



Tisztelt Ajánlattevők!

A **BKK** Budapest Közlekedési Központ Zártkörűen Működő Részvénytársaság, mint ajánlatkérő a 2013. február 13. napján feladott és az Európai Unió Hivatalos Lapjában 2013/S 033-052117 szám alatt 2013. február 15. napján közzétett ajánlati felhívással nyílt közbeszerzési eljárást indított **„Budapesti villamos és trolibusz járműfejlesztés keretében „Utastéri állóhelyi alapterületen 100%-ban alacsonypadlós villamosok beszerzésére vállalkozással vegyes szállítási szerződés” tárgyban** (BKF/K-59/2012).

A Bombardier MÁV Kft (továbbiakban: Kérelmező) 2013. április 12-én előzetes vitarendezés iránti kérelmet nyújtott be az ajánlati dokumentáció műszaki leírásának két műszaki érvényességi feltétel előírása vonatkozásában:

- 1) A műszaki leírás 3.2.2. pontjában sérelmezte a rövid villamos jármű U2 utaskapacitás melletti befogadóképességének a minimum 200 főben, továbbá a hosszú villamos jármű befogadóképességének - ugyanezen utaskapacitás melletti - minimum 330 főben történt megállapítását.
- 2) A műszaki leírás 4.3.2. pontjában kifogásolta az utastéri oldalablakok alsó szélének az utastéri padló síkja fölött maximum 750 mm-es meghatározását.

A Kérelmező mindkét műszaki követelmény tekintetében a **megsértett rendelkezések körében** a közbeszerzésekről szóló 2011. évi CVIII. törvény („Kbt.”) **39. §-át** tüntette fel, mivel megítélése szerint az előírás nem biztosítja valamennyi érdekelt gazdasági szereplő számára, hogy egyenlő eséllyel megfelelő ajánlatot tudjon tenni. Hivatkozott arra is, hogy az ajánlatkérő nem vette figyelembe a **Kbt. 2.§-ában** meghatározott alapelvek közül: a verseny tisztaságát, az egyenlő bánásmódot, a jóhiszeműséget, emiatt nem volt tekintettel a közpénzek ésszerű és hatékony felhasználására.

A kérelmi elemeihez kapcsolódóan **javasolta:**

- 1) A műszaki leírás 3.2.2. pontjában **rövid villamos tekintetében (U2 utaskapacitás szerinti) a befogadóképességnek minimum 190 főre, míg hosszú villamos befogadóképességének - ugyanezen utaskapacitás mellett - minimum 320 főre lecsökkentését.**
- 2) A műszaki leírás 4.3.2. pontjában **az utastéri oldalablakok alsó szélének az utastéri padló síkja feletti magasságának 850 mm maximumra történő felemelését.**

A Kérelmező előzetes vitarendezési kérelme indokolása körében előadta azt is, hogy az ajánlatkérő a gyors szállítási ütemezés elvárása mellett a szerződéstervezetében a késedelmek miatt magas kötbéreket kötött ki, 90 napot elérő késedelem esetén ajánlatkérő elállhat a

szerződéstől, továbbá a korlátozás nélkül érvényesítheti akár a közvetett károk megtérítésére vonatkozó igényét is.

A Kérelmező „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”

Ajánlatkérő rögzíti, hogy a Kérelmező az előzetes vitarendezési kérelme benyújtásával egyidejűleg 2013. április 12-én kiegészítő tájékoztatást is kért összesen 15 kérdésben, melyek közül 9 szerződéses feltételre vonatkozik.

Az ajánlatkérő az előzetes vitarendezésre vonatkozó válaszát a Kbt. 79. § (4) bekezdésében meghatározott három munkanapon belül az alábbiak szerint adja meg:

Ajánlatkérő a Kérelmező 2. előzetes vitarendezési kérelmében foglaltaknak helyt ad és erre tekintettel ajánlatkérő intézkedik - a Kbt. 42. §-ában foglaltaknak megfelelően - az ajánlati dokumentáció műszaki leírásának módosítása iránt, és az utastéri oldalablakok alsó szélének az utastéri padló síkja feletti magasságát 900 mm maximumra emeli fel.

