



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Fundusz Spójności



Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej,
Sp. z o.o. w Gliwicach
ul. Chorzowska 150, 44-100 Gliwice

Gliwice, 26 maja 2020 r.

Do Wykonawców ubiegających się o udzielenie zamówienia

PKM DT/ TT / 1940 / 2020

dot.: Dostawa dziesięciu fabrycznie nowych elektrycznych autobusów komunikacji miejskiej wraz z infrastrukturą ładowania w 2021 roku dla PKM, Sp. z o.o. z siedzibą w Gliwicach - sprawa nr PN/UZP/TT/1/2020

Zamawiający udziela odpowiedzi na pytania do treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (zwanej dalej SIWZ), które wpłynęły od Wykonawców:

Pytanie nr 232:

Zamawiający w punkcie 3.2.25.4 SIWZ pisze:

3.2.25.4 wymagana wartość średniego zużycia energii (w kWh na 100 km) przez oferowany autobus nie wyższa niż:

– 100,0 kWh/100km dla autobusu dwuosiowego,

– 160,0 kWh/100km dla autobusu trzyosiowego,

przy czym podana w ofercie wielkość zużycia energii powinna być określona na podstawie wyników

Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej, Sp. z o. o. w Gliwicach ul. Chorzowska 150, 44-100 Gliwice
tel. (0...32) 3304 600; fax (0...32) 3304 601; e-mail: info@pkm-gliwice.com.pl; www.pkm-gliwice.com.pl

NIP 631-21-25-476

kapitał zakładowy 43 714 500 zł

Numer KRS 0000102832 Krajowego Rejestru Sądowego Rejestru Przedsiębiorców - Sąd Rejonowy w Gliwicach,
X Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego

Raportu Technicznego drogowego zużycia energii sporządzonego zgodnie z wymaganiami określonymi przez UITP (Międzynarodowa Unia Transportu Publicznego, International Association of Public Transport), w metodyce opracowanej dla przeprowadzania testów zużycia energii elektrycznej w pojazdach elektrycznych, test typu E-SORT 2 (Znormalizowany Test Jezdny, Standardised On-Road Test, wyd. 2014; UITP Project E-SORT, Cycles for electricvehicles, wyd. 2017 r.), na podstawie posiadanych wyników, przy czym ta podana w ofercie wielkość zużycia energii powinna dotyczyć **autobusu w kompletacji i wyposażeniu zbliżonym do wyposażenia i kompletacji autobusów oferowanych w niniejszym postępowaniu, (...)**

Prosimy o wyjaśnienie i potwierdzenie, że przez kompletację i wyposażenie zbliżone do wyposażenia i kompletacji autobusów oferowanych w niniejszym postępowaniu Zamawiający ma na myśli taki sam silnik/silniki elektryczne, oś napędową oraz rozmiar opon miejskich.

Odpowiedź nr 232:

Zamawiający, zgadzając się z Wykonawcą co do zasadniczej treści wniosku, rozszerzy i uściśli stosowne zapisy w SIWZ Zamawiający wprowadzi odpowiednie zmiany treści SIWZ, w trybie określonym w art. 38 ust. 4 ustawy Prawa zamówień publicznych (**zmiana nr 55**).

Pytanie nr 233:

Zamawiający w punkcie 6.5.3 pisze:

(...) Uwaga 1: Zamawiający dopuszcza na etapie składania ofert złożenie oświadczenia/deklaracji producenta autobusów o wysokości zużycia energii elektrycznej zamiast kopii Raportu Technicznego drogowego zużycia energii elektrycznej (wyników testu E-SORT 2), o której mowa w poprzednim zdaniu.

W takim przypadku:

– ocena oferty w kryterium zużycia energii elektrycznej nastąpi na podstawie złożonego wraz z ofertą oświadczenia producenta autobusu o wysokości zużycia energii elektrycznej przez oferowany autobus;

– protokół testów zawierający wyniki pomiarów drogowego zużycia energii elektrycznej wg testu E-SORT 2 wykonanego zgodnie z procedurą wskazaną w punkcie 6.5.3 dla oferowanego autobusu ma

być dostarczony najpóźniej w terminie co najmniej 60 dni przed dostawą pierwszego autobusu. Wskazana w dokumentacji wartość zużycia energii elektrycznej nie może być wyższa niż wartość zużycia energii elektrycznej wynikającej z oferty (oświadczenia) Wykonawcy. Niezgodność z powyższym postanowieniem skutkować będzie brakiem możliwości odbioru autobusu.

