

Katowice, 06.03.2020r.

Wykonawcy biorący udział w postępowaniu

L.dz.: PKM/39/DKW/03/2020

dotyczy: przetargu nieograniczonego na dostawę 10 sztuk fabrycznie nowych ekologicznych autobusów miejskich, niskopodłogowych o napędzie elektrycznym dla PKM Katowice Sp. z o.o., znak sprawy pn/01/2020

Zgodnie z art. 38 ust. 1 ustawy z dnia 29 stycznia 2004r. Prawo Zamówień Publicznych (tj. Dz. U. z 2019r. poz. 1986 z późn. zm.) w związku z pytaniami do treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, Zamawiający udziela następujących wyjaśnień:

Pytanie 1:

Proszę o informację, czy Wykonawca w ofercie i planowanym, swoim zakresie robót, powinien uwzględnić koszt badań UDT, ponieważ brak jest w Dokumentach Zamawiającego informacji na ten temat?

Odpowiedź Zamawiającego:

Wykonawca powinien uwzględnić koszt badań UDT, o ile takie badanie jest niezbędne w celu dopuszczenia do użytkowania autobusów bądź ładowarek.

Pytanie 2:

W Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, rozdział III, pkt 9., Lp. 9 oraz: rozdział III, pkt 10., Lp. 9 Zamawiający wskazuje wymaganie: "rejestrację danych poprzez ich odczyt lokalny i zdalny (przesyłanie danych na serwer Zamawiającego)". Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie tylko z rejestracją danych i przesyłaniem ich na serwer Zamawiającego? Standardowa konstrukcja stacji ładowania ogranicza możliwość podłączania zewnętrznych urządzeń do odczytywania danych bezpośrednio z nich ze względów bezpieczeństwa.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza zaproponowane rozwiązanie.

Pytanie 3:

Wniosek nr 1

Rozdział III. pkt 7.1

X Wnosimy o wykreślenie wymagania spełnienia przez autobusy wymogów normy PN-S-47010:1999 Pojazdy drogowe - Autobusy - Wymagania podstawowe, jako nieaktualnej.

Uzasadnienie: Norma ta została zastąpiona przez Regulamin 107 EKG ONZ. Argument oczywisty nie wymagający dalszego uzasadnienia.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że PN-S-47010:1999 jest normą obowiązującą. Autobus musi spełniać normę PN-S-47010:1999 dla autobusu miejskiego, niskopodłogowego klasy I, respektując wymagania regulaminu 107 EKG ONZ.

Pytanie 4:

Wniosek nr 2

Pkt 7.5.

„Oferowany autobus musi spełniać homologację potwierdzającą warunek niepalności wyposażenia przedziału pasażerskiego oraz kabiny kierowcy na podstawie Regulaminu nr 118 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy techniczne dotyczące palności materiałów używanych w konstrukcji niektórych kategorii pojazdów samochodowych oraz ich odporności na działanie paliw lub smarów [2015/622] (Dz.U.UE.L.2015.102.67 z późn. zm.).

X Wnosimy o rezygnację Zamawiającego z wymagania dla” przedmiotowych autobusów certyfikatu niepalności na podstawie Regulaminu nr 118 EKG ONZ.

Uzasadnienie:

Powszechnie wiadomym jest, że wiodący producenci autobusów, dbając o bezpieczeństwo używają do ich produkcji materiałów najwyższej jakości i spełniają wszelkie wymagania prawne, obowiązujące w danym kraju.

Ponadto, co najistotniejsze, zgodnie z punktem, 1, podpunktem 1.1 ww. Regulaminu - zapisy odnoszące się do tego wymogu stosuje się do palności (zapalności, szybkości spalania i topliwości) oraz odporności na działanie paliw lub smarów materiałów stosowanych w pojazdach kategorii M3, klasy II i III.

Wymogi w zakresie niepalności nie obowiązują zatem dla autobusów kategorii klasy I – dlatego postawienie takiego warunku jest nieuzasadnionym ograniczeniem kręgu wykonawców. Blokowanie Wykonawców za nieposiadanie certyfikatu faktycznie niewymaganego przepisami prawa jest niedopuszczalnym ograniczeniem konkurencji w tym postępowaniu.

Podkreślamy raz jeszcze, że Wykonawca jako producent światowej marki autobusów, dbając o bezpieczeństwo używa do ich produkcji materiałów najwyższej jakości, całkowicie bezpiecznych i spełniamy wszelkie wymagania prawne w tym zakresie obowiązujące w krajach Unii Europejskiej, w tym w Polsce.

W konsekwencji dla Zamawiającego żądanie w postępowaniu dokumentu, który nie jest niezbędny (a nie jest niezbędny, bo przepisy dot. homologacji autobusów w UE go nie wymagają) - należy zakwalifikować jako działanie naruszające art. 25 ust. 1 ustawy. Przy czym naruszenie to może skutkować nałożeniem korekty/tj. dokonaniem pomniejszenia wydatków kwalifikowalnych w projekcie z tytułu tego naruszenia. Działanie beneficjenta wyczerpuje bowiem znamiona nieprawidłowości, co skutkuje obniżeniem wysokości wydatków kwalifikowalnych do 25% i wezwaniem beneficjenta do zwrotu środków. Organ bowiem wskaże, że:

- ✓ po pierwsze, iż brak w ustawie Prawo zamówień publicznych, przepisach wykonawczych i innych przepisach krajowych dotyczących tej kwestii - podstaw prawnych do żądania przez zamawiającego od wykonawców złożenia w ofertach tego rodzaju dokumentu;
- ✓ po drugie, że wprowadzenie tego typu wymogu może mieć wpływ na poziom konkurencyjności w postępowaniu – tj. organ wskaże, że wymóg ten jest dyskryminujący i może zostać zakwalifikowany jako mogący zniechęcić i odstraszyć wykonawców od złożenia ofert w postępowaniu;

Sytuacja ta stanowi naruszenie procedur obowiązujących przy wydatkowaniu środków z budżetu UE. Działanie zamawiającego mogłoby zostać uznane za naruszające zasady wymienione w TFUE – równości, niedyskryminacji i sprawiedliwości oraz naruszające zasady konkurencji wskazane w Rozporządzeniu 1083/2006. W wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 8 lutego 2018 r. sygn. akt v SA/Wa 572/17. Sąd wskazał przy tym, że: „O naruszeniu procedur można mówić więc w przypadku, gdy postępowanie

mogło realnie lub potencjalnie doprowadzić do powstania szkody, przy czym szkoda nie musi być konkretną stratą finansową, gdyż do stwierdzenia, że miała miejsce nieprawidłowość wystarczy, że istniało zagrożenie, że szkoda powstanie.“

W tym stanie faktycznym realna szkoda oczywiście powstanie, ponieważ Wykonawcy, posiadający taki certyfikat, pomimo faktycznego braku w tym zakresie wymogów prawnych, wiedząc, że Zamawiający nie wykreślił wymogu tego certyfikatu będą mieli świadomość, że tylko oni mogą złożyć oferty w tym postępowaniu. Podyktują zatem w konsekwencji Zamawiającemu ceny wyższe, niż w przypadku konieczności rzeczywistej potrzeby konkurowania. Zatem w rzeczonym postępowaniu nie będzie zachowana konkurencja ekonomiczna.

W tym stanie faktycznym zażądanie przez Zamawiającego dokumentów wykraczających poza katalog dopuszczonych lub wymaganych innymi przepisami prawa polskiego - jako naruszające zasadę żądania wyłącznie dokumentów niezbędnych do przeprowadzenia postępowania zostanie uznane również przez Instytucję Zarządzającą za działanie naruszające podstawowe zasady postępowania wyrażone w art. 7 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych.

W konsekwencji nie można uznać bez żadnych wątpliwości, że postępowanie prowadzone przy postawieniu takiego wymogu nie mogło choćby potencjalnie wyrzucić negatywnego wpływu na decyzje Wykonawców o przystąpieniu do tego postępowania – a to już przy środkach z UE skutkuje korektą finansową.

X W związku z powyższym wnosimy o wykreślenie wymogu dla przedmiotowych autobusów certyfikatu niepalności na podstawie Regulaminu nr 118 EKG ONZ.

Zamawiający nie będzie miał żadnej argumentacji w trakcie kontroli, jeżeli nie dopuści konkurencji w związku z tym uzasadnieniem.

Odpowiedź Zamawiającego:

W przypadku gdy Wykonawca nie dysponuje dokumentem potwierdzającym spełnienie wymogów Regulaminu nr 118 EKG ONZ, Zamawiający dopuszcza przedłożenie przez Wykonawcę oświadczenia, że wszystkie materiały użyte przy produkcji nadwozia oferowanego autobusu spełniają co najmniej normy Regulaminu nr 118 EKG ONZ w zakresie niepalności.

Zamawiający informuje, że na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp dokonuje modyfikacji SIWZ w następującym zakresie:

Pkt VII.7.3. ppkt 2) SIWZ

Przed modyfikacją zapis brzmiał:

„2) Homologacji potwierdzającej warunek niepalności wyposażenia przedziału pasażerskiego oraz kabiny kierowcy na podstawie Regulaminu nr 118 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ)“.

Po modyfikacji zapis ten otrzymuje następujące brzmienie:

„2) Homologacji potwierdzającej warunek niepalności wyposażenia przedziału pasażerskiego oraz kabiny kierowcy na podstawie Regulaminu nr 118 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) lub oświadczenia, że wszystkie materiały użyte przy produkcji nadwozia oferowanego autobusu spełniają co najmniej normy Regulaminu nr 118 EKG ONZ w zakresie niepalności“.

Pytanie 5:

Wniosek nr 3 – dotyczy kryterium oceny ofert

Dotyczy: 7.3 ppkt 4 siwz

Uzasadnienie:

a) Regulamin nr 66-01 EKG (ONZ) w zakresie wytrzymałości dużych pojazdów nie jest wymogiem obligatoryjnym dla autobusów miejskich. Wynika to faktu, iż autobus miejski, poruszając się w ruchu miejskim po ścisłym centrum miasta, ze średnią prędkością ok. 18-25 km/h (w mieście na przeważającym obszarze obowiązuje ograniczenie prędkości do 50

km/h, a zamawiający sam żąda ogranicznika prędkości do 70 km/h), nie jest narażony na wypadki, powodujące pęknięcie bądź zniszczenie jego konstrukcji nośnej (np. upadek z wysokiej skarpy, zderzenie z innym pojazdem przy dużej prędkości itp.) Ww. zdarzenia nie mają w zasadzie miejsca w ruchu miejskim - stąd też zastosowanie tego kryterium nie wnosi żadnych walorów jakościowych, korzystnych dla Zamawiającego – z tego względu jest bezprzedmiotowe w kontekście celu wprowadzenia kryteriów pozacenowych.

X Z uwagi na uzasadnienie powyżej wnosimy o wykreślenie tego kryterium oceny ofert, gdyż zastosowanie ww. regulaminu jest bezzasadne w pojazdach komunikacji miejskiej i nie posiada uzasadnienia jakościowego, z kolei właśnie ta jakość powinna być podstawą doboru kryteriów oceny ofert.

b) Swoboda zamawiającego w zakresie stosowania i określania pozacenowych kryteriów oceny ofert jest ograniczona z uwagi na konieczność zapewnienia, aby te kryteria odnosiły się do przedmiotu zamówienia oraz były zgodne z zasadą wyrażoną w art. 7 ust. 1 Pzp, w myśl której przygotowuje się i przeprowadza postępowania w sposób zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji oraz równego traktowania wykonawców. Ponadto priorytetowym celem określenia kryteriów pozacenowych jest uzyskanie wysokiej jakości realizowanego przedmiotu zamówienia.

W wyroku z dnia 4 grudnia 2003 r. (C-448/01)8 Europejski Trybunał Sprawiedliwości stanął na stanowisku, że przyjęte kryteria nie mogą ograniczać konkurencji i wprowadzać nieuzasadnionych preferencji dla określonych grup dostawców; są zgodne z całością prawa europejskiego, w szczególności z zasadą niedyskryminacji; każde kryterium (i opis jego stosowania) musi być sformułowane jednoznacznie i precyzyjnie, tak żeby każdy poprawnie/należycie poinformowany oferent, który dołoży należytej staranności, mógł interpretować je w jednakowy sposób;

Należy zauważyć, że chociaż zamawiający może określić własny katalog kryteriów oceny ofert, to jednak kryteria te nie mogą być dowolne i uznaniowe, ani też dawać zamawiającemu nieograniczonej swobody arbitralnego wyboru oferty, bynajmniej nie najkorzystniejszej.

Ocena ofert musi być dokonana w sposób obiektywny, odnoszący się do przedmiotu zamówienia, tak by zapewnić wybór oferty zgodnie z zasadą równego traktowania wykonawców i z zachowaniem zasady uczciwej konkurencji.

Wybór kryteriów oceny ofert w przedmiotowym postępowaniu - został dokonany w sposób powodujący niczym nieuzasadnione preferencje wyboru ograniczonej grupy wykonawców, w zasadzie jednego Wykonawcy.

Z całą pewnością nie wpłynie na jakość realizowanego przedmiotu zamówienia.

Poza sporem pozostaje również fakt, że kryteria oceny ofert jak uzasadniono powyżej merytorycznie są nie do uzasadnienia technicznego, celowościowego jak i również ekonomicznego oraz wyraźnie „preferują” nieracjonalne rozwiązania, uniemożliwiając wybór oferty faktycznie najkorzystniejszej, w tym ekonomicznej.

