

Hiánypótlások értékelése

(Miskolc, 2011.11.16.)

Eljárás azonosítója: 163923-2011-HU (TED 2011/S 100)

A Mérnök műszaki álláspontja

A Közbeszerzési Döntőbizottság D.677/2011. sz. határozatának megismerése után, 2011.11.09-én, ismételt tájékoztatás-kérés került kiküldésre a CAF és a Ganz-Skoda számára. A válaszok benyújtásának határideje 2011.11.16. 10 óra volt. A hiánypótlások határidőben beérkeztek.

A Bíráló Bizottság részletesen elemezte a beérkezett anyagot, ennek során nézetkülönbség alakult ki abban a tekintetben, hogy szükség van-e újabb tájékoztatás-kérésre a Ganz-Skoda nettó 69 EUR/jármű/hónap értéken vállalt gyártói karbantartási ajánlatával összefüggésben.

A Mérnök a Bíráló Bizottság munkájában megfigyelőként vesz részt, szavazati joggal nem rendelkezik.

A Mérnök képviselői néhány vitatott kérdéssel összefüggésben az alábbiakban rögzítik álláspontjukat. (A dokumentumokra esetenként csak hivatkozunk, azokat nem mellékeljük, mert a hivatalos közbeszerzési tanácsadó minden dokumentumot az érdeelték rendelkezésére bocsátott).

A 2011.07.14-én kibocsátott hiánypótlási felhívásban ajánlatkérő, a kötelező gyártói karbantartás ajánlati áraival összefüggésben, az AnsaldoBreda, a CAF és a Ganz-Skoda ajánlattevőktől indoklást kért a közbeszerzési szempontból kirívóan alacsony összegű ellenszolgáltatásnak minősülő ajánlati árak realitásának bizonyítására.

A beérkezett indoklásokat a Bíráló Bizottság vita után elfogadta, így a karbantartási árak már nem akadályozták a döntési javaslat elfogadását, majd az eredményhirdetést. A vita során a Mérnök képviselői a karbantartási árakkal összefüggésben nem tartottak szükségesnek újabb kiegészítő tájékoztatás-kérést, amit a hivatalos közbeszerzési tanácsadó javasolt.

A Mérnök képviselői álláspontjukat arra alapozták, hogy a projekt jelenlegi fázisában a megajánlott járművek műszaki paraméterei, ill. a még tervezés alatt álló járművek karbantartási igénye nem ismerhető meg olyan mélységben, hogy minden vonatkozásban vitaképesek legyünk az ajánlattevőkkel.

A Ganz-Skoda műszaki szempontból is irreálisan alacsonynak tűnő karbantartási árát azért sem javasolták a Mérnök képviselői vizsgálni, mert az eljárás akkori fázisában a referencia nem megfelelősége miatt a Ganz-Skoda ajánlata amúgy is elutasításra került.

Fenti megfontolások alapján Mérnök képviselői az ajánlattevők érvelését mindhárom cégnél – részben eltérő okokból – nem kívánták tovább vitatni.

Az eredményhirdetést követő jogorvoslati eljárásban ugyanakkor a második helyezett CAF olyan részletekbe menően támadta a nyertes AnsaldoBreda karbantartási ajánlatának realitását, ami több vonatkozásban is túlment az adott projektfázisban értelmezhető műszaki ésszerűség határán. A döntőbizottsági eljárás ismét megmutatta, hogy az ajánlattevők vesztes pozícióban semmilyen etikai, vagy más hasonló korlátot nem szabnak saját maguk számára a jogorvoslati kérelmek megfogalmazása során és ezeket a kérelmeket a döntőbizottság, szinte minden esetben, érdemben tárgyalja is.

A döntőbizottság a kiírást betű szerint értelmezve halad végig a kérelmi elemeken, legyenek azok akár abszurdak is. Itt emlékeztetünk arra, hogy (bár nem a karbantartási árral összefüggésben) a jogorvoslati eljárás során pl. részletesen megvitatásra kerültek a magyar nyelv évszázados szabályai, nevezetesen a szavak közötti vesszők alkalmazásának értelmezése.

