

E-mailen továbbítva!

Tárgy: 1. számú kiegészítő tájékoztatás megküldése a „Közösségi közlekedésre alkalmas 20 db új, normál padlómagasságú, szóló, (M3/II. o) és 80 db új, alacsony belépésű, szóló (M3/II. o) autóbusz beszerzése. Pénzügyi lízingszerződés” tárgyú, az Európai Unió hivatalos közbeszerzési honlapján (TED) 2017/S 111-223964 számon 2017. június 13- án közzétett ajánlati felhívást tartalmazó hirdetménnyel induló nyílt közbeszerzési eljárásban.

Tisztelt Érdeklődő Gazdasági Szereplők!

A **VOLÁN Buszpark Kft.**, mint ajánlatkérő, a közbeszerzésekről szóló 2015. CXLI. törvény XV. fejezete alapján, uniós eljárásrend szerinti hirdetmény közzétételével induló nyílt eljárás megindításaként ajánlati felhívást tett közzé az Európai Unió Hivatalos Lapjában 2017. június 13- án TED **2017/S 111- 223964** számon **„Közösségi közlekedésre alkalmas 20 db új, normál padlómagasságú, szóló, (M3/II. o) és 80 db új, alacsony belépésű, szóló (M3/II. o) autóbusz beszerzése. Pénzügyi lízingszerződés”** tárgyban. Az eljárásban beérkezett kiegészítő tájékoztatáskérésre az ajánlatkérő az alábbi választ adja:

1. Kérdés:

A műszaki leírás szerint:

1.1. Kocsifelépítmény

A járópadló magassága az első és második utasajtó közötti részeken maximum 800 mm lehet.

Az általunk megajánlani kívánt autóbusz esetében ez 860mm, kérdésünk, hogy az ajánlatkérő műszakilag egyenértékűnek elfogadja —e ezt? Ha nem, milyen műszaki vagy gazdasági megfontolás indokolja ezt az előírást?

Válasz:

Ajánlatkérő fontos szempontnak tartja az utaskényelem és utasáramlás szempontjából a lehető legkevesebb lépcsőszámot, illetve legalacsonyabb padló magasságot.

Megvizsgálva az ebben a kategóriában a piacon elérhető autóbusz típusokat, ajánlatkérő arra az álláspontra jutott, hogy a verseny még szélesebb körű biztosítása érdekében **módosítja a műszaki dokumentáció ezen pontját**. A fentiek értelmében a megengedett padló magasság az első és második utasajtó közötti szakaszon 800 mm ± 10%. **(MD normál padlós autóbusz módosítás)**

2. Kérdés:

2.2 Motor és tartozékai, motortér:

Teljesítménye min. 200 kW legyen, legnagyobb — jogszabályi — össztömegre számítva: min. 12,5 kW/t.

Az általunk megajánlani kívánt busz teljesítménye 213kW, de az össztömeg 18t, így csak 11,83 kW/t jön ki, az elvárt 12,5 kW/t helyett.

Mi indokolja ezt a szokatlan, eddig nem alkalmazott követelményt, melynek tudomásunk szerint egy gyártó tud megfelelni, a Kravtex.

A műszaki dokumentáció jelenleg a lehetséges ajánlattevők körét teljesen indokolatlanul szűkíti, ezáltal valós verseny nem fog tudni kialakulni.

Válasz:

Ajánlatkérő fontos szempontnak tartja a fajlagos motor teljesítmény mértékét, az autóbusz gyorsító képessége, „hegymenetre” való alkalmassága és gazdaságos üzemanyag fogyasztása érdekében.

Megvizsgálva az ebben a kategóriában a piacon elérhető autóbusz típusokat, ajánlatkérő arra az álláspontra jutott, hogy a lehető legszélesebb körű verseny biztosítása érdekében a **műszaki dokumentáció ezen pontját módosítja**. A fentiek értelmében a motor maximális terhelésének megengedett legkisebb értéke 200 kW. Ajánlatkérő a fajlagos teljesítményre vonatkozó előírást a műszaki dokumentációban mind a normálpadlós mint az alacsony belépésű kategóriáknál törli. **(MD normál padlós és MD alacsony belépésű autóbusz módosítás)**

3. Kérdés:

A normál padlós autóbuszok műszaki dokumentációjának 3. oldalán az 1.1. pontban megadottak szerint az autóbuszok járópadló magassága az első és második utasajtó között max. 800mm lehet. Kérdésünk: elfogadható-e olyan autóbusz megajánlása, amelyben a padlószint a nemzetközileg általános 860mm padlószintű?

