

ZAMAWIAJĄCY:

Miasto Zielona Góra
Miejski Zakład Komunikacji
ul. Chemiczna 8
65-713 Zielona Góra
NIP: 973-100-74-58

tel.: 68 452 04 50-53
fax.:68 452 04 55
email.: jrp@mzk.zgora.pl
adres strony internetowej:
www.mzk.zgora.pl

Zielona Góra, 19 maja 2017 r.

INFORMACJA NR IV

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na Dostawę pn.: „**Dostawę fabrycznie nowych elektrycznych niskopodłogowych autobusów miejskich**” - znak sprawy: 7/UE/JRP/2017

Zamówienie planowane do współfinansowania z budżetu Unii Europejskiej ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020 jako część Projektu pn.: „Zintegrowany system niskoemisyjnego transportu publicznego w Zielonej Górze”

I. INFORMACJA W SPRAWIE POSTĘPOWANIA

Zamawiający informuje, iż otrzymał pismo dotyczące postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na „Dostawę fabrycznie nowych elektrycznych niskopodłogowych autobusów miejskich” znak sprawy: 7/UE/JRP/2017, **zawierające wnioski o zmianę treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia** (dalej: „SIWZ”).

Jednocześnie Zamawiający wskazuje, że pomimo określenia w jego nagłówku, iż jest to „Zapytanie”, z treści samego pisma nie można wnosić, iż pytający powziął rzeczywiste wątpliwości, co do znaczenia zapisów SIWZ. W konsekwencji nie można przyjąć iż jest to wniosek o wyjaśnienie treści SIWZ, o którym mowa w art. 38 ust. 1 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz.U. z 2015 r., poz. 2164 ze zmianami – dalej „PZP”), a skierowane „Zapytanie” stanowi w istocie wniosek o zmianę treści SIWZ.

Z uwagi na powyższe Zamawiający informuje, co następuje:

1) W odniesieniu do wniosku o zmianę SIWZ nr 1, o treści:

Wnoszę o zmianę zapisu 4.1 ust. 12 pkt g) Opisu Przedmiotu Zamówienia w następujący sposób:

„płaska, tworząca jednolitą powierzchnię bez stopni w co najmniej 35 % powierzchni przeznaczonej dla pasażerów stojących i do której dostęp zapewniony jest przez minimum jedno z drzwi”

W uzasadnieniu tego wniosku należy wskazać, że taki zapis został podany przez Urząd Zamówień Publicznych jako dobry przykład zamówień zrównoważonych (<https://www.uzp.gov.pl/baza-wiedzy/dobre-praktyki/dobre-praktyki-w-zakresie-spolecznych-zamowien-publicznych>). Należy także wskazać, że żądanie aby autobus był całkowicie niskopodłogowy bez stopni poprzecznych we wnętrzu pojazdu wskazuje, że Zamawiający w tym postępowaniu uniemożliwia złożenie oferty przez wykonawców - dostawców czy producentów autobusów z jednym centralnym silnikiem elektrycznym a dopuszcza w istocie jedynie wykonawców - producentów czy dostawców autobusów wyposażonych w silniki elektryczne w piastach kół. Wyłączenie dostawców autobusów z jednym elektrycznym silnikiem centralnym wynika z okoliczności, iż w przypadku autobusów z jednym centralnym silnikiem elektrycznym nie jest możliwe zapewnienie podłogi całkowicie płaskiej na całej powierzchni bez żadnego stopnia, bowiem w takich autobusach z przyczyn technicznych nie jest to możliwe, ponieważ w części tylnej podłoga musi być poprowadzona wyżej z uwagi na konieczność montażu układu przeniesienia napędu oraz jednostki centralnej.