Ajánlatkérő álláspontja szerint a Kérelmező előzetes vitarendezési kérelmének első eleme nem alapos, az alábbi indokokra tekintettel, ezért az ajánlatkérő a befogadóképességi követelményét mind a rövid villamos (min. 200 fő), mind a hosszú villamos (min. 330 fő) tekintetében fenntartja.

Ajánlatkérő megnyugvással állapította meg, hogy a Kérelmező az ajánlatkérő által kiadott közbeszerzési dokumentációban meghatározott minimum befogadóképességi követelményeket a Kbt. ajánlati dokumentációra, műszaki leírásra vonatkozó tételesjogi rendelkezéseinek, továbbá a közbeszerzési eljárásokban az alkalmasság és a kizáró okok igazolásának, valamint a közbeszerzési műszaki leírás meghatározásának módjáról szóló 310/2011. (XII.23.) Korm. rendelet előírásainak megfelelőnek ítélte. A Kérelmező kérelmében tételesjogi jogsértést nem jelölt meg.

Az ajánlatkérő visszautasítja, hogy sérti a Kbt. 39.§-át és a Kérelmező által megjelölt közbeszerzési alapelveket a villamos járművek minimum befogadóképességi követelménye.

A Kbt. 39. § -ának szabályozása az ajánlati felhívásra vonatkozik, azt követeli meg, hogy a felhívásban kiadott rendelkezések biztosítsák az egyenlő eséllyel megfelelő ajánlat tételének lehetőségét. E Kbt. rendelkezés megfogalmazásából következően a Kbt. 2. §-ában általánosan meghatározott és minden közbeszerzési cselekményre kiterjedő alapvető elvárásokhoz képest szűkebb és konkretizáltabb tartalmú, melyet a joggyakorlata is alátámaszt. A Kérelmező előzetes vitarendezési kérelme sem tartalmaz olyan konkrét hivatkozást, mely ajánlati felhívás előírásra és ajánlat megfelelő elkészítési nehézségére vonatkozna.

A kérelmező a Kbt. 2.§-ában felsorolt alapelvek közül: a verseny tisztaságának, az esélyegyenlőségnek, az egyenlő bánásmódnak, továbbá a jóhiszeműségnek a sérelmére hivatkozott.

Az ajánlatkérő megvizsgálta a kérelmező előzetes vitarendezési kérelmében foglaltakat és megállapította, hogy az nem tartalmaz a verseny tisztaságával, az ajánlatkérő jóhiszeműségével összefüggő, illetve azt sértő tény-előadást, hivatkozást.

Ajánlatkérő szerint ez is azt igazolja, hogy ajánlatkérő nem sértette meg a verseny tisztaságát, továbbá jóhiszeműen járt el.

Ajánlatkérő ezen alapelvek maximális betartására törekszik a közbeszerzési eljárásaiban.

Ajánlatkérő az előzetes vitarendezési kérelemben előadottak vizsgálata alapján azt a következtetést vonta le, hogy a Kérelmező tartalmilag az esélyegyenlőség sérelmére, hátrányos megkülönböztetésre hivatkozik.

Ajánlatkérő mind műszaki, szakmai szempontból, mind közbeszerzési jogi szempontból megvizsgálta, hogy megvalósulhatott-e a kérelmező esélyegyenlőségének a sérelme, fenn áll-e valós ajánlattételi akadály, kizárás a közbeszerzési eljárásból.

Ajánlatkérő mindkét szempontú vizsgálata alapján – az alábbi indokokra tekintettel – azt állapította meg, hogy a kérelmező egyenlő esélyű ajánlattételének feltételei biztosítottak.

Ajánlatkérő a kérelem tárgyára tekintettel szükségesnek tartja annak rögzítését, hogy az ajánlatkérő, mint Budapest tömegközlekedésének biztosításáért kiemelten felelős szervezet számára elsődlegesen szempont, hogy az elavult, hiányos kapacitású, túlzásfolt villamos járműpark lecserélési feltételrendszerét akként állapítsa meg, hogy az hosszú távon tegye lehetővé a főváros közlekedésének korszerűsítését, a túlzásfolt megszüntetését, az utazási, utas kényelmi feltételek javítását, a villamos közlekedési fejlesztési tervek megvalósítását. E célok és annak eszközei releváns elemei a beszerzés forrását jelentő támogatási szerződésnek is.