W kontekście powyższego i określonych przez nas powyżej uzasadnionych merytorycznie zastrzeżeń odnoszących się do wadliwego określenia kryteriów pozacenowych – wyeliminowanie tej wady postępowania jest konieczne, gdyż i w tym przypadku grożą Zamawiającemu korekty finansowe lub w ogóle utrata możliwości dofinansowania.

Zamawiający nie będzie miał żadnej argumentacji w trakcie kontroli jeżeli będzie oceniał oferty z tak wadliwym systemem oceny ofert - w związku z tym uzasadnieniem.

Odpowiedź Zamawiającego:

Spełnianie wymogów Regulaminu 66 EKG ONZ nie jest warunkiem udziału w postępowaniu przetargowym, a zatem nie ma wymogu złożenia oferty spełniającej ww. kryteria. Zamawiający wskazał, że spełnienie wymogu ww. Regulaminu ma wpływ jedynie, na jeden element przy ocenie ofert. Jest to rozwiązanie stosowane na rynku.

Dla Zamawiającego nie jest obojętne, jak konstrukcja autobusu zachowa się w sytuacjach ekstremalnych, gdyż pomimo iż przypadki zderzenia pojazdu przy dużych prędkościach, czy też upadek autobusu z wysokości są zdarzeniami niezwykle rzadkimi, to mogą mieć bardzo poważne konsekwencje dla kierowcy i pasażerów.

Dodatkowo nadmienić należy, iż każdy producent autobusów, bez żadnych ograniczeń, może ubiegać się o uzyskanie certyfikatu Regulaminu nr 66 EKG ONZ i jego brak jest tylko i wyłącznie wyborem Wykonawcy.

Wobec powyższego Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 6:

Wniosek nr 4 - dotyczy kryterium oceny ofert

Dotyczy: Rozdział III pkt 8.2. i Rozdział XIV punkt 5.1 T8

„Pojazd spełnia wymogi homologacji pojazdu w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego (Regulamin nr 29 EKG ONZ).”

X Wnioskujemy o wykreślenie tego wymogu i kryterium oceny ofert.

Uzasadnienie:

Na wstępie przedstawiamy poniżej zapisy wymagań Regulaminu 29:

“REGULATION NO. 29-03

UNIFORM PROVISIONS CONCERNING THE APPROVAL OF VEHICLES WITH REGARD TO THE PROTECTION OF THE OCCUPANTS OF THE CAB OF A COMMERCIAL VEHICLE”

W tłumaczeniu:

„ROZPORZĄDZENIE NR 29-03

JEDNOLITE POSTANOWIENIA DOTYCZĄCE HOMOLOGACJI POJAZDÓW W ODNIESIENIU DO OCHRONY OSÓB PRZEBYWAJĄCYCH W KABINIE POJAZDU KOMERCYJNEGO”

“1. SCOPE

This Regulation applies to vehicles of Category N with regard to the protection of the occupants of the cab.”

W tłumaczeniu:

„1 ZAKRES

Niniejszy regulamin stosuje się do pojazdów kategorii N w odniesieniu do ochrony osób przebywających w kabinie”

Jak zatem widać, Regulamin nr 29 ma zastosowanie wyłącznie dla pojazdów ciężarowych kategorii N i nie jest wymagany w pojazdach kategorii M (autobusy), dla których obowiązują inne wymagania prawne.

X Z uwagi na uzasadnienie jak powyżej wnosimy o wykreślenie tego kryterium oceny ofert, gdyż zastosowanie ww. regulaminu jest zupełnie bezzasadne w pojazdach komunikacji miejskiej i nie posiada uzasadnienia jakościowego, z kolei właśnie ta jakość powinna być podstawą doboru kryteriów oceny ofert.

Ponadto już samo preferowanie przez Zamawiającego dwóch takich regulaminów powielających niektóre wymagania jest niedopuszczalne. Preferencja dla posiadania certyfikatu R29 EKG ONZ jest sprzeczna z logiką, gdyż autobus nie ma wydzielonej kabiny kierowcy, będącej odrębnym elementem konstrukcyjnym pojazdu, jak to ma miejsce w samochodzie ciężarowym np. typu ciągnik siodłowy czy pojazd pod zabudowę (np. śmieciarka).

Jednocześnie punktowanie dodatkowo dwóch regulaminów poza tym, że mija się z celem rodzi podejrzenie nieuzasadnionego preferowania jednego bądź wąskiej grupy wykonawców, którzy dla celów zdobycia przewagi konkurencyjnej przeprowadzili oba ww. testy i uzyskali ww. homologacje z pominięciem logiki, w żadnym razie nie kierując się zapewnieniem bezpieczeństwa osób podróżujących autobusem miejskim.

Spowodowało to (te i inne przytoczone przykłady powyżej nietrafionej punktacji), iż Zamawiający ograniczył (świadomie bądź nie) udział w poprzednim postępowaniu na autobusy elektryczne do jednego praktycznie wykonawcy, który mając świadomość ogromnej przewagi konkurencyjnej na skutek tak ustanowionej punktacji, złożył ofertę z ceną znacznie przekraczającą ceny rynkowe, pojawiające się w porównywalnych postępowaniach w innych miastach.

X Dalej uzasadnienie tożsame jak we wniosku nr 3 ppkt b)

Zamawiający nie będzie miał żadnej argumentacji w trakcie kontroli jeżeli będzie oceniał oferty z tak wadliwym system oceny ofert - w związku z tym uzasadnieniem.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający posiada wiedzę, iż Regulamin 29 EKG ONZ odnosi się do pojazdów ciężarowych (typ N). Jednakże, faktem notoryjnym jest to, iż na rynku występują producenci pojazdów do

przewozu osób, którzy deklarują spełnianie wymagań uregulowanych ww. Regulaminie. Dodać należy, iż stosowanie przez producentów autobusów Regulaminu 29 EKG ONZ odbywa się na zasadzie dobrowolności. Regulamin ten dotyczy kwestii bezpieczeństwa w przypadku zderzenia czołowego i wywrócenia pojazdu, a zatem dotyczy bezpieczeństwa osób znajdujących się wewnątrz takiego pojazdu, które jest zawsze najważniejszym priorytetem dla przewoźnika.

Jednocześnie spełnianie wymogów Regulaminu 29 EKG ONZ nie jest warunkiem udziału w postępowaniu przetargowym, a zatem nie ma wymogu złożenia oferty spełniającej ww. kryteria. Zamawiający wskazał, że spełnienie wymogu ww. Regulaminu ma wpływ jedynie, na jeden element przy ocenie ofert. Jest to rozwiązanie stosowane na rynku.

Dodatkowo nadmienić należy, iż każdy producent autobusów, bez żadnych ograniczeń, może ubiegać się o uzyskanie certyfikatu Regulaminu nr 29 EKG ONZ i jego brak jest tylko i wyłącznie wyborem Wykonawcy.

Wobec powyższego Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 7:

Wniosek nr 5

Dotyczy Rozdz. III pkt 9 ppkt 3 oraz pkt 10 ppkt 3 –

X Wnosimy rezygnację Zamawiającego z wymagania dotyczącego szerokości drzwi jako nieuprawnionego.

Uzasadnienie:

Wymagana przez Zamawiającego szerokość drzwi dla pasażerów ma wynosić 120 cm.

Regulamin nr 107 EKG ONZ będący podstawowym dokumentem precyzującym wymagania wobec autobusów i dopuszcza drzwi o mniejszej szerokości.

Załącznik nr 3 do Reg. 107 EKG ONZ nie precyzuje min szerokość otworu drzwiowego w mm, a podaje jedynie, że szerokość ta „ma umożliwiać swobodne mijanie się ze sobą 2 elementów o szerokości 550 mm każdy”. Zatem dopuszcza również nieco mniejszą szerokość otworu drzwiowego, który to parametr spełniają nasze pojazdy.

Zamawiający nie będzie miał żadnej argumentacji w trakcie kontroli jeżeli nie zrezygnuje z tego rozwiązania i tym samym nie dopuści większej konkurencji w związku z tym uzasadnieniem.

X Wnosimy zatem o zmianę zapisu Rozdz. III pkt 9 ppkt 3 na następujący:

„cztery, szerokość w świetle drzwi – spełniająca wymogi Załącznika nr 3 do Regulaminu 107 EKG ONZ”

Oraz, w przypadku autobusów MAXI

„trzy, , szerokość w świetle drzwi – spełniająca wymogi Załącznika nr 3 do Regulaminu 107 EKG ONZ”

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyraża zgodę na zastosowanie rozwiązania w zakresie szerokości drzwi pasażerskich innych niż preferowane przez Zamawiającego, pod warunkiem ich zgodności z Załącznikiem nr 3 do Regulaminu 107 EKG ONZ.

Pytanie 8:

Wniosek nr 6

Dotyczy: Rozdz. III Pkt 9 ppkt 9 i pkt 10 ppkt 9 siwz.

Zamawiający wymaga:

„autobus musi być wyposażony w przycisk inicjujący komunikację pojazdu z systemem pantografowym jak również umożliwiający przerwanie ładowania na każdym etapie procesu,”

X Wnosimy o dopuszczenie jako równoważnego rozwiązania, w którym komunikacja bezprzewodowa odbywa się automatycznie po podjeździe autobusu do stacji ładowania, bez konieczności uruchamiania jej odrębnym przyciskiem. Opuszczenie pantografu odbywa się poprzez zaciągnięcie hamulca ręcznego.

Uzasadnienie:

Eliminuje to potrzebę dodatkowego przycisku inicjacji i zapewnia większe bezpieczeństwo procesu ładowania, gdyż zapobiega ewentualnemu poruszeniu się autobusu podczas inicjacji i ładowania.

Zamawiający nie będzie miał żadnej argumentacji w trakcie kontroli jeżeli nie dopuści bezpieczniejszego rozwiązania, ponadto tym samym także nie otworzy konkurencyjności w

związku z tym uzasadnieniem.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza rozwiązanie zaproponowane przez Wykonawcę w zakresie automatycznej inicjacji opuszczenia pantografu po zaciągnięciu hamulca ręcznego w autobusie.

Pytanie 9:

Wniosek nr 7

Dotyczy: Rozdz. III Pkt 9 i 10 - ppkt 17.1

Zamawiający wymaga:

„sterowanie klimatyzacją za pomocą zintegrowanego panelu sterowniczego systemu ogrzewania z funkcją regulacji temperatury w zakresie od 16°C do 26°C”

Oraz

- „z możliwością załączenia z poziomu panelu funkcji maksymalnego grzania lub chłodzenia przestrzeni pasażerskiej.”

X Wnosimy o dopuszczenie jako równoważnego automatycznego regulowania temperatury w zakresie odpowiadającym temperaturze na zewnątrz, zapewniającego maksymalny komfort pracy kierowcy i podróży pasażerów, na podstawie tzw. krzywej temperatur.

Zamawiający nie będzie miał żadnej argumentacji w trakcie kontroli jeżeli nie dopuści optymalnego, lepszego rozwiązania, ponadto tym samym nie otworzy konkurencyjności w związku z tym uzasadnieniem.

Uzasadnienie

Z doświadczenia wynika, że maksymalne uniezależnienie tak wrażliwego systemu, jak układ ogrzewania i klimatyzacji, od działania czynnika ludzkiego, wpływa korzystnie na prawidłowość jego działania.

System będzie utrzymywał różnicę temperatur pomiędzy wnętrzem pojazdu a przestrzenią zewnętrzną na pożądanym przez Zamawiającego poziomie bez konieczności ingerencji kierowcy.

Temperatura wewnątrz pojazdu jest zależna od temperatury zewnętrznej zgodnie z tzw. krzywą temperaturową stosowaną przez producenta autobusów. Utrzymanie wewnątrz stałej temperatury np. 23 st. C - w sytuacji gdy na zewnątrz jest ponad 33 st. C- jest niekorzystne i mogłoby narażać pasażerów na przeziębienia i w skrajnych przypadkach - na szok termiczny. Krzywa temperaturowa stosowana przez Producenta pozwala na optymalizację zużycia energii oraz zapewnia komfort termiczny dla pasażerów.

Ponadto Zamawiający zastosował odpowiedni zapis o braku ingerencji kierowcy w opisie układu ogrzewania – zatem zmiana zapisu oznaczałaby także logiczne ujednoczenie wymagań.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza zastosowanie automatycznego regulowania temperatury w zakresie odpowiadającym temperaturze na zewnątrz, na podstawie tzw. Krzywej temperatur, pod warunkiem spełnienia przez system klimatyzacji warunków określonych w umowie Zamawiającego z Organizatorem Komunikacji (ZTM GZM) „Klimatyzacja musi zapewnić utrzymanie w przestrzeni pasażerskiej temperatury powietrza ...od +18 C do + 22 C – w okresie od 01 kwietnia do 31 października z zastrzeżeniem, że w przypadku temperatury zewnętrznej powyżej +25 C maksymalna temperatura przedziału pasażerskiego powinna być niższa, co najmniej o 4 C od temperatury zewnętrznej.”

Pytanie 10:

Wniosek nr 8

Dotyczy: Ppkt 17.2 siwz

X Wnosimy o rezygnację z wymagania dotyczącego zbiornika akumulacyjnego w układzie ogrzewania autobusu.