Zwracamy się z wnioskiem czy Zamawiający zgodzi się na skrócenie terminu 60 dni na termin 14 dni? Wymóg dostarczenia wyników testów E-SORT na 2 miesiące przed dostawą pierwszego autobusu, bardzo skraca termin przewidziany na produkcję pojazdów.

Odpowiedź nr 233:

Zamawiający wyraża zgodę.

Zamawiający wprowadzi odpowiednie zmiany treści SIWZ, w trybie określonym w art. 38 ust. 4 ustawy Prawa zamówień publicznych (**zmiana nr 56**).

Pytanie nr 234:

Zamawiający w punkcie 3.2.24.1 SIWZ pisze:

3.2.24.1 w autobusie dwuosioowym - specjalna powierzchnia przeznaczona do przewozu wózka inwalidzkiego lub wózka dziecięcego (spacerowego) lub roweru usytuowana naprzeciwko II drzwi, co najmniej o długości 1300 mm i szerokości 750 mm, spełniająca wymagania pkt. 5.2 Regulaminu nr 107 EKG ONZ i pkt. 3.6, 3.7, 3.8 oraz 3.10 Załącznika 8 Regulaminu nr 107 EKG ONZ i rys. 22 Załącznika 4 ww. Regulaminu.

Natomiast w punkcie 2.2.4 załącznika nr 1 do Umowy Zamawiający pisze:

2.2.4 specjalna przestrzeń przeznaczona do przewozu wózka dziecięcego i wózka inwalidzkiego lub roweru, usytuowana naprzeciw II drzwi, co najmniej o szerokości 750 mm i długości 2600 mm (spełniająca wymagania pkt. 3.6, 3.7, 3.8 Załącznika 8 Regulaminu nr 107 EKG ONZ i rys. 22 Załącznika 4 tego Regulaminu), dodatkowo wyposażona w:

Prosimy o potwierdzenie, że w autobusie dwuosioowym specjalna powierzchnia przeznaczona do przewozu wózka inwalidzkiego lub wózka dziecięcego (spacerowego) lub roweru usytuowana naprzeciwko II drzwi, ma mieć wymiar co najmniej **o długości 1300 mm i szerokości 750 mm.**

Odpowiedź nr 234:

Zamawiający potwierdza.

Zamawiający wprowadzi odpowiednie zmiany treści SIWZ, w trybie określonym w art. 38 ust. 4 ustawy Prawa zamówień publicznych (**zmiana nr 57**).

Pytanie nr 235:

Czy w punkcie 3.3.1.12 sformułowanie "Konstrukcja każdego słupka / satelity powinna" oznacza, iż warunek jest bezwzględnie konieczny do spełnienia?