E vonatkozásban kijelenthető - a villamos-vonalak jelentős részén hiányosan rendelkezésre álló kapacitás miatt is – különösen fontos szempont, hogy az ajánlatkérő milyen minimum befogadóképességi kritériumot állapít meg. Üzemeltetési, közlekedés szakmai szempontok alapján pedig az rögzíthető, hogy a befogadóképesség csökkenésével arányosan emelkednek a fenntartási, üzemeltetési költségek (járatsűrűség, energiafogyasztás stb.).

A budapesti villamos járműállomány jelenlegi összetétele 170 fős (Ipari csuklós, TW6000, T5C5-2x), 255 fős (T5C5-3x) és 350 fős (Combino NF 12B) típusú járműegységekből áll. Korábban a hálózaton jelentős számban közlekedő UV3 vonattípus (motor+pót+motor) a 230-240 fő közötti méretkategóriába tartozott.

A BKV és a BKK járműbeszerzési koncepció kétféle kapacitású járművön alapul a meglévő sajátosságokból és fejlesztési célkitűzésekből következően. A hosszú jármű esetében alapvetően a meglévővel azonos kapacitású kocsikat kíván beszerezni annak érdekében, hogy középtávon a kiemelten nagy fogalmi igényű Hungária körúton és Nagykörúton az utasok szállítása biztosítható legyen, egyben e viszonylatok kocsijai egymással kompatibilisek, helyettesíthetőek legyenek, lehetővé téve ezzel a rugalmas üzemszervezést is. A Nagykörúton jelentkező fogalmi igény (csúcsidőszakokban 80-90% közötti maximális kihasználtsággal) nem teszi lehetővé, hogy ezen a vonalon a mainál jelentősen kisebb kapacitású jármű közlekedjen. Ajánlatkérő a 330 fős legkisebb férőhelyszám előírásával már megtette a még elfogadható korlátozást a mai 350 fő/jármű nagykörúti férőhely kínálatához képest, az ismert és várható fogalmi adatok mellett ennél nagyobb csökkentés - különösen a beszerzés volumene miatt - veszélyeztetné a megfelelő, a feladat ellátásával összhangban álló kapacitású járműpark kialakítását.

A 330 fő minimum férőhelyszám lehetővé teszi, hogy a megengedett 52-56 méter közötti hossztartományban a meglévő gyártói technológiai kötöttségek mellett a Kérelmező ajánlatot adjon. Ennek ajánlatkérő ismeretei szerint szakmai akadály nincs.

A rövid járműkategória a jelenlegi 170 fős és 230-255 fő közötti kategória egyesítését hivatott biztosítani és ennek megfelelően legalább olyan kapacitást kell hosszú távon nyújtani, mely az érintett vonalakon meglévő és várhatóan tovább növekvő forgalmi igény kielégítését biztosítani legyen képes.

Ajánlatkérő szakmai szempontból hangsúlyozza azt is, hogy a háromféle járműméret fenntartása az egyterű járművekkel – a korábbi csatolt szerelvényképzéstől eltérően – nem tenné lehetővé a gazdaságos üzemeltetést amiatt sem, mert meglévő adottságokból következően a járműkiadás 9 kocsiszínből történik, és a kiszolgált viszonylatok kapacitása, ebből adódóan a kiadandó járművek összetétele kocsiszínenként keveredik.

Kijelenthető, hogy a jelenlegi nagyrészt 170 fős járműegységekre épülő járműállomány több budapesti viszonylaton túlzottan alacsony kapacitást biztosít, ami miatt szükséges csúcsidőszakokban gazdaságtalanul sűrű (jellemzően 3 percenkénti) kínálatot biztosítani a jelentkező utasszám elszállítására, ennek ellenére is zsúfoltságot okozva a legterheltebb szakaszokon. A 3 percenkénti közlekedés élőmunka igényben (járművezetői létszám) és áramfelhasználás tekintetében is kedvezőtlen, jelentősen növeli a fenntartási, üzemeltetési költséget. Ajánlatkérő álláspontja szerint jelen kiemelten nagy értékű és volumenű új villamos beszerzés esetén ezt meg kell szüntetni és ennek érdekében legalább olyan kapacitás minimumot kell elvárni, mely ezt lehetővé teszi, ez felel meg a hatékony közpénzfelhasználás követelményének is. A nagyobb utasterű járművek, ritkább követéssel és kisebb zsúfoltság mellett minden szempontból megfelelőbben, előnyösebben és alacsonyabb üzemeltetési, fenntartási költségek mellett képesek nyújtani az elvárt szolgáltatási tartalmat a budapesti közlekedési rendszerhez igazodva.

