

Miejski Zakład Komunikacji Wejherowo Sp. z o.o.

ul. Tartaczna 2, 84-200 Wejherowo

NIP 588-19-99-910

e-mail: [mzk.wejherowo@mzkwejherowo.pl](mailto:mzk.wejherowo@mzkwejherowo.pl)

☎ 058-572-29-30

fax 058-572-29-31

Sąd Rejonowy Gdańsk KRS 0000073144

[www.mzkwejherowo.pl](http://www.mzkwejherowo.pl)

Wejherowo, dnia 11 grudzień 2024r.

**Do Wykonawców ubiegających się  
o udzielenie zamówienia**

## Wyjaśnienie

**Znak sprawy: MZK/02/11/2024**

Dotyczy postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na tankowanie oleju napędowego bezpośrednio do zbiorników pojazdów Zamawiającego.

### I. WYJAŚNIENIA TREŚCI SWZ

Działając na podstawie art. 135 ust. 2 ustawy z dnia 11 września 2019r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1605 ze zm.; zwana dalej: PZP), Zamawiający udziela następujących wyjaśnień:

#### **Pytanie nr 1:**

Rozdz. VIII pkt 1 SWZ.

Prosimy o korektę zapisu treści tego pkt. Z jego treści nie wynika jednoznacznie, czy (jak możemy się domyślać) Zamawiającemu chodzi o oświadczenie JEDZ, będące PODMIOTOWYM środkiem dowodowym w niniejszym postępowaniu, czy też o Specyfikację techniczną oferowanego autobusu wg Zał. nr 3 do SWZ – która, wg. Rozdz. IV pkt 1 SWZ jest PRZEDMIOTOWYM środkiem dowodowym. W zapisie tego punktu oba te dokumenty zostały ze sobą omyłkowo powiązane tekstem.

#### **Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie nr 1:**

Zamawiający zawarł zapis, by Wykonawca złożył wraz z ofertą przedmiotowe środki dowodowe, które są wykazane w Rozdziale VIII SWZ.

#### **Pytanie nr 2:**

Rozdz VIII pkt 5 i 6 SWZ:

Prosimy o jednoznaczną informację, czy Zamawiający wymaga od podmiotów mających siedzibę na terenie Rzeczypospolitej Polskiej informacji z Centralnego Rejestru Beneficjentów Rzeczywistych. W wykazie dokumentów w pkt 5 nie ma wyszczególnionego tego dokumentu do przedłożenia na wezwanie, natomiast pkt

6.2 mówi, że podmioty mające siedzibę poza terytorium RP są zobowiązane do złożenia informacji z odpowiedniego rejestru w miejsce informacji z CRBR.

**Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie nr 2:**

Zamawiający zawarł zapis w Rozdziale VIII pkt 5 i 6 SWZ, których dokumentów może żądać od Wykonawców.

**Pytanie nr 3:**

Rozdz. XV pkt 2 – kryterium nr 5

Wnosimy o rezygnację z kryterium pn „Zastosowanie technologii SiC w przetwornicy napięcia zasilania silnika (GS)” jako preferującego jedynie rozwiązanie posiadane przez jednego dostawcę autobusów wodorowych na rynku.

Uzasadnienie:

Jedynym producentem autobusów wodorowych w Polsce wykorzystujących technologię SiC w oferowanych pojazdach jest Firma Solaris.

Zastosowanie technologii SiC (Węgiel Krzem, Si – krzem, C – węgiel), opiera się przede wszystkim na wykorzystaniu tranzystorów wyprodukowanych przy użyciu węgla krzemu jako materiału do ich produkcji. W związku z tym ocena różnicy w zastosowaniu technologii SiC opiera się na porównaniu wydajności tranzystorów a nie samych urządzeń, w których je zastosowano.

Co do zasady tranzystory wykonane w technologii SiC: SiC IGBT (ang. insulated gate bipolar transistor), SiC MOSFET (ang. metal-oxide-semiconductor field-effect transistor) charakteryzują się wyższą wydajnością w większości pasma obciążenia (maksymalnie do 3%) od ich „zwykłych” odpowiedników IGBT i MOSFET. Nie przekłada się to jednak w całości na wyższą sprawność całego urządzenia, w którym zostały zastosowane gdzie różnica przekłada się zwykle na sprawność większą o ok. 1.5 % w efekcie czego przekładając na sprawność energetyczną pojazdu ma to jeszcze mniejsze znaczenie.