Uzasadnienie:

W autobusach Wykonawcy parametry elementów systemu w postaci źródeł i odbiorników ciepła są dobrane w sposób optymalny i niewymagający zastosowania zbiornika akumulacyjnego. Zastosowanie zbiornika akumulacyjnego (bojlera) jest niczym nieuzasadnionym faworyzowaniem wybranej grupy producentów (a w praktyce – jednego producenta)

posiadających właśnie takie rozwiązanie - nie będące lepszym i bardziej efektywnym z punktu widzenia zużycia energii niż rozwiązanie bez zbiornika, które proponujemy Zamawiającemu.

- a) X Wnosimy o zmianę zapisu dotyczącego minimalnej łącznej mocy nagrzewnic na minimalną moc wszystkich urządzeń grzewczych zastosowanych w układzie ogrzewania autobusu.

Uzasadnienie

Poza nagrzewnicami w układzie ogrzewania występują również m.in. grzejniki konwektorowe oraz pompa ciepła, których sumaryczna moc spełnia wymóg min. 35 kW.

Zamawiający wymaga spełnienia przez system określonych warunków w zakresie zapewnienia odpowiedniego komfortu podróży pasażerom.

Czyli zapewnienia utrzymania temperatury +10 do +15°C przy temperaturze zewnętrznej -15°C.

Z punktu widzenia zarówno Zamawiającego, jak i pasażerów, nieistotne jest, urządzenia jakiej mocy zapewnią te warunki. Istotne natomiast jest zachowanie odpowiedniego bilansu energetycznego pojazdu, mające wpływ na jego większy zasięg.

W naszym rozwiązaniu system zapewni nawet wyższą temperaturę wnętrza (pow. +17°C), zapewniając jednocześnie minimalizację zużycia energii przez odpowiednio dobrane zestawienie urządzeń grzewczych. Załączają się one automatycznie w kolejności odpowiadającej konieczności ogrzania wnętrza w zależności od warunków panujących na zewnątrz.

To w gestii dostawcy jest spełnienie wymagań Zamawiającego, a Zamawiający z kolei nie ma prawa wymagając ich spełnienia- dodatkowo wymagać od Wykonawcy zastosowania konkretnych rozwiązań w tym zakresie. Jest to ingerencja w wiedzę techniczną i wieloletnie doświadczenie takiego wykonawcy, jak nasza firma, ponieważ zastosowane przez nas systemy zostały z powodzeniem sprawdzone w różnych, najbardziej skrajnych i trudnych warunkach atmosferycznych.

Biorąc pod uwagę powyższe wnosimy o dopuszczenie jak na wstępie.

- b) Zamawiający pisze:

„UWAGA: Ogrzewanie przedziału pasażerskiego realizowane automatycznie (bez ingerencji kierowcy), utrzymujące stałą zaprogramowaną temperaturę.

X Wnosimy o wykreślenie słowa „stałą” z powyższego opisu.

Zamawiający nie będzie miał żadnej argumentacji w trakcie kontroli - w związku z tym uzasadnieniem - jeżeli nie dopuści proponowanego równoważnego i lepszego rozwiązania, dopuszczającego konkurencję zdolną należycie, na światowym poziomie zrealizować przedmiotowe zamówienie.

Uzasadnienie:

Utrzymanie stałej temperatury w zmiennych warunkach atmosferycznych mija się z celem i jest szkodliwe dla zdrowia pasażerów.

Temperatura wnętrza pojazdu powinna być uzależniona od temperatury zewnętrznej i nie może się od niej różnić w sposób drastyczny (np. utrzymywanie temp. + 25 st. C przy zewnętrznej temperaturze poniżej 0 st. C.) Byłoby to narażeniem pasażerów na zbyt duże różnice temperatur, szkodliwym dla ich zdrowia, co już udowodniono powyżej w argumentacji nt. klimatyzacji.

X Dlatego wnosimy dopuszczenie utrzymywania przez system zaprogramowanej temperatury na podstawie krzywej temperatur.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyraża zgodę na zastosowanie w oferowanych autobusach systemu ogrzewania bez zbiornika akumulacyjnego.

- a) Zamawiający wyraża zgodę na zmianę zapisu i uzna wymóg za spełniony w przypadku, gdy moc wszystkich urządzeń grzewczych będzie nie mniejsza niż 35 kW.

- b) Zamawiający wyraża zgodę na zmianę zapisu i wykreślenie słowa „stałą”, pod warunkiem spełnienia przez system ogrzewania warunków określonych w umowie Zamawiającego z Organizatorem Komunikacji (ZTM GZM) „Ogrzewanie pojazdu musi być włączone stale przy temperaturze zewnętrznej powietrza poniżej +5 C;...W okresie od 01 listopada do 31 marca temperatura wewnątrz pojazdu nie może być niższa niż +5 C.”

Pytanie 11:

Wniosek nr 9

Dotyczy: pkt 7.3 siwz

X Wnosimy o dopuszczenie przez Zamawiającego dostarczenia Świadectwa Homologacji Typu pojazdu do czasu wykonania zamówienia.

Uzasadnienie:

Niezbędne do rejestracji pojazdu jest jedynie kilkustronicowy wyciąg ze świadectwa homologacji, a nie pełen dokument świadectwa homologacji, będący bardzo obszernym wolumenem (kilkaset stron).

Ponadto żądanie w momencie kiedy Świadectwo Homologacji Typu pojazdu nie jest niezbędne do przeprowadzenia postępowania - przeciwnie jest zbędnym, nieuzasadnionym wymogiem. Żądanie Zamawiającego jest więc po raz kolejny żądaniem dokumentu, który nie jest niezbędny (jak w przypadku certyfikatu R 118 EKG ONZ) - należy zakwalifikować jako działanie Zamawiającego naruszające art. 25 ust. 1 ustawy.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ. Zgodnie z pkt VII.7 SIWZ Zamawiający przed udzieleniem zamówienia wzywa Wykonawcę, którego oferta została najwyżej oceniona na podstawie kryteriów oceny ofert, do złożenia w terminie nie krótszym niż 10 dni, aktualnego świadectwa homologacji wraz z załącznikami celem potwierdzenia zgodnie z pkt VII.7.3. SIWZ, że oferowane przez Wykonawcę autobusy odpowiadają wymaganiom określonym przez Zamawiającego w pkt III.9., pkt III.10. oraz SIWZ.

Pytanie 12:

Wniosek nr 10

Dotyczy: Pkt 9 ppkt 6

X Wnosimy o dopuszczenie pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej DMC 29 000 kg.

Uzasadnienie:

Taka DMC jest zgodna z wymogami prawa i pozwala na zapewnienie parametrów eksploatacyjnych pojazdu np. pojemność pojazdu.

Zamawiający nie będzie miał żadnej argumentacji w trakcie kontroli - w związku z tym uzasadnieniem - jeżeli nie dopuści proponowanego rozwiązania, dopuszczającego konkurencję zdolną należycie, na światowym poziomie zrealizować przedmiotowe zamówienie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyraża zgodę na zaoferowanie autobusu przegubowego o masie DMC 29 000 kg zgodnej z obowiązującymi przepisami prawa.

Pytanie 13:

Wniosek nr 11

Dotyczy: Pkt 9 i 10 ppkt 13

X Wnosimy o dopuszczenie rozwiązania, w którym układ pneumatyczny jest wyposażony w separator oleju przed osuszaczem powietrza, a dodatkowo osuszacz pełni funkcję separatora oleju i wody.

Uzasadnienie:

Jest to rozwiązanie równoważne z wymaganym przez Zamawiającego, stosowane i sprawdzone w tysiącach autobusów wyprodukowanych przez Wykonawcę.

Zamawiający nie będzie miał żadnej argumentacji w trakcie kontroli - w związku z tym uzasadnieniem - jeżeli nie dopuści proponowanego rozwiązania, dopuszczającego konkurencję zdolną należycie, na światowym poziomie zrealizować przedmiotowe zamówienie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza zaproponowane rozwiązanie.

Pytanie 14:

Wniosek nr 12

Dotyczy: Pkt 9 i 10 ppkt 13 siwz

Wnosimy o dopuszczenie jako równoważnego rozwiązania, w którym szybkozłącze umożliwiające podłączenie zewnętrznego źródła sprężonego powietrza umieszczone będzie w przedniej części pojazdu powyżej zderzaka przedniego, w łatwo dostępnym miejscu.

Uzasadnienie:

W naszych autobusach istnieje możliwość umiejscowienia szybkozłącza pod klapką obsługową powyżej zderzaka, ułatwiające znaczenie korzystanie z niego bez konieczności odkładania elementów zderzaka.

Zamawiający nie będzie miał żadnej argumentacji w trakcie kontroli jeżeli nie dopuści bezpieczniejszego rozwiązania, dopuszczającego konkurencję zdolną należycie, na światowym poziomie zrealizować przedmiotowe zamówienie w związku z tym uzasadnieniem.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza zaproponowane rozwiązanie.

Pytanie 15:

Wniosek nr 13 – dotyczy także kryteriów oceny ofert

Dotyczy: Pkt 9 i 10 ppkt 18 oraz punkt 5.1 siwz T1

Zamawiający wymaga odnośnie nadwozia:

„samonośne o wzmocnionej konstrukcji, zabezpieczone antykorozyjnie i wykonane z materiałów zapewniających co najmniej 10 – letnią jego eksploatację bez napraw, zamawiający preferuje pojazd którego:

- konstrukcja wykonana jest ze stali odpornej na korozję (zgodnie z PN-EN 10088) lub ze stali o podwyższonej wytrzymałości zabezpieczone antykorozyjnie metodą kataforezy zanurzeniowej lub aluminium nie wymagające dalszego zabezpieczenia antykorozyjnego,”

Wnosimy o wykreślenie ww. kryterium, względnie- o zmianę ww. zapisu na następujący, preferujący inne w pełni równoważne z powyższymi rozwiązania:

– „samonośne lub na ramie, o wzmocnionej konstrukcji, zabezpieczone antykorozyjnie i wykonane z materiałów zapewniających co najmniej 10 – letnią jego eksploatację bez napraw, zamawiający preferuje pojazd którego:

- o konstrukcja wykonana jest ze stali odpornej na korozję (zgodnie z PN-EN 10088) lub ze stali o podwyższonej wytrzymałości zabezpieczone antykorozyjnie lub aluminium nie wymagające dalszego zabezpieczenia antykorozyjnego,”

Uzasadnienie do wniosku

Zamawiający preferując jedynie 3 rodzaje materiałów - stal nierdzewną, aluminium oraz zabezpieczoną w procesie kataforezy – z niewyjaśnionych powodów ogranicza znacząco konkurencję.

Jest uzasadnionym, przyjętym rozwiązaniem w produkcji pojazdów na świecie, iż wybór technologii budowy pojazdu powinien być pozostawiony Wykonawcy, który daje na swoją technologię odpowiednie okresy gwarancji. Wykonawca jako wiodący dostawca autobusów na świecie w swoich produktach stosuje technologie, których skuteczność została potwierdzona w okresie wieloletniej eksploatacji pojazdów w różnych warunkach użytkowania. Dla produktów Wykonawcy nie jest możliwe zagwarantowanie wymaganych przez Zamawiającego okresów dostawy z uwzględnieniem narzuconych przez niego sposobów budowy pojazdów. Zmiany konstrukcji wymagają wieloletnich badań i doświadczeń w warunkach rzeczywistych. Taki sposób oceny ofert, według powszechnie obowiązującej na rynku wiedzy, bez uzasadnienia ogranicza krąg wykonawców, którzy mogliby zrealizować przedmiot zamówienia na najwyższym światowym poziomie, wyłącznie do wykonawców oferujących autobusy o konstrukcji szkieletu z trzech rodzajów materiału (stal odporna na korozję, aluminium oraz stal zabezpieczona metodą kataforezy).

Niemożliwym jest bowiem, w przypadku zastosowania innych, niż punktowane przez Zamawiającego, a nie gorszych z technicznego punktu widzenia, materiałów konstrukcji, skuteczne konkurowanie z wykonawcami, posiadającymi pojazdy wykonane z materiałów

punktowanych.

Ponadto Zamawiający nie przewidział, że wykonawca najwyższej światowej jakości pojazdów, jakim jest Wykonawca, może używać do budowy konstrukcji podwozia i nadwozia autobusy z różnych materiałów. W takim przypadku niemożliwym staje się ocena techniczna konstrukcji wg. opisanego przez Zamawiającego kryterium. Krzywdzącym byłoby niewątpliwie nie przyznanie punktów wykonawcy, który posiada dla przykładu pojazd o konstrukcji nadwozia i podwozia- w znaczącej części wykonanej z aluminium, a w części- ze stali węglowej o podwyższonej odporności na korozję, zabezpieczonej dodatkowo metodą malowania proszkowego, gwarantującej co najmniej 10 – letni okres eksploatacji bez zagrożenia korozją.

Jako Wykonawca jesteśmy gotowi gwarantować Zamawiającemu wymagany przez niego w pkt 9 i 10 ppkt 18 tabel wymagań szczegółowych dla autobusów co najmniej 10-letni (a nawet dłuższy) okres eksploatacji autobusu bez konieczności napraw.

