

„Zakup 2 autobusów elektrycznych zeroemisyjnych wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania pojazdów, celem zapewnienia obsługi obszaru śródmiejskiego w Kędzierzynie-Koźlu”

Nr umowy: POIS.06.01.00-00-0061/19-00

ZP.271.1.80.2020.DM

Kędzierzyn-Koźle, dnia 10.11.2020r.

**WSZYSCY WYKONAWCY
biorący udział w postępowaniu**

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego pn.: **Zakup 2 autobusów elektrycznych zeroemisyjnych wraz z niezbędną infrastrukturą pojazdów, celem zapewnienia obsługi obszaru śródmiejskiego w Kędzierzynie-Koźlu.**

- I. Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 1a, ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jedn. Dz. U. z 2019 r., poz. 1843 ze zm.- dalej jako ustawa Pzp) odpowiada na pytania dotyczące treści SIWZ, które wpłynęły do Zamawiającego w dniu Zestaw nr 24 04.11.2020r, Zestaw nr 25 04.11.2020r, Zestaw nr 26 04.11.2020r, Zestaw nr 27 05.11.2020r oraz dokonuje modyfikacji SIWZ, które wymagają dodatkowego czasu na wprowadzenie zmian w ofertach, w poniżej określonym zakresie:

ZESTAW PYTAŃ NR 24 Z DNIA 04.11.2020R.

W odpowiedzi z dnia 23.10.2020, do treści SIWZ na pytanie zadane przez Wykonawcę o treści:

„Dot. Zał. nr 9 do SIWZ (Szczegółowe wymagania dla ładowarki plug-in) Wykonawca prosi o potwierdzenie, że w rozdziale IV, punkcie 3, w kontekście wymaganego czasu, nie dłuższego niż 30 sekund, na rozpoczęcie ładowania, Zamawiający ma na myśli czas na rozpoczęcie pierwszego etapu procesu ładowania. Pierwszy etap polega na wymianie komunikatów pomiędzy ładowarką i autobusem. Czas na wymianę informacji dla poszczególnych komunikatów, składających się na ten etap, określony jest w normach ISO 15118 oraz DIN70121 i łącznie przekracza wspomniane 30 sekund. Dodatkowo, w warunkach rzeczywistych zależy on zarówno i równocześnie od ładowarki, jak i podłączonego pojazdu. Dopiero po prawidłowym zestawieniu wszystkich komunikatów, dochodzi do rozpoczęcia etapu procesu ładowania, związanego z podaniem prądu - najpierw ograniczoną, a w następnej kolejności, pełną mocą. Ładowarka, zgodnie z w/w normami, może zatem rozpocząć pierwszy etap procesu ładowania w ciągu 30 sekund – etap równy wymianie komunikatów, jednak nie może w takim czasie rozpocząć etapu charakteryzującego się rzeczywistym podaniem prądu. Oba etapy dzieją się natomiast automatycznie, bez konieczności ingerencji użytkownika. Wykonawca prosi o udzielenie odpowiedzi na powyższe pytania oraz przedłużenie terminu składania ofert o czas niezbędny do wprowadzenia zmian w ofertach.”

Zamawiający wyjaśnił, iż:

„Zamawiający nie potwierdza, poprzez ww zapis Zamawiający miał na myśli i oczekuje rozpoczęcia etapu procesu ładowania, związanego z podaniem prądu - najpierw ograniczoną, a w następnej kolejności, pełną mocą czego potwierdzeniem dla Zamawiającego będzie sygnalizacja procesu ładowania, o której mowa w rozdziale IV, ust 4, pkt 3 załącznika nr 9 do SIWZ. Zamawiający celowo określił (skrótli) czas na 30 sekund, (licząc od momentu podłączenia w/w przewodu do autobusu) w stosunku do normy albowiem na bazie zebranych doświadczeń Zamawiającego jest to czas absolutnie wystarczający na ten proces, do osiągnięcia w codziennej eksploatacji ładowarek Plug-in i autobusów elektrycznych. Jednocześnie przypominamy, że termin składania został przedłużony na dzień 17.11.2020r. godz. 13:00” Mając na uwadze powyższą odpowiedź Wykonawca pragnie wskazać, iż zgodnie z normą ISO 15118-2 [V2G2-605] tabela 111 są podane czasy (timeout) dla różnych faz komunikacji. W omawianym kontekście, istotne są:

- V2G_EVCC_CommunicationSetup_Timeout – 20s,
- V2G_EVCC_CableCheck_Timeout – 40s,
- V2G_EVCC_PreCharge_Timeout – 7s

Jak wynika z powyższego, sumaryczny czas wynosi maksymalnie 67 sekund.

