



**Gminne Przedsiębiorstwo Komunalne „EKO-BABICE” Sp. z o.o.**  
05-082 Stare Babice, ul. Gen. Kutrzeby 36

tel./fax: (22) 722 90 08 lub (22) 752 92 53  
[www.eko-babice.pl](http://www.eko-babice.pl); e-mail: [biuro@eko-babice.pl](mailto:biuro@eko-babice.pl)

**Znak pisma: DIMiR/25/5/2020**

Stare Babice, dnia 4 maja 2020 roku

Gminne Przedsiębiorstwo Komunalne  
**„EKO-BABICE”**

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością  
05-082 Stare Babice, ul. Kutrzeby 36  
REGON 016026808; NIP 118-14-62-152

## WYJAŚNIENIE TREŚCI

### SPECYFIKACJI ISTOTNYCH WARUNKÓW ZAMÓWIENIA

Działając na podstawie art. 38 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 roku – Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2019 r., poz. 1843), zawiadamia się, iż w dniu 23 kwietnia 2020 roku wpłynęło zapytanie dotyczące wyjaśnienia treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia, w postępowaniu prowadzonym w trybie przetargu nieograniczonego pn. **„Zakup i dostawa dwóch fabrycznie nowych autobusów turystycznych”**, nr referencyjny: DIMiR / PD / 1 / 4 / 2020.

#### Pytanie nr 1

*Dotyczy „OPISU PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA” pkt. 32.5.9 „Przestrzeń bagażowa ...”*

*Zwracamy się z pytaniem, czy Zamawiający zaakceptuje pojazdy, w których klapy luków bagażowych otwiera kierowca w sposób manualny?*

*Wyjaśniamy, że chodzi o rozwiązanie gdzie klapy otwierane są do góry równolegle, natomiast ich blokada realizowana jest przy pomocy zamków pneumatycznych, obsługiwanych ze stanowiska kierowcy z rozdziałem na lewą i prawą stronę pojazdu. Takie rozwiązanie gwarantuje, że podczas załadunku bagaży np. z prawej strony nadzorowanego przez kierowcę, żadna z osób postronnych nie będzie mieć możliwości manipulowania przy lukach bagażowych, dostępnych z drugiej strony pojazdu (nie będącej w zasięgu wzroku kierowcy). W związku z obowiązkiem kierowcy nadzorowania załadunku oraz wyładunku luków bagażowych wnioskujemy o zaakceptowanie proponowanego rozwiązania. Pragniemy w tym miejscu zwrócić uwagę, że pasażerowie autobusów nie mogą dowolnie otwierać oraz rozmieszczać bagaży w lukach bagażowych ze względów bezpieczeństwa (możliwość narażenia się na urazy podczas otwierania klapy lub ich uszkodzenia). Dodatkowo to na kierowcy spoczywa odpowiedzialność odpowiedniego rozmieszczenia ładunku oraz jego zabezpieczenia przed przemieszczaniem. Wynikiem tego jedynym zasadnym rozwiązaniem jest stosowanie manualnego sposobu otwierania klapy luków bagażowych wymuszającego bezpośrednią obecność kierowcy podczas załadunku oraz rozładunku bagaży. Pozwoli to zminimalizować do minimum ryzyko wypadków oraz uszkodzeń autokaru będących następstwem niekontrolowanych zachowań pasażerów lub osób postronnych. Lukki bagażowe otwierane pneumatycznie klawiszem ze stanowiska kierowcy powodowałyby sytuację, w której kierowca nie ma możliwości bezpośredniego nadzorowania obsługi luków oraz nie ma wpływu na zachowania pasażerów, którzy gromadzą się podczas wsiadania do pojazdu. Mógłby jedynie obserwować zachowania pasażerów w lusterkach co uniemożliwiłoby skuteczną reakcję na niepożądane zachowania osób postronnych.*

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający nie akceptuje zaproponowanego rozwiązania otwarcia klapy luków bagażowych. Wymaga zastosowania otwierania zgodnego z treścią SIWZ.



**Pytanie nr 2**

*Dotyczy „OPISU PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA” pkt. 32.5.5 „Wnętrze pojazdu klimatyzowane ...”*

*Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie, w którym ciepłe powietrze dystrybuowane jest poprzez grzejniki konwektorowe znajdujące się na ścianach autobusu w okolicach nóg pasażerów, natomiast nawiewy sufitowe dostarczają świeże powietrze lub podczas aktywnej klimatyzacji powietrze schłodzone?*