Powyższa okoliczność wynika z oceny technicznej nr 146/2017/OP sporządzonej przez rzeczoznawców: dr hab. Inż. Jaromira Mysłowskiego oraz mgr inż. Przemysława Oronowicza, którą w załączeniu przesyłam. Jednocześnie należy wskazać, że konieczność zapewnienia płaskiej podłogi na całej powierzchni nie znajduje żadnego uzasadnienia technicznego, organizacyjnego czy ergonomicznego. W uzasadnieniu - dobre praktyki, rozwiązanie ze stopniem w tylnej części autobusu jest przecież obecnie powszechnie stosowane w autobusach z silnikami spalinowymi, a więc użytkownicy tych autobusów są przyzwyczajeni do rozwiązania, iż w tylnej części autobusu jest stopień.. Biorąc to pod uwagę żądanie aby podłoga w autobusie była całkowicie płaska na całej powierzchni bez żadnego stopnia jest bezzasadne, a w istocie jak wyżej wskazano doprowadzi do wyeliminowania możliwości złożenia oferty przez producentów czy dostawców autobusów z jednym, centralnym, silnikiem elektrycznym. To z kolei stanowi nieuzasadnione poważne ograniczenie konkurencyjności i narusza zasadę równego traktowania wykonawców. Zatem zapis ten narusza art. 7 ust. 1 Pzp bowiem powoduje nieuzasadnioną dyskryminację wykonawców oraz art. 29 ust. 2 Pzp gdyż zapis ten poważnie utrudnia uczciwą konkurencję.

W uzasadnieniu tego stanowiska należy wskazać, że zgodnie z art. 7 ust. 1 Pzp Zamawiający przygotowuje i przeprowadza postępowanie o udzielenie zamówienia w sposób zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji i równe traktowanie wykonawców oraz zgodnie z zasadami proporcjonalności i przejrzystości. W świetle stanowiska doktryny i orzecznictwa nie ulega wątpliwości, że wszystkie czynności zamawiającego dokonywane w postępowaniu o zamówienie publiczne - od przygotowania postępowania, przez treści dokumentacji postępowania (opis przedmiotu zamówienia, warunki udziału, kryteria oceny ofert, komunikacja z wykonawcami w toku postępowania), wybór trybu postępowania, aż do wyboru oferty najkorzystniejszej winny być dokonywane przy poszanowaniu tych zasad i powinny mieć na celu zapewnienie ich przestrzegania. Zatem każde działanie zamawiającego podejmowane w prowadzonym przez niego postępowaniu będzie podlegało ocenie z punktu widzenia zachowania tych podstawowych zasad. Zgodnie z wyrokiem Krajowej Izby Odwoławczej „Zasada równego traktowania wykonawców oznacza jednakowe traktowanie wykonawców na każdym etapie postępowania, bez stosowania przywilejów, ale także środków dyskryminujących wykonawców ze względu na ich właściwości. Jej przestrzeganie polega na stosowaniu jednej miary do wszystkich wykonawców znajdujących się w tej samej lub podobnej sytuacji, nie zaś na jednakowej ocenie wykonawców” (wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 9 kwietnia 2015 r., sygn. akt KIO 638/15), natomiast zasada zachowania uczciwej konkurencji „związana jest z obowiązkami, jakie nakłada ustawodawca na zamawiającego w czasie przygotowania i przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w tym dokonania rzetelnej oceny ofert” (wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 12 stycznia 2015 r., sygn. akt KIO 2744/14). Zgodnie z art. 29 ust. 2 natomiast: „Przedmiotu zamówienia nie można opisywać w sposób, który mógłby utrudniać uczciwą konkurencję.”

Jak wynika z treści wyroku Sądu Okręgowego we Wrocławiu wydanym w sprawie X Ga 123/10 LEX nr 1713494 z dnia 27 maja 2010 r.:

„Zamawiający ma prawo wymagać pewnych standardów technicznych i jakościowych, o ile nie są wymogami zbędnymi i wygórowanymi. Wymogi te nie mogą jedynie ograniczać uczciwej konkurencji, czyli muszą być możliwe do spełnienia dla przeciętnej wykonawcy.”

Zgodnie z wyrokiem Sądu Apelacyjnego w Warszawie VI ACa 965/11: LEX nr 1315895 z dnia 24 stycznia 2012: „Dyspozycją art. 29 ust. 2 p.z.p. objęte jest zaistnienie co najmniej możliwości

utrudniania uczciwej konkurencji, więc spełnienie dyspozycji tego przepisu niekoniecznie musi przybierać charakter bezpośredniego godzenia w uczciwą konkurencję. Dokonywanie opisu przedmiotu zamówienia przez wskazanie rygorystycznych wymagań, nieuzasadnionych potrzebami zamawiającego, będzie uprawdopodobniało naruszenie uczciwej konkurencji. ”

Zamawiający w przypadku zapisu pkt 4.1 ust. 12 pkt g OPZ w żaden sposób nie uzasadnił ustalenia rygorystycznych wymagań w postaci podłogi płaskiej na całej powierzchni a jak wyżej wskazano wymóg ten nie ma żadnego uzasadnienia technicznego, organizacyjnego czy ergonomicznego. Zatem zapis ten w sposób jednoznaczny dyskryminuje wykonawców i utrudnia uczciwą konkurencję bowiem w sposób nieuzasadniony eliminuje producentów lub dostawców autobusów z jednym centralnym silnikiem elektrycznym. Tym samym zapis ten narusza art. 7 ust. 1 Pzp oraz art. 29 ust. 2 Pzp i w związku z tym powinien zostać zmieniony.