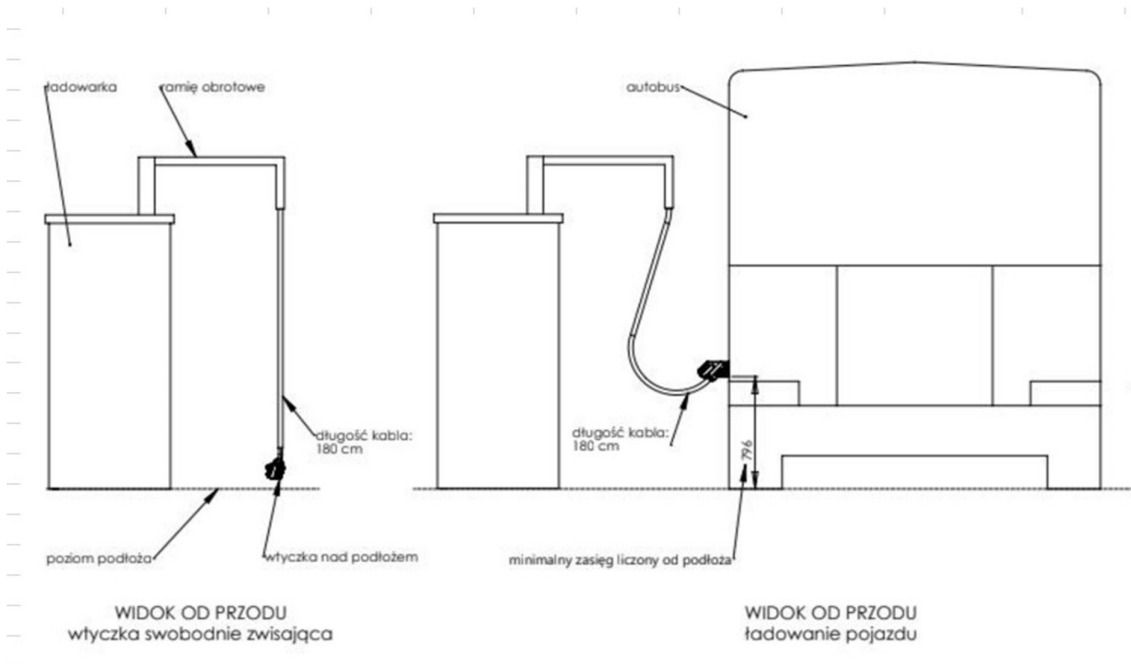
Pytanie nr 236:

Czy jest możliwość wykreślenia punktu 3.3.1.12 z SIWZ - na obecnym etapie przedstawiono zbyt mało danych które pozwoliły by określić czy funkcjonalność w/w punktu jest możliwa do spełnienia. W kolejnym punkcie przedstawiono potencjalne ryzyka uniemożliwiające spełnienie punktu 3.3.1.12.

Pytanie nr 237:

Na podstawie symulacji komputerowych oraz doświadczeń z podobnych realizacji z ramieniem wychylnym wynika iż możliwe są sytuacje w których:

- zbyt niskie położenie gniazda do ładowania w autobusie uniemożliwia spełnienie punktu 3.3.1.12 (wyjaśnienie na poniższym rysunku)



- dopasowanie zasięgu kabla ładowania do realnego zakresu tolerancji parkowania autobusu celem poprawienia komfortu użytkownika stacji ładowania może uniemożliwić spełnienie punktu 3.3.1.12

Czy w razie wystąpienia jednego z powyższych po uzasadnieniu danego przypadku, Zamawiający dopuszcza aby wtyczka kabla ładowania mogła mieć kontakt z podłożem?

Odpowiedź na pytania nr 235, 236 oraz 237:

W związku z problemami konstrukcyjnymi sygnalizowanymi przez Wykonawcę, Zamawiający wprowadza uzupełnienie wymagania zawartego w pkt. 3.3.1.12 oraz 1.3.8.1 poprzez możliwość zastosowania alternatywnego rozwiązania, czyli rezygnacji z funkcjonalności polegającej na montażu na słupku obrotowego (wychylnego) w płaszczyźnie poziomej wspornika (ramienia) do podawania kabla ładującego z wtyczką do gniazda pojazdu, w celu uniemożliwienia przypadkowych upadków i uderzeń wtyczki o podłoże, pod warunkiem dostarczenia 2 dodatkowych kompletnych kabli zapasowych na każdy słupek nie spełniający wymagania zawartego w przedmiotowych punktach.

Zamawiający wprowadzi odpowiednie zmiany treści SIWZ, w trybie określonym w art. 38 ust. 4 ustawy Prawa zamówień publicznych (**zmiana nr 58**).

Pytanie nr 238:

Prosimy o podanie następujących danych dotyczących warunków eksploatacji na liniach planowanych do obsługi przez autobusy będące przedmiotem zamówienia:

- Średnia prędkość handlowa w km/h
- Dzienny przebieg w km
- Odległość trasa – zajezdnia
- Długość najdłuższego odcinka
- Liczba odcinków do przejechania w ciągu dnia
- Maksymalne % nachylenie na trasie i długość odcinka z max. nachyleniem

Dane te są niezbędne do profesjonalnego przeprowadzenia symulacji i odpowiedniego doboru magazynów energii spełniających wszystkie wymogi SIWZ.