Dodatkowo, może do tego dojść czas na zestawienie komunikacji oraz autoryzacji (czas na wysłanie żądania do serwera OCCP i jego odpowiedź):

- TT_EVSE_SLAC_init min 20 s. max 50 s.

Podsumowując, zgodnie ze standardami branżowymi, które są zapisane w normie, na podstawie której powinien być zaprojektowany układ komunikacji pojazdu (autobusu) z ładowarką – czas jaki ładowarka i pojazd mają na rozpoczęcie ładowania (płynięcie prądu) to maksymalnie ok 120 sekund.

W związku z powyższym, Wykonawca zwraca uwagę, iż wymaganie stawiane przez Zamawiającego, w związku z faktem, że jest niezgodne z normą przyjętą i wymaganą w branży, może zostać uznane za naruszenie uczciwej konkurencji oraz równego dostępu dla wszystkich wykonawców do tego zamówienia, która to zasada jest nadrzędną zasadą w prawie zamówień publicznych zarówno przy zakupach z udziałem środków europejskich jak i bez nich i może w przyszłości prowadzić do korekty finansowej w wyniku kontroli takiego postępowania.

Ponadto, próba dostosowania się do wymagań Zamawiającego, może prowadzić do zaprojektowania urządzenia, które nie będzie zgodne z obowiązującą normą, a co za tym idzie może nie zostać odebrane i dopuszczone do użytkowania przez Urząd Dozoru Technicznego, który jest organem uprawnionym do odebrania i dopuszczenia ładowarek do użytku. **W związku z powyższym Wykonawca zwraca się z prośbą o zmianę ww. zapisu i dopuszczenie możliwości, iż czas wymagany na rozpoczęcie procesu ładowania, który należy pamiętać jest zależny od pojazdu i ładowarki będzie zgodny z normą.**

ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Na wstępie Zamawiający informuje, że znane mu są wymogi normą ISO 15118-2 w tym czasy poszczególnych etapów poprzedzających rozpoczęcie procesu ładowania. Wskazane przez Wykonawcę czasy wynikają faktycznie z wyżej cytowanej normy jednakże są to czasy maksymalne dla każdego z etapów, które w praktyce przy dobraniu odpowiednio szybko pracujących urządzeń nigdy nie mają zastosowania wobec czego Zamawiający celowo określił (skrótliwie) czas na 30 sekund, (licząc od momentu podłączenia w/w przewodu do autobusu) w stosunku do ww normy.

Niemniej jednak Zamawiający ponownie przeanalizował swoje potrzeby w zakresie niezbędnego czasu na proces ładowania tak aby możliwe było obsłużenie autobusem elektrycznym linii nr 3 i ostatecznie przychylił się do wniosku modyfikując tym samym modyfikując tym samym zapis w rozdziale IV, ust. 3 załącznika nr 9 w sposób następujący:

Obecny zapis

3. Rozpoczęcie procesu ładowania autobusu następować musi automatycznie tj. po uprzednim uruchomieniu ładowarki Plug-in oraz podłączeniu do gniazda autobusu przewodu ładowarki Plug-in, zakończonego wtykiem systemu CCS, type 2. Proces ładowania winien rozpocząć się automatycznie bez konieczności wykonywania żadnych dodatkowych czynności w czasie nie dłuższym niż 30 sekund (pod warunkiem braku problemów technicznych po stronie ładowanego autobusu), licząc od momentu podłączenia w/w przewodu do autobusu.