Zamawiający informuje:

Już od 1995 roku Zamawiający realizuje strategię wymiany taboru autobusowego na autobusy niskopodłogowe. Zakupione pierwsze autobusy „Jelcz” posiadały niską podłogę na poziomie I i II drzwi. Następnie w połowie autobusu był stopień poprzeczny. Do autobusu III drzwiami wchodziło się po stopniach. Pasażerowie wielokrotnie krytykowali takie rozwiązanie jako niebezpieczne. Kolejne zakupione pojazdy w 1997 r. już poprzecznego stopnia wewnątrz pojazdu nie posiadały, a jedynie jeden stopień w III drzwiach. Jednakże skargi pasażerów ponawiały się a korzystający z autobusów wskazywali na uciążliwość „podbiegania” do drzwi które takiego stopnia nie posiadały.

Na terenie obsługiwanym przez tabor MZK Zielona Góra, jest wiele przystanków nie posiadających chodnika a więc do pojazdu wsiada się z poziomu ulicy. Od 2000 roku MZK realizując kolejne zakupy nowych autobusów, jako warunek konieczny stawia wymóg niskiej podłogi na całej długości autobusu. Ostatni zakup w 2011 r. w postaci 13 sztuk autobusów Mercedes Conecto posiadał 100% niskiej podłogi. Model ten bardzo pozytywnie wpłynął na komfort podróży. Z uwagi na powyższe, w niniejszym postępowaniu, Zamawiający pragnie uzyskać dostawę pojazdów, których użytkowanie zmaksymalizuje komfort jazdy podróży. Należy przy tym nadmienić, że w toczącym się równolegle przetargu na autobusy przegubowe również postawiony jest jako warunek konieczny- autobus 100% niskopodłogowy.

Wobec czego Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę SIWZ w powyższym zakresie.

2) W odniesieniu do wniosku o zmianę SIWZ nr 2, o treści:

W kontekście zarzutu zawartego w pkt 1 za równie niedopuszczalny należy uznać zapis:

- a) 4.18.ust. 1 Opisu przedmiotu zamówienia określający wymiar ogumienia na 275/70 R22,5
- b) 4.18 ust. 3 Opisu przedmiotu zamówienia określający wymiar tarcz kół na 7,50x22,5

i w związku z tym wnoszę o ich wykreślenie.

W uzasadnieniu tego wniosku należy wskazać przede wszystkim, że nie ma żadnego uzasadnienia aby producentowi lub dostawcy autobusów narzucać określony rozmiar opon i tarcz kół bowiem rozmiar, charakter i budowa tarcz kół i opon wynikają z ich przeznaczenia do określonego typu pojazdu i rodzaju pojazdu jego przeznaczenia i standardu wykonania. O typie tarcz kół i opon dla danego pojazdu decyduje producent na etapie jego projektowania. Producent dąży aby dzięki doborowi rozmiaru tarcz kół i opon zapewnić maksymalną siłę napędową działającą na koło układu napędowego. Zgodnie z stanowiskiem ekspertów, im mniejszy rozmiar