Odpowiedź na pytanie nr 238:

Zamawiający do materiałów przetargowych dołączy w formacie .pdf, na platformie zakupowej rozkłady jazdy wraz z tabelami eksploatacyjnymi, zawierającymi szczegółowe dane dotyczące linii komunikacyjnych nr A4 oraz 676.

Jednocześnie, Zamawiający informuje, iż nie są mu znane dane dotyczące maksymalnego procentowego nachylenia na trasie oraz długość odcinka z maksymalnym nachyleniem, tym niemniej Zamawiający sygnalizuje, że wg aplikacji Google Maps, trasa jest „Przeważnie płaska” wg informacji, którą można pozyskać z trasowania przebiegu linii na mapie (w opcji „Na rowerze”).

Pytanie nr 239:

A. Zwracam się o udzielenie odpowiedzi oraz wyjaśnień w zakresie dotyczącym Załącznika nr 1 oraz Załącznika nr 2 do umowy, punkt 5.4.1.1. – ładowanie pantografowe:

W punkcie 3.7.10. SIWZ wskazane zostało, iż średni roczny przebieg autobusu dwuosioowego wynosi ok. 85 800 km, natomiast autobusu przegubowego wynosi ok. 60 000 km.

„3.7.10. Zamawiający informuje, że średni roczny przebieg autobusu w okresie gwarancyjnym w PKM, Sp. z o.o. w Gliwicach wynosi ok. 85 800 km / 60 000 km odpowiednio dla autobusu dwuosioowego / przegubowego.”.

Wnioskodawca zwraca się do Zamawiającego z pytaniem o to jakie są maksymalne dzienne przebiegi zarówno autobusu dwuosioowego, jak również przegubowego?

Uzasadnienie

Informacja odnośnie do dziennych maksymalnych przebiegów autobusu dwuosioowego oraz przegubowego pozwoli na właściwe określenie liczby baterii niezbędnych do zaspokojenia potrzeb Zamawiającego, w przypadku przychylenia się Zamawiającego do pytania i wniosku zawartego w pkt. B. poniżej.

Odpowiedź na pytanie nr 239:

Zamawiający informuje, że maksymalny dzienny przebieg autobusu **dwuosioowego** wynosi obecnie **362,25 km** a autobusu **trzyosioowego** wynosi obecnie **205,50 km** (stan ten może ulegać zmianie w przypadku wprowadzania modyfikacji przez organizatora komunikacji miejskiej, tj. ZTM w Katowicach, przy ul. Barbary 21A).

Wartości te obliczono, przyjmując następujące dane:

- **autobus dwuosioowy**: dni robocze szkolne (autobus łączy obsługę linii w dzień (A4/3) z obsługą linii w nocy (A4N/3):

linia / brygada	A4/3	A4N/3	razem
km/dzień z rozkładu	291,75	52,50	344,25
ilość kursów/dzień	30	4	
ilość pętli/dzień	30	4	
km/pętlę w zajezdni	0,50	0,50	
km/dzień na pętli w zajezdni	15,00	2,00	17,00
km na OC (myjnia - parking)		1,00	1,00
razem km/dzień			362,25

- **autobus trzyosioowy**: dni robocze szkolne A4/5:

linia / brygada	A4/5		razem
km/dzień z rozkładu	194,50		194,50
ilość kursów/dzień	20		
ilość pętli/dzień	20		
km/pętlę w zajezdni	0,50		
km/dzień na pętli w zajezdni	10,00		10,00
km na OC (myjnia - parking)	1,00		1,00
razem km/dzień			205,50

Zamawiający postuluje zaznajomienie się również z odpowiedzią na pytanie nr 238 i materiałami dołączonymi przy okazji udzielania tej odpowiedzi.

Zamawiający wyjaśnia również, że informacja, na którą powołuje się Wykonawca, podana w pkt. 3.7.10 (a dotycząca średnich rocznych przebiegów km autobusów w poszczególnych grupach) znajduje się w rozdziale 3.7 („Wymagane okresy gwarancji i warunki serwisu w okresie gwarancji”) i została tam umieszczona z zamiarem ułatwienia Wykonawcom ustalenia intensywności obciążenia pracą eksploatacyjną autobusów w ciągu roku, w celu właściwego oszacowania częstotliwości i kosztów wykonywania napraw gwarancyjnych oraz obsług technicznych, które zgodnie z pkt. 3.7.11 Wykonawca jest zobowiązany realizować na swój koszt w okresie gwarancji. Informacja ta nie jest

więc miarodajna przy obliczaniu optymalnej pojemności energetycznej magazynów energii (baterii) pojazdów.

