

„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 30.10.2020r.

**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.**

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 dniach: Zestaw nr 17 26.10.2020r., Zestaw nr 19 27.10.2020r., Zestaw nr 20 28.10.2020r., Zestaw nr 21 28.10.2020r., Zestaw nr 22 26.10.2020r. w poniżej określonym zakresie:

ZESTAW PYTAŃ NR 17 z dnia 26.10.2020r:

Pytanie 1

Dot. Załącznik Nr 8 do SIWZ, Pkt 33, ppkt. 1.

Zamawiający wymaga zastosowania w autobusie elektrycznym linii detekcji pożarowej obejmującej m.in. kompresor układu pneumatycznego.

Producent pragnąc zapewnić najwyższy poziom bezpieczeństwa, rozwija produkt zgodnie z europejskimi wytycznymi, w tym również z normą EN 1012-1 która określa sposób zabezpieczenia urządzenia w przypadku przyrostu temperatury. Sprężarka powietrza zabudowana w pojeździe Wykonawcy posiada czujniki monitorujące stan kompresora w tym jego temperaturę pracy. W przypadku wykrycia nagłego przyrostu temperatury (zgodnie z normą wynoszącą 120°C), kierowca otrzymuje na wyświetlaczu centralnym odpowiednią informację, natomiast system odłącza agregat w celu uniknięcia dalszego nagrzewania się. Wykonawca pragnie zaznaczyć, iż linie detekcyjne dostępne na rynku wśród dostawców, odczytują przyrost temperatury dopiero na poziomie 180°C, więc proponowane rozwiązanie oferuje wyższy poziom bezpieczeństwa nie dopuszczając do niekontrolowanego przyrostu temperatury i tym samym całkowitego uszkodzenia sprężarki powietrza.

Czy Zamawiający uzna powyższe rozwiązanie za optymalne i wystarczające?

ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Zamawiający uznaje powyższe rozwiązanie za dobre zabezpieczenie jednakże nie wystarczające, co oznacza, że system automatycznej detekcji pożaru musi również dotyczyć kompresora układu pneumatycznego. Uzasadnieniem tego rozwiązania jest konieczność wyposażenia autobusu w niezależny od standardowych systemów urządzeń pokładowych system automatycznej detekcji pożaru. Ponadto jako niecelowe i ekonomicznie nieuzasadnione Zamawiający uznaje pominięcie w detekcji kompresora układu pneumatycznego w sytuacji gdy system ten (automatycznej detekcji pożaru) i tak zostanie zamontowany w autobusie dla potrzeb detekcji pożaru innych urządzeń.

Pytanie 2

Dot. Załącznik Nr 8 do SIWZ, Pkt 6., ppkt 2, lit. c).

Zamawiający definiując swoje potrzeby oraz wymagania w zakresie zabezpieczenia gwarancyjnego obejmującego baterie trakcyjne, wprowadził zarówno wymóg czasowy w postaci udzielenia gwarancji na okres 120 miesięcy, jak i zdefiniował ilość cykli ładowania na poziomie nie mniejszym niż 5700. Zdaniem Wykonawcy sam wymóg w zakresie udzielania gwarancji na akumulatory wynoszący 10 lat, jest wystarczający i oferuje Zamawiającemu pełne zabezpieczenie oraz przenosi całą odpowiedzialność za utrzymanie należytego poziomu sprawności baterii trakcyjnych na gwaranta. Kryterium zachowania konkretnej ilości cykli nie jest zdaniem Wykonawcy wymogiem

uniwersalnym i wymaga indywidualnego podejścia w zależności od dostępnej technologii baterii, która jest nieustannie rozwijana. Niestety nie mieliśmy możliwości zaprezentowania walorów technicznych oraz cech produktu podczas dialogu technicznego z 2018 roku na który nie zostaliśmy zaproszeni.

Z uwagi na fakt, iż na przestrzeni 10 lat warunki eksploatacji autobusów potencjalnie mogą ulec zmianie, wymóg zachowania ilości cykli może stanowić dla Zamawiającego ograniczenie przy zmianie prac przewozowych.

Tym samym wnioskujemy o rezygnację z wymogu zagwarantowania ilości cykli ładowania i pozostaniu tylko przy wymogu w zakresie udzielenia gwarancji na magazyn energii elektrycznej, w którym gromadzona jest energia elektryczna napędu elektrycznego, tj. na jego bezawaryjną eksploatację i zachowanie w całym okresie gwarancji pojemności energetycznej na poziomie, co najmniej 80% wartości początkowej – minimum 120 miesięcy.

ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Zamawiający nie wyraża zgody na ww. zmianę podtrzymując tym samym zapisy SIWZ. Jak prawidłowo wskazał Wykonawca w swoim wniosku:

*Zamawiający definiując swoje potrzeby oraz wymagania w zakresie zabezpieczenia gwarancyjnego obejmującego baterie trakcyjne, wprowadził zarówno **wymóg czasowy** w postaci udzielenia gwarancji na okres 120 miesięcy, jak i **zdefiniował ilość cykli** ładowania na poziomie nie mniejszym niż 5700*

Tak więc zapisy odnośnie zarówno **wymogu czasowego** jak i **ilość cykli** ładowania są celowym i uzasadnionym technicznie podziałem zawartym w załączniku nr 8 do SIWZ zabezpieczającym należycie interesy Zamawiającego w zakresie ochrony gwarancyjnej magazynu energii.