W związku z tym preferowanie wybranych technologii – konstrukcji nie wnosi dla Zamawiającego waloru jakościowego, a jedynie „wskazuje” konkretne rozwiązania konkretnych wykonawców. Jak wspomniano na wstępie, jest to praktyka niedozwolona, powodująca naruszenie zasad równego traktowania Wykonawców i ograniczająca ich krąg (i tak już ograniczony w zakresie produkcji autobusów z napędem elektrycznym). Bowiem strata 15 pkt z ogólnej liczby 100 przy wadze kryterium na poziomie 40% praktycznie eliminuje takiego wykonawcę z możliwości ubiegania się o zamówienie, chociaż gotowy jest zaoferować identyczne bądź nawet lepsze niż inne preferowane rozwiązania, warunki gwarancji na konstrukcję i perforację nadwozia/podwozia pojazdu. Musiałby on zaoferować pojazdy po znacznie obniżonej cenie celem odrobienia straconych w sposób niezrozumiały punktów za kryteria techniczne, co jest praktyką niezgodną z zasadami równości traktowania wykonawców. Wiadomym jest, że technologicznie niemożliwym jest wykonanie szkieletu podwozia z aluminium z uwagi na właściwości tego materiału. Zatem do budowy podwozia można używać wyłącznie różnych rodzajów stali – bądź nierdzewnej, bądź zabezpieczonej antykorozyjnie różnymi metodami w sposób zapewniający wieloletnią trwałość i zabezpieczenie przeciw korozji.

Aluminium natomiast doskonale nadaje się do budowy konstrukcji nadwozia autobusu, zapewniając trwałość i lekkość tej konstrukcji.

To na Wykonawcy spoczywa ciężar wyprodukowania pojazdu spełniającego kryteria Zamawiającego pod kątem wytrzymałości i odporności na korozję przez deklarowany wieloletni okres eksploatacji i gwarancji z konsekwencjami finansowymi dla Wykonawcy w przypadku jakichkolwiek problemów (10 i więcej lat). I tę wytrzymałość jako wiodący światowy producent autobusów – lider w ich sprzedaży na świecie- zapewniamy.

Jeszcze raz podkreślamy, iż z punktu widzenia użytkownika i właściciela autobusu istotne jest, aby konstrukcja pojazdu była wykonana w sposób umożliwiający długoletnią i bezproblemową eksploatację i zapewniała gwarancję, również w zakresie odporności na korozję. A więc dla Zamawiającego istotne powinno być zachowanie przez pojazd określonej długoletniej trwałości **BEZ KONIECZNOŚCI NAPRAW**. A te walory zapewnia nasza konstrukcja, zbudowana z materiałów innych, niż preferowane przez Zamawiającego.

Tymczasem Zamawiający w sposób nieuzasadniony preferuje ograniczony krąg konkretnych technologii uzyskania takiego efektu w dodatku właściwych wyłącznie dla autobusów wybranych, nielicznych, konkurencyjnych marek, jednocześnie wykluczając pozostałe rozwiązania, które prezentują wysokie walory użytkowe.

Pragniemy podkreślić, że oferowane przez nas rozwiązanie doceniane jest przez najbardziej wymagających przewoźników w aglomeracjach miejskich w całej Europie.

Zamawiający poprzez wskazanie konkretnych materiałów i zabezpieczenia podwozia/nadwozia, ogranicza konkurencyjność w tym postępowania, w zasadzie blokuje wszystkich pozostałych wykonawców nie dopuszczając tych, którzy stosują np. inne sposoby zabezpieczenia stali do konstrukcji autobusów niż kataforeza (np. stal malowana proszkowo) – a posiadających rozwiązania równie dobre bądź lepsze od wybranej przez niego metody.

X Dodatkowo dalej uzasadnienie tożsame jak we wniosku nr 3 ppkt b)

Zamawiający nie będzie miał żadnej argumentacji w trakcie kontroli - w związku z tym uzasadnieniem - jeżeli nie zmieni niczym uzasadnionych preferencji, minimalizując szanse Wykonawcy, zdolnego należycie, na światowym poziomie zrealizować przedmiotowe zamówienie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp dokonuje modyfikacji SIWZ w następującym zakresie:

Pkt III.9. ppkt 18 i III.10 ppkt 18 SIWZ,

oraz

Załącznik nr 2 do formularza ofertowego, ppkt 12

Ocena właściwości techniczno – eksploatacyjnych: zadanie nr 1 (autobus przegubowy) i zadanie nr 2 (autobus jednoczłonowy)

Przed modyfikacją zapis brzmiał:

„° konstrukcja wykonana jest ze stali odpornej na korozję (zgodnie z PN-EN 10088) lub ze stali o podwyższonej wytrzymałości zabezpieczone antykorozyjnie metodą kataforezy zanurzeniowej lub aluminium nie wymagające dalszego zabezpieczenia antykorozyjnego,
° poszycie zewnętrzne wykonane jest z blachy ze stali odpornej na korozję (zgodnie z PN-EN 10088) lub blachy ze stali obustronnie ocynkowanej o podwyższonej wytrzymałości zabezpieczonej antykorozyjnie metodą kataforezy zanurzeniowej lub aluminium lub tworzywa sztuczne wzmocnione włóknem szklanym oraz tworzywa sztuczne przeznaczone do stosowania na zewnątrz o dużej odporności na niskie temperatury oraz uszkodzenia mechaniczne, nie wymagające dalszego zabezpieczenia antykorozyjnego.”

Po modyfikacji zapis ten otrzymuje następujące brzmienie:

„° konstrukcja wykonana jest ze stali odpornej na korozję (zgodnie z PN-EN 10088) lub ze stali o podwyższonej wytrzymałości zabezpieczone antykorozyjnie lub aluminium nie wymagające dalszego zabezpieczenia antykorozyjnego,
° poszycie zewnętrzne wykonane jest z blachy ze stali odpornej na korozję (zgodnie z PN-EN 10088) lub blachy ze stali obustronnie ocynkowanej o podwyższonej wytrzymałości zabezpieczonej antykorozyjnie lub aluminium lub tworzywa sztuczne wzmocnione włóknem szklanym oraz tworzywa sztuczne przeznaczone do stosowania na zewnątrz o dużej odporności na niskie temperatury oraz uszkodzenia mechaniczne, nie wymagające dalszego zabezpieczenia antykorozyjnego.”

Pkt XIV. 5.1. i XIV.5.2. SIWZ składniki: T1 i T2

Przed modyfikacją zapis brzmiał:

- T₁ – materiał elementów konstrukcyjnych szkieletu nadwozia i szkieletu (kratownicy/ramy) podwozia (max. 15 pkt)
- profile ze stali odpornej na korozję (zgodnie z PN-EN 10088), profile ze stali o podwyższonej wytrzymałości zabezpieczone antykorozyjnie metodą kataforezy zanurzeniowej, aluminium nie wymagające dalszego zabezpieczenia antykorozyjnego - **15 pkt**
 - inne – **0 pkt**

- T₂ – materiał poszycia zewnętrznego nadwozia (elementy ścian bocznych, dachu, ściany przedniej, tylnej, drzwi i pokryw (max. 15 pkt):
- blachy ze stali odpornej na korozję (zgodnie z PN-EN 10088), blachy ze stali obustronnie ocynkowanej o podwyższonej wytrzymałości zabezpieczone antykorozyjnie metodą kataforezy zanurzeniowej lub aluminium, tworzywa sztuczne wzmocnione włóknem szklanym oraz tworzywa sztuczne przeznaczone do stosowania na zewnątrz o dużej odporności na niskie temperatury oraz uszkodzenia mechaniczne, nie wymagające dalszego zabezpieczenia antykorozyjnego – **15 pkt**
 - inne – **0 pkt**

Uwaga! Jeżeli przynajmniej jeden z elementów poszycia zewnętrznego wykonano z innego materiału niż ze stali odpornej na korozję (zgodnie z normą PN-EN 10088) aluminium, tworzywa sztuczne wzmocnione włóknem szklanym, blachy obustronnie ocynkowanej o podwyższonej wytrzymałości zabezpieczone antykorozyjnie metodą kataforezy zanurzeniowej oraz tworzyw sztucznych przeznaczonych do stosowania na zewnątrz o dużej odporności na niskie temperatury oraz uszkodzenia mechaniczne, nie wymagającego dalszego zabezpieczenia antykorozyjnego składnikowi T2 zostanie przypisane 0 pkt.

Po modyfikacji zapis ten otrzymuje następujące brzmienie:

- T₁ – materiał elementów konstrukcyjnych szkieletu nadwozia i szkieletu (kratownicy/ramy) podwozia (max. 15 pkt)
- profile ze stali odpornej na korozję (zgodnie z PN-EN 10088), profile ze stali o podwyższonej wytrzymałości zabezpieczone antykorozyjnie, aluminium nie wymagające dalszego zabezpieczenia antykorozyjnego - **15 pkt**
 - inne – **0 pkt**

- T₂ – materiał poszycia zewnętrznego nadwozia (elementy ścian bocznych, dachu, ściany przedniej, tylnej, drzwi i pokryw (max. 15 pkt):
- blachy ze stali odpornej na korozję (zgodnie z PN-EN 10088), blachy ze stali obustronnie ocynkowanej o podwyższonej wytrzymałości zabezpieczone antykorozyjnie lub aluminium, tworzywa sztuczne wzmocnione włóknem szklanym oraz tworzywa sztuczne przeznaczone do stosowania na zewnątrz o dużej odporności na niskie temperatury oraz uszkodzenia mechaniczne, nie wymagające dalszego zabezpieczenia antykorozyjnego – **15 pkt**
 - inne – **0 pkt**

Uwaga! Jeżeli przynajmniej jeden z elementów poszycia zewnętrznego wykonano z innego materiału niż ze stali odpornej na korozję (zgodnie z normą PN-EN 10088) aluminium, tworzywa sztuczne wzmocnione włóknem szklanym, blachy obustronnie ocynkowanej o podwyższonej wytrzymałości zabezpieczone antykorozyjnie oraz tworzyw sztucznych przeznaczonych do stosowania na zewnątrz o dużej odporności na niskie temperatury oraz uszkodzenia mechaniczne, nie wymagającego dalszego zabezpieczenia antykorozyjnego składnikowi T2 zostanie przypisane 0 pkt.

Załącznik nr 1 do formularza ofertowego

Zadanie nr 1 (autobus przegubowy) i zadanie nr 2 (autobus jednoczłonowy)

Przed modyfikacją zapis brzmiał:

T	Kryterium	Opis kryterium	Oferowany parametr
T1	materiał elementów konstrukcyjnych szkieletu nadwozia i szkieletu	<ul style="list-style-type: none"> • profile ze stali odpornej na korozję (zgodnie z PN-EN 10088), profile ze stali o podwyższonej wytrzymałości 	

	(kratownicy/ramy) podwozia (max. 15 pkt)	zabezpieczone antykorozyjnie metodą kataforezy zanurzeniowej, aluminium nie wymagające dalszego zabezpieczenia antykorozyjnego – 15 pkt	
		• inne – 0 pkt	
T2	materiał poszycia zewnętrznego nadwozia (elementy ścian bocznych, dachu, ściany przedniej, tylnej, drzwi i pokryw) (max. 15 pkt)	• blachy ze stali odpornej na: korozję (zgodnie z PN-EN 10088), blachy ze stali obustronnie ocynkowanej o podwyższonej wytrzymałości zabezpieczone antykorozyjnie metodą kataforezy zanurzeniowej lub aluminium, tworzywa sztuczne wzmocnione włóknem szklanym oraz tworzywa sztuczne przeznaczone do stosowania na zewnątrz o dużej odporności na niskie temperatury oraz uszkodzenia mechaniczne, nie wymagające dalszego zabezpieczenia antykorozyjnego – 15 pkt	
		• inne – 0 pkt	

Po modyfikacji zapis ten otrzymuje następujące brzmienie:

T	Kryterium	Opis kryterium	Oferowany parametr
T1	materiał elementów konstrukcyjnych szkieletu nadwozia i szkieletu (kratownicy/ramy) podwozia (max. 15 pkt)	• profile ze stali odpornej na korozję (zgodnie z PN-EN 10088), profile ze stali o podwyższonej wytrzymałości zabezpieczone antykorozyjnie, aluminium nie wymagające dalszego zabezpieczenia antykorozyjnego – 15 pkt	
		• inne – 0 pkt	
T2	materiał poszycia zewnętrznego nadwozia (elementy ścian bocznych, dachu, ściany przedniej, tylnej, drzwi i pokryw) (max. 15 pkt)	• blachy ze stali odpornej na: korozję (zgodnie z PN-EN 10088), blachy ze stali obustronnie ocynkowanej o podwyższonej wytrzymałości zabezpieczone antykorozyjnie lub aluminium, tworzywa sztuczne wzmocnione włóknem szklanym oraz tworzywa sztuczne przeznaczone do stosowania na zewnątrz o dużej odporności na niskie temperatury oraz uszkodzenia mechaniczne, nie wymagające dalszego zabezpieczenia antykorozyjnego – 15 pkt	
		• inne – 0 pkt	

Pytanie 16:

Wniosek nr 15

Dotyczy: cd. ppkt 18

Zamawiający pisze:

„Zamawiający preferuje szybę przednią dzieloną na trzy części,”

X Wnosimy o rezygnację z ww. zapisu oraz wykreślenie go jako kryterium oceny ofert w części parametrów technicznych

Uzasadnienie:

Zastosowanie przez nas celowo szyby czołowej niedzielonej, tzw. „panoramicznej”, miało na celu poprawę widoczności przez tę szybę co ma wpływ na bezpieczeństwo pasażerów.

Zastosowanie dzielenia poprzecznego w sposób znaczący pogarsza widoczność, jaką kierowca ma przez szybę czołową a ten argument ten jest priorytetowy żadna argumentacja ekonomiczna nie może go w tym przypadku kwestionować.

