

Dr. Pápista Eszter Úrnő
BKK Zrt.
Beszerzési és Közbeszerzési Főosztály

Subject: BKK villamos tenderrel kapcsolatos vitarendezési kérelem

Tisztelt Ajánlatkérő!

A Bombardier MÁV Kft. (2120 Dunakeszi, Állomás sétány 19, továbbiakban: **Kérelmező**) a közbeszerzésekről szóló 2011. évi CVIII. törvény (a továbbiakban: Kbt.) 4. § 9. pontja szerinti gazdasági szereplő a Kbt. 79. § (1) bek. b) pontja alapján az alábbi

előzetes vitarendezés iránti kérelmet

terjeszti elő.

A BKK Budapesti Közlekedési Központ Zártkörűen Működő Részvénytársaság (1075 Budapest, Rumbach Sebestyén utca 19-21., a továbbiakban: **Ajánlatkérő**), mint ajánlatkérő az Európai Unió Hivatalos Lapjában 2013/S 033-052117 szám alatt 2013. február 15. napján közzétett ajánlati felhívással nyílt közbeszerzési eljárást indított „Utastéri állóhelyi alapterületen 100%-ban alacsonypadlós villamosok beszerzésére vállalkozással vegyes szállítási szerződés” tárgyában

A Kérelmező a közbeszerzési eljárásban érdekelt gazdasági szereplőnek minősül, mivel olyan – Magyarországon bejegyzett - jogi személy, amely a piacon a fent említett közbeszerzési eljárás során beszerezni kívánt árú szállítását, illetve vonatkozó szolgáltatások nyújtását kínálja.

A Kérelmező 2013. február 18-én az Ajánlatkérő részére a fent említett közbeszerzési eljárás dokumentációjának ellenértékét kifizette és a vonatkozó dokumentációt 2013. február 20-án átvette.

I. A DOKUMENTÁCIÓ JOGSÉRTŐ ELEMEI

UTASKAPACITÁS

Utaskapacitás tekintetében a Dokumentáció által tartalmazott Műszaki Leírás 3.2.2 pontja a következőket írja elő:

„3.2.2 Utaskapacitás

A jármű utaskapacitási értékeit az 1.3 Definíciók g) pontja szerint kell meghatározni.

A rövid villamos utasforgalmi befogadóképessége (U2) **min. 200 fő**, ugyanez az érték a hosszú villamosnál **min. 330 fő**.

A Műszaki Leírás 1.3 Definíciók vonatkozó g) és m) pontja a következőket írja elő:

„1.3 Definíciók

...

g) **"Utaskapacitás"** fogalmi:

U1: foglalt fix ülőhelyek száma.

U2: foglalt fix ülőhelyek száma + állóhelyek száma, 4 fő/m² álló utasterhelési mutatóval, figyelembe véve az 1.3 m) pontban foglaltakat

U3: foglalt fix ülőhelyek száma + állóhelyek száma, 5000 N/m²-el terhelve (méretezési terhelés VDV152 és BoStrab szabványok ill. irányelvek - vagy ezzel egyenértékű, elfogadott európai előírások - szerint, egy utas tömege 70 kg, ebből az álló utasterhelés 7,28 fő/ m²), figyelembe véve az 1.3 m) pontban foglaltakat

...

m) **"Utastéri állóhelyi alapterület"** = "Utastéri padlófelület": az utastéri padlófelület területe és fizikai kiterjedése azonos az utastéri állóhelyi alapterülettel, azaz azt a felületet jelenti, amelyen az álló utasok elhelyezkedhetnek, figyelembe véve az ENSZ-EGB 36. számú előírás 5.2. pontjában foglaltakat is. Az utastéri állóhelyi alapterület kontúrvonalait az utastéri padlófelület síkjától számítva legalább 2000 mm magas, valamely utastéri szerkezeti elemet (pl. ülést) érintő függőleges érintősíkok vízszintes vetületei alkotják. Nem számítanak BKK Villamos műszaki leírás 8/64 bele az utastéri állóhelyi alapterületbe azok a felületek, amelyek az összefüggő utastéri állóhelyi alapterület bármely pontja felől nézve ezeken az érintősíkokon kívül helyezkednek el (pl. az a felület, amelyen az ülés alá benyúló láb támaszkodik), vagy amelyeket az ENSZ-EGB 36. számú előírás 5.2. pontjában foglaltak szerint utastéri állóhelyi alapterületként nem lehet figyelembe venni."

