

Toruń, 25.11.2024 r.

ZW-I.272.67.2024

ODPOWIEDZI NA PYTANIA, MODYFIKACJASWZ

Informuję, iż w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonym w trybie przetargu nieograniczonego, którego przedmiotem jest dostawa 25 nowych zeroemisyjnych autobusów międzymiastowych kategorii M3 klasy II z napędem elektrycznym wpłynęły pytania, których treść wraz z odpowiedziami zamieszczam poniżej:

Pytanie 1

Wniosek nr 1.

Dot. Odpowiedzi udzielonych przez Zamawiającego z dnia 13.11.2024 oraz Specyfikacji Warunków Zamówienia, Rozdział V. WARUNKI UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU, punkt 1. Zamawiający, na podstawie art. 112 ustawy Pzp określa następujące warunki udziału w postępowaniu, pp. 1.4 Zdolności technicznej lub zawodowej,

Wykonawca spełni warunek, jeżeli wykaże że w okresie ostatnich pięciu lat przed dniem upływu terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie, należycie jednorazowo co najmniej 10 sztuk fabrycznie nowych autobusów niskopodłogowych międzymiastowych (klasy II) z napędem elektrycznym lub należycie dostarczył jednorazowo co najmniej 10 sztuk fabrycznie nowych autobusów międzymiastowych (klasy II) z napędem elektrycznym, które posiadają niską podłogę bez stopni poprzecznych pomiędzy drzwiami pierwszymi i drugimi oraz bezstopniowe wejście.

Prosimy, aby Zamawiający ponownie rozpatrzył wniosek i uznał za tożsame lub spełniające warunki wymagania, w zakresie Zdolności technicznej lub zawodowej, gdzie Wykonawca spełni powyższy warunek, jeżeli wykaże, że w okresie ostatnich pięciu lat przed dniem upływu terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie, należycie jednorazowo co najmniej 10 sztuk fabrycznie nowych autobusów niskopodłogowych międzymiastowych (klasy II) z napędem elektrycznym lub spalinowo-elektrycznym, lub należycie dostarczył jednorazowo co najmniej 10 sztuk fabrycznie nowych autobusów międzymiastowych (klasy II) z napędem elektrycznym lub spalinowo-elektrycznym, które posiadają niską podłogę bez stopni poprzecznych pomiędzy drzwiami pierwszymi i drugimi oraz bezstopniowe wejście.

Uzasadnienie

Pragniemy zwrócić uwagę, że jako Dealer największego producenta autobusów w Europie dostarczamy na rynek polski pojazdy o cechach użytkowych tożsamych z oczekiwanymi przez Zamawiającego w obecnym postępowaniu. W naszej ofercie posiadamy również autobusy międzymiastowe z napędem elektrycznym, które chcielibyśmy zaoferować w obecnym postępowaniu, a które są w wysokim stopniu zunifikowane z dostarczonymi już w Polsce autobusami międzymiastowymi kategorii M3 klasy II z napędem spalinowo- elektrycznym, które to dostawy możemy wykazać, że były zrealizowane na czas i z należytą starannością. Pragniemy zaznaczyć, że podobnie jak w przypadku np. dealerów VW nie są stosowane praktyki, gdzie dealer z np. z Torunia biorący udział w przetargu korzysta w ramach konsorcjum z doświadczenia producenta samochodów osobowych VW z Wolfsburga.

Raz jeszcze pragniemy zaakcentować, że obecny zapis w tym kształcie uniemożliwia złożenie Zamawiającemu być może najlepszej oferty podmiotowi, który ma taki pojazd w swojej ofercie. Warto też wspomnieć, że doświadczenia z zakresu dostaw autobusów z napędem spalinowo-elektrycznym uwzględniane są również w postępowaniach przetargowych na autobusy z napędem elektrycznym u innych Zamawiających co potwierdza, że doświadczenia z dostaw autobusów z napędem spalinowo-elektrycznym mogą być uznawane za tożsame lub spełniające wymagania w powyższym zakresie tj. zdolności technicznej lub zawodowej w dostawach autobusów międzymiastowych z napędem elektrycznym.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający modyfikuje warunek udziału w zakresie zdolności technicznej i zawodowej i nadaje mu brzmienie:

„1.4 Zdolności technicznej lub zawodowej.