Ajánlatkérő fel kívánja hívni a figyelmet arra is, hogy az általa meghatározott rövid jármű esetében a minimum 200 fő befogadóképesség összhangban áll számtalan európai városban alkalmazott standard járműmérettel. Így a kérelmező esélyegyenlőség sérelmére, ajánlattétel akadályára történő hivatkozása e szempontból sem érthető. E járműkategória esetében megjegyzendő az is, hogy Ajánlatkérő információi szerint kérelmező is szállított az elmúlt években több spanyolországi városba is olyan kétirányú villamos járműveket, amelyek kapacitásukban a Budapesten megköveteltnek megfelelnek. Így a sérelem ténybeli alapját ez is cáfolja.

Ajánlatkérő utalni kíván arra, hogy a Kormány és az Európai Unió Kohéziós Alapja által társfinanszírozott projektek részeként elkészített részletes megvalósíthatósági tanulmányban foglaltakra is tekintettel állapította meg a villamos jármű kategóriák befogadóképességi követelményeit. E tanulmány külön kitér a villamos vonalhálózat fejlesztésének eredményeként a felújított vonalakon az utazási sebesség emelkedésére, az új vonalszakaszok átadásából fakadó hálózati kapcsolatok bővülésére, e területeken az utasszám bővülésére. Ez a hatás már rövidtávon számos villamos vonal-szakasz utasszámának növekedéséhez fog vezetni. Ajánlatkérő e felújítás alatt lévő, illetve meghosszabbítás előtt álló vonalak peronjainak kialakításánál is a 200 fős járműméretet vette figyelembe.

Ajánlatkérő szerint a közbeszerzési eljárást megelőző széles körű előkészítő tevékenysége alapján kijelenthető, hogy a 200 fős befogadóképesség az európai piacon standard kapacitásnak minősül, így nem tekinthető versenykorlátozónak az erre vonatkozó kapacitás műszaki követelmények között történő megkövetelése. Ilyen kialakítású, 100%-ban alacsonypadlós járműveket az elmúlt időszakban a gyártók széles köre – köztük a Kérelmező is – szállított többek között Blackpool, Valencia, Alicante, Sevilla, Valencia, Zágráb, Varsó, Poznan, Bécs, Nürnberg és München városa részére.

Ajánlatkérő a gazdasági szereplők közötti verseny, továbbá az esélyegyenlőség, az egyenlő bánásmód növelése érdekében széles tartományban tette lehetővé a járművek megajánlását rövid villamos jármű esetében 32-36 méter, illetve hosszú jármű tekintetében 52-56 méter hosszúsági értékek között biztosította azt. E járműhosszúsági tartomány szakmai szempontból és az ismert gyártói, gyártási adatok alapján maximálisan lehetővé teszi a 200, illetve a 330 fős befogadóképességi elvárás betartását.

Ajánlatkérő szakmai álláspontja szerint a járművek moduláris jellegére, a rugalmasan meghatározott járműhossz követelményére és a fenti szállítási előzményekre tekintettel nem áll fenn műszaki akadály azelőtt, hogy a Kérelmező és a többi piaci szereplő a feltételeknek, a budapesti adottságoknak és az utazási igényeknek megfelelő kapacitást biztosító műszaki kialakítást képes legyen megajánlani.

Ajánlatkérő arra is rá kíván mutatni, hogy a Kérelmező által kifogásolt befogadóképességi elvárás nem képez a közbeszerzési eljárásban való részvételi feltételt, mivel ilyen műszaki tartalmú teljesítést semmilyen szempontból nem kell igazolni.

A közbeszerzési eljárásban az ajánlatkérő az alapvetően szükséges körre szűkítette le az ajánlat részeként benyújtandó szakmai ajánlattal szemben támasztott feltételeit. Ajánlatkérő megítélése szerint a Kérelmező, mint ismert szakcég számára nem okozhat problémát ezen feltételeknek megfelelő szakmai ajánlat benyújtása, így a megfelelő, egyenlő esélyű ajánlattétel lehetősége ebből a szempontból is megítélésünk szerint adott.