Pytanie nr 240:

B. Zwracam się o udzielenie odpowiedzi oraz wyjaśnień w zakresie dotyczącym Załącznika nr 1 oraz Załącznika nr 2 do umowy, punkt 5.4.1.1. – ładowanie pantografowe:

W punkcie 5.4.1.1. – zarówno Załącznika nr 1 i 2 do umowy – jak też w treści SIWZ wskazane zostało, iż pojazd musi być kompatybilny ze stanowiskiem ładowania pantografowego o następujących parametrach:

„5.4.1.1 ładowanie pantografowe przy użyciu 4-biegunowychszyn kontaktowych (dodatni biegun ładowania (DC+), ujemny biegun ładowania (DC-), styk ochronny (PE) i P (Pilot – styk komunikacyjny), umieszczonych na dachu pojazdu nad przednią osią, pantograf opuszczany z masztu ładującego.

Protokół komunikacji bezprzewodowej zgodny ze standardem 802.11a lub równoważnym. Zgodność ze standardem IEC 61851-23 lub równoważnym”

Wnioskodawca zwraca się do Zamawiającego z pytaniem, czy możliwa jest rezygnacja z wymogu zastosowania systemu ładowania pantografowego określonego w SIWZ oraz innych dokumentach stanowiących integralną część SIWZ, z uwagi na uzasadnienie i argumenty przedstawione w dalszej części niniejszego pisma?

Uzasadnienie

- I. Zastosowanie przez Zamawiającego wymogu wyposażenia autobusów, będących przedmiotem niniejszego Zamówienia, w system umożliwiający ładowanie magazynów energii za pomocą pantografu (tj. niestandardowego rozwiązania szybkiego ładowania) a wykluczenie innych standardowych rozwiązań, powoduje powstanie istotnych wątpliwości i zastrzeżeń w zakresie konkurencyjności niniejszego przetargu, z uwagi na brak powszechnej dostępności tego systemu dla wszystkich producentów autobusów na rynku.

Wskazać należy, iż wymagane przez Zamawiającego pantografy nie są ustandaryzowane w jakikolwiek sposób, a producenci autobusów wprowadzają dodatkowe rozwiązania w układzie ładowania poprzez te systemy. Konsekwencją braku jakiegokolwiek standaryzacji w zakresie pantografów jest to, że podmiot wygrywający przetarg - dostawca autobusów dostarcza również system ładowania w „swoim” standardzie, co z kolei uniemożliwia w przyszłości ładowanie innych autobusów od innych producentów. W konsekwencji, przyjęcie takiego modelu przetargów decyduje o rozstrzygnięciu kolejnych przetargów, które w przyszłości miałyby dotyczyć dostawy autobusów z napędem elektrycznym.

Jednocześnie podkreślenia wymaga fakt, iż system ładowania autobusów za pomocą pantografu zazwyczaj jest technologią, której właścicielem jest producent autobusu, a ponieważ układy te nie są zunifikowane i nie podlegają standaryzacji. Tym samym – co już zostało podniesione powyżej – określenie takiego wymogu przez Zamawiającego uniemożliwia w przyszłości (w przypadku nowych zamówień dotyczących autobusów elektrycznych) wykonanie dostaw autobusów przez inny podmiot niż ten, który wykonał stację ładowania za pomocą pantografu.