Ponadto zastosowanie 1 szyby w miejsce 3 oddzielnych zmniejsza ilość części zamiennych do autobusów, co poprawia logistykę posprzedażną. Jest też rozwiązaniem dużo bardziej estetycznym z punktu widzenia wyglądu autobusu.

Zamawiający nie będzie miał żadnej argumentacji w trakcie kontroli - w związku z tym uzasadnieniem - jeżeli nie zmieni niczym uzasadnionych preferencji, minimalizując szanse Wykonawcy, zdolnego należycie, na światowym poziomie zrealizować przedmiotowe zamówienie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ. Ze względu na częstotliwość wymiany szyb czołowych w autobusach Zamawiającego oraz fakt, że szyby panoramiczne są wielokrotnie droższe od szyb dzielonych Zamawiający preferuje rozwiązanie z szybą przednią trójdzielną. Jednocześnie spełnianie tego wymogu **nie jest warunkiem** udziału w postępowaniu przetargowym, a zatem nie ma wymogu złożenia oferty spełniającej ww. kryteria. Zamawiający wskazuje, że zaoferowanie autobusu z konkretnym, uzasadnionym ekonomicznie rozwiązaniem technicznym ma wpływ jedynie na jeden element przy ocenie ofert i jest to rozwiązanie stosowane na rynku.

Pytanie 17:

Wniosek nr 16

Dotyczy: cd. ppkt 18

Zamawiający pisze:

„dodatkowo lusterko zewnętrzne ułatwiające podjazd pod krawężnik,”

X Wnosimy o dopuszczenie jako równoważnego rozwiązania z umiejscowieniem tegoż lusterka wewnątrz pojazdu, za boczną częścią przedniej szyby.

Uzasadnienie:

Rozwiązanie to zapewnia identyczną widoczność jak lusterko zewnętrzne. Dodatkowo lusterko takie jest schowane wewnątrz pojazdu, a więc nie jest narażone na uszkodzenia mechaniczne np. przy uderzeniu o wystającą gałąź.

Zamawiający nie będzie miał żadnej argumentacji w trakcie kontroli jeżeli nie dopuści bezpieczniejszego, racjonalnego rozwiązania, w dodatku otwierającego konkurencyjność w tym postępowaniu, której zabrakło w poprzednich postępowaniach - w związku z tym uzasadnieniem.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza zaproponowane rozwiązanie.

Pytanie 18:

Wniosek nr 17

Dotyczy: Ppkt 20 – sterowanie drzwi

Zamawiający wymaga:

- „sterowanie elektropneumatyczne podświetlanymi przyciskami na desce rozdzielczej,”

X Wnosimy o dopuszczenie jako równoważnego sterowania elektrycznego drzwi.

Uzasadnienie

Rozwiązanie to jest prostszym i bardziej energooszczędnym sposobem sterowania drzwiami w autobusie elektrycznym. Poprzez eliminację zastosowania pneumatyki w głównym napędzie drzwi w naszych autobusach ograniczyliśmy zużycie energii, zużywanej niepotrzebnie - w przypadku zastosowania pneumatyki - do rozruchu układu oraz pompowania sprężonego powietrza do zbiorników.

Zamawiający nie będzie miał żadnej argumentacji w trakcie kontroli jeżeli nie dopuści energooszczędnego, racjonalnego rozwiązania, w dodatku otwierającego konkurencyjność w tym postępowaniu, której zabrakło w poprzednich postępowaniach - w związku z tym uzasadnieniem.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza zaproponowane rozwiązanie.

Pytanie 19:

Wniosek nr 18

Dotyczy: Ppkt 21

Zamawiający pisze:

„aktualny zasięg autobusu w km obliczony na podstawie średniego zużycia energii z dnia eksploatacji oraz bieżącego stanu naładowania baterii z uwzględnieniem 15 % rezerwy,”

X Wnosimy o dopuszczenie jako równoważnego obliczenia aktualnego zasięgu autobusu na podstawie średniego zużycia energii z przejechanych ostatnich 100 km oraz bez uwzględniania 15% rezerwy.

Uzasadnienie

Z doświadczeń producenta wynika, że taki algorytm jest najbardziej precyzyjny przy obliczaniu zasięgu autobusu.

Zamawiający nie będzie miał żadnej argumentacji w trakcie kontroli jeżeli nie dopuści lepszego, precyzyjniejszego, w dodatku otwierającego konkurencyjność w tym postępowaniu, której zabrakło w poprzednich postępowaniach - w związku z tym uzasadnieniem.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ. Wszystkie autobusy elektryczne eksploatowane przez Zamawiającego przedstawiają zasięg autobusów zgodnie z wymaganym algorytmem i w ocenie Zamawiającego zastosowanie różnych algorytmów wyliczania zasięgu może spowodować błędy w eksploatacji autobusów przez kierowców. W związku z powyższym Zamawiający wymaga porównywalnych danych dostępnych dla kierowcy we wszystkich eksploatowanych autobusach elektrycznych.

Pytanie 20:

Wniosek nr 19

Dotyczy: Ppkt 21

X Wnosimy o rezygnację i wykreślenie z opisu nw. Wymagań:

- moc ładowania baterii w kW,
- pozostały zalecany czas ładowania do uzyskania SOC (stan naładowania) na poziomie 90% .

Uzasadnienie

Z punktu widzenia eksploatacji dane te są nieistotne dla prowadzącego pojazd. Z punktu widzenia kierowcy konieczna jest informacja nt. aktualnego zasięgu pojazdu (wymagana przez Zamawiającego jw.), aby zapobiec jego ew. zatrzymaniu po rozładowaniu baterii.

Zalecany czas ładowania nie stanowi waloru użytkowego np w sytuacji, kiedy kierowca ma tego czasu mniej niż wskazanie zalecanego, z uwagi na potrzebę wcześniejszego odjazdu.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie będzie miał żadnej argumentacji w trakcie kontroli jeżeli nie dopuści racjonalnego - w dodatku otwierającego konkurencyjność w tym postępowaniu, której zabrakło w poprzednich postępowaniach - w związku z tym uzasadnieniem.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ. Wymagane przez Zamawiającego dane są niezbędne

dla kierowców w sytuacji, kiedy więcej niż jeden pojazd oczekuje na ładowanie oraz dla służb technicznych w celu szybkiej weryfikacji np. sprawności ładowarki.

Pytanie 21:

Wykonawca wnosi o dokonanie zmiany w Umowie w §3 ust. 8 poprzez usunięcie z jego treści słów: „oraz brak usterek”. – zgodnie z komentowanym postanowieniem umownym na okoliczność odbioru każdego autobusu sporządzony zostanie protokół zdawczo-odbiorczy mający poświadczać zgodność kompletacji dostarczonego autobusu z SIWZ oraz ofertą Wykonawcy oraz brak usterek. W ocenie Wykonawcy postanowienie w części odnoszącej się do wymogu braku usterek jest nazbyt restrykcyjne i zbyt daleko idące: usterka, zgodnie z definicją, to defekt o charakterze drobnym, pomijalnym, niebędącym jednak wadą, uniemożliwiająca użytkowanie danej rzeczy ani z niej korzystanie. W przypadku wystąpienia wad, Zamawiającemu przysługiwać będzie szereg uprawnień związanych z gwarancją czy też możliwość skorzystania z procedury naprawczej przed odebraniem pojazdu; nie wydaje się być uzasadnione wprowadzenie możliwości odmowy dokonania odbioru w przypadku wystąpienia drobnych defektów, a więc usterek, częstokroć o charakterze pomijalnym.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp dokonuje modyfikacji SIWZ w następującym zakresie:

§ 3 ust. 8 Wzoru umowy - Załącznik nr 4 do SIWZ

Przed modyfikacją zapis brzmiał:

„8. Na okoliczność odbioru każdego autobusu sporządzony zostanie protokół zdawczo-odbiorczy poświadczający zgodność kompletacji dostarczonego autobusu z SIWZ i ofertą Wykonawcy (wzór protokołu zdawczo – odbiorczego stanowi załącznik nr 3 do niniejszej umowy) oraz brak usterek.”

Po modyfikacji zapis ten otrzymuje następujące brzmienie:

„8. Na okoliczność odbioru każdego autobusu sporządzony zostanie protokół zdawczo-odbiorczy poświadczający zgodność kompletacji dostarczonego autobusu z SIWZ i ofertą Wykonawcy (wzór protokołu zdawczo – odbiorczego stanowi załącznik nr 3 do niniejszej umowy).”

Pytanie 22:

Wykonawca wnosi o zmianę treści §4 ust. 1 Umowy w następujący sposób:

- a. Poprzez zmianę ust. 1 pkt 1.2. Umowy i nadanie mu brzmienia: „Zamawiający zobowiązuje się do weryfikacji dostarczonych autobusów w tym samym dniu roboczym, w którym nastąpi przekazanie”;
- b. Poprzez zmianę ust. 1 pkt 1.3. Umowy i nadanie mu brzmienia: „w przypadku realizacji przedmiotu Umowy w sposób prawidłowy w zakresie dotyczącym danego autobusu Strony podpiszą protokół zdawczo-odbiorczy”;
- c. Poprzez zmianę ust. 1 pkt 1.4. Umowy i zastąpienie słów: „w terminie ustalonym przez Zamawiającego” słowami: „w terminie ustalonym przez Strony, nie krótszym niż 10 dni roboczych”.

Uzasadnieniem dla proponowanych zmian jest fakt, że dostarczenie Zamawiającemu pojazdów na okres do 10 dni roboczych, w czasie których Zamawiający miałby niejako przedmiot umowy testować, decydując, czy spełnia on kryteria i warunki określone w SIWZ i dokumentach ofertowych, jest nieuzasadnione zarówno z punktu widzenia ochrony Zamawiającego i jego słuszych interesów, jak i z punktu widzenia ekwiwalentności świadczeń stron; rozwiązanie takie pomija również kwestię rozkładu ryzyk i odpowiedzialności za przedmiot umowy, a także jest niespotykane w podobnych umowach zamówień publicznych. Wskazać w tym względzie należy, że własność pojazdu przejdzie na Zamawiającego dopiero z chwilą podpisania protokołu odbioru pojazdu – nie sposób wprowadzać zatem rozwiązania, na mocy którego Zamawiający będzie pojazdem tym władać, a odpowiedzialność za niego wciąż ponosić będzie Wykonawca. Termin jednego dnia roboczego na sprawdzenie zgodności dostarczanego przedmiotu z umową

jest wystarczający z punktu widzenia ochrony obu stron umowy i zapobiegnie sytuacjom potencjalnie spornym, tj. przykładowo: uszkodzeniu pojazdu w czasie jego testów przez 10 dni, gdy pojazd wciąż stanowi własność Wykonawcy.

Ponadto Wykonawca wnosi o zakreślenie terminu na poziomie umowy na dokonanie przez wykonawcę procedury naprawczej w razie wystąpienia ewentualnych wad przedmiotu zamówienia – w ocenie Wykonawcy termin ten powinien być nie krótszy niż 10 dni – tak, aby umożliwić Wykonawcy reakcję.

Odpowiedź Zamawiającego:

- a. Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.
- b. Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.
- c. Zamawiający informuje, że na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp dokonuje modyfikacji SIWZ w następującym zakresie:

§ 4 ust.1 pkt 1.4. Wzoru umowy - Załącznik nr 4 do SIWZ

Przed modyfikacją zapis brzmiał:

„1.4. jeżeli Zamawiający uzależni odbiór od dokonania zmian lub uzupełnień lub zgłosi inne uwagi, Wykonawca zobowiązany jest w terminie ustalonym przez Zamawiającego dokonać zmian lub uzupełnień i zgłosić przedmiot umowy do ponownego odbioru.”

Po modyfikacji zapis ten otrzymuje następujące brzmienie:

„1.4. jeżeli Zamawiający uzależni odbiór od dokonania zmian lub uzupełnień lub zgłosi inne uwagi, Wykonawca zobowiązany jest w terminie ustalonym przez Strony, nie krótszym niż 10 dni roboczych, dokonać zmian lub uzupełnień i zgłosić przedmiot umowy do ponownego odbioru”.

Pytanie 23:

Wykonawca wnosi o dokonanie zmiany w Umowie w § 4 ust. 2 poprzez zastąpienie słów: „może być podpisany” słowami: „zostanie podpisany”. – uzasadnieniem dla przedmiotowego wniosku o zmianę jest fakt, że podpisanie protokołu odbioru jest obowiązkiem Zamawiającego, wynikającym z umowy strony; nie ma w tej kwestii dowolności. Jeśli przedmiot umowy spełniać będzie wymagania wynikające z umowy, wówczas nie powinno być wątpliwości co do istniejącego obowiązku po stronie Zamawiającego, a dotyczącego podpisania protokołu odbioru.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp dokonuje modyfikacji SIWZ w następującym zakresie:

§ 4 ust. 2 Wzoru umowy - Załącznik nr 4 do SIWZ

Przed modyfikacją zapis brzmiał:

„2. Protokół zdawczo-odbiorczy może być podpisany przez Zamawiającego, jeżeli spełnione zostaną następujące warunki.”

Po modyfikacji zapis ten otrzymuje następujące brzmienie:

„2. Protokół zdawczo-odbiorczy zostanie podpisany przez Zamawiającego, jeżeli spełnione zostaną następujące warunki.”