ZESTAW PYTAŃ NR 19 z dnia 27.10.2020r:

Pytanie 1

Wnioski dotyczące Załącznika nr 8 o SIWZ – „Szczegółowe wymagania dla autobusów”: rozdział VI, TABELA :

Pkt 6 ppkt 4 lit. d) tiret 2

Wnosimy o rezygnację z wymagania mówiącego o możliwości zmiany przez Zamawiającego temperatury uruchomienia systemu ogrzewania i pozostawienia tej kwestii w gestii producenta autobusów.

Uzasadnienie

Ingerencja Zamawiającego w ten parametr może uniemożliwić osiągnięcie „temperatury dyżurnej” opisanej w tiret 3 tego punktu i w konsekwencji zwiększyć zużycie energii i zmniejszyć zasięg pojazdu.

Na przykład przy temperaturze aktywacji systemu ustawionej na 5°C może się okazać, że temperatura we wnętrzu autobusu wyniesie przed wyjazdem z zajezdni 6°C co spowoduje, że pojazd będzie niedograny i jego zasięg spadnie ze względu na wysokie zużycie energii potrzebne do jego ogrzania.

W przypadku dalszego zmniejszenia temperatury aktywacji systemu problem się jeszcze pogłębi.

Zastosowany przez producenta system utrzymuje „dyżurną” temperaturę we wnętrzu pojazdu w sposób inteligentny tzn. w zależności od temperatury ustala długość oraz tryb działania tj. ogrzewanie, wentylacja lub chłodzenie. W ten sposób zasięg pojazdu jest maksymalizowany.

ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Po szczegółowej analizie pytania Wykonawcy, Zamawiający nie jest w stanie udzielić odpowiedzi na zadane w ten sposób pytanie, albowiem wskazany w lit d tiret drugie wymóg brzmi :

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

natomiast pytanie Wykonawcy nie wiadomo czy dotyczy konkretnej temperatury (zgodnie z wymogiem 5 ° C) , od której system ma się uruchamiać czy też innej. Prosimy o doprecyzowanie pytania.

ZESTAW PYTAŃ NR 20 z dnia 28.10.2020r:

Pytanie 1

Dot. SIWZ, Pkt 8, Ppkt 8.14, Zużycie energii elektrycznej przez autobus.

Wykonawca zwraca się z prośbą do Zamawiającego, w celu oceny oferty w kryterium T3- (Zużycie energii elektrycznej przez autobus w kWh/100 km, o uznanie również za wystarczające przedstawienie Oświadczenia/Deklaracji producenta autobusu o wysokości zużycia energii elektrycznej przez oferowany typ autobusu, ustalonego podczas testu w warunkach eksploatacji autobusu odpowiadających wymaganiom określonym przez UITP (fr. Union Internationale des Transports Public) w metodyce opracowanej dla przeprowadzenia testu drogowego zużycia energii elektrycznej typu SORT-2.

ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Zamawiający nie wyraża zgody na ww zamianę podtrzymując tym samym zapisy SIWZ albowiem kryterium T₃ to kluczowe kryterium w postępowaniu, którego opis przyznawania punktów został wyczerpująco i jednoznacznie opisany i Zamawiający nie może opierać się na deklaracjach Wykonawcy w tym zakresie tylko na wynikach badań przeprowadzonych zgodnie z postanowieniami SIWZ.

ZESTAW PYTAŃ NR 21 z dnia 28.10.2020r:

1. Dotyczy. Umowa, WOG. Kary

„Czy Zamawiający dopuszcza modyfikację zapisów Warunków Obsługi Gwarancyjnej poprzez wprowadzenie fakultatywności naliczania przez Zamawiającego kar umownych zamiast obowiązku?

W ocenie Wykonawcy Zamawiający powinien mieć możliwość wyboru w przedmiocie nałożenia kary oraz jej finalnej wysokości (w granicach określonych WOG).”

ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Nie, Zamawiający nie dopuszcza ww. modyfikacji podtrzymując tym samym zapisy SIWZ.

ZESTAW PYTAŃ NR 22 z dnia 26.10.2020r:

Mając na uwadze przedmiotowe postępowanie zwracam się z uprzejmą prośbą do przekazania kodu SWIFT oraz IBAN dla przelewu wadium z banku zagranicznego.

ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Zamawiający podaje informacje ww. informacje:

SWIFT: **BPKOPLPW**

IBAN: **PL57102037140000410201085455**

Wykonawca przygotowując ofertę na przedmiotowe zamówienie powinien brać pod uwagę powyższe odpowiedzi, oraz zmiany 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
/-/