tarcz kół i opon tym większa wartość siły napędowej działającej na koło układu napędowego. Zatem nie podstaw aby narzucać dostawcy czy producentowi autobusów ww. rozmiarów tarcz kół i opon, bowiem każdy autobus jest wyposażony w taki rozmiar kół i opon który zapewnia mu osiągnięcie najlepszych paramentów jezdnych. Zastosowanie mniejszych tarcz kół i opon wymaga mniejszej mocy z silnika, a więc w przypadku autobusów elektrycznych zapotrzebowanie na energię elektryczną jest mniejsze, a zatem oszczędności z tytułu zużycia energii elektrycznej są większe w pojeździe o mniejszych kołach i oponach. Stanowisko to potwierdza ww. ocena techniczna nr 146/2017/OP sporządzona przez rzeczoznawców: dr hab. Inż. Jaromira Mysłowskiego oraz mgr inż. Przemysława Oronowicza. Zatem nie ma żadnego technicznego, ekologicznego czy ekonomicznego uzasadnienia dla narzucania wykonawcom określonego rozmiaru kół i opon zwłaszcza gdy mają to być koła większe od tych, które są standardowo stosowane w autobusach produkowanych przez danego producenta. Jednocześnie narzucenie określonego rozmiaru tarcz kół i opon powoduje wyeliminowanie producentów autobusów, w których stosowane są inne rozmiary tarcz kół i opon a w szczególności mniejszych (z w/w względów). Biorąc pod uwagę powyższe należy wskazać, że przedmiotowy zapis opisu przedmiotu zamówienia narzucający wykonawcy określony rozmiar opon i kół w sposób nieuzasadniony ogranicza uczciwą konkurencję, bowiem w istocie wyklucza wykonawców, którzy w swoich autobusach stosują koła o innym rozmiarze opon i tarcz kół. Dodatkowo należy wskazać, że stosowanie mniejszych kół i opon obniża poziom zapotrzebowania takiego autobusu na energię elektryczną w czasie jego użytkowania a zatem przyczynia się do osiągnięcia lepszego efektu ekonomicznego i ekologicznego bowiem zapotrzebowanie na energię elektryczną takiego autobusu jest mniejsze. Jednocześnie należy jeszcze raz podkreślić, że zastosowania większych opon oraz tarcz kół powoduje obniżenie sprawności pojazdu i zwiększa zapotrzebowanie autobusu na energię elektryczną w trakcie jego użytkowania. Zatem takie rozwiązanie uniemożliwia uzyskanie maksymalnego efektu ekonomicznego i ekologicznego bowiem powoduje znaczny wzrost kosztów operacyjnych użytkowania takiego autobusu poprzez zwiększone zapotrzebowanie na energię elektryczną. Należy także podkreślić, że narzucenie określonego rozmiaru tarcz kół i opon wynika z preferencyjnego traktowania producentów lub dostawców autobusów wyposażonych w silniki w piastach kół bowiem w ich przypadku biorąc pod uwagę rozmiar zawieszenia takich autobusów i resorów producenci autobusów z silnikami w piastach kół nie są w stanie wyposażyć autobusów w tarcze kół i opony w mniejsze rozmiary. Tym samym również w tym wypadku zapisy 4.18.ust. 1 i 4.18 ust. 3 Opisu przedmiotu zamówienia naruszają art. 7 ust. 1 Pzp oraz art. 29 ust. 2 Pzp a ww. argumentacja na tą okoliczność wskazana w pkt 1 ma również zastosowanie do zapisów OPZ kwestionowanych w pkt 2.

Biorąc pod uwagę propozycje zmian określonych w pkt 1 i 2 w związku z wskazanym zarzutami dotyczącymi ograniczenia konkurencyjności przez ww. zapisy należy również wskazać, że preferowanie przez Zamawiającego producentów lub dostawców autobusów z silnikami w piastach kół i eliminacja z przetargu producentów lub dostawców autobusów z jednym centralnym silnikiem elektrycznym nie znajduje żadnego uzasadnienia. Rozwiązanie polegające na zastosowaniu silników elektrycznych umieszczonych w piastach kół skutkuje tym, iż w efekcie preferowane są autobusy, które ze względu na zastosowanie tego rozwiązania technicznego są mniej trwałe i droższe w utrzymaniu. Zastosowanie silnika w piaście powoduje, że nie jest możliwa wymiana osi na tradycyjną, a zatem koszt wymiany osi wielokrotnie wzrasta. Biorąc zaś pod uwagę, że wymiana osi jest jedną z najczęściej wykonywanych napraw (wpływa na to stan dróg na terenie naszego kraju), zastosowanie tego systemu a zwłaszcza jego złożoność, pociąga za sobą konieczność przeprowadzania dodatkowych szkoleń dla służb serwisowych co również podwyższa koszty