Válasz:

Lásd 1. számú kérdésre adott választ.

4. Kérdés:

A normál padlós autóbuszok műszaki dokumentációjának 1.7. pontja rendelkezik a vészjelzők működéséről.

Kérdésünk: kell-e beépíteni vészjelzőket, amikor a zárt vezetőfülke nem elvárás?

Ugyanezen pont szerint „kiegészítő kontroll lámpa megengedett”.

Ugyanakkor a 7. oldalon az 1.9 pontban meghatározottak szerint „Az utastéri vészjelzők működtetésekor a gépkocsivezető hang és fény visszajelzést kapjon. A hangjelzés csak a működtetés idejére, a fényjelzést a műszerfalon kontroll lámpa jelezzon, melynek törlése csak külön kapcsolóval lehetséges.”

Amennyiben elvárt a vészjelző beépítése, szükséges-e kontroll lámpa beépítése? Ugyanezen információt kérjük az alacsony belépésű autóbuszok esetében is egyértelműen meghatározni.

Válasz:

Ajánlatkérő a műszaki dokumentációkat e tekintetben nem kívánja módosítani.

Ajánlatkérő elvárása, hogy veszély esetén – függetlenül a vezetőfülke kivételétől – a gépjárművezető számára az utasok jelezni tudjanak.

A műszaki megoldást úgy kell kialakítani, hogy jelzés esetén a gépjármű vezető figyelmét a veszélyre, hang és fény jelzések egyidejűleg hívják fel! Az ajánlattevőre van bízva, hogy ezen funkciók biztosítására milyen műszaki, konstrukciós megoldást alkalmaz.

Az ajánlatkérői elvárás a kétféle (fény és hang) jelzés biztosítása, ennek megoldása az ajánlattevő feladata.

5. Kérdés:

A normálpadlós autóbuszok műszaki dokumentációjának 2.2. pontja szerint a motor „teljesítménye min. 200 kW legyen, legnagyobb – jogszabályi – össztömegre számítva: min. 12,5 kW/t”.

A 6/1990. sz. KÖHÉM rendelet 6.§ alapján a kizárólag belföldi forgalomban használt jármű esetében a megengedett legnagyobb össztömeg 20 tonna lehet. Így a legnagyobb jogszabályi össztömegre számított minimális motorteljesítménynek 250kW-nak kell lennie. Kérjük a T. Ajánlatkérőt, hogy a motor minimális elvárt teljesítményét szíveskedjenek egyértelműen meghatározni. Ugyanezen elvárást kérjük az alacsony belépésű autóbuszok esetében is egyértelműen meghatározni.

Válasz:

Lásd 2. számú kérdésre adott választ.

6. Kérdés:

Az alacsony belépésű autóbuszok műszaki dokumentációjának 1.5. pontja alapján befelé nyíló ajtók beépítése az elvárás.

Kérdésünk: elfogadható-e a hátsó ajtó esetében kifelé nyíló kivitel, illetve olyan csúszó ajtós kivitel, ahol az ajtószárnyak kevésbé nyúlnak ki a járműből, mint a befelé nyíló ajtók nyitott állapotukban?

Válasz:

Ajánlatkérő az autóbuszokat nagy utasforgalmú, elővárosi és regionális közösségi közlekedésben kívánja használni, ezért olyan műszaki megoldásokra van szüksége, amelyek leginkább segítik az utasok gyors le- és felszállását, a legkevésbé akadályozzák az utasáramlást, valamint leginkább szolgálják a megállóban várakozó utasok biztonságát.