- II. Określenie przez Zamawiającego technologii ładowania pojazdu oraz zawarcie wymogu zastosowania pantografu, ma charakter wyraźnie wskazujący jednego preferowanego dostawcę. W szczególności, w sytuacji gdy układ ładowania wskazany przez Zamawiającego nie jest rozwiązaniem opisanym standardami, przez co nie możliwym również do stosowania przez innych dostawców autobusów, przez co działanie takie może nosić znamiona naruszenia zasad uczciwej konkurencji oraz zasady równości podmiotów ubiegających się o zamówienie, a w efekcie – mieć wpływ na wynik takiego postępowania.
- II. Zauważyć również należy, iż konieczność doładowywania autobusu podczas jego jazdy wynikała dotychczas z ograniczeń pojemności baterii i ich ceny, która była istotnie wyższa dwa czy trzy lata temu. Obecnie stosowana technologia oraz spadek cen baterii powoduje, że autobusy osiągają zasięgi w pełni pozwalające na przejechanie dobowej wymaganej ilości kilometrów tylko na ładowaniu nocnym w zajezdni autobusowej. Zamawiający nie powinien więc ograniczać ilości oferentów tylko do tych, których pojazdy mają możliwość szybkiego ładowania tylko poprzez niestandardowy pantograf wykluczając standardowe technologie szybkiego ładowania, a tym bardziej nie powinno mieć miejsca stosowanie w SIWZ rozwiązań, które ograniczają liczbę oferentów i nie są formalnym standardem.

Wskazać również należy, iż obecnie oferowane baterie (magazyny energii) wykonane w technologii wymaganej przez Zamawiającego, pozwalają na przejechanie przez autobus elektryczny zasięgów dziennych, ustalonych zgodnie z informacją Zamawiającego podaną w punkcie 3.7.10. SIWZ („Zamawiający informuje, że średni roczny przebieg autobusu w okresie gwarancyjnym w PKM, Sp. z o.o. w Gliwicach wynosi ok. 85 800 km / 60 000 km odpowiednio dla autobusu dwuosioowego / przegubowego.”).

Rezygnacja przez Zamawiającego z wymogu stosowania systemu ładowania autobusu za pomocą pantografu pozwoli z jednej strony wydłużyć żywotność i sprawność baterii (magazynu energii) z uwagi na brak konieczności stosowania szybkiego ładowania, które istotnie negatywnie wpływa na wspomnianą żywotność i sprawność baterii. Z drugiej zaś strony, stosowanie jedynie „nocnego” trybu ładowania pozwoli na istotną oszczędność finansową dla Zamawiającego z uwagi na niższe ceny energii elektrycznej w taryfie tzw. „nocnej”.

- IV. Reasumując, w ocenie Wnioskodawcy możliwe jest dostarczenie autobusów będących przedmiotem niniejszego zamówienia, które umożliwią przejechanie dziennych wymaganych przez Zamawiającego zasięgów, bez konieczności stosowania systemu ładowania pantografowego, którego zastosowanie ogranicza zasadę uczciwej konkurencji oraz zasadę równości podmiotów i powoduje konieczność budowy infrastruktury, której cena jest znaczna.
- V. Mając powyższe na uwadze, Wnioskodawca zwraca się z niniejszym wnioskiem o rezygnację z wymogu stosowania systemu ładowania magazynów energii za pomocą pantografu i dopuszczenie również innych rozwiązań technologicznych, przy jednoczesnym zapewnieniu spełnienia - wymaganych przez Zamawiającego – zasięgów dziennych przedmiotowych autobusów.

Odpowiedź na pytanie nr 240:

Zamawiający nie akceptuje wniosku Wykonawcy, dotyczącego rezygnacji z wymogu stosowania systemu ładowania magazynów energii za pomocą pantografu i dopuszczenie również innych rozwiązań technologicznych.

Zmawiający wyjaśnia, że wymaga dostawy autobusów z magazynami energii zbudowanymi w mieszanej technologii ładowania, tzn. zasilanych zarówno za pomocą wtyczki (Plug-in) jak i szybkiego ładowania pantografowego, jako technologii najbardziej uniwersalnej oraz wykazującej najkorzystniejsze cechy ze względu na ponoszone koszty inwestycyjne i eksploatacyjne w przypadku zastosowań w obszarze działania Zamawiającego.