utrzymania i napraw. Na konieczność częstszych napraw wskazuje również okoliczność, że silniki w piastach znajdują się bliżej podłoża (jezdni) a więc narażone są na duże drgania, wpływ warunków atmosferycznych, w tym wilgoci, a w okresie zimowym dodatkowo na sól, piasek czy inne środki chemiczne likwidujące śliskość. Powoduje to znaczny wzrost uszkodzeń tych silników, a w konsekwencji wzrasta liczba napraw a w efekcie wzrost kosztów utrzymania całego autobusu. Należy także wskazać, że silniki umieszczone w piastach kół emitują o wiele większy hałas od elektrycznego silnika centralnego. Powyższe stoi w sprzeczności z założeniami projektu, z którego ma być sfinansowana dostawa ww. Autobusów tj. Projektu pn.: „Zintegrowany system niskoemisyjnego transportu publicznego w Zielonej Górze”. Dodatkowo należy wskazać, że umieszczenie silników w piastach kół wymaga ułożenia przewodów wysokiego napięcia pod podłogą autobusu. W konsekwencji stan bezpieczeństwa pasażerów ulega znacznemu pogorszeniu. Silnik centralny natomiast charakteryzuje się prostą konstrukcją i łatwym dostępem do elementów silnika. W autobusach elektrycznych z jednym silnikiem centralnym stosuje się konwencjonalny układ napędowy i osie. Silniki te nie poddane w takim dużym stopniu jak silniki w piastach warunkom atmosferycznym i drganiom charakteryzują się bardzo dużą niezawodnością. W konsekwencji koszty utrzymania takiego autobusu są znacznie niższe od kosztów utrzymania takiego samego autobusu, ale wyposażonego w silniki w piastach kół. Reasumując nie istnieje żaden uzasadniony technicznie, innowacyjnie czy ekonomicznie powód aby preferować silniki umieszczone w piastach kół wobec silników centralnych. Wręcz odwrotnie - preferowanie silników w piastach skutkować będzie tym, że w przetargu będą składane oferty tylko na autobusy wyposażone w silniki elektryczne umieszczone w piastach kół, a zatem autobusy narażone na częstsze naprawy o dużo wyższym poziomie skomplikowania, a więc autobusy mniej trwałe i droższe w utrzymaniu. Potwierdzenie tego zarzutu wynika m.in. z doniesień prasy skandynawskiej (Vasterbottens - Kurieren z 2 maja 2017 r.) oraz Buss magasinet, które przesyłam wraz z tłumaczeniem. Jak wynika z ich treści, sześć z dziesięciu autobusów elektrycznych w szwedzkim mieście Umea jest aktualnie wyłączonych z eksploatacji. Autobusy, produkowane przez Umefóretaget Hybricon, są wyposażone w silniki w piastach, które nie działają, z powodu problemów z wilgocią, która prowadzi do zwarcia. Reasumując jeszcze raz należy wskazać, że nie ma żadnych podstaw, aby preferować autobusy wyposażone w silniki w piastach kół.

Zamawiający informuje:

We flocie MZK Zielona Góra wszystkie pojazdy dwunasto- i osiemnastometrowe posiadają koła w rozmiarach wskazanych w SIWZ. To rozwiązanie pozwala zoptymalizować powierzchnię magazynową i ilość posiadanego zapasu felg i kół.

Jednocześnie należy wskazać, że opony w mniejszej rozmiarówce w stosunku do wymaganej w SIWZ nie osiągają zadawalających wyników w zakresie trwałości i tak opony o mniejszym rozmiarze tj. 265/70 R19,5 posiadają trwałość sięgającą 90 tys. km, a regenerowane jedynie 80 tys. km. Natomiast opony o rozmiarze 275/70 R22,5 osiągają pułap 190 tys. km (nowe), a regenerowane aż 120 tys. km.

Opony większe posiadają ponadto zwiększone właściwości trakcyjne, pozwalające na większą prędkość pokonywania łuków oraz pozwalają założyć większe tarcze hamulcowe zwiększając skuteczność hamowania, co jest istotne podczas kursów autobusu przeciążonego w godzinach szczytowych.

Wobec czego Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę SIWZ w powyższym zakresie.

3) W odniesieniu do wniosku o zmianę SIWZ nr 3, o treści:

Wnoszę o zmianę zapisu 4.15 ust. 1 zdanie pierwsze Opisu Przedmiotu Zamówienia w następujący sposób:

„Konstrukcja nadwozia zabezpieczona antykorozyjnie metodą kataforezy lub wykonane ze stali nierdzewnej lub z aluminium”