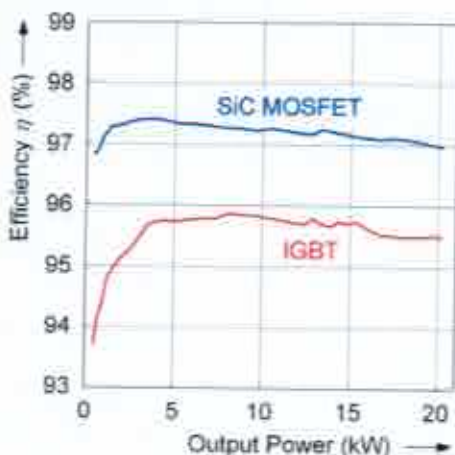


Fig. 7: Measured efficiency over output power,  $f_{PWM} = 50 \text{ kHz}$ .

[Dowód: Załącznik nr 10 - "Comprehensive Comparison of a SiC MOSFET and Si IGBT Based Inverter", Nitzsche M., Cheshire Ch., Fischer M., Ruthardt J., Roth-Stielow J.]

Zastosowanie technologii SiC wiąże się z możliwością miniaturyzacji urządzeń, w których się ją stosuje – jednakże w przypadku autobusów zastosowanie to nie

przekłada się na rzeczywistą korzyść z uwagi na wystarczającą powierzchnię montażu urządzeń bez konieczności miniaturyzacji.

Należy wskazać, że wykorzystanie tej technologii niesie za sobą szereg wad, w szczególności: (i) wyższe koszty produkcji; (ii) wyższe zakłócenia elektromagnetyczne przez wyższe tętnienia pomiędzy drenem a źródłem tranzystora; (iii) konieczność stosowania filtrów EMC (ang. Electro Magnetic Compatibility) jeżeli urządzenie nie pracuje ze stałą mocą.

#### **Brak obiektywnie uzasadnionej potrzeby Zamawiającego**

Uwzględniając powyższe z pewnością można wykazać, że Zamawiający, określając niezwykle wysoką (10% wartości oferty) punktację przyznawaną za wykorzystanie jako jednostki napędowej centralnego asynchronicznego silnika elektrycznego oraz technologii SiC w przetwornicy napięcia zasilania silnika trakcyjnego kierował się subiektywnymi potrzebami, nie zaś obiektywnymi.

Wykorzystanie tych elementów nie niesie za sobą ewidentnych korzyści, w postaci istotnie większych osiągnięć pojazdu lub większego komfortu dla użytkowników, w szczególności pasażerów. Jednocześnie obecnie jedynym producentem produkującym autobusy z wykorzystaniem wskazanych technologii jest Solaris.

Wykonawca podnosi, iż produkt Solaris na tle wydajności nie wyróżnia się ponad przeciętnymi osiągnięciami. Bazując na danych udostępnionych w formularzach ofertowych oraz w zawiadomieniu o wyborze najkorzystniejszej oferty z dnia 30 sierpnia 2022 r. w przetargu prowadzonym przez Miasto Lublin, nr 2022/S 021-053232.

Powyższe zestawienie jasno wskazuje, że pomimo zastosowania technologii požądanej przez Zamawiającego, nie stanowi ona gwarancji najwyższej jakości lub wydajności przedmiotu dostawy. Co dalej stanowi o tym, iż zdecydowanie nie jest to obiektywnie uzasadniona potrzeba Zamawiającego i w konsekwencji opis przedmiotu ww. zamówienia zmierza do ograniczenia kręgu wykonawców.

Producent	Ekologia (SORT 2)	jednostka	Wynik wg danych z postępowania przetargowego
Solaris	1,08950	kWh/km	2,90
Autosan	1,20000	kWh/km	2,10
PAK PCE	0,92785	kWh/km	4,07

(Dowód: Załącznik nr 8 - Kalkulacja Wykonawcy co do wydajności autobusów wykonawców w przetargu Lublin, nr 2022/S 021-053232; Załącznik nr 6 - Formularze oferty wraz z oświadczeniami wykonawców do przetargu Lublin, nr 2022/S 021-053232 (Autosan, Solaris, PAK-PCE); Załącznik nr 13 - Zawiadomienie o wyborze najkorzystniejszej oferty z dnia 30 sierpnia 2022 r. w przetargu prowadzonym przez Miasto Lublin, nr 2022/S 021-053232)

Uwzględniając powyżej przedstawiony stan faktyczny można stwierdzić, że wprowadzenie powyższego kryterium oceny ofert jednoznacznie wskazuje na produkt konkretnego wykonawcy, doprowadza do jego uprzywilejowania i

wyeliminowania możliwości wygrania przetargu przez innych wykonawców. Stanowi to naruszenie przepisu art. 16 pkt 1 w zw. z art. 99 ust. 4 PZP.