Wykonawca spełni powyższy warunek, jeżeli wykaże, że w okresie ostatnich pięciu lat przed dniem upływu terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie, należyście jednorazowo co najmniej 10 sztuk fabrycznie nowych autobusów niskopodłogowych z napędem elektrycznym lub spalinowo-elektrycznym, lub należyście dostarczył jednorazowo co najmniej 10 sztuk fabrycznie nowych autobusów z napędem elektrycznym lub spalinowo-elektrycznym, które posiadają niską podłogę bez stopni poprzecznych pomiędzy drzwiami pierwszymi i drugimi oraz bezstopniowe wejście.”

Pytanie 2

Wniosek nr 2

Dot. Odpowiedzi udzielonych przez Zamawiającego z dnia 13.11.2024 oraz opisu przedmiotu zamówienia

Opis przedmiotu zamówienia. Dostawa zeroemisyjnych autobusów międzymiastowych kategorii M3 klasy II z napędem elektrycznym

Rozdział 2. Wymagania techniczne

Specyfikacja techniczna autobusów określająca warunki, wymagania, parametry techniczne oraz wyposażenie pojazdów: punkt 18. Układ kierowniczy, gdzie Zamawiający pisze :

...

Kierownica multimedialna z przyciskami pozwalającymi na sterowanie odbiornikiem radiowym oraz wyświetlaczem komputera pokładowego.

Prosimy Zamawiającego o dopuszczenie rozwiązania lub uznanie jego za tożsame, gdzie autobus będzie wyposażony w kierownicę klasyczną z ułożeniem kokpitu w autobusie ułatwiającym obsługę przycisków sterowania odbiornikiem radiowym i wyświetlaczem komputera pokładowego.

Oferowane rozwiązanie jest z powodzeniem stosowane przez większość producentów autobusów

i gwarantuje spełnienie wszystkich wymagań z zakresu bezpieczeństwa i ergonomii pracy. Proponowane rozwiązanie jest rozwiązaniem seryjnym Wykonawcy, a uruchomienie nowego projektu tj. zmiana kierownicy konwencjonalnej na multimedialną w sposób nieuzasadniony mogłoby znacznie zwiększyć koszt autobusu nie niosąc za tym adekwatnych korzyści. Dodatkowo pragniemy zapewnić, że oferowane rozwiązanie z konwencjonalną kierownicą jest rozwiązaniem seryjnym i jest z powodzeniem stosowane i doceniane przez najbardziej wymagających klientów w całej Europie.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający przychylił się do wniosku i dopuszcza rozwiązanie, gdzie pojazd będzie wyposażony w kierownicę klasyczną z ułożeniem kokpitu ułatwiającym obsługę przycisków sterowania odbiornikiem radiowym i wyświetlaczem komputera pokładowego.

Pytanie 3

Wniosek nr 3

Dot. Odpowiedzi udzielonych przez Zamawiającego z dnia 13.11.2024 oraz opisu przedmiotu zamówienia

Opis przedmiotu zamówienia. Dostawa zeroemisyjnych autobusów międzymiastowych kategorii M3 klasy II z napędem elektrycznym

Rozdział 2. Wymagania techniczne

Specyfikacja techniczna autobusów określająca warunki, wymagania, parametry techniczne oraz wyposażenie pojazdów: punkt 22. Drzwi

- Drzwi w układzie 1-2-0, (przednie jednoskrzydłowe, środkowe dwuskrzydłowe), otwierane pneumatycznie na zewnątrz

Zamawiający opisując sposób otwierania drzwi wskazał na rozwiązanie otwierania pneumatycznego. Prosimy o dopuszczenie przez Zamawiającego rozwiązania również otwierania drzwi w sposób elektryczny.

Uzasadnienie:

Ze względu na szczególne rozwiązania zastosowane w autobusach elektrycznych znaczna część producentów tych pojazdów oferuje elektrycznie sterowanie drzwi. Oferowane rozwiązanie spełnia wszystkie konieczne wymagania dla tego typu rozwiązań i charakteryzuje się odpowiednią trwałością i niezawodnością oraz jest szeroko stosowane przez uznanych producentów w autobusach tego typu i wysoko oceniane przez eksploatujących. Proponowane rozwiązanie gwarantuje nie gorszą użyteczność względem otwierania pneumatycznego.

Dodatkowo napęd elektryczny drzwi w pojazdach elektrycznych umożliwia bezpośrednio i bardzo precyzyjne sterowanie drzwiami w sposób elektryczny bez

konieczności realizacji dodatkowej instalacji pneumatycznej co ma miejsce w przypadku sterowania pneumatycznego. Rozwiązanie elektryczne charakteryzuje się trwałością i jest rozwiązaniem seryjnym Wykonawcy i z tego względu jest z powodzeniem stosowane i doceniane przez naszych Klientów w całej Europie.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający przychylił się do wniosku i dopuszcza rozwiązanie otwierania drzwi w sposób elektryczny.