Technologia proponowana przez Wnioskującego, w opinii Zamawiającego, nie posiada tak optymalnych cech, a w skrajnych przypadkach, np. konieczności realizacji większych przebiegów dziennych, w niesprzyjających warunkach pogodowych (wystąpienia niskich temperatur powietrza) może skutkować poważnym ryzykiem braku wykonania narzuconych przez organizatora komunikacji zadań przewozowych ze względu na niewystarczającą w takich okolicznościach pojemność energetyczną baterii (krótki zasięg pojazdów), których nie da się w tej technologii błyskawicznie i na bieżąco, w ciągu dnia pracy uzupełnić, ze względu na ich niedostosowanie do szybkiego ładowania pantografowego, które pozwala zastosować wielokrotnie wyższą moc zasilania w stosunku do ładowania tylko wtyczką.

Chroniczny brak doładowania może także skutkować codzienną (pod koniec każdego dnia pracy) eksploatacją baterii przy zapasie energii w bateriach poniżej 25% ich pojemności nominalnej (a wg producentów baterii - najlepiej utrzymywać ten zapas na poziomie nie niższym niż 50%), co doprowadzi je do szybkiej dewastacji, gdyż ciągła eksploatacja baterii na niższych poziomach zapasu energii jest niedopuszczalna. Obala to kolejną tezę Wnioskodawcy o rzekomym „*wydlużeniu żywotności i sprawności baterii (magazynu energii) z uwagi na brak konieczności stosowania szybkiego ładowania*”.

Wykonawca ma rację pisząc, że wybrana przez Zamawiającego technologia „*powoduje konieczność budowy infrastruktury, której cena jest znaczna*”, jednak już pobieżna analiza finansowa wskazuje,

że zakup autobusów, które musiałyby posiadać na pokładzie dodatkowy pakiet baterii, zapewniających realizację zadanych przebiegów bez konieczności doładowywania w ciągu dnia pracy, będzie skutkować istotnym wzrostem ceny zakupu tych pojazdów, znacząco przewyższającej koszty infrastruktury pantografowej. Dodatkowo, należy tu także przypomnieć, że po kilku latach eksploatacji baterie pojazdu należy wymienić na nowe - a większa ilość baterii będzie generowała w przyszłości większe koszty ich wymiany.

Balast na pokładzie autobusu w postaci dodatkowych (ciężkich) pakietów baterii będzie też skutkować ograniczeniem jego zdolności przewozowej - oszacowane przez Zamawiającego zmniejszenie pojemności autobusu (o większej, nawet o ponad tonę, masie własnej) może wynosić nawet kilkudziesięciu pasażerów.

Nie wolno też zapominać o pozornie nieistotnym parametrze pracy przewozowej, tj. czasie przerwy nocnej, która zwykle, w dzisiejszych realiach maksymalizacji stopnia efektywności wykorzystywania taboru, jest bardzo krótka. Dodatkowe duże baterie, zasilane ładowarką wtyczkową o mocy 40 kW, będą wymagały odpowiednio długiego czasu poświęcanego na ich naładowanie - czas ten dla baterii o pojemności 300 kWh może wynosić nawet 7,5 godz. (dla porównania - czas ładowania baterii 200 kWh wynosić może 5 godz.). W wielu praktycznych przypadkach taki (długi) czas postoju nie jest do przyjęcia w realiach pracy przewozowej realizowanej w przeciętnej zajezdni autobusowej.

Zamawiający nie zgadza się też z kolejną tezą zawartą w pytaniu, że „*określenie przez Zamawiającego technologii ładowania pojazdu oraz zawarcie wymogu zastosowania pantografu, ma charakter wyraźnie wskazujący jednego preferowanego dostawcę a w szczególności, w sytuacji gdy układ ładowania wskazany przez Zamawiającego nie jest rozwiązaniem opisanym standardami, przez co nie możliwym również do stosowania przez innych dostawców autobusów, przez co działanie takie może nosić znamiona naruszenia zasad uczciwej konkurencji oraz zasady równości podmiotów*”. Zamawiający wskazuje, że na rynku państw Członkowskich Unii Europejskiej lub państw, z którymi Wspólnota Europejska zawarła umowy o równym traktowaniu przedsiębiorców działa co najmniej sześciu producentów autobusów miejskich o pojemności pasażerów porównywalnej z wymaganiami w niniejszym postępowaniu, którzy dostarczają takie pojazdy w (wybranej przez Zamawiającego)

mieszanej technologii zasilania, tj. przy użyciu zarówno wtyczki (Plug-in), jak i szybkiego ładowania pantografowego.

Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z orzecznictwem zasady uczciwej konkurencji nie narusza takie opisanie przedmiotu zamówienia, które eliminuje możliwość zrealizowania zamówienia przez niektórych potencjalnych Wykonawców, jeżeli będzie to uzasadnione rzeczywistymi potrzebami Zamawiającego. Uzasadnione potrzeby Zamawiającego mogą zatem usprawiedliwiać ograniczenie kręgu potencjalnych Wykonawców oraz wpływać na zakres oferowanych przez nich usług, dostaw i robot budowlanych, o ile wynikają one z celu, dla którego podmiot Zamawiający wszczyna określone postępowanie, a cel ten jest nakierowany na realizację tychże potrzeb i w żaden inny sposób nie może zostać osiągnięty (zasada proporcjonalności), zaś wymagania Zamawiającego związane są z istotą przedmiotu zamówienia i jego indywidualnymi właściwościami pozwalającymi na osiągnięcie wskazanego wyżej celu (KIO 2184/13).

Zamawiający ma prawo określić przedmiot zamówienia w sposób odpowiadający jego indywidualnym potrzebom, a fakt, że nie wszystkie podmioty z danej branży mogą wziąć udział w postępowaniu, nie przesądza o tym, że postępowanie narusza zasady uczciwej konkurencji (KIO/UZP 204/08).

Potrzeby Zamawiającego decydują więc, że przedmiotem zamówienia jest określona grupa usług lub dostaw, zaś z grupy tej preferowane są te o najbardziej pożądanym cechach jakościowych, ilościowych, ekonomicznych i organizacyjnych.

W sytuacji, gdy potrzeby Zamawiającego są obiektywnie uzasadnione, jest on uprawniony do wprowadzenia wymogów, które mogą zawęzić krąg potencjalnych Wykonawców .

Jednocześnie, Zamawiający nie jest obowiązany do takiego formułowania wymagań w opisie przedmiotu zamówienia, aby umożliwić wszystkim Wykonawcom funkcjonującym na rynku ubieganie się o udzielenie zamówienia, a tym samym złożenie oferty.

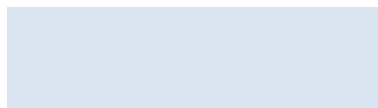
Okoliczność, że Wykonawca lub Wykonawcy nie posiadają w swojej ofercie przedmiotu zamówienia publicznego, który pozwoliłby im na ubieganie się o udzielenie zamówienia z powodu nie spełniania wymagań określonych przez Zamawiającego nie przesądza o tym, że Zamawiający naruszył zasady uczciwej konkurencji i równego traktowania Wykonawców, nie może być ono bowiem interpretowane w taki sposób, że Zamawiający musi dopuścić wszystkich zainteresowanych

zamówieniem, a wybór produktu, który należy zaoferować w ramach danego zamówienia, pozostawiony jest Wykonawcom (KIO 471/12)

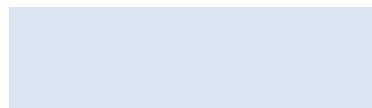
W orzecznictwie ukształtował się pogląd, że nawet opis przedmiotu zamówienia dokonany w taki sposób, że wyłącznie jeden Wykonawca może złożyć zgodną nim ofertę, może nie być poczytany za naruszenie zasad wyrażonych w art. 7 ust. 1 oraz art. 29 ust. 2 ustawy Pzp (KIO 2707/17).

Biorąc pod uwagę potrzeby Zamawiającego determinowane w przeważającej mierze przez posiadaną już infrastrukturę, opis przedmiotu zamówienia w kształcie przedstawionym w SIWZ jest dla nas jedynym możliwym do przyjęcia rozwiązaniem i został dokonany przez wskazanie tych jego cech, które mają dla Zamawiającego kluczowe znaczenie.

Zważywszy na przytoczone wyżej tezy z orzecznictwa, zarzuty czynione przez Wykonawcę jego wniosku są całkowicie nieuzasadnione. Na żadnym etapie przygotowywania niniejszego postępowania nie było celem, ani zamiarem Zamawiającego, nieuczciwe ograniczanie konkurencji.



Prezes Zarządu



Wiceprezes Zarządu