W uzasadnieniu tego wniosku należy wskazać, że Zamawiający wyeliminował z przetargu wykonawców - dostawców lub producentów autobusów elektrycznych, w których konstrukcja nadwozia jest wykonana z aluminium. Aluminium jest natomiast materiałem całkowicie odpornym na korozję, a dodatkowo odpornym na wpływ soli i innych środków służących do usuwania śliskości. Jest lżejszy, a zatem waga autobusu spadnie a tym samym autobus o konstrukcji z aluminium osiągnie lepsze parametry jeżeli chodzi o zużycie energii elektrycznej. Biorąc to pod uwagę niedopuszczenie konstrukcji nadwozia z aluminium nie ma żadnego uzasadnienia technicznego, ekologicznego czy ekonomicznego, a jednocześnie znacznie ogranicza konkurencję i dyskryminuje część wykonawców (których autobusy mają konstrukcję z aluminium). Zatem zapis 4.15 ust. 1 zdanie pierwsze Opisu przedmiotu zamówienia narusza art. 7 ust. 1 Pzp oraz art. 29 ust. 2 Pzp, a ww. argumentacja na tą okoliczność wskazana w pkt 1 ma również zastosowanie do zapisów OPZ kwestionowanych w niniejszym pkt 4.

Zamawiający informuje:

W odniesieniu do wniosku o zmianę zapisu 4.15 ust. 1 zdanie pierwsze Opisu Przedmiotu Zamówienia w następujący sposób: „Konstrukcja nadwozia zabezpieczona antykorozyjnie metodą kataforezy lub wykonane ze stali nierdzewnej lub z aluminium” Zamawiający informuje, że eksploatował już pojazdy z konstrukcją aluminiową w latach 2008-2011. Na bazie zebranych doświadczeń (pękanie elementów konstrukcyjnych, przemieszczanie się elementów podczas jazdy powodujące hałas, długi czas i wysoki koszt napraw powypadkowych).

Wobec czego Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę SIWZ w powyższym zakresie.

4) W odniesieniu do wniosku o zmianę SIWZ nr 4, o treści:

Wnoszę o dopuszczenie innego rozwiązania np.: ogranicznika dostępu do części, w której przebywa kierowca. W uzasadnieniu tego wniosku należy wskazać, że nie ma uzasadnienia dla zastosowania sterowania każdego skrzydła osobnym przyciskiem. Wymaga to zainstalowania dodatkowego mechanizmu otwierania skrzydła drzwi co wpływa na wzrost wagi autobusu i przekłada się na większe zużycie energii elektrycznej. Zapis ogranicza również możliwość złożenia oferty przez producentów autobusów nie posiadających takiego rozwiązania, a wykorzystującego inne rozwiązanie techniczne. Zatem zapis 4.17 ust.1 pkt b Opisu przedmiotu zamówienia narusza art. 7 ust. 1 Pzp oraz art. 29 ust. 2 Pzp a ww. argumentacja na tą okoliczność wskazana w pkt 1 ma również zastosowanie do zapisów OPZ kwestionowanych w niniejszym pkt 5.

Zamawiający informuje:

Zamawiający wskazuje, że oczekuje rozwiązania technicznego, które pozwoli właśnie na sterowanie osobno każdym ze skrzydeł, gdyż prawe skrzydło drzwi (w przypadku drzwi dwuskrzydłowych) jest równocześnie wyjściem dla kierowcy wobec czego nie ma on potrzeby otwieranie go na każdym przystanku.

Wobec czego Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę SIWZ w powyższym zakresie.

5) W odniesieniu do wniosku o zmianę SIWZ nr 5, o treści:

Wnoszę o zmianę zapisu rozdziału XXIII SIWZ ust. 23. 1 pkt 4 dotyczącego kryterium „Zużycia energii elektrycznej autobusu wg. SORT 2 poniżej 1 kWh/km” poprzez zmianę metody jego obliczania z „spełnia - nie spełnia” na zastosowanie następującego wzoru:

$$E = \frac{E_{\max} - E_o}{E_{\max} - E_{\min}} \times 10 \%$$

gdzie: E_{\max} - zużycie maksymalne energii elektrycznej podane w złożonych ofertach,