*Chodzi o rozwiązanie, gdzie cały układ jest wyposażony w stosowne filtry i precyzyjny sterownik posiadający funkcję automatycznej regulacji temperatury wnętrza. Sterownik odpowiada zarówno za odmrażanie/osuszanie szyb jak i utrzymywanie stałej temperatury wnętrza, zadanej przez kierowcę. Układ działa w pełni automatycznie, unikając przeciągów a przedział pasażerski jest wolny od stref o różnych poziomach temperatury. Dodatkowo układ wyposażony jest w dodatkowe urządzenie grzewcze zasilane olejem napędowym, które gwarantuje zachowanie zadanej temperatury wnętrza, nawet podczas postoju pojazdu w warunkach zimowych. Oferowany układ jest powszechnie stosowany przez wszystkich producentów autokarów. Charakteryzuje się wysoką wydajnością oraz komfortem użytkowania przy zachowaniu przystępnego poziomu kosztów serwisowych. Dodatkowo pojazd wyposażony jest w podwójne przyciemnione szyby, które skutecznie chronią pojazd przed nadmiernym nagrzewaniem oraz schładzaniem.*

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza zaproponowane rozwiązanie.

**Pytanie nr 3**

*Dotyczy „OPISU PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA” pkt. 32.3.6 „Zespół napędowy jednego producenta ...”*

*Zamawiający poprzez taki zapis ogranicza tzn. eliminuje dostawców, którzy mogliby zaoferować równie dobry lub lepszy produkt. Ponadto takie kryterium może być uznane za potencjalne źródło dyskryminacji przez Zamawiającego grupy oferentów, których pojazdy, pomimo że spełniają wszelkie wymagania techniczne SIWZ, nie mogą stanowić przedmiotu oferty właśnie ze względu na w/w kryterium (nie znajdujące jednak uzasadnienia w świetle aktualnych rozwiązań technicznych stosowanych przez uznanych na rynku producentów o wieloletniej historii produkcji). Marka zastosowanych elementów tworzących zespół napędowy nie ma wpływu na walory eksploatacyjne i ekonomiczne oferowanych autobusów, nie wpływa też na warunki gwarancji i bezpieczeństwa eksploatacji. Nie ma więc znaczenia czy marka silnika, skrzyni biegów, mostu czy retardera jest taka sama jak producent kompletnego autobusu. Z całą pewnością obecny opis przedmiotu zamówienia stanowi naruszenie przepisów ustawy Prawo Zamówień Publicznych, gdyż ogranicza konkurencję i preferuje ograniczoną grupę wykonawców bez uzasadnienia. Opis Przedmiotu Zamówienia w obecnym kształcie jest więc wadliwy, gdyż preferuje rozwiązania wybranych wykonawców bez dopuszczenia rozwiązań równoważnych co uniemożliwia innym renomowanym producentom złożenie oferty, pomimo tego, że posiada w swojej ofercie handlowej przedmiot zamówienia najwyższej klasy światowej, a co za tym idzie o rozwiązaniach technicznych co najmniej nie gorszych od opisywanych i jak najbardziej umożliwiających satysfakcjonujący efekt realizowanego przedmiotu zamówienia.*

*Czy w związku z powyższym, Zamawiający zgodzi się na równe traktowanie producentów autobusów stosujących równoważne silniki, skrzynie biegów, mosty oraz retardery innej produkcji i usunie ten zapis z SIWZ?*

**Odpowiedź:**

Zamawiający podtrzymuje swoje stanowisko co do wymogu zespołu napędowego jednego producenta. Nie sposób również zgodzić się ze stanowiskiem Wykonawcy, jakoby opis przedmiotu niniejszego zamówienia mógł być uznany za potencjalne źródło dyskryminacji oferentów. W pierwszej kolejności dlatego, że wedle wiedzy Zamawiającego na rynku istnieją producenci oferujący pojazdy spełniające wymagania Zamawiającego. Ponadto, można wyobrazić sobie sytuację, w której nie każdy oferent spełni wymagania opisane przez Zamawiającego, niemniej trudno w takiej sytuacji mówić o dyskryminacji, wszakże to Zamawiający ma prawo określić przedmiot zamówienia w sposób

odpowiadający jego indywidualnym potrzebom.

**Pytanie nr 4**

*Dotyczy „Termin wykonania Zamówienia ...”*

*Zamawiający, poprzez specyficzne wymagania co do indywidualnej konfiguracji oferowanych autobusów, wymusza złożenie oferty na pojazdy które muszą być skierowane do produkcji po stosownym Zamówieniu. Standardowym okresem dostaw dla autobusów turystycznych konfigurowanych zgodnie z wymogami klienta, jest okres 7-miu miesięcy kalendarzowych. Czy Zamawiający, mając na uwadze powyższe, zgodzi się na wydłużenie terminu dostawy Przedmiotu Zamówienia do 210 dni?*

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie wyraża zgody na wydłużenie terminu dostawy przedmiotu zamówienia. Tym samym obowiązuje termin dostawy określony w SIWZ.

Z poważaniem

Prezes Zarządu

*Paweł Turkot*