Pytanie 24:

Wykonawca wnosi o zmianę w Umowie w §4 ust. 2 pkt 2.2 poprzez usunięcie z jego treści słów: „usterek lub”. – uzasadnieniem dla wniosku o zmianę są argumenty powołane w punkcie 1 Umowy.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp dokonuje modyfikacji SIWZ w następującym zakresie:

§ 4 ust. 2 pkt. 2.2 Wzoru umowy - Załącznik nr 4 do SIWZ

Przed modyfikacją zapis brzmiał:

„2.2. Zamawiający nie stwierdzi usterek lub wad pojazdu ani jego poszczególnych elementów”.

Po modyfikacji zapis ten otrzymuje następujące brzmienie:

„2.2. Zamawiający nie stwierdzi wad pojazdu ani jego poszczególnych elementów”.

Pytanie 25:

Wykonawca wnosi o zmianę w Umowie w §4 ust. 2 pkt 5 poprzez zastąpienie słów: „w terminie 5 dni roboczych od dnia” słowami: „w tym samym dniu roboczym”. – uzasadnieniem dla wniosku o zmianę są argumenty powołane we wniosku o zmianę zawartym w punkcie 2.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wskazuje, iż §4 ust. 2 pkt 5 Wzoru umowy (załącznik nr 4 do SIWZ) został przez Wykonawcę niewłaściwie oznaczony. W odniesieniu do §4 ust. 5 Wzoru umowy Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 26:

Wykonawca wnosi o dokonanie zmiany w Umowie w § 6 ust. 3 poprzez zastąpienie słowa: „wady” słowami: „wady prawne”.

Ponadto, Wykonawca wnosi o zmianę w §6 Umowy poprzez dodanie w nim kolejnego ustępu, zgodnie z którym: „Strony zgodnie postanawiają wyłączyć odpowiedzialność Wykonawcy z tytułu rękojmi za wady fizyczne przedmiotu zamówienia”.

Uzasadnieniem dla powyższego wniosku jest fakt, że na podstawie umowy, jaką Strony zawarły, Zamawiającemu udzielona zostanie kompleksowa i wszechstronna ochrona gwarancyjna, uzupełniona przepisami Kodeksu cywilnego i innych aktów prawa powszechnie obowiązującego. Powielanie tej ochrony na podstawie przepisów o rękojmi jest nieuzasadnione i stanowi zbyt dużą restrykcję dla Wykonawcy. Podkreślić jednocześnie należy, że zgodnie z ustawą – Kodeks cywilny w relacjach między podmiotami profesjonalnymi, do których należą zarówno Wykonawca jak i Zamawiający, możliwe jest wyłączenie bądź ograniczenie rękojmi.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 27:

Wykonawca wnosi o zmianę w §8 ust. 2 pkt 2.1. Umowy poprzez zastąpienie każdorazowo słów: „opóźnienia” oraz „opóźnienie” słowami: „zwłoki” oraz „zwłoka”. – uzasadnieniem dla wniosku o zmianę jest fakt, że prawo cywilne w sposób precyzyjnie rozróżnia opóźnienie oraz zwłokę, które to rozróżnienie ma kluczowe znaczenie z punktu widzenia odpowiedzialności stron umowy. Opóźnienie w dostawie nie bierze bowiem pod uwagę zawinienia Wykonawcy ani innych czynników od niego zależnych, koncentrując się jedynie na samym fakcie przekroczenia terminu, co nie znajduje uzasadnienia z punktu widzenia zasady ekwiwalentności stron i rozkładu ciężaru ryzyka. Wskazać zatem należy, że formuła, zgodnie z którą kara umowna płatna będzie w przypadku zwłoki w dostawie uwzględniać będzie sytuacje losowe i wspomniany czynnik zawinienia, dlatego też pożądane z punktu widzenia niniejszej umowy jest dokonanie proponowanej zmiany.

Zauważyć również należy, że kara umowna naliczana będzie sukcesywnie z każdym kolejnym dniem przekroczenia terminu, w związku z czym jej wysokość szybko wzrośnie – samo to spowoduje, że spełnione zostaną funkcje kary umownej.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 28:

Wykonawca wnosi o dokonanie zmiany w Umowie w §8 ust. 2 pkt 2.2 poprzez jego usunięcie. Wskazać należy, że zgodnie z komentowanym postanowieniem umownym z tytułu dostarczenia autobusu z wadą przewidziana miałaby zostać kara umowna w wysokości 5% wartości brutto

autobusu, którego wada dotyczy. Pomijając fakt, że jest to kara umowna niespotykana w podobnych umowach z zakresu zamówień publicznych, zdaje się być ona niepotrzebna i stanowi powielenie odpowiedzialności z tytułu hipotetycznych wad przedmiotu zamówienia. W przypadku bowiem zaistnienia wad zastosowanie znajdą odpowiednie przepisy dotyczące gwarancji i usuwania wad w sposób i w terminach w gwarancji przewidzianej. Nakładania dodatkowo na Wykonawcę kary umownej w wysokości 5% wartości jednego autobusu, a więc karą niebywale dotkliwą, jest zupełnie nieuzasadnione – zwłaszcza w sytuacji, gdy na podstawie gwarancji do naprawy pojazdu dojdzie. Ponadto nie jest wiadome, czy kara ta obejmować miałaby wszystkie wady danego autobusu, czy jedynie jedną z nich.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 29:

Wykonawca wnosi o zmianę w Umowie w §8 ust. 3 poprzez:

- a. zastąpienie słowa: „opóźnienie” słowem: „zwłoka”;
- b. zastąpienie każdorazowo liczby: „30” liczbą: „60”;
- c. zastąpienie słów: „3 miesiące” słowami: „1 miesiąca”

Uzasadnieniem dla proponowanych wniosków o zmianę jest fakt, że odstąpienie od umowy jest jednym z najdalej idących uprawnień Zamawiającego, które zapewnione być powinno na wypadek uchybień o charakterze najdalej idących, kardynalnych. Na wypadek przekroczenia terminu dostawy zastrzeżona została umownie kara umowna, a więc odpowiedzialność Wykonawcy o charakterze finansowym. Z powodów opisanych we wcześniejszej części pisma zasadnym jest zmiana w ww. postanowieniu i zastąpienie opóźnienia zwłoką, tym niemniej wydłużony winien zostać również termin, po upływie którego Zamawiający zyskałby uprawnienie do odstąpienia od umowy. Ponadto, z uwagi na niweczący charakter ww. uprawnienia, czas na odstąpienie powinien zostać skrócony do 1 miesiąca.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 30:

Wykonawca wnosi o zmianę w § 8 poprzez dodanie w nim kolejnego ustępu, zgodnie z którym „W przypadku odstąpienia przez Zamawiającego od Umowy z przyczyn niezależnych od Wykonawcy, Zamawiający zapłaci Wykonawcy karę umowną w wysokości 10% wartości brutto przedmiotu umowy określonej w §2 ust. 2 niniejszej Umowy, przy czym jeżeli Zamawiający odstąpi jedynie od części umowy, wówczas naliczenie kary umownej nastąpi nie od całej wartości brutto zamówienia, lecz od wartości brutto tej części zamówienia, od której Zamawiający odstąpił.” – uzasadnieniem dla wniosku o zmianę jest zachowanie symetrii uprawnień i obowiązków stron wynikających z umowy. Wskazać należy, że postanowienie to jest bliźniacze w stosunku do innego postanowienia umownego, zastrzegającego karę umowną dla Zamawiającego z tytułu odstąpienia od umowy. Ponadto zasadnym jest wprowadzenie postanowienia, zgodnie z którym Wykonawca uprawniony będzie do odstąpienia od umowy w terminie miesiąca od dnia powzięcia przez Wykonawcę wiedzy o przyczynie uzasadniającej odstąpienie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 31:

Wykonawca wnosi o zmianę w § 9 ust. 1 umowy poprzez usunięcie z jego treści punktu 1.2. – uzasadnieniem dla wniosku o zmianę są argumenty powołane powyżej.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 32:

Wykonawca wnosi o zmianę w § 9 ust. 2 Umowy poprzez jego dostosowanie do faktu usunięcia punktu 1.2. powyżej (w razie uwzględnienia wniosku) oraz skrócenie okresu, w którym Zamawiający skorzystać miałby z uprawnienia z 3 miesięcy do 1 miesiąca.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 33:

Wykonawca wnosi o zmianę w § 9 ust. 4 Umowy poprzez usunięcie z jego treści słów: „przez co strony rozumieją autobusy kompletne odebrane przez Zamawiającego bez uwag na podstawie protokołu zdawczo-odbiorczego”. – wskazać należy, że przedmiot umowy zrealizowany będzie przez Wykonawcę niezależnie od faktu podpisania protokołu zdawczo-odbiorczego, czy też odmowy dokonania tego aktu przez Zamawiającego. Zgodnie z ugruntowanym orzecnictwem sądów powszechnych podpisanie protokołu nie ma charakteru przesądzającego i kwestia ta nie budzi wątpliwości orzeczniczych. Podkreślić należy, że tego rodzaju zastrzeżenie umowne rodzi duże ryzyko dla Wykonawcy, związane z odstąpieniem przez Zamawiającego od umowy na etapie poprzedzającym podpisanie protokołu zdawczo-odbiorczego – wówczas, wedle koncepcji przyjętej przez Zamawiającego – Wykonawca nie miałby uprawnienia do domagania się wynagrodzenia.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 34:

Wykonawca wnosi o zmianę w Umowie w §11 poprzez zastrzeżenie, że uprawnienie do odstąpienia od umowy przysługiwać będzie Zamawiającemu jedynie w przypadku, gdy Zamawiający realizować będzie zamówienie w sposób odbiegający od warunków umownych i pomimo otrzymania od Zamawiającego wezwania do zmiany sposobu wykonywania zamówienia z określeniem terminu i wskazaniem rygoru w postaci możliwości odstąpienia od umowy.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wykreśla §11 Wzoru umowy - Załącznik nr 4 do SIWZ.

Pytanie 35:

Wykonawca wnosi o zmianę w §12 ust. 3 Umowy poprzez usunięcie z jego treści słów: „przy czym Zamawiający w żadnym z wyżej oznaczonych przypadków, nie dopuszcza możliwości podwyższenia należnego Wykonawcy wynagrodzenia”. W miejsce usuniętych słów wprowadzona winna zostać regulacja, na podstawie której przypadki opisane w punktach 2.1 i 2.2 powyżej wiążą się z możliwością podwyższenia wynagrodzenia Wykonawcy – w przeciwnym bowiem razie Wykonawcy grozić będzie niewspółmierne ryzyko, związane z koniecznością zastosowania innych niż określone dotychczas materiałów (być może droższych) za tę samą cenę.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 36:

Wykonawca wnosi o zmianę w Umowie w § 15 ust. 2 poprzez zastąpienie słów: „sąd właściwy” słowami: „sąd powszechny właściwy”. – zmiana ta ma charakter porządkujący i ma na celu usunięcie wątpliwości interpretacyjnych, jakie pojawić się mogą na etapie stosowania umowy.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 37:

Wykonawca wnosi o zmianę w Umowie serwisowej w §3 ust. 1 pkt 1.3 poprzez zastąpienie słów: „opóźnienia” słowem: „zwłoki”.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 38:

Wykonawca wnosi o zmianę w Umowie serwisowej w §3 ust. 1 pkt 2 poprzez zastąpienie słów: „brak zatwierdzenia” słowami: „brak rozpatrzenia”. – brakiem zatwierdzenia jest również brak uwzględnienia wniosku gwarancyjnego, a więc odmowa jego realizacji. Jeśliby przyjąć

interpretację proponowaną przez Zamawiającego, wówczas nawet decyzja odmowa rozumiana mogłaby być przez Zamawiającego jako milcząca zgoda – przynajmniej według interpretacji proponowanej przez Zamawiającego.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wskazuje, iż §3 ust. 1 pkt 2 Wzoru umowy serwisowej (załącznik nr 1 do umowy) został przez Wykonawcę niewłaściwie oznaczony. W odniesieniu do w §3 ust. 2 Wzoru umowy serwisowej Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 39:

Wykonawca wnosi o zmianę w Umowie serwisowej w §5 ust. 1 pkt 1.2. poprzez zastąpienie słów: „opóźnienia” słowem: „zwłoki”.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 40:

Wykonawca wnosi o zmianę w Umowie serwisowej w §5 ust. 4 poprzez jego usunięcie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 41:

Wykonawca wnosi o zmianę w Umowie serwisowej w §6 poprzez usunięcie tego postanowienia umownego. – Wykonawca wskazuje, że obciążanie go kosztami holowania pojazdu w przypadku gdy autobus ulegnie awarii uniemożliwiającej kontynuowanie jazdy, jest zupełnie niezasadne.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 42:

Wykonawca wnosi o zmianę w Umowie serwisowej w § 12 ust. 2 poprzez zastąpienie słów: „sąd właściwy” słowami: „sąd powszechny właściwy”. – zmiana ta ma charakter porządkujący i ma na celu usunięcie wątpliwości interpretacyjnych, jakie pojawić się mogą na etapie stosowania umowy.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 43:

Zamawiający w SIWZ, roz. III, ust. 9 oraz 10, pkt. 26 tabeli napisał:

„- komputer przenośny (notebook w wstrząsoodpornej obudowie) – 1 sztuka wraz z licencjonowanym, polskojęzycznym oprogramowaniem systemowym i diagnostycznym do komputera, umożliwiające poprawną diagnostykę poprzez dostarczone interfejsy, o których mowa w pkt 8, 9, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 23, 24 wymagań dotyczących kompletacji autobusu. Wykonawca zobowiązany jest dostarczyć pisemną licencje na przekazane oprogramowanie. Koszt dostarczonego systemu (sprzęt komputerowy, oprogramowanie wraz z aktualizacjami, licencje) ma być jednorazowy, w kalkulowany w cenę zamówienia. Wymagany okres wykorzystania całości dostarczonego sprzętu komputerowego i oprogramowania min. 10 lat,”

Oraz we Wzorze Umowy, par. 3, ust, 6 napisał:

„Wykonawca zobowiązany jest do dostarczenia przy pierwszej dostawie autobusu jednego komputera przenośnego (notebooka) wraz z licencjonowanym polskojęzycznym oprogramowaniem systemowym i diagnostycznym wraz z aktualizacjami umożliwiającymi poprawną diagnostykę autobusów objętych dostawą poprzez dostarczone interfejsy (zapis punktu III.9./III.10 ppkt 8, 9, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 23, 24 SIWZ). Wykonawca zobowiązany jest w ramach ceny, o której mowa w § 2 ust. 2 umowy do zapewnienia, co najmniej 10 letniej licencji na oprogramowanie systemowe i diagnostyczne oraz do zapewnienia w tym okresie aktualizacji dostarczonego oprogramowania. Wykonawca zobowiązany jest dostarczyć pisemną licencję na przekazane oprogramowanie oraz dokonać przeniesienia praw na rzecz*

Zamawiającego w ramach ceny, o której mowa w § 2 ust. 2 umowy.”

1. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wyraża zgodę, aby do diagnozy wszystkich wymienionych układów dostarczyć jedno urządzenie diagnostyczne oraz zestaw narzędzi specjalnych dla **całego zamówienia (zadanie nr 1 oraz nr 2)**, łączące w sobie wszystkie funkcje opisane we wskazanych punktach.
2. Powszechnie treść licencji jest integralną częścią oprogramowania i nie jest osobno załączona/nie jest załączona w formie papierowej. (np. licencja powszechnie użytkowanego systemu operacyjnego MS Windows) . Prosimy o potwierdzenie, że jako formę dostarczenia licencji Zamawiający zaakceptuje licencję stanowiącą integralną część oprogramowania.
3. Standardowo przekazywane oprogramowanie diagnostyczne w chwili przekazywania pojazdu są najbardziej aktualne i zgodne z dostarczaną partią autobusów. Nie wszystkie oprogramowania diagnostyczne wymagają aktualizacji w celu poprawnej obsługi partii autobusów. Dlatego prosimy o potwierdzenie, że oprogramowanie diagnostyczne nie muszą być aktualizowane jeśli nie ogranicza to w żaden sposób jej funkcjonalności dla dostarczonych pojazdów.
4. Jeżeli Zamawiający nie zgodzi się na powyższe, prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga aktualizacji oprogramowania przez okres 10 lat.
5. Prosimy o potwierdzenie, że jeżeli Zamawiający posiada już narzędzia specjalne oraz specjalistyczne oprogramowanie, z których można korzystać przy obsłudze oferowanych autobusów Wykonawca może doposażyć Zamawiającego tylko w narzędzia specjalne oraz specjalistyczne oprogramowanie, których Zamawiający nie posiada.

Odpowiedź Zamawiającego:

1. Zamawiający potwierdza, że uzna za spełnione warunki SIWZ, gdy Wykonawca dostarczy jedno urządzenie diagnostyczne łączące w sobie wszystkie funkcje opisane we wskazanych punktach.
2. Zamawiający potwierdza.
3. Zamawiający nie potwierdza.
4. Zamawiający potwierdza, że Zamawiający wymaga aktualizacji oprogramowania przez okres 10 lat.
5. Zamawiający nie potwierdza, że posiada już narzędzia specjalne oraz specjalistyczne oprogramowanie, z których można korzystać przy obsłudze oferowanych autobusów. Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 44:

Zamawiający w SIWZ, roz. III, ust. 12.1. napisał:

„trwałość powłoki lakierniczej minimum: 72 miesiące,”

Oraz w Umowie Serwisowej, par. 1, ust. 1.2. napisał:

„na powłoki lakiernicze 6 lat – pod warunkiem uzupełniania ubytków, należytej konserwacji oraz dokonywania napraw uszkodzeń powłok lakierniczych – zgodnie z dostarczoną dokumentacją przez Wykonawcę,”

Prosimy o potwierdzenie, że gwarancja udzielona na powłokę lakierniczą nadwozia dotyczy zewnętrznych powłok lakierniczych nadwozia.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wymaga min. 6 lat gwarancji na wszystkie powłoki lakiernicze tj.: wewnętrzne jak i zewnętrzne.

Pytanie 45:

Zamawiający w zał. nr 1 do SIWZ, pkt. 15 napisał:

„Z gwarancji wyłączone są materiały eksploatacyjne jak: bezpieczniki i żarówki, paski klinowe, klocki hamulcowe itp.”

Natomiast w Umowie Serwisowej, par. 1, ust. 2 oraz 3 napisał:

„2. Z gwarancji wyłączone są materiały eksploatacyjne takie jak filtry, wkłady filtrów oleje, smary, płyny eksploatacyjne, bezpieczniki, żarówki, świetlówki, diody świetlne) oraz części zużywające się w sposób naturalny podczas prawidłowej eksploatacji autobusów. Za normalne zużycie Zamawiający uznaje zużycie po uzyskaniu przebiegu lub czasu eksploatacji podanego poniżej:

- 1.1. Tarcze hamulcowe nie mniej niż 160.000 km;
- 1.2. Klocki hamulcowe – nie mniej niż 120.000 km;
- 1.3. Paski klinowe – nie mniej niż 60.000 km;
- 1.4. Pióra wycieraczek – nie mniej niż 6 m-cy;
- 1.5. Akumulatory – nie mniej niż 36 m-cy.

3. Z gwarancji wyłączone są materiały eksploatacyjne (takie jak wkłady filtrów, paski klinowe, klocki hamulcowe, oleje, smary, płyny eksploatacyjne, bezpieczniki, żarówki, świetlówki, diody świetlne, normalnie zużywające się tarcze hamulcowe, pióra wycieraczek, szkło przy uszkodzeniach mechanicznych zawinionych przez Zamawiającego), jeżeli konieczność ich wymiany związana jest z ich zwykłym użyciem; wyłączenie gwarancji nie dotyczy sytuacji, w której Wykonawca dostarczył przedmiotowe elementy wadliwe.”

1. Zamawiający wymaga gwarancji na akumulatory 36 miesięcy. Zamawiający uznaje ten okres za normalne zużycie akumulatorów. Czy Zamawiający w oparciu o dotychczasowe doświadczenia może potwierdzić, że stosowane przez niego akumulatory w autobusach eksploatowanych na liniach komunikacyjnych Katowic, wyposażonych w systemy elektroniczne o zbliżonym wyposażeniu i funkcjonalności wykazują trwałość co najmniej jak okres wymaganej gwarancji – 36 miesięcy?
2. Czy Zamawiający może wskazać producenta akumulatorów, który gwarantuje 36 miesięcy eksploatacji w warunkach użytkowania charakterystycznych dla pojazdów komunikacji miejskiej?
3. Długość trwałości klocków hamulcowych zależy przede wszystkim od stylu jazdy kierowcy, za co producent nie ma wpływu. Czy Zamawiający zgodzi się na skrócenie normalnego zużycia klocków hamulcowych po uzyskaniu przebiegu 80.000km?
4. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zgadza się na wyłączenie z gwarancji napraw powstałych w wyniku uszkodzeń na skutek:

-działania czynników zewnętrznych lub atmosferycznych, jak: asphalt kamienie, żwir, grad, osady chemiczne i sól (inne niż używane do zimowego utrzymania dróg), kwasy, soki roślinne itp.,
-uszkodzeń będących wynikiem niewłaściwej eksploatacji oraz będących wynikiem nie podjęcia przez Zamawiającego/Użytkownika w odpowiednim czasie działań naprawczych mających na celu ograniczenie skutków awarii,

-szkód wyrządzonych przez osoby trzecie,

-uszkodzeń powstałych na skutek przepięcia w instalacji energetycznej, elektrycznej doprowadzającej zasilanie do stacji ładowania.

Wykonawca nie jest w stanie określić kosztów skutków napraw wynikających z powyższych uszkodzeń.

Odpowiedź Zamawiającego:

1. Zamawiający potwierdza.
2. Wybór producenta należy do Wykonawcy, a zatem podtrzymuje zapisy SIWZ.
3. Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.
4. Zamawiający potwierdza, że zgadza się na wyłączenie z gwarancji napraw powstałych w wyniku uszkodzeń na skutek:
 - działania czynników zewnętrznych lub atmosferycznych, jak: asphalt kamienie, żwir, grad, osady chemiczne i sól (inne niż używane do zimowego utrzymania dróg), kwasy, soki roślinne itp.,
 - uszkodzeń będących wynikiem niewłaściwej eksploatacji oraz będących wynikiem nie

- podjęcia przez Zamawiającego/Użytkownika w odpowiednim czasie działań naprawczych mających na celu ograniczenie skutków awarii,
- szkód wyrządzonych przez osoby trzecie,
 - uszkodzeń powstałych na skutek przepięcia w instalacji energetycznej, elektrycznej doprowadzającej zasilanie do stacji ładowania.

Pytanie 46:

Zamawiający w zał. nr 1 do SIWZ, pkt. 16 napisał:

„Oświadczamy, że minimalny warunek okresu międzyobsługowego w czasie gwarancji i po upływie okresu gwarancyjnego wynosi minimum 60 tysięcy kilometrów przebiegu.”

1. Prosimy doprecyzować, że do opisanego okresu obsługowego nie zalicza się pierwszy tzw. zerowy przegląd, wykonywany przed osiągnięciem wskazanego przez Zamawiającego przebiegu.
2. Względny bezpieczeństwa pojazdów elektrycznych mogą wymagać wykonywania wybranych czynności przeglądowych częściej niż co 60 000 km, dlatego, mając na uwadze bezpieczeństwo pasażerów, prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający mając na względzie bezpieczeństwo pasażerów zgadza się, aby w przypadku autobusów elektrycznych częstotliwość wykonywania wybranych czynności przeglądowych, mogła być wykonywana częściej niż 60 000 km, jeśli jest to podyktowane dokumentacją techniczną producenta lub względami bezpieczeństwa.

Odpowiedź Zamawiającego:

1. Zamawiający potwierdza.
2. Zamawiający mając na względzie bezpieczeństwo pasażerów zgadza się, aby w przypadku autobusów elektrycznych częstotliwość wykonywania wybranych czynności przeglądowych, mogła być wykonywana częściej niż 60 000 km, jeśli jest to podyktowane dokumentacją techniczną producenta lub względami bezpieczeństwa.

Pytanie 47:

Zamawiający w SIWZ, roz. III, ust. 12.3. napisał:

„na ogumienie minimum 100.000 km przebiegu.”

Oraz w zał. nr 1 do SIWZ, ust, 15.4. napisał:

„na ogumienie: km (min. 100.000 km);”

Natomiast w Umowie Serwisowej, par. 1, ust. 1.5. napisał:

„na ogumienie: 150.000 km przebiegu.”

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga gwarancji na ogumienie 100.000km

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp dokonuje modyfikacji SIWZ w następującym zakresie:

Pkt III.12.3 SIWZ

Przed modyfikacją zapis brzmiał:

„12.3. na ogumienie minimum 100.000 km przebiegu”.

Po modyfikacji zapis ten otrzymuje następujące brzmienie:

„12.3. na ogumienie minimum 150.000 km przebiegu”.

Pytanie 48:

Zamawiający w Umowie Serwisowej, par. 3, ust. 1.1. oraz 1.2. napisał:

„1.1. Dostarczania części zamiennych, niezbędnych do wykonywania napraw objętych gwarancją w ciągu 2 dni roboczych od daty zgłoszenia zapotrzebowania faksem na numer

..... lub poprzez pocztę elektroniczną na e-mail: lub za pomocą sklepu internetowego prowadzonego przez Wykonawcę. W przypadku części zamiennych nie występujących w standardowym obrocie termin dostawy części może ulec zmianie za zgodą obu Stron na wniosek Wykonawcy złożony e-mailowo lub drogą pisemną jednak nie później niż w terminie dwóch dni roboczych od daty zgłoszenia zapotrzebowania przez Zamawiającego.

1.2. Dostarczenia części zamiennych nieobjętych gwarancją do wykonania naprawy w okresie gwarancyjnym w ciągu **4 dni roboczych** od daty zgłoszenia zapotrzebowania faksem na numer lub poprzez pocztę elektroniczną na e-mail: lub za pomocą sklepu internetowego prowadzonego przez Wykonawcę. W przypadku części zamiennych nie występujących w standardowym obrocie termin dostawy części może ulec zmianie za zgodą obu Stron na wniosek Wykonawcy złożony e-mailowo lub drogą pisemną jednak nie później niż w terminie dwóch dni roboczych od daty zgłoszenia zapotrzebowania przez Zamawiającego.”

Prosimy doprecyzować, że Czas realizacji zamówienia liczy się od daty zamówienia pod warunkiem, że zamówienie wpłynie do godz. 14:00, wpłynięcie zamówienia po tej godzinie powoduje liczenie czasu od dnia następnego.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ, jednak informuje, że zamówienia będą składane do godziny 15:00.

Pytanie 49:

Zamawiający w Umowie Serwisowej, par. 3, ust. 1.5. napisał:

„Wszystkie części zamienne, podzespoły i zespoły z wyłączeniem materiałów eksploatacyjnych oraz części zużywających się w sposób naturalny będą objęte indywidualną gwarancją jakości na okres 24 miesiące, licząc od dnia dostawy danej części do magazynu Zamawiającego.”