E_o - zużycie energii elektrycznej podane w badanej ofercie,

E_{\min} - zużycie minimalne energii elektrycznej podane w złożonych ofertach

Metoda obliczania ww. kryterium na zasadzie „spełnia - nie spełnia” w istocie nie prowadzi do przyznania największej liczby punktów autobusowi, który zużywa najmniej energii elektrycznej bowiem przy tej metodzie taką samą ilość punktów otrzymają wszystkie oferty autobusów zużywających poniżej 1 kWh/km, bez względu na to jaką dokładnie wartość zużycia osiągają. Biorąc zaś pod uwagę, że obecnie praktycznie wszystkie autobusy elektryczne zużywają poniżej 1 kWh/km, to sposób obliczenia tego kryterium nie pozwoli na wytypowanie oferty autobusu, który przedstawia najniższy poziom zużycia energii elektrycznej. Zatem wskazana metoda obliczenia tego kryterium narusza art. 7 ust. 1 Pzp, bowiem powoduje nieuzasadnioną dyskryminację wykonawców oraz art. 91 ust. 1 Pzp, bowiem uniemożliwi lub znacznie ograniczy możliwość wyboru oferty rzeczywiście najkorzystniejszej. W uzasadnieniu tego stanowiska należy wskazać, że zgodnie z art. 7 ust. 1 Pzp Zamawiający przygotowuje i przeprowadza postępowanie o udzielenie zamówienia w sposób zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji i równe traktowanie wykonawców oraz zgodnie z zasadami proporcjonalności i przejrzystości. W świetle stanowiska doktryny i orzecznictwa nie ulega wątpliwości, że wszystkie czynności zamawiającego dokonywane w postępowaniu o zamówienie publiczne - od przygotowania postępowania, przez treści dokumentacji postępowania (opis przedmiotu zamówienia, warunki udziału, kryteria oceny ofert, komunikacja z wykonawcami w toku postępowania), wybór trybu postępowania aż do wyboru oferty najkorzystniejszej winny być dokonywane poszanowaniu tych zasad i powinny mieć na celu zapewnienie ich przestrzegania. Zatem każde działanie zamawiającego podejmowane w prowadzonym przez niego postępowaniu będzie podlegało ocenie z punktu widzenia zachowania zasad. Zgodnie z wyrokiem Krajowej Izby Odwoławczej „Zasada równego traktowania wykonawców oznacza jednakowe traktowanie wykonawców na każdym etapie postępowania, bez stosowania przywilejów, ale także środków dyskryminujących wykonawców ze względu na ich właściwości. Jej przestrzeganie polega na stosowaniu jednej miary do wszystkich wykonawców znajdujących się w tej samej lub podobnej sytuacji, nie zaś na jednakowej ocenie wykonawców” (wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 9 kwietnia 2015 r., sygn. akt KIO 638/15), natomiast zasada zachowania uczciwej konkurencji „związana jest z obowiązkami, jakie nakłada ustawodawca na zamawiającego w czasie przygotowania i przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w tym dokonania rzetelnej oceny ofert (wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 12 stycznia 2015 r., sygn. akt KIO 2744/14).

Zgodnie z art. 91 ust. 1 Pzp:

“Zamawiający wybiera ofertę najkorzystniejszą na podstawie kryteriów oceny ofert określonych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia.”

Biorąc pod uwagę treść art. 7 ust. 1 Pzp należy wskazać, że również w przypadku określania kryteriów oceny ofert wszystkie zasady określone w art. 7 ust. 1 Pzp winny być przestrzegane. Jak wynika z treści wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 6 listopada 2015 r., sygn. akt KI02331/15) zarówno warunki udziału jak i kryteria wyboru oferty mogą być uznane za wygórowane i nie znajdujące uzasadnienia biorąc pod uwagę przedmiot zamówienia czy sytuacje Zamawiającego np. „wymóg dysponowania autobusami o pojemności ponad 140 osób, podczas gdy (obecnie i od kilku lat) podróżujący pasażerowie nie zapełniają nawet autobusu przewidzianego na 91 osób, jest nieuzasadnione okolicznościami, a sam argument, że w przyszłości liczba ta może się zwiększyć - przy czym nie wiadomo ani kiedy, ani o ile, ani czy na tej linii, ani czy w ogóle - jest zupełnie nieprzekonywujący. Do tego przeczy założeniom, na które zamawiający się powołał jako podstawę swoich działań w tym postępowaniu, tj. względem ekonomicznym i ekologicznym”.

Zatem Zamawiający nie może w sposób dowolny określać kryteriów oceny ofert lub sposobu ich obliczania. Przy ich określaniu winien stosować się do zasad określonych w art. 7 ust. 1 Pzp. Poza tym kryteria te powinny być tak określone aby w okolicznościach określonego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego umożliwiły wybór optymalnej (najkorzystniejszej) oferty, pozwalającej na uzyskanie świadczenia odpowiadającego potrzebom zamawiającego. Stosowane jednak do art. 7 ust. 1 Pzp kryteria powinny mieć charakter obiektywny i niedyskryminacyjny.