Zapis po modyfikacji

3. Rozpoczęcie procesu ładowania autobusu następować musi automatycznie tj. po uprzednim uruchomieniu ładowarki Plug-in oraz podłączeniu do gniazda autobusu przewodu ładowarki Plug-in, zakończonego wtykiem systemu CCS, type 2. Proces ładowania winien rozpocząć się automatycznie bez konieczności wykonywania żadnych dodatkowych czynności w czasie nie dłuższym niż **120 sekund - Zamawiający zaleca aby czas ten był możliwie najkrótszy** (pod warunkiem braku problemów technicznych po stronie ładowanego autobusu), licząc od momentu podłączenia w/w przewodu do autobusu.

ZESTAW PYTAŃ NR 25 Z DNIA 04.11.2020R.

W załączniku nr 9 „Szczegółowe wymagania Ładowarka Plug-in” Zamawiający pisze: *„Rozpoczęcie procesu ładowania autobusu następować musi automatycznie tj. po uprzednim uruchomieniu ładowarki Plug-in oraz podłączeniu do gniazda autobusu przewodu ładowarki Plug-in, zakończonego wtykiem systemu CCS, type 2. Proces ładowania winien rozpocząć się automatycznie bez konieczności wykonywania żadnych dodatkowych czynności w czasie nie dłuższym niż 30 sekund (pod warunkiem braku problemów technicznych po stronie ładowanego autobusu), licząc od momentu podłączenia w/w przewodu do autobusu.”*

W normie ISO 15118 podany jest parametr V2G_EVCC_ReadyToCharge_Timeout. Determinuje on czas 150 sekund, który liczony jest od podłączenia pojazdu do rozpoczęcia ładowania baterii. W trakcie tego czasu odbywa się kilka procesów m.in. proces konfiguracji ISO15118 (20 sekund), test izolacji (maksymalnie 40 sekund) oraz ładowanie wstępne (maksymalnie 7 sekund). W związku z powyższym nie jest możliwe spełnienie wymogu postawionego przez Zamawiającego.

Proszę o wyjaśnienie co Zamawiający ma na myśli pisząc „Rozpoczęcie procesu ładowania” oraz proszę o zmianę zapisów specyfikacji: *„Proces ładowania winien rozpocząć się automatycznie bez konieczności wykonywania żadnych dodatkowych czynności w czasie zgodny z normą ISO15118 (pod warunkiem braku problemów technicznych po stronie ładowanego autobusu), licząc od momentu podłączenia w/w przewodu do autobusu?”*

ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Zamawiający informuje, że po części już udzielał odpowiedzi na analogiczne pytanie patrz odpowiedzi z dnia 23.10.2020r. pismo znak ZP.271.1.80.2020.DM zestaw nr 11. Odnośnie drugiej części wniosku Wykonawcy – wniosek ten został uwzględniony patrz wyjaśnienia na zestaw pytań nr 24 niniejszego pisma.

ZESTAW PYTAŃ NR 26 Z DNIA 04.11.2020R.

Dotyczy.. Zał nr 9 do SIWZ (Szczegółowe wymagania dla ładowarki plug-in) Rozdz.IV pkt 3.

Wnosimy o wprowadzenie modyfikacji zapisów dotyczących czasu rozpoczęcia procesu ładowania do wyznaczonych obowiązkowymi normami ISO 15118 oraz DIN70121, gdyż między innymi w oparciu o te normy producenci ładowarek je budowali. Ładowarka, zgodnie z w/w normami, może rozpocząć pierwszy etap procesu ładowania w ciągu 30 sekund

– etap równy wymianie komunikatów, lecz rzeczywiste podanie prądu może wiązać się z przekroczeniem tego czasu. Oba etapy dzieją się automatycznie, bez konieczności ingerencji użytkownika.

Argumentację Zamawiającego przedstawioną w udzielonych odpowiedziach, powołującego się na własne doświadczenie w tym zakresie uznajemy za mało przekonywującą, gdyż zgodnie z naszą wiedzą Zamawiający nie eksploatuje jeszcze zarówno ładowarek plug in w wymaganych niniejszym zamówieniem parametrach, jak i autobusów elektrycznych ładowanych tą samą metodą. Nie powinien tym samym wymagać od Wykonawcom dostawy urządzeń o parametrach technicznych nie spełniających obowiązujących norm, gdyż może mieć to negatywny wpływ na bezpieczeństwo eksploatacyjne w/w urządzeń.

ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Zamawiający informuje, że udzielił szczegółowych wyjaśnień na analogiczne pytania – patrz odpowiedzi na zestaw 24 i 25 niniejszego pisma.

ZESTAW PYTAŃ NR 27 Z DNIA 05.11.2020R.

W nawiązaniu do odpowiedzi Zamawiającego składamy następujące wnioski o wyjaśnienia i zmiany SIWZ (Załącznik 8- Rozdział VI – aktualizacja z dn. 02.11):

1. Pkt 6 ppkt 2 lit. c)

Wnosimy o doprecyzowanie, czy w przypadku utraty przez magazyn energii zdolności do spełnienia wymagań, określonych w ww. punkcie, Wykonawca będzie zobowiązany do naprawy lub wymiany akumulatorów magazynu energii na nowe w okresie obowiązywania gwarancji na magazyn energii.

ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Zamawiający nie wyraża zgody na ww. modyfikację (doprecyzowanie), kwestią tą Zamawiający wyjaśnił już wyczerpująco odpowiadając na pytanie nr 2 zestawu pytań nr 17 pismo Zamawiającego znak ZP.271.1.80.2020.DM, dnia 30.10.2020r.

2. Pkt 6 ppkt 4 lit d) tired 2

Odnosząc się do odpowiedzi Zamawiającego udzielonej w Zestawie nr 19, zgodnie z naszą argumentacją, przytoczoną w pytaniu z dnia 27.10, wnosimy o rezygnację Zamawiającego z jakiegokolwiek ingerencji w ustawianie temperatury, od której ma się uruchamiać system utrzymania temperatury opisany w tym punkcie.

W zamian Wykonawca umożliwi Zamawiającemu możliwość zmiany w trybie serwisowym „temperatury dyżurnej” opisanej w dalszej części tego punktu.

ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Zamawiający w swoich wymogach nie domaga się żadnej ingerencji „w temperature” tylko wskazuje od jakiej temperatury zewnętrznej system ten ma się uruchamiać (na dzień dostawy autobusu wymagane jest nastawienie temperatury na 5 ° C), analizując jednokrotnie dalszą treść wniosku Wykonawcy Zamawiający w celu zapewnienia większej konkurencyjności oferowanych rozwiązań technicznych modyfikuje tym samym zapisy w rozdziale VI, wiersz 6, pkt 4 lit d tiret drugie załącznika nr 8 do SIWZ w sposób następujący:

- obecny zapis:

- uruchamiać się od ustalonej temperatury (na dzień dostawy autobusu wymagane jest nastawienie temperatury na 5 ° C) wymaga pisemnej zgody Zamawiającego), którą to temperaturę Zamawiający będzie miał możliwość programowo zmienić w wyznaczonym czasie i na oznaczony czas,

- zapis po modyfikacji

- uruchamiać się od ustalonej temperatury (na dzień dostawy autobusu wymagane jest nastawienie temperatury na 5 ° C – **zastosowanie w autobusie innej temperatury (lub zakresu temperatur) wymaga pisemnej zgody Zamawiającego**), którą to temperaturę Zamawiający będzie miał możliwość programowo zmienić w wyznaczonym czasie i na oznaczony czas,

3. Pkt 6 ppkt 4 lit. d) tired 2

Wnosimy o doprecyzowanie wymagania dotyczącego programowej możliwości zmiany temperatury w „wyznaczonym czasie i na oznaczony czas”. Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym każdorazowa zmiana temperatury będzie wymagała zmiany programowej tj. jedna zmiana na początku a druga na końcu wymaganego okresu?

ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Tak, Zamawiający potwierdza że ww. sposób zmian temperatury i czasu jest zgodny z oczekiwaniami i wymogami Zamawiającego.

