

MIEJSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACYJNE - ŁÓDŹ Spółka z o.o.

90-132 Łódź, ul. Tramwajowa 6, adres do korespondencji: 90-952 Łódź, skr. pocztowa 71, tel.: +48 42 672 11 11, fax: +48 42 672 12 09, Regon 470040290, NIP 725-000-56-28, Kapitał zakładowy: 476.852.265,00 zł, Sąd Rejonowy dla Łodzi - Śródmieście w Łodzi, XX Wydział Krajowego Rejestru Sądowego, nr KRS: 0000044561



Łódź, dnia 15 maja 2020 roku

Nr sprawy: WZ-091-25/20

***Do wszystkich Wykonawców biorących udział
w postępowaniu***

WYJAŚNIENIE I ZMIANA TREŚCI SPECYFIKACJI ISTOTNYCH WARUNKÓW ZAMÓWIENIA (SIWZ)

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – Łódź Spółka z o.o. z siedzibą w Łodzi, przy ul. Tramwajowej 6 - Zamawiający w postępowaniu prowadzonym w trybie przetargu nieograniczonego na: „**Dostawa 17 sztuk autobusów elektrycznych**”, na podstawie art. 38 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych /tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 1843, ze zm./ - w skr. Pzp., udziela wyjaśnień treści SIWZ w przedmiotowym postępowaniu oraz na podstawie art. 38 ust. 4 Pzp. dokonuje następujących zmian w jej treści:

PYTANIE NR 1:

W projekcie umowy stwierdzono, że „W wyniku postępowania o udzielenie zamówienia publicznego (o wartości powyżej 10 000 000 euro), przeprowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego, została zawarta umowa następującej treści: [...]”. Prosimy o wyjaśnienie, czy kwota o której mowa powyżej (tj. 10.000.000,00 euro) dotyczy zamówienia podstawowego czy zamówienia wraz z opcją zakupu dodatkowych 6 autobusów elektrycznych?

ODPOWIEDŹ NR 1:

Wartość przedmiotowego postępowania została oszacowana przez Zamawiającego na kwotę przekraczającą 10 000 000,00 euro, która obejmuje zamówienie podstawowe (17 sztuk autobusów elektrycznych) oraz zamówienie z przewidzianym prawem opcji (6 sztuk autobusów elektrycznych), zgodnie z art. 34 ust. 5 Pzp., w związku z art. 11 ust. 8 Pzp.

PYTANIE NR 2:

Zgodnie z § 2 ust. 1 wskazanego dokumentu, „Przedmiot umowy, o którym mowa w §1 ust. 1 pkt 1) niniejszej umowy oraz wyposażenie warsztatowe wskazane w §1 ust. 1 pkt 2) niniejszej umowy, Wykonawca zobowiązuje się dostarczyć nie wcześniej niż po upływie 14 miesięcy od daty zawarcia niniejszej umowy [...]”. Prosimy o informację dotyczącą terminu dostarczenia pierwszego autobusu elektrycznego?

ODPOWIEDŹ NR 2:

Zgodnie z §2 ust. 1 projektu umowy (Załącznik nr 10 do SIWZ), Wykonawca zobowiązany jest poinformować Zamawiającego o przewidywanym terminie dostawy każdej partii, co oznacza, iż Wykonawca zawiadomi Zamawiającego, w jakim dniu planuje dostarczyć pierwszy autobus elektryczny, z zastrzeżeniem, że nie może nastąpić to wcześniej niż po upływie 14 miesięcy od daty zawarcia umowy.

PYTANIE NR 3:

Prosimy o informację, czy niniejszy przetarg obejmuje również zakup stacji ładowania.

ODPOWIEDŹ NR 3:

Zamawiający informuje, że zakup stacji ładowania stanowi odrębne postępowanie prowadzone obecnie przez Zamawiającego pn.: „Dostawa i montaż stacji ładowania autobusów elektrycznych wraz z niezbędną infrastrukturą”, nr sprawy: WZ-091-26/20 (SIWZ znajduje się na stronie Zamawiającego: www.mpk.lodz.pl).

PYTANIE NR 4:

Prosimy o informację, czy Zamawiający przewiduje zmianę Projektu Umowy i udzielenie dotyczącą zaliczki pod warunkiem złożenia gwarancji bankowej oraz odliczenia tej kwoty od całkowitej kwoty wartości zamówienia. Jest to bardzo ważne w przypadku dostawy produktów, związanych z wykonaniem całej pracy na potrzeby zamówienia.

ODPOWIEDŹ NR 4:

Zamawiający nie przewiduje udzielania zaliczek na poczet całkowitej kwoty wartości zamówienia.

PYTANIE NR 5:

Zwracam się o udzielenie odpowiedzi oraz wyjaśnień w zakresie dotyczącym Załącznika nr 11A, pkt. X. – Magazynowanie energii elektrycznej i system ładowania, podpunkt 1.:

W punkcie X.1. Załącznika nr 11A do SIWZ wskazane zostało, iż: „Energia akumulatorów powinna umożliwić wykonanie całodziennych zadań na wyznaczonych liniach, przy zastosowanych systemach ładowania, bez konieczności wyłączania z ruchu pojazdu ze względu na brak energii elektrycznej”.