UTASTÉRI ABLAKOK

Utastéri ablakok tekintetében a Dokumentáció által tartalmazott Műszaki Leírás 4.3.2 pontja a következőket írja elő:

„4.3.2 Utastéri ablakok

A jármű mindkét oldalán ablakok legyenek, melyek az ülő és az álló utasok részére a kilátást biztosítják. Az ablakok felületének felső részén, nyitható ablakmezőket kell biztosítani, oldalra eltolható kivételben, amelyeknél a szellőzőfelület szabad magassága nyitott állapotban min. 250 mm. A nyitható ablakmezők az utasok által könnyen, mozgásirányonként max. 50 N erővel legyenek nyithatók és bármely közbelső helyzetben megállíthatók legyenek. A nyitható ablakrészek zárt helyzetben rögzíthetők és a személyzet által reteszeltetők

legyenek. Azoknál az utastéri ablakoknál, amelyek mögött oldalfali kijelző kerül elhelyezésre, nyitható ablakmezőt nem kell biztosítani.

Az utastéri oldalablakok alsó széle az utastéri padló síkja fölött min. 600 - max. 750 mm. a felső széle min. 1850 mm magasságban legyen. Az utasok átlagos szemmagasságának zónájában kerülendő a kilátást zavaró osztás elhelyezése.

Az ablaküvegeknek, vagy az azt helyettesítő anyagoknak az edzett biztonsági üveggel szembeni biztonsági követelményeket ki kell elégíteniük.

Az ablaküvegek anyagukban legyenek színezettek, legalább 50 %-ban fény-és hő visszaverők.

Az utastéri ablakokat belülről olyan graffiti és karcolás ellen védő fóliával vagy bevonattal kell ellátni, amely a kilátást nem akadályozza és szükség esetén, kocsiszíni körülmények között is, könnyen cserélhető vagy felújítható.

A vészkijáratnak kijelölt ablakok szabad keresztmetszete min. 500x700 mm-es méretű legyen. Vészkijárat oldalanként és járműrészenként biztosított kell legyen. (Járműrésznek tekintendő a legalább 6 m hosszú merev szekrényvázal megépített rész)."

II A KÉRELMEZŐ ÉSZREVÉTELEI

Álláspontunk szerint az Ajánlatkérő az U2-es utaskapacitás meghatározásánál, illetve az utastéri ablakokkal kapcsolatos kritérium felállításánál megsértette a Kbt. 39. §-át, mivel a felhívás nem biztosítja, hogy annak alapján valamennyi érdekelt gazdasági szereplő egyenlő eséllyel megfelelő ajánlatot tudjon tenni.

Továbbá az Ajánlatkérő az ajánlati felhívásban nem vette figyelembe a Kbt. 2. §-a által meghatározott alapelveket sem, nevezetesen: a verseny tisztaságát, az egyenlő bánásmódot, a jóhiszeműséget, következésképpen nincs tekintettel a közpénzek ésszerű és hatékony felhasználására sem.

A fentiek indoklásául mindenekelőtt a következő tények leszögezése szükséges:

- a) Az Ajánlatkérő évek óta készül villamosok beszerzésére, mindezidáig pusztán a finanszírozás hiánya akadályozta meg ebben.
- b) A villamosbeszerzésre történő felkészülése során lehetősége volt nem csak a saját járműparkjának járműveit, hanem valamennyi európai villamost megvizsgálni, illetve tanulmányozni, más üzemeltetőktől a járművek műszaki paramétereivel kapcsolatban információkat beszerezni.
- c) Az Ajánlatkérő Európa leggyorsabb szállítási ütemezését várja el a nyertes ajánlattevőtől. (Ajánlati felhívás VI.3. További információk 19.1.-19.3.)
- d) A dokumentáció által tartalmazott Szerződéstervezet a legkisebb késedelmet az európai gyakorlatot bőven meghaladó mértékű kötbérrel szankcionálja. Ezen felül 90 napot elérő késedelem esetén már lehetőséget ad az Ajánlatkérőnek a szerződéstől való elállásra és

korlátozás nélkül, valamennyi - akár a közvetett - kárának érvényesítésére is. (Ajánlati Dokumentáció által tartalmazott szerződéstervezet IV. Fejezet 2.1 pontja)

Az egyes kritériumokkal kapcsolatban a következőkre kívánjuk felhívni a figyelmet

a) Utaskapacításra vonatkozóan

A rövidebb, a kétirányú - nem járműmodulonkénti forgóvázal rendelkező - többcsuklós járművek a jobb karbantarthatóságuk és egyéb technikai paramétereik ellenére indokolatlanul hátrányba kerülnek.

b) Utastéri oldalablakokra vonatkozóan következő észrevételeket kívánjuk tenni:

Az utasbiztonság követelményét az utastéri oldalablakok alsó szélére vonatkozó előírások nem, illetve nem megfelelően veszik figyelembe. Az utastéri oldalablakok alsó szélére vonatkozó előírt magassági méret – 600-750 mm – csökkenti a villamos oldalfal ellenállását más járművekkel való ütközésekor. Továbbá a forgóvázak felett a magasított üléseken ülő utas egy szintre kerülne az ablak alsó szélével, ami veszélyezteti az utas testi épségét.