Uwzględniając ww. argumentację wnosimy jak na wstępie- o wykreślenie ww. kryterium- względnie zrównanie punktacji za zastosowanie technologii SiC z innymi technologiami zapewniającymi równoważne bądź lepsze osiągi w zakresie wydajności i oszczędności energii - „zwykłymi” odpowiednikami IGBT i MOSFET.

**Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie nr 3:**

Zamawiający podtrzymuje treść kryterium oceny ofert zawarty w SWZ.

**Pytanie nr 4:**

Załącznik nr 1 ust. 2 pkt 5

Zwracamy się z prośbą o doprecyzowanie, czy Zamawiający wymaga 15% czy 20 % Pn. Obecne zapisy są ze sobą sprzeczne.

**Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie nr 4:**

Zamawiający potwierdza, że ten zapis dot. 20% wartości mocy nominalnej Pn.

**Pytanie nr 5:**

Załącznik nr 1 ust. 2 pkt 6, ppkt 5 i 6

Wnosimy o usunięcie w zapisach obu punktów zdania: „zmniejszająca wygodę jazdy kierowcy lub pasażerom”

Wygoda jazdy kierowcy i pasażerów jest zagadnieniem niezwykle subiektywnym i nie może być traktowana jako obiektywna wada, uniemożliwiająca dalszą eksploatację pojazdów.

**Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie nr 5:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy zawarte w SWZ.

**Pytanie nr 6:**

Załącznik nr 1 tabela – pkt 5 ppkt 7:

Z uwagi na brak technicznej możliwości zatankowania pojazdu do pełna przy ciśnieniu 300 bar zwracamy się z wnioskiem o modyfikację zapisu nt ciśnienia na 350 bar (3,5 kPa).

**Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie nr 6:**

Zamawiający dopuszcza modyfikacji zapisu pkt 5 ppkt 7 w Załączniku nr 1 poprzez zmianę zapisu na „tankowanie 350 bar”

**Pytanie nr 7:**

Załącznik Nr 1, tabela – pkt 5 ppkt 10:

Prosimy o dopuszczenie czujnika wewnątrz obudowy ogniwa jako spełnienie punktu. Na zewnątrz obudowy ogniwa zamontowanego na dachu wodór szybko się rozcieńcza i nie ma możliwości wykrycia jego wycieku, co sprawia, że wymagane przez Zamawiającego rozwiązanie jest bezużyteczne.

**Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie nr 7:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy zawarte w SWZ.

**Pytanie nr 8:**

Załącznik nr 1 tabela – pkt 6 ppkt 9 lit. C tired 2 do 4:

Zwracamy się z prośbą o rezygnację ze wskazanych punktów przez wzgląd na znaczny stopień skomplikowania budowy systemu. Prosimy o dopuszczenie preaktywacji nastawionego za pomocą zegara.

**Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie nr 8:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy zawarte w SWZ.

**Pytanie nr 9:**

Zał. nr 1 ust 7 pkt 3 tabeli:

Prosimy o doprecyzowanie czy Zamawiający wymaga silnika centralnego zgodnie z zapisami ww. pkt z zapisami ust. 9 w którym Zamawiający dopuszcza:

- „a) Rozwiązanie z asynchronicznymi elektrycznymi silnikami/silnikiem trakcyjnym zintegrowanym z osią napędową.
- b) Rozwiązanie z asynchronicznymi lub synchronicznymi silnikami/silnikiem elektrycznymi trakcyjnymi z lub bez skrzyni biegów umiejscowionymi w nadwoziu / podwoziu.
- c) Inne rozwiązanie techniczne z silnikami/silnikiem elektrycznymi trakcyjnymi niż opisane powyżej.”

Zwracamy się z wnioskiem o dopuszczenie różnorodnych rozwiązań w zakresie napędu celem zwiększenia konkurencyjności w niniejszym postępowaniu, co winno być nadrzędnym celem, przyświecającym Zamawiającemu.