4. Pkt 11, ppkt 7 lit. a) i b)

Wnosimy o rezygnację Zamawiającego z wymogu granicznych temperatur załączania agregatu grzewczego - „automatycznie od temperatury zewnętrznej od 5°C do max 8 °C (i niższej)”

Uzasadnienie

Ww. wymóg pozostaje w sprzeczności z zapisami lit. b) dopuszczającymi:

- w pełni automatyczne działanie systemu w oparciu o krzywą temperatur
- załączanie poszczególnych elementów systemu ogrzewania, wentylacji i klimatyzacji w zależności od potrzeb, celem osiągnięcia wymaganych przez Zamawiającego temperatur wnętrza pojazdu, określonych precyzyjnie w pkt 11, ppkt 2 i 5 powyżej.

Układ kontroli klimatu zastosowany w naszych pojazdach, spełniając wymogi Zamawiającego co do żądanych temperatur, jednocześnie zapewni znaczną oszczędność energii oraz znacznie mniejszą emisję spalin, poprzez „wydłużone” ogrzewanie pojazdu poprzez pompę ciepła klimatyzacji i „późniejsze” załączanie agregatu grzewczego spalinowego.

Jako wiodący producent pojazdów nisko- i zeroemisyjnych Wykonawca posiada wieloletnie doświadczenie w eksploatacji autobusów elektrycznych w skrajnie różnych warunkach klimatycznych (również w bardzo zimnych rejonach Pn Norwegii), poparte niezwykle pozytywnymi opiniami operatorów nt. konfortu cieplnego pasażerów i kierowców.

ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy Zamawiający informuje, że w opisie wymogów dotyczących sposobu działania układu ogrzewania nie występują żadne sprzeczności, zapisy są spójne i enumeratywnie wypunktowane. Analizując dalszą treść wniosku Wykonawcy Zamawiający w celu zapewnienia większej konkurencyjności oferowanych rozwiązań technicznych modyfikuje tym samym zapisy w rozdziale VI, wiersz 11 ust 1 pkt 7 lit a załącznika nr 8 do SIWZ w sposób następujący:

- obecny zapis:

- a) uzależnione od temperatury zewnętrznej, przy której agregat grzewczy zostanie automatycznie uruchomiony i przejmie na siebie ciężar zapewnienia właściwej temperatury w przestrzeni pasażerskiej i kabinie kierowcy – wymaga się, aby agregat grzewczy załączał się automatycznie od temperatury zewnętrznej **od 5°C do max 8 °C (i niższej),**

- zapis po modyfikacji

- a) uzależnione od temperatury zewnętrznej, przy której agregat grzewczy zostanie automatycznie uruchomiony i przejmie na siebie ciężar zapewnienia właściwej temperatury w przestrzeni pasażerskiej i kabinie kierowcy – wymaga się, aby agregat grzewczy załączał się automatycznie od temperatury zewnętrznej **od 5°C do max 8 °C (i niższej), zastosowanie w autobusie innego zakresu temperatur wymaga pisemnej zgody Zamawiającego,**

II. Zamawiający w oparciu o art. 38 ust. 4, 6 w zw. z 12a ust.1 ustawy Pzp zmianę treści SIWZ w wyniku których jest niezbędny dodatkowy czas na wprowadzenie zmian w ofertach, przesuwa termin określony w SIWZ:

Składania ofert **z dnia 17.11.2020r. godz. 13:00 na dzień 26.11.2020r. godz. 13:00.**

Otwarcia ofert **z dnia 17.11.2020r. godz. 13:15 na dzień 26.11.2020r. godz. 13:15.**

Wadium należy wnieść w terminie do dnia **2020-11-26** do godz. **13:00.**

Ponadto Zamawiający na podstawie art. 12 ust 3 ustawy Pzp zamieszcza stosowne ogłoszenie dodatkowych informacji, informacje o niekompletnej procedurze lub sprostowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, data przesłania: 10.11.2020r.

Wykonawca przygotowując ofertę na przedmiotowe zamówienie powinien brać pod uwagę powyższe odpowiedzi jako stanowiące integralną część SIWZ. Zgodnie z art. 38 ust. 2 ustawy Pzp, stanowisko Zamawiającego zostało przekazane do wszystkich wykonawców biorących udział w postępowaniu poprzez umieszczenie na stronie internetowej.

Daniel Bul
Kierownik Wydziału Zamówień Publicznych /-/