Ajánlatkérő a közbeszerzési eljárása feltételrendszerében valamennyi ajánlattevővel és ajánlattal szemben azonos elvárást támasztott, nem alkalmazott hátrányos megkülönböztetést, nem sértett esélyegyenlőséget.

A kiválasztott nyertes ajánlattevő számára teljes körűen adott a lehetősége annak, hogy a szakmai ajánlatában foglaltak és a rögzített ütemezés szerint megvalósítsa a fővárosi közlekedési adottságoknak, igényeknek megfelelően megajánlott jármű tekintetében először a tervezési, engedélyeztetési, majd a gyártási, szállítási folyamatot. Az ütemezési időtartamokat, elvárásokat az ajánlatkérő az adott szakasz műszaki tartalmához igazította, figyelembe vette más villamos-jármű beszerzések feltételeit is, és azok tükrében megfelelőnek, teljesíthetőnek ítélte bármelyik szakcég számára, még abban az esetben is, ha korábban pontosan a budapesti sajátosságokhoz igazodó villamos jármű szállítása nem volt.

Ajánlatkérő jelen előzetes vitarendezési kérelem tekintetében is hangsúlyozza, hogy a hatékony és felelős gazdálkodás követelményét kiemelt fontosságúnak tartja ebben a közbeszerzési eljárásban is, épp arra is tekintettel állapította meg a befogadóképességi minimumokat.

Emellett az ajánlatkérő szerint a közbeszerzési eljárás ajánlattételi szakaszára és a konkrét műszaki követelményre tekintettel nem vonható le olyan következtetés, hogy a műszaki

feltétel meghatározásával oksági kapcsolatban gazdálkodási jogsértés valósulna meg. A potenciális gazdasági szereplői kör közbeszerzési eljárás iránti érdeklődését az ajánlati dokumentáció megvásárlásával, kiegészítő tájékoztatás iránti kérésével kifejezésre juttatta, erre tekintettel fennáll a lehetősége, hogy a közbeszerzési versenyben a legelőnyösebb ajánlat kerülhessen kiválasztásra.

Ajánlatkérő 2013. április 16-án írásban tájékoztatta az ajánlattevőket, hogy a feltett kiegészítő tájékoztatás iránti kérelmekre - köztük a Kérelmező 9 kilenc szerződéses feltételre vonatkozó kérdésére is - a Kbt. rendelkezései szerint megadja a tájékoztatását.

Ajánlatkérő jelen előzetes vitarendezési kérelemre vonatkozó válaszában erre tekintettel azt kívánja rögzíteni, hogy a feltett szerződéses feltételekkel kapcsolatos kérdéseket összességében és összefüggéseiben tekinti át, a Szállító nem szerződészerű teljesítésének jogkövetkezmény-rendszerére, illetve az ajánlatkérőt megillető elállási, felmondási feltételekre is kiterjedően. Ajánlatkérő e vonatkozásában is - amennyiben a módosítást részben vagy egészben indokoltnak ítéli - a Kbt. 42.§-ában foglaltaknak megfelelően fog eljárni.

Ajánlatkérő - a Kérelmező szállítási ütemezésre tett megjegyzésre tekintettel - fel kívánja hívni a figyelmet arra, hogy az alapköltség tekintetében a beszerzés forrása döntő részben a már hivatkozott uniós támogatási forrás (KÖZOP 5.5.0-09-11-2012-0009 „Budapest villamos és trolibusz járműfejlesztés I. ütem”).

A megkötött támogatási szerződés, továbbá a 2007-2013 –as programozási időszak zárási követelményei alapján a forrás felhasználhatóságára és elszámolhatóságára meghatározott zárási időpontok szükségessé teszik - a szakcég számára ajánlatkérő szerint betartható - kiadott ütemezés szerinti teljesítést.

Ajánlatkérő a fenti indokokra tekintettel nem adott helyet az előzetes vitarendezési kérelem 1. pontjában foglaltaknak, erre tekintettel az ajánlati dokumentáció műszaki leírása M.3.2.2. pontjában meghatározott befogadóképességi követelményét az ajánlatkérő mind a rövid, mind a hosszú villamos tekintetében fenntartja.

Budapest, 2013. április 17.

Üdvözlettel:

Ignác Gergely

beszerzési és közbeszerzési vezető