A felsorolt elvárásoknak felel meg a befelé nyíló ajtók beépítésére vonatkozó műszaki feltétel, ezért ajánlatkérő nem kíván változtatni a műszaki dokumentáció 1.5 pontján.

7. Kérdés:

Ezúton kérdezzük Tisztelt Ajánlatkérőt, tekintettel a Lízingszerződés I.1. pontjára, hogy szándékában áll-e pontosan megadni szerződéskötés előtt a nyertes ajánlattevőnek azoknak a közlekedési központoknak vagy a Volánbusz Zrt.-nek a nevét, akik az eljárás tárgyát képező autóbuszokat bérbe fogják venni?

Válasz:

Ajánlatkérő nem látja annak akadályát, hogy szerződéskötéskor tájékoztassa a nyertes ajánlattevőt arról, hogy mely közlekedési társaság lesz a tervezett bérlő. Egyúttal felhívja ajánlattevő figyelmét, hogy ajánlatkérő flottakezelő feladatokat lát el a közlekedési központok és Volánbusz Zrt. felé, ezért a lízing futam ideje alatt a bérlő, azaz az üzemeltető személye akár többször is változhat.

8. Kérdés:

Kérdezzük Tisztelt Ajánlatkérőt, hogy az így megjelölt bérbe vevőktől Ajánlatkérőn keresztül, szerződéskötést megelőzően adnak-e a bérlők olyan tartalmú nyilatkozatot, amelyben vállalják, hogy részükre a VOLÁN Buszpark Kft. ajánlatkérő által a lízingfinanszírozás teljes időtartamára bérbe adandó autóbuszok bérleti díjára vonatkozó fizetési kötelezettségüknek a bérleti szerződés fennállása alatt maradéktalanul eleget tesznek, amellyel biztosítják, hogy a VOLÁN Buszpark Kft. teljesíthesse a nyertes ajánlattevővel szembeni lízingdíj fizetési kötelezettséget a pénzügyi lízingszerződésben foglaltak szerint?

Válasz:

Ajánlatkérő – igény esetén - a fentiek szerinti nyilatkozatokat szerződéskötés előtt beszerezi és a lízingbe adó rendelkezésére bocsátja. Ugyanakkor tudni kell, hogy a közlekedési társaságok arra nem tudnak kötelezettséget vállalni, hogy a lízing teljes futamideje alatt az autóbuszokat bérelni fogják, mivel a közszolgáltatási szerződéseikből eredő feladataik esetleges változása miatt lehetőségük van az autóbuszokat a flottakezelő társaságnak visszaadni, amely az eszközöket más közlekedési társaságok felé átcsoportosítja.

9. Kérdés:

Ezúton kérjük Tisztelt Ajánlatkérőt, hogy szíveskedjen megerősíteni, hogy a Lízingszerződés II. 6. pontja alapján jól gondoljuk, hogy a Lízingbe vevőt az üzembe helyezéssel és vagyonszerzéssel kapcsolatban felmerülő fizetési kötelezettségei csak a forgalmi engedély és a törzskönyv kiállításának költsége, minden más üzembe helyezés során felmerülő költség a Lízingbeadót terheli? Javasoljuk Tisztelt Ajánlatkérőnek, hogy szíveskedjen kiegészíteni a II.6. pontot a rendszámhoz kapcsolódó költségek megnevezésével.

Válasz:

Ajánlatkérő a javaslatot elfogadja és a szöveget az alábbiak szerint módosítja:

„Lízingbe vevőt terheli az üzembe helyezéssel és a vagyonszerzéssel kapcsolatosan felmerülő fizetési kötelezettségek közül a vagyonszerzési illeték, a forgalmi engedély, forgalmi rendszám és a törzskönyv kiállításának költsége.”

Ajánlatkérő a vagyonszerzési illetéket, értelemszerűen abban az időpontban fizeti meg, amikor a szerződés lejártakor az eszközök tulajdonjogát megszerzi.