Pytanie 3

Wniosek nr 4

Dot. Odpowiedzi udzielonych przez Zamawiającego z dnia 13.11.2024 oraz projekt Umowy, Załącznik nr 6. § 9. Gwarancja, rękojmia za wady

...

16.

Wykonawca zobowiązany jest do usunięcia wad w następujących terminach:

1) w przypadku wad istotnych, czyli wad stanowiących zagrożenie dla bezpieczeństwa ludzi, lub bezpieczeństwa ruchu drogowego, lub uniemożliwiających albo znacznie utrudniających możliwość eksploatacji Pojazdu, – w terminie 72 godzin od chwili powiadomienia, o którym mowa w ust. 13;

2) w przypadku wad nieistotnych, czyli wad niepowodujących zagrożenia dla bezpieczeństwa ludzi, lub bezpieczeństwa ruchu drogowego, lub nieutrudniających w znaczny sposób eksploatacji Pojazdu – w terminie 144 godzin od chwili powiadomienia, o którym mowa w ust. 13.

Prosimy o wydłużenie czasów na naprawy odpowiednio dla sytuacji w pp. 1) z 72 godzin na 168 godzin i w pp. 2) z 144 godzin na 336 godzin.

Uzasadnienie

Pragniemy zwrócić uwagę Zamawiającemu, że oczekiwany okres trzech dni (72 godzin) wydaje się możliwy jedynie przy założeniu, gdzie usunięcie usterki byłoby realizowane przez Operatora na miejscu powstania usterki. Wówczas zdiagnozowanie usterki, zamówienie części, otrzymanie ich i wymiana byłaby możliwa we wskazanym terminie. W przypadku jednak, gdyby usunąć usterkę miałby Wykonawca, choćby ze względu na złożoność procesu diagnostycznego lub zakres czy charakter prac, ciąg czynności jest wydłużony o konieczność przyjazdu serwisanta w celu wykonania własnej diagnostyki, czy też ze względu na zakres i charakter prac konieczne będzie sprowadzenie pojazdu do serwisu i zwrot pojazdu po naprawie.

Samo usunięcie usterki wymuszałoby kolejny przyjazd serwisanta lub w odpowiedniej sytuacji odbiór i dostawa autobusu po naprawie również powoduje zwłokę w usunięciu usterki.

W przypadku usunięcia wad mniej istotnych tj. również takich, które nie wykluczają pojazd z ruchu, naprawy takie przy wydłużonym okresie mogły być realizowane w czasie planowanego postoju pojazdu tj. w momencie, gdy autobus nie jest eksploatowany. Dłuższy czas na zaplanowanie takiej naprawy mógłby spowodować możliwość jej realizacji bez utraty nawet w najmniejszym stopniu użyteczności pojazdu dla Zamawiającego.

Mimo, że Wykonawca podejmuje realizację naprawy w możliwie krótkim okresie bez względu

na charakter usterki, to mogą pojawić się sytuacje nie do końca zależne od Wykonawcy,

gdzie terminy usunięcia usterek mogą przekroczyć wskazane przez Zamawiającego terminy. Wydłużenie ich o wnioskowany czas może urealnić przeprowadzenie napraw w planowany sposób.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający przychyła się do wniosku. W załączniku nr 6 projekt Umowy § 9 ust. 16 otrzymuje brzmienie:

„16. Wykonawca zobowiązany jest do usunięcia wad w następujących terminach:

1) w przypadku wad istotnych, czyli wad stanowiących zagrożenie dla bezpieczeństwa ludzi,

lub bezpieczeństwa ruchu drogowego, lub uniemożliwiających albo znacznie utrudniających możliwość eksploatacji Pojazdu, – w terminie 168 godzin od chwili powiadomienia, o którym mowa w ust. 13;

2) w przypadku wad nieistotnych, czyli wad niepowodujących zagrożenia dla bezpieczeństwa ludzi, lub bezpieczeństwa ruchu drogowego, lub nieutrudniających w znaczny sposób eksploatacji Pojazdu – w terminie 336 godzin od chwili powiadomienia, o którym mowa w ust. 13.”

Zamawiający modyfikuje terminy związania ofertą oraz składania i otwarcia ofert wg poniższego:

Termin składania ofert 10.12.2024 r., godz. 12:00.

Termin otwarcia ofert 10.12.2024 r., godz. 12:10.

Termin związania ofertą: 08.04.2025 r.

Przewodniczący Komisji Przetargowej