A fent felsorolt tények talán önmagukban nem tekinthetők diszkriminatívnak vagy versenytorzítónak, azonban ezek összessége már súlyosan jogszabálysértő, mivel a lehetséges pályázók körét azokra szűkíti le, akik az ajánlat leadásának időpontjában már rendelkeznek olyan járművel, amely teljes mértékben megfelel a kiírás kritériumainak.

Ha a fentieket a Szerződéstervezet késedelemre vonatkozó előírásaival összhangban vizsgáljuk, akkor arra a következtetésre jutunk, hogy az Ajánlatkérő nem pusztán nem tartja kívánatosnak, hanem gazdaságilag lehetetlenné is teszi olyan lehetséges ajánlattevők részvételét, akik ugyan nem rendelkeznek még a kritériumnak megfelelő járművekkel, de azok kifejlesztésére képesek lennének, azonban nem ilyen rövid idő alatt, szoros határidők és súlyos pénzügyi kockázatvállalás mellett.

Mindez azt jelenti, hogy a Kbt. 2. §-ában megállapított alapelvek - így az egyenlő bánásmód és a versenytisztaságának - megsértése történik a nagyobb utasbiztonságra ügyelő, azonban a rövidebb, a kétirányú - nem járműmodulonkénti forgóvázal rendelkező - többcsuklós járműveket gyártókkal kárára.

Végezetül arra hívjuk fel a figyelmet, hogy nem pusztán néhány technikai paramétert tekint a Kérelmező problémásnak, hanem úgy látja, hogy *de facto* egy - egyébként már létező és Európában rendkívül sikeres konstrukciókkal rendelkező - gyártó/szolgáltató kizárása történik, ami egyértelműen ellentmond a Kbt-nek, különösen annak 39. §-ának, hiszen egy érdekelt gazdasági szereplő nem tud ajánlatot tenni.

III A KÉRELMEZŐ JAVASLATAI

A jogsértés orvoslása érdekében javasoljuk, hogy az Ajánlatkérő a következőképpen módosítsa a Műszaki Leírás 3.2.2 pontját (illetve a Dokumentáció további vonatkozó pontjait):

3.2.2 Utaskapacitás

A jármű utaskapacitási értékeit az 1.3 Definíciók g) pontja szerint kell meghatározni.

*A rövid villamos utasforgalmi befogadóképessége (U2) **min. 190 fő**, ugyanez az érték a hosszú villamosnál **min. 320 fő**.*

Továbbá az utastéri ablakok vonatkozásában a Műszaki Leírás 4.3.2 pontjának (illetve a Dokumentáció további vonatkozó pontjait) következőképpen történő módosítását javasoljuk:

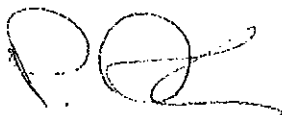
„4.3.2 Utastéri ablakok

A jármű mindkét oldalán ablakok legyenek, melyek az ülő és az álló utasok részére a kilátást biztosítják. Az ablakok felületének felső részén, nyitható ablakmezőket kell biztosítani, oldalra eltolható kivételben, amelyeknél a szellőzőfelület szabad magassága nyitott állapotban min. 250 mm. A nyitható ablakmezők az utasok által könnyen, mozgásirányonként max. 50 N erővel legyenek nyithatók és bármely közbelső helyzetben megállíthatók legyenek. A nyitható ablakrészek zárt helyzetben rögzíthetők és a személyzet által reteszelve legyenek. Azoknál az utastéri ablakoknál, amelyek mögött oldalfali kijelző kerül elhelyezésre, nyitható ablakmezőt nem kell biztosítani.

*Az utastéri oldalablakok alsó széle az utastéri padló síkja fölött min. 600 - **max. 850 mm**, a felső széle min. 1850 mm magasságban legyen. Az utasok átlagos szemmagasságának zónájában kerülendő a kilátást zavaró osztás elhelyezése.”*

Dunakeszi, 2013. április 12.

Üdvözlettel:



Dr. Orbán Péter
ügyvezető
Bombardier MÁV Kft.