Végül a döntőbizottság a CAF jogorvoslati kérelmét a D.677/2011. sz. határozatával elutasította, egyúttal azonban az is bizonyítást nyert, hogy függetlenül a műszaki ésszerűségtől és a vasúti járműipari szakmában alkalmazott szakmai gyakorlattól, a döntőbizottság minden kérelmi elemet a kiírás betű szerinti értelmezése alapján ítélt meg, oly módon, hogy a kérelmezők, az ajánlatkérők és az egyéb érdekeltek érvrendszerét kizárólag saját, belső összefüggéseik mentén vizsgálja.

Ennek a tapasztalatnak a birtokában a Mérnök képviselői – kényszerűen eltekintve korábbi véleményüktől - egyetértettek azzal, hogy egyes kérdések vonatkozásában további tájékoztatás-kérésre kerüljön sor, az eljárás eredményessége érdekében inkább többet, mint a szükségesnél kevesebbet kérdezzünk.

Itt szeretnénk megjegyezni, hogy ha ez a járműbeszerzési eljárás sem zárul eredménnyel, akkor ebben az EU-s költségvetési ciklusban nem lesz mód újabb járműbeszerzés indítására, és ezzel veszélybe kerülhet a teljes – amúgy Miskolc város szempontjából nagyon előnyös és társadalmi hasznossággal bíró – projekt.

Mint a bevezetőben említettük, a 2011.11.09-én kiküldött ismételt tájékoztatás-kérésre beérkezett válaszok értékelése során a Bíráló Bizottságban vita alakult ki a tekintetben, hogy szükség van-e újabb tájékoztatás-kérésre a Ganz-Skoda nettó 69 EUR/jármű/hónap értéken vállalt gyártói karbantartási ajánlatával összefüggésben. Az újabb tájékoztatás-kérésre vonatkozó dokumentumot a hivatalos közbeszerzési tanácsadó előkészítette, kiküldésére azonban nem került sor, mert a Bíráló Bizottság, szemben a hivatalos közbeszerzési tanácsadó állásfoglalásával és a Mérnök képviselőinek álláspontjával, végül is (ismereteink szerint 3:2 arányú szavazással) úgy döntött, hogy az eljárás eredménye az eddig beérkezett információk alapján is kihirdethető.

A következőkben kiemeljük azt a néhány kérdést, amelyek esetében a Mérnök képviselői feltétlenül szükségesnek tartották volna és tartják most is további tájékoztatás bekérését.

1. A Ganz-Skoda az „SO” jelű karbantartási tevékenység esedékességét 200.000 km $\pm$ 20% futásteljesítményhez rendelte. Ez azt jelenti, hogy a – 20% bekövetkezése esetén az „SO” karbantartást 160.000 km futás után kell

elvégezni. Ezt a futásteljesítményt a szerződés hatálya alatt legalább 5 jármű el fogja érni. Az „SO” tevékenység költségigényével a Ganz-Skoda egyáltalán nem számolt egyetlen járműnél sem, lényegében azt állítva, hogy a saját maga által megadott km határt a gyakorlatban nem szükséges betartani, tényleges munkavégzésre csak 220.000 km megtétele után lesz szükség, ezt a futásteljesítményt pedig a szerződés hatálya alatt egy jármű sem éri el.

A Ganz-Skoda 2011.11.16-án benyújtott anyagában nem nyújtott elfogadható indoklást a tekintetben, hogy miért zárható ki teljesen a saját karbantartási technológiájában előírt alsó km-határnál bármiféle beavatkozás, a beavatkozás esedékességének valószínűsége miatt „0” értékű. A kérdést hasonlóan kellett volna kezelni az áramszedő csúszószén esetéhez, ahol az ajánlattevő meghatározott valószínűséget (30%) rendelt az áramszedő csúszószén cseréhez, mint részben valószínűségi alapon bekövetkező eseményhez.

A Mérnök feltétlenül szükségesnek tartja arra vonatkozó kérdés megküldését, hogy egy saját technológiában előírt karbantartási tevékenységsorozat bármely elemének bekövetkezési valószínűsége a technológiában szereplő tűréshatáron belül miért „0” értékű. Hogyan lehetséges, hogy a mintegy 30 tevékenység csoportot felölelő „SO” karbantartás egyik eleme (pl. fékbetét csere, szűrők cseréje, kerékprofil szabályozás) sem válik szükségessé, mintegy 3 év üzemidő alatt? A fékbetétek kopását a megadott technológia szerint naponta kell ellenőrizni, hogyan lehetséges ugyanakkor, hogy akár csak 1 db fékbetét kicserélésére is csak több mint 3 év után van szükség? Hogyan lehetséges, hogy a hidraulikus fékrendszer olajszivárgását naponta kell ellenőrizni, de hidraulika olajat 3 éven belül nem kell utántölteni?