Ajánlatkérő továbbra sem kíván olyan kiegészítő jellegű költségeket megfizetni, melyek az autóbusz érvényes forgalmi engedélyének megszerzése érdekében merülnek fel. (pl. műszaki vizsgálatoknak, a tachográf illesztésének, a műszaki vizsgáztatásnak a költségei illetve más kapcsolódó díjak, illetékek.) **(Közbeszerzési Dokumentum, szerződéstervezet módosítása)**

10. Kérdés:

Ezúton szeretnénk felhívni Tisztelt Ajánlatkérő figyelmét arra, hogy a Lízingszerződés II.6. és I. 4.: 4.4. és 4.6. pontjai ellentmondásban vannak egymással, ezért kérjük Tisztelt Ajánlatkérőt az ellentmondás feloldására.

Valamint a Lízingszerződés VI. 4. pontja rendelkezik a kötelező gépjármű felelősségbiztosítás megfizetéséről, ezúton kérjük Tisztelt Ajánlatkérőt, hogy szíveskedjen a szerződés II.6. pontját e szerint kiegészíteni.

Válasz:

Ajánlatkérő nem lát ellentmondást a szerződés II.6 és I.4. pontjai között. Az egyik fejezet a működés-fenntartás költségeiről beszél, míg a másik az üzembe helyezés és adminisztrációs költségekről rendelkezik, a kötelező felelősségbiztosítás pedig az üzemeltetésre vonatkozó felelősségi szabályok között került elhelyezésre a VI. fejezetben.

Ajánlatkérő álláspontja szerint a szerződéstervezet ellentmondásmentesen tartalmazza, hogy a szerződés teljesítésének melyik szakaszában melyik címzett költséget kell a Lízingbevevőnek viselnie.

11. Kérdés:

Ezúton kérdezzük Tisztelt Ajánlatkérőt a Lízingszerződés VI. 1. b. pontjának második bekezdése alapján, hogy Tisztelt Ajánlatkérő milyen elemeket kíván elhelyezni a lízingtárgyon?

Válasz:

Ajánlatkérő fentiekben azt érti, hogy az autóbuszok külső és belső karosszéria elemein olyan feliratokat, adott esetben fényezéssel kivitelezett külső dekorációs elemeket (pl. társasági „logo”) öntapadós fóliákat, matricákat, piktogramokat, menetrendi információkat stb. helyez el, melyek az üzembentartó számára az erre vonatkozó jogszabályi megfelelést biztosítják és az utasok tájékoztatását szolgálják. Amennyiben a lízingbe vevő az autóbuszokat - bármi okból – a szerződésnek megfelelően köteles a futamidő lejáratára előtt visszaadni, úgy a lízingbe vevő gondoskodik saját hatáskörben a fent említett dekorációs elemek eltávolításáról.

12. Tájékoztatás:

Ajánlatkérő ezúton tájékoztatja az ajánlattevőket, hogy az ajánlati dokumentáció „Járműfedélzeti utastájékoztató berendezések specifikációja” elnevezésű mellékletét módosítja, melyet jelen kiegészítő tájékoztatáshoz is csatol.

Mellékletek:

- 1./ MD normál padlós autóbuszok a módosításokkal egységes szerkezetbe foglalva**
- 2./ MD alacsony belépésű autóbuszok a módosításokkal egységes szerkezetbe foglalva**
- 3./ Lízingszerződés tervezet a módosításokkal egységes szerkezetbe foglalva**
- 4./ „Járműfedélzeti utastájékoztató berendezések specifikációja a módosításokkal egységes szerkezetbe foglalva**

Fenti kiegészítő tájékoztatás valamennyi érdeklődő gazdasági szereplőnek egyidejűleg, közvetlenül megküldésre, a honlapra pedig feltöltésre kerül.

Ez a kiegészítő tájékoztatás a Közbeszerzési Dokumentum módosítását teszi szükségessé, de az ajánlattételi határidő nem módosul, mivel a Kbt. 52.§ (5) bek. szerinti minimum tíz nap az ajánlattételi határidő lejártáig még rendelkezésre áll.

Budapest, 2017.07.05.

Tisztelettel:

dr. Miklós Katalin sk.
ügyvéd
felelős akkreditált közbeszerzési szaktanácsadó
Ajánlatkérő megbízásából