Wnioskodawca zwraca się do Zamawiającego z pytaniem o to jakie są maksymalne dzienne przebiegi autobusów stanowiących przedmiot niniejszego zamówienia?

Uzasadnienie

Informacja odnośnie do dziennych maksymalnych przebiegów autobusów, stanowiących przedmiot niniejszego postępowania, pozwoli na właściwe określenie liczby baterii niezbędnych do zaspokojenia potrzeb Zamawiającego w przypadku przychylenia się Zamawiającego do pytania i wniosku zawartego w pkt. poniżej (PYTANIE NR 6).

ODPOWIEDŹ NR 5:

Przebiegi dzienne podane są w Załączniku nr 11C do SIWZ odrębnie dla każdej brygady przeznaczonych do obsługi przez autobusy elektryczne. Jednocześnie Zamawiający udostępnia nową treść Załącznika nr 11C do SIWZ, zawierającą rozkład jazdy wszystkich linii przewidzianych do obsługi przez autobusy elektryczne, we wszystkie dni tygodnia (rozkład dnia roboczego, rozkład sobotni i rozkład niedzielny i świąteczny). Dotychczasowy załącznik zawierał przykładowy rozkład jednej linii (linii 80) w dzień roboczy. Załączony do niniejszego pisma dokument stanowi nową, obowiązującą wersję Załącznika nr 11C do SIWZ pn. „PRZYKŁADOWY ROZKŁAD JAZDY AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH”.

PYTANIE NR 6:

Zwracam się o udzielenie odpowiedzi oraz wyjaśnień w zakresie dotyczącym Załącznika nr 11A do SIWZ, pkt. I – Ogólna koncepcja pojazdu.

W punkcie I.2. b. Załącznika nr 11A do SIWZ wskazane zostało, iż autobus musi być przystosowany do ładowania poprzez pantograf:

„I. 2. Autobus zasilany energią elektryczną pochodzącą z akumulatorów trakcyjnych o pojemności adekwatnej do zapotrzebowania pojazdu podczas pracy na linii, jednak nie mniejszej niż najmniej 100 kWh. Autobus przystosowany do ładowania poprzez:

- a. ładowarki typu plug-in zlokalizowane w zajezdni
- b. ładowarki zlokalizowane na krańcówkach (pętlach krańcowych) o mocy nominalnej 300 kW. Ładowanie za pomocą tzw. odwróconego pantografu, tj. opuszczanego z kopuły masztu połączonego z ładowarką.”

Wnioskodawca zwraca się do Zamawiającego z pytaniem, czy możliwa jest rezygnacja z wymogu zastosowania systemu ładowania pantografowego – za pomocą odwróconego pantografu - określonego w załącznikach do SIWZ stanowiących jego integralną część, z uwagi na uzasadnienie 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 tzw. odwróconego 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 jakiejkolwiek 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.

III. Zauważyć również należy, iż konieczność doładowywania autobusu podczas jego jazdy wynikała 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.

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 szybkiego doładowywania w ciągu dnia. Ograniczenie zaś sposobów szybkiego ładowania tylko do niestandardowego systemu ładowania pantografowego ogranicza zasadę uczciwej konkurencji oraz zasadę równości podmiotów i powoduje ponadto konieczność budowy infrastruktury ładowania, która przy dzisiejszym zaawansowaniu technologicznym jest zbędna a 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 NR 6:

Zamawiający nie wyraża zgody na odstąpienie od wymogu zastosowania systemu ładowania pantografowego – za pomocą odwróconego pantografu. W opinii Zamawiającego zastosowanie właśnie takiego rozwiązania daje możliwość najbardziej konkurencyjnego podejścia do systemu ładowania, opartego na protokole Open Charge Point Protocol OCPP (otwarty protokół komunikacji autobusu z ładowarką). W chwili obecnej wielu producentów oferuje autobusy elektryczne, w których wykorzystywany jest system ładowania pantografowego za pomocą tzw. odwróconego pantografu. Z posiadanej wiedzy przez Zamawiającego wynika, iż, umożliwienie Wykonawcom zastosowania własnego systemu ładowania pantografowego, stwarzałoby zagrożenie kompatybilności ze stacjami ładowania, które Zamawiający zakupi w ramach oddzielnego postępowania. Ponadto takie działania monopolizują ewentualne przyszłe dostawy autobusów elektrycznych, które Zamawiający ma zamiar nabywać, w ramach oddzielnych postępowań, bowiem musiałyby one spełniać wymagania systemu ładowania zaoferowanego przez wybranego w niniejszym postępowaniu Wykonawcę pierwszych autobusów elektrycznych w Łodzi.

Zamawiający nie wyraża zgody również na odstąpienie od wymogu doładowywania autobusów na krańcówkach za pomocą pantografu, na rzecz zastosowania akumulatorów trakcyjnych wyższej pojemności. Takie rozwiązanie spowodowałoby, że autobus byłby znacznie cięższy, a co za tym idzie, zużywałby więcej energii trakcyjnej podczas kursowania na linii.

WICEPRZES ZARZĄDU

(1)

Krzysztof Kamiński