2. A Ganz-Skoda egy-egy jármű napi karbantartására 10-15 percet, átlagosan 12,5 percet tervez és a karbantartási tevékenységet 2 fő bevonásával kívánja biztosítani. Az indoklásból nem állapítható meg egyértelműen, hogy a járművenkénti átlagosan 12,5 percet egy jármű napi karbantartása során 1 fő karbantartó munkájával, vagy 2 fő karbantartó egyidejű munkájával kívánja ráfordítani.
3. Az X53 típusú villamosok karbantartási útmutatója a napi karbantartási tevékenységet 5 főbb tevékenységi csoportba sorolja. Indokolt felvilágosítás kérése a tekintetben, hogy a tevékenységekre lebontva hogyan oszlik meg a napi átlagban járművenként ráfordított 12,5 perc.
4. A 2011.11.16-án becsatolt, a karbantartási időket bemutató táblázat szerint, a teljes szerződéses időszakban több mint 150 alkalommal kerül sor 240 perc, vagyis alkalmanként 4 óra időtartamban 25.000 km $\pm$ 20% futásteljesítmény után esedékes „KP” jelű vizsgálatra. Szükségesnek tartunk felvilágosítás-kérést a tekintetben, hogy a mintegy 150x240 perc időfelhasználás a munkaerő szükséglet indoklásában miért nem szerepel.
5. A Ganz-Skoda 2011.11.16-án benyújtott indoklásának 5. oldalán a következő áll:

„A járművek üzembe helyezését végző szakembereink, akik a felfutási időszak 12 hónapjában folyamatosan a projekt teljesítési helyén tartózkodnak, szükség szerint igénybe vehetők a kezdeti karbantartási feladatok ellátására külön költség felmerülése nélkül (hiszen ez a villamos árban került kalkulálásra).”

Feltétlenül indokoltnak tartjuk ennek tisztázását, az azzal kapcsolatos kérdést, hogy a Ganz-Skoda úgy kalkulálta-e a kötelező gyártói karbantartás árát, hogy annak egyes költség-elemeit a villamosok árába építette be.

Amennyiben a fenti, továbbá az itt nem részletezett, de a hivatalos közbeszerzési tanácsadó által összeállított tervezetben szereplő kérdések tisztázása érdekében ajánlatkérő nem kér újabb felvilágosítást, a Ganz-Skoda indoklásának belső összefüggései nem tisztázhatók egyértelműen és nagy a valószínűsége annak, hogy a KFF - egyébként kötelezően beszerezendő - egyetértését és ezt bizonyító tanúsítványát sem sikerül megszerezni.

Az viszont már teljes bizonyossággal állítható, hogy ha az eljárást lezáró döntést további felvilágosítás kérése nélkül, az ismeretek jelenlegi szintjére alapozva hozza meg a Döntéshozó, az elkerülhetetlen jogorvoslati eljárásokban ugyanezeket a kérdéseket a kérelmezők fogják megfogalmazni. Az, hogy a Ganz-Skoda az indoklásában foglaltakat üzleti titoknak minősítette, vagy már a jogorvoslati eljárásban, vagy az azt követő és elenyésző valószínűséggel elkerülhető bírósági szakaszban a döntőbizottság vagy a bíróság által feloldásra kerül és a versenytársak teljes terjedelmében megismerhetik a Ganz-Skoda indoklását.

A Mérnök képviselői a döntőbizottsági gyakorlat ismeretében nagy kockázatát látják annak, hogy az újabb felvilágosítás kérésre irányuló kérdések mellőzésével meghozott döntés a közbeszerzési döntőbizottságon nem áll meg, az eljárást lezáró döntés megsemmisítésre kerül, és ezzel veszélybe kerül a teljes járműbeszerzési projekt.

A Mérnök képviselői jelen dokumentum lezárásaként rögzítik, hogy a műszaki álláspontjuk mellőzésével meghozott döntés esetleges jogi következményeiért felelősséget nem vállalnak.

Budapest, 2011. november 20.

A Mérnök szervezet részéről:

dr. Deme Sándor

Kanda Imre Ph.D.