Stanowisko to znajduje również uzasadnienie w wydanych przez Ministra Infrastruktury i Rozwoju Wytycznych w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014 - 2020, a więc programu, z którego finansowane jest przedmiotowe Zamówienie. W rozdziale 6.5.1 Ogólne warunki realizacji zamówień publicznych w pkt 6 lit a stwierdzono;

„Kryteria oceny ofert składanych w ramach postępowania o udzielenie zamówienia publicznego zawierają wymagania związane z przedmiotem zamówienia publicznego, przy czym:

a) kryteria te nie mogą zawężać konkurencji poprzez ustanawianie wymagań przewyższających potrzeby niezbędne do osiągnięcia celów projektu i prowadzących do dyskryminacji wykonawców,”

Biorąc powyższą argumentację pod uwagę w niniejszej sprawie należy wskazać, że przyjęcie metody obliczania kryterium „Zużycia energii elektrycznej autobusu wg. SORT 2 poniżej 1 kWh/km” na zasadzie „spełnia/nie spełnia” nie pozwalającego na wyłonienie oferty autobusu z najniższym zużyciem energii nie tylko nie pozwala na uzyskanie optymalnej oferty tj. trwałego i taniego w utrzymaniu autobusu, ale wręcz uniemożliwia uzyskanie takiej oferty, bowiem w istocie sposób obliczenia punktów w tym kryterium doprowadzi do przyznania wszystkim ofertom takiej samej ilości punktów. Biorąc powyższe pod uwagę należy wskazać, że zmiana sposobu obliczania punktów ww. kryterium jest konieczna.

Zamawiający informuje:

W odpowiedzi na wyżej wskazany wniosek o zmianę treści SIWZ tj. zmianę zapisu rozdziału XXIII SIWZ ust. 23. 1 pkt 4 dotyczącego kryterium „Zużycia energii elektrycznej autobusu wg. SORT 2 poniżej 1 kWh/km” poprzez zmianę metody jego obliczania Zamawiający informuje, że kryterium przyznania punktów za uzyskanie zużycia energii poniżej 1 kWh/km ma na celu ograniczyć oferty dotyczące pojazdów zbyt ciężkich, wykorzystujących stare technologie podwyższające zużycie energii.

Wobec czego Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę SIWZ w powyższym zakresie.

6) **W odniesieniu natomiast do treści pytań wskazanych poniżej, Zamawiający udziela następujących odpowiedzi:**

Pytanie nr 1:

Proszę o wskazanie jaki jest średni roczny przebieg autobusu jeżdżącego obecnie na trasach, na których będą jeździć autobusy będące przedmiotem niniejszego zamówienia;

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wskazuje, że średni roczny przebieg wozu solo wynosi 80 000,00 km.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 2:

Proszę o wskazanie linii, na których będą jeździć autobusy będące przedmiotem zamówienia.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że planuje aby autobusy będące przedmiotem zamówienia jeździły na wszystkich liniach, tj.: 0, 1, 2, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 17, 19, 20, 21, 23, 25, 26, 27, 30, 37, 39, 44, 80, N1, N2, N3, N4, N5.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

II. ZMIANA TREŚCI SIWZ

Treść SIWZ **pozostaje bez zmian.**

III. ZMIANA TREŚCI OGŁOSZENIA

Treść ogłoszenia **pozostaje bez zmian.**

IV. TERMIN SKŁADANIA I OTWARCIA OFERT

Termin **24 maja 2017 r.** składania i otwarcia ofert **pozostaje bez zmian.**

V. DODATKOWE INFORMACJE

Zmiany są wiążące dla Wykonawców. Za zapoznanie się z całością udostępnionych dokumentów odpowiada Wykonawca.

Sporządziła **Maria Patrzyłas**
Z-ca Przewodniczącej Komisji Przetargowej
tel. 68 452 04 50 wew. 78, tel. kom. 785 110 499

MIASTO ZIELONA GÓRA Zatwierdzam:
ul. Podgórna 22, 65-424 Zielona Góra
NIP 973-100-74-58
Z-ca Dyrektora ds. technicznych

MIEJSKI ZAKŁAD KOMUNIKACJI
ul. Chemiczna 8, 65-713 Zielona Góra

mgr inż. Robert Karwacki