

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



Gliwice, 30 grudnia 2021 r.

**Do Wykonawców
ubiegających się o udzielenie zamówienia**

PKM DT/ TT/ 4307 /2021

dot.: Dostawa w formie leasingu dziewiętnastu fabrycznie nowych hybrydowych autobusów komunikacji miejskiej w 2022 roku dla PKM, Sp. z o.o. z siedzibą w Gliwicach- sprawa nr PKM/UZP/PN/TT/1/2021

W związku ze złożonym zapytaniem do treści SWZ, działając na podstawie art. 135 ust. 2 i 6 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz.U.2021.1129 z dnia 2021.06.24 z późniejszymi zmianami), Zamawiający udziela następujących wyjaśnień:

Pytanie nr 1:

Dotyczy Opisu Kryteriów Wyboru Oferty, rozdział 14 SWZ, pkt. 14.2.2. Kryterium „Ocena techniczno-eksploatacyjna”.

W kryterium T_{D15} (dla autobusów dwuosioowych) oraz w kryterium T_{T15} (dla autobusów trzyosioowych) Zamawiający zamierza przyznać, aż 12 pkt. za zaoferowanie autobusów, których producent jest równocześnie producentem zastosowanego w nich silnika. W ten sposób istotnie ogranicza możliwość złożenia konkurencyjnych ofert przez większość producentów autobusów oferujących swoje pojazdy w Europie, gdyż dzięki przypisanej powyższemu kryterium wadze punktowej, decydującą o wyniku przewagę uzyskają tylko dwa największe koncerny. Zamawiający bez żadnego powodu dyskryminuje:

- niezależnych producentów autobusów nie posiadających silników własnej produkcji (oferujących silniki innych producentów), mimo że silniki przez nich oferowane mają zapewnioną co

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 46 714 500 zł

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

X Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego

najmniej taką samą obsługę techniczno – serwisową zarówno w okresie gwarancyjnym jak i pogwarancyjnym;

- innych (niż preferowane koncerny) producentów równoważnych silników o wymaganych w SWZ parametrach, które z powodzeniem są stosowane w autobusach różnych marek pojazdów.

Doprowadzi to nawet do sytuacji, gdy zero punktów otrzymają także uznani producenci autobusów stosujący dokładnie te same silniki jak faworyzowani producenci kompletnych pojazdów.

Tymczasem marka zastosowanego silnika nie ma wpływu na walory eksploatacyjne i ekonomiczne oferowanych autobusów, które są jednym z głównych celów zakupu ekologicznego taboru w ramach dotacji unijnych. Zamawiający skutecznie zadbał w innych miejscach SWZ o jakość, ekologię

i ekonomię, stawiając górne granice dla emisji zanieczyszczeń, oraz ustalając

w załączniku serwisowym warunki gwarancji i serwisu obwarowane karami umownymi. Dlatego wprowadzenie do oceny technicznej kryterium T_{D15} oraz T_{T15} należy uznać za nieuzasadnione:

- merytorycznie - gdyż naruszają zasadę zachowania uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców,

- ekonomicznie - gdyż trudno wykazać wymierną korzyść dla Zamawiającego, rekompensującą uzyskanie zamówienia przez preferowanych wykonawców mimo możliwości zaoferowania przez nich wyższych cen jedynie dlatego, że są jednocześnie producentami silników.

Pozostawienie w obecnej formie kryterium T_{D15} oraz T_{T15} faworyzującego wąską grupę konkretnych producentów, co jest nieuzasadnione zarówno ekonomicznie jak i technicznie, a co za tym idzie prowadzi do jawnego akceptowania przez Zamawiającego, kompensowania w punktacji oceny ofert wyższych cen usług serwisowych i części zamiennych przez wąską grupę konkretnych producentów, którzy posiadają silniki tej samej marki co oferowane autobusy.

Czy w związku z powyższym Zamawiający zgodzi się na równe traktowanie producentów autobusów stosujących równoważne silniki innej produkcji i usunie to kryterium wyboru oferty?

Odpowiedź nr 1:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę treści SWZ i podtrzymuje dotychczasowe zapisy.

Zamawiający informuje, że spełnienie tego kryterium nie jest warunkiem udziału w postępowaniu, a zatem można składać oferty nie spełniające ww. wymogu.

Zdaniem Zamawiającego, zgodnie z doświadczeniem wynikającym z praktyki warsztatowej, proces realizacji napraw i obsługi technicznych autobusu i jego jednostki napędowej (silnika) prowadzony przez ten sam podmiot jest szybszy i łatwiejszy, np. ze względu na szybkość i efektywność komunikacji (mniejsze problemy związane z przekazywaniem przedmiotu napraw i informacji pomiędzy różnymi podmiotami), ujednolicone warunki techniczne oraz narzędzia (w tym systemy elektroniczne), efektywniejsze szkolenie pracowników itp.

Tak więc, powodem wprowadzenia omawianego kryterium jest uzyskanie lepszych warunków w zakresie praktycznej strony organizacji i przebiegu serwisu pojazdów, a więc (pośrednio) korzystniejszych warunków eksploatacyjno-użytkowych autobusów będących przedmiotem dostaw. Wprowadzenie preferencji punktowych dla oferty, która bardziej odpowiada potrzebom Zamawiającego, należy uznać za uprawnione i nienaruszające zasady uczciwej konkurencji, tym bardziej, że na rynku występuje co najmniej kilka podmiotów, które są jednocześnie producentem autobusu, jak i zamontowanego w nim silnika.

Wiceprezes Zarządu

Maciej Krawczyk

Prezes Zarządu

Henryk Szary