Jednocześnie zwracamy się prośbą o możliwość przedłożenia testu SORT dla rozwiązania układu napędowego w terminie 60 dni przed dostawą pierwszego autobusu.

Biorąc pod uwagę, że od momentu składania ofert to dostawy upływie ok. 12 miesięcy, jak również bardzo szybki postęp technologiczny w zakresie parametrów układu napędowego autobusów wodorowych, zasadnym byłoby otrzymanie przez Zamawiającego najnowszych, a przez to najbardziej efektywnych rozwiązań technicznych. Przy obecnym wymogu zaoferowanie takich parametrów nie jest możliwe.

**Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie nr 9:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy zawarte w SWZ.

**Pytanie nr 10:**

Zał. nr 1 ust 10 pkt 2

Zwracamy się z prośbą o ujednoczenie zapisu ww. pkt z zapisem pkt 7 ppkt 3 (tabelka), w zakresie wymaganego minimalnego przebiegu autobusu zasilanego wyłącznie energią z magazynów energii.

**Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie nr 10:**

Zamawiający ujednocza zapisy w pkt 7 ppkt 3 (tabelka) i w ust 10 pkt 2 Załącznika nr 1 poprzez zmianę zapisu na „zasięg autobusu musi być nie mniejszy niż 15 km”.

**Pytanie nr 11:**

Zał. nr 5:

Zwracamy się z wnioskiem o ujednoczenie zapisu określającego wymóg doświadczenia z zapisem Rozdz. VI pkt 2.3 SWZ. Wnosimy o modyfikację zapisów Zał. nr 5 na następujący, zgodny z SWZ:

„Zamawiający uzna, że wykonawca spełnia warunek w powyższym zakresie, jeżeli wykaże, że w okresie ostatnich 3 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie, wykonał należycie dostawę co najmniej 1 (jednego) nowego wodorowego autobusu miejskiego.”

**Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie nr 11:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy zawarte w SWZ.

**Pytanie nr 12:**

Umowa- par. 3 ust 8 (który powinien być ust. 9 – Zamawiający błędnie wpisał 2 ustępy 8):

Zwracamy się z wnioskiem o modyfikację zapisu poprzez dopuszczenie możliwości usunięcia wad w tych autobusach a w przypadku niemożliwości ich usunięcia - do dostarczenia autobusów wolnych od wad w terminie określonym między stronami - w 30 dni

nie ma możliwości wyprodukowania nowych autobusów, poza tym z uwagi na wysoką wartość przedmiotu Zamawiający winien dopuścić możliwość usunięcia wad w wyprodukowanych autobusach, a dopiero w przypadku, gdy nie można ich usunąć - wymagać nowych autobusów bez wad.

**Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie nr 12:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy zawarte w projekcie umowy.

**Pytanie nr 13:**

Par. 4 ust. 7 Umowy:

Zwracamy się z wnioskiem o potwierdzenie, że koszty dodatkowych szkoleń - z uwagi na brak możliwości skalkulowania przez Wykonawców ich ilości, a zatem - kosztów - poniesie Zamawiający.

**Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie nr 13:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy zawarte w projekcie umowy.

**Pytanie nr 14:**

Par. 4 ust. 8 Umowy:

Zwracam się z prośbą o modyfikację i dopuszczenie przeszkolenia 10 kierowców w terminie do 3 dni roboczych od dnia przekazania pierwszego autobusu.

Zapewni to bezpieczny zapas czasowy na rzetelne i kompleksowe przeszkolenie grupy kierowców.

Z uwagi na rozłożenie dostawy przedmiotu zamówienia w czasie proponujemy dodatkowe przeszkolenie grupy kierowców w terminie 3 dni roboczych od daty dostarczenia ostatniego z pojazdów.

**Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie nr 14:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy zawarte w projekcie umowy.

**Pytanie nr 15:**

Par. 5 ust 6 Umowy:

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga długości rękojmi zgodnie z zapisami Kodeksu cywilnego.

**Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie nr 15:**

Zamawiający potwierdza, że wymaga długość rękojmi zgodnie z zapisami Kodeksu cywilnego.

**Pytanie nr 15:**

Par. 6 ust 3 Umowy:

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga dostarczenia narzędzi dopiero po dostawie ostatniego pojazdu.

**Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie nr 15:**

Zamawiający wymaga dostarczenie narzędzi w ciągu 30 dni po dostawie autobusów.

PREZES ZARZĄDU

mgr Marek Bałdowski