Standardowo gwarancja na części zamienne wynosi 12 miesięcy. Jest to czas na tyle długi, że ewentualne wady materiałowe komponentów są pokryte gwarancją. Wyłącza on natomiast z gwarancji normalne zużycie eksploatacyjne oraz wyklucza gwarancję dożywności na komponenty, które charakteryzują się krótką żywotnością np. pióra wycieraczek, klocki hamulcowe, przewody hamulcowe itp. Prosimy o skrócenie wymaganej gwarancji do 12 miesięcy.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp dokonuje modyfikacji SIWZ w następującym zakresie:

§ 3 pkt 1.5. Załącznik nr 1 do umowy (Umowa Serwisowa)

Przed modyfikacją zapis brzmiał:

„1.5. Wszystkie części zamienne, podzespoły i zespoły z wyłączeniem materiałów eksploatacyjnych oraz części zużywających się w sposób naturalny będą objęte indywidualną gwarancją jakości na okres 24 miesiące, licząc od dnia dostawy danej części do magazynu Zamawiającego”.

Po modyfikacji zapis ten otrzymuje następujące brzmienie:

„1.5. Wszystkie części zamienne, podzespoły i zespoły z wyłączeniem materiałów eksploatacyjnych oraz części zużywających się w sposób naturalny będą objęte indywidualną gwarancją jakości na okres 12 miesięcy, licząc od dnia dostawy danej części do magazynu Zamawiającego”.

Pytanie 50:

Zamawiający w Umowie Serwisowej, par. 3, ust. 1.3. napisał:

„Zapłaceniam kar umownych za niedostarczenie w terminie części zamiennych, niezbędnych do wykonywania napraw gwarancyjnych i nieobjętych gwarancją w okresie gwarancji całopojazdowej w wysokości 300 EUR za każdy dzień roboczy opóźnienia, w stosunku do terminów określonych w ust. 1 w punktach 1.1. i 1.2. niniejszej umowy.”

1. Kara jest wysoka i nie powinna być naliczana jeśli opóźnienie w dostawie części nie wpływa na możliwość użytkowania pojazdu, dlatego prosimy o potwierdzenie, że zapis dotyczy części tylko do napraw unieruchamiających pojazd.
2. Zamawiający przewidział rażąco wygórowane kary umowne. Wskazane wysokości kar umownych nie znajdują żadnego uzasadnienia ekonomicznego i w żadnej mierze nie stanowią ekwiwalentu ewentualnej szkody Zamawiającego. Mogą prowadzić jedynie do wzbogacenia Zamawiającego, a nie naprawienia szkody. Rażąco odbiegają również od wartości kar umownych stosowanych w innych, podobnych postępowaniach. W konsekwencji, kary zaproponowane przez Zamawiającego kwalifikują się jako kary rażąco wygórowane w rozumieniu art. 484 §2 Kodeksu Cywilnego.

Jednocześnie wyższe kary umowne przekładają się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów. Pozostawienie kar umownych na tak wysokim poziomie spowoduje, że ceny zaoferowane przez Wykonawców będą nieproporcjonalnie wysokie w stosunku do cen występujących na rynku. Ceny pojazdów uwzględniają bowiem nie tylko koszty ich wytworzenia, ale również ryzyka związane z danym kontraktem, w tym zastrzeżone przez Zamawiającego kary umowne.

Na przykładzie niedawno toczonego, o podobnej specyfikacji przetargu pn. „Dostawa 50 sztuk fabrycznie nowych przegubowych niskopodłogowych autobusów miejskich zasilanych energią elektryczną” dla miasta Kraków, kary umowne za opóźnienie z tytułu dostarczenia części zamiennych wyglądały następująco w zał. nr 6 do SIWZ, par. 14, ust. 4:

*„4. Zamawiający może naliczyć Wykonawcy karę umowną w wysokości **250,00 zł** (słownie: dwieście pięćdziesiąt złotych i 00/100) za każdy dzień opóźnienia w dostawie przez Wykonawcę części do napraw gwarancyjnych i wyłączenia z tego tytułu Autobusu z eksploatacji.”*

Jednocześnie wyższe kary umowne przekładają się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów. Pozostawienie kary umownej na tak wysokim poziomie spowoduje, że ceny zaoferowane przez Wykonawców będą nieproporcjonalnie wysokie w stosunku do cen występujących na rynku. Ceny pojazdów uwzględniają bowiem nie tylko koszty ich wytworzenia, ale również ryzyka związane z danym kontraktem, w tym zastrzeżone przez Zamawiającego kary umowne.

W związku z powyższym wnosimy o zmianę i zrewidowanie wysokości kar do:

*„Zapłaceniam kar umownych za niedostarczenie w terminie części zamiennych, niezbędnych do wykonywania napraw gwarancyjnych i nieobjętych gwarancją w okresie gwarancji całopojazdowej w wysokości **100 EUR** za każdy dzień roboczy opóźnienia, w stosunku do terminów określonych w ust. 1 w punktach 1.1. i 1.2. niniejszej umowy.”*

Odpowiedź Zamawiającego:

1. Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.
2. Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 51:

Zamawiający w Umowie Serwisowej, par. 3, ust. 1.9. napisał:

„Rozpatrywania wniosków gwarancyjnych w terminie 2 dni od dnia dostarczenia.”

1. Prosimy o potwierdzenie, że termin 2 dni dotyczy dni roboczych tj. od poniedziałku do piątku z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.
2. Termin 2 dni jest w ocenie Wykonawcy stanowczo za krótki na rozpatrzenie wniosku

gwarancyjnego. Niejednokrotnie aby ocenić zasadność przeprowadzonej naprawy lub sposobu jej przeprowadzenia wymaga otrzymania dodatkowej dokumentacji, np. zdjęciowej. Prosimy o wyznaczenie bardziej realnego terminu, jak np. 5 dni.

Odpowiedź Zamawiającego:

1. Zamawiający potwierdza.
2. Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 52:

Zamawiający w Umowie Serwisowej, par. 3, ust. 1.9. napisał:

„Koszt robocizny Zamawiający będzie obliczać na podstawie pracochłonności rzeczywistej poniesionej przez Zamawiającego.”

Zapis w obecnej postaci może prowadzić do nieporozumień pomiędzy stronami przy rozliczeniach. Pracochłonność typowych czynności naprawczych przewidzianych w dokumentacji technicznej odpowiednio do ustalonej kompletacji autobusów określa szczegółowo katalog norm czasowych. Dlatego prosimy o zmianę zapisu w ten sposób, że Koszty robocizny Zamawiający będzie obliczać na podstawie katalogu norm czasowych dostarczonych przez producenta pojazdu, a w przypadku gdy wykonane prace nie będą ujęte w katalogu, ich rozliczenie będzie prowadzone w oparciu o rzeczywistą pracochłonność poniesioną przez Zamawiającego.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 53:

Dotyczy zapisów odnośnie szkoleń w Umowie Serwisowej, par. 3, ust. 10,11 oraz 12:

1. Prosimy o potwierdzenie, że osoby dedykowane przez Zamawiającego do wykonywania obsługi i napraw pojazdów posiadają uprawnienia do obsługi urządzeń elektrycznych SEP lub równoważne.
2. Prosimy o potwierdzenie że miejscem szkoleń będzie siedziba Zamawiającego lub producenta pojazdu, mieszcząca się na terenie Polski.

Odpowiedź Zamawiającego:

1. Zamawiający potwierdza, że osoby dedykowane przez Zamawiającego do wykonywania obsługi i napraw pojazdów będą posiadały uprawnienia do obsługi urządzeń elektrycznych SEP lub równoważne.
2. Zamawiający informuje, że miejscem szkoleń będzie siedziba Zamawiającego.

Pytanie 54:

Zamawiający w Umowie Serwisowej, par. 5, ust. 1.1. oraz 1.2. napisał:

„1.1. Wykonania naprawy gwarancyjnej w terminie nie przekraczającym 5 dni roboczych od daty zgłoszenia reklamacji oraz pokrycia kosztów dojazdów do ASO.

1.2. Zapłacenia kar umownych za niewykonanie napraw w terminach wynikających z pkt 1.1. w wysokości 300 EUR za każdy kalendarzowy dzień opóźnienia.”

Prosimy doprecyzować, że czas naprawy gwarancyjnej liczy się od daty zgłoszenia pod warunkiem, że zgłoszenie wpłynie do godz. 14:00, wpłynięcie zgłoszenia po tej godzinie powoduje liczenie czasu od następnego dnia roboczego.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ, jednak informuje, że zamówienia będą składane do godziny 15:00.

Pytanie 55:

Zamawiający w Umowie Serwisowej, par. 10, ust. 1. napisał:

„Za uszkodzenia masowe uznaje się takie uszkodzenia, które wystąpiły w dostarczonych

autobusach, lecz nie mniej niż w 3 autobusach.”

Standardowo za wady seryjne uznaje się wady tego samego rodzaju, które mogą mieć charakter konstrukcyjny, materiałowy, technologiczny lub montażowy, powstałe z winy producenta, które wystąpiły w okresie 12 następujących po sobie miesięcy w okresie gwarancji, w co najmniej 30 % autobusów jednego typu, jednak nie mniej niż w 3 dostarczonych autobusach.

Czy Zamawiający zgodzi się na wyżej zaproponowane rozwiązanie?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający uznaje za uszkodzenia masowe wady tego samego rodzaju, które mogą mieć charakter konstrukcyjny, materiałowy, technologiczny lub montażowy, które wystąpiły w okresie gwarancji. Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 56:

Zamawiający w Wzorzec Umowy, par. 8, ust. 2.1. napisał:

„za każdy rozpoczęty dzień opóźnienia w spełnieniu świadczenia, dla którego Zamawiający lub Strony ustaliły termin realizacji – w wysokości 0,1% ceny autobusu brutto, którego dotyczy opóźnienie, z zastrzeżeniem postanowień umowy serwisowej;”

1. Czy Zamawiający zgodzi się na zmniejszenie kary opisanej w powyższym podpunkcie z 0,1% ceny autobusu brutto na 0,01% ceny autobusu brutto? Naszym zdaniem kara ta jest bardzo wygórowana, a zapis nieprecyzyjny i pozostawiający szerokie pole do interpretacji. Może doprowadzić do sytuacji, w której Zamawiający naliczy karę za opóźnienie w dowolnej, nawet najdrobniejszej czynności. W związku z czym, wnioskujemy o zmianę zapisu.
2. Prosimy o potwierdzenie, że ewentualne opóźnienie dotyczy tylko dni roboczych, tj. dni od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.

Odpowiedź Zamawiającego:

1. Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.
2. Zamawiający nie potwierdza, że ewentualne opóźnienie dotyczy dni roboczych.

Pytanie 57:

Prosimy o podanie następujących danych dotyczących warunków eksploatacji na liniach planowanych do obsługi przez autobusy będące przedmiotem zamówienia:

- Średnia prędkość handlowa w km/h
- Dzienny przebieg w km
- Roczny przebiegu w km
- Odległość trasa – zajezdnia
- Długość najdłuższego odcinka
- Liczba odcinków do przejechania w ciągu dnia
- Maksymalne % nachylenie na trasie i długość odcinka z max. nachyleniem

Dane te są niezbędne do profesjonalnego przeprowadzenia symulacji i odpowiedniego doboru magazynów energii spełniających wszystkie wymagania SIWZ.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający określił wymagania dotyczące magazynów energii w pkt III.9. ppkt 9 i pkt III.10. ppkt 9 SIWZ. Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 58:

W skład dokumentacji ofertowej składanej na wezwanie Zamawiającego zgodnie z rozdziałem VII pkt. 7.3. ppkt. 3.3. oraz 3.4. wchodzi: rysunek rozmieszczenia elementów sterujących, wskaźników i kontrolki na desce rozdzielczej wraz z opisem funkcji oraz instrukcja obsługi autobusu.

Prosimy o rezygnację z wymogu dostarczania ww. dokumentów na etapie oferty przetargowej (składanej na wezwanie Zamawiającego) lub wyrażenie zgody aby Wykonawca mógł załączyć do dokumentacji ofertowej przykładową instrukcję obsługi i przykładowy rysunek elementów sterujących. Dedykowana do oferowanego autobusu instrukcja obsługi powstaje na etapie produkcji autobusów i jest dostarczana wraz z autobusem. Standardowo rozmieszczenie elementów sterujących na desce rozdzielczej jest uzgadniane wraz Zamawiającym po podpisaniu umowy.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyraża zgodę, by Wykonawca dołączył standardową instrukcję obsługi wraz z rysunkiem elementów sterujących. Dedykowaną dla Zamawiającego instrukcję obsługi i rysunek rozmieszczenia elementów sterujących, wskaźników i kontrolki na desce rozdzielczej wraz z opisem funkcji Wykonawca dostarczy przy dostawie autobusów.

Pytanie 59:

Zamawiający w załączniku nr 4 do SIWZ – Wzór umowy – par. 6 pkt. 3 pisze: „*Ponadto Wykonawca odpowiada za przedmiot umowy z tytułu rękojmi za wady, przy czym okres rękojmi kończy się nie wcześniej niż po upływie trzech miesięcy od zakończenia gwarancji na autobus.*”

- Prosimy o zgodę, aby okres rękojmi kończył się po upływie 2 lat, co będzie zgodne z Kodeksem Cywilnym wnosimy o zmianę zapisu na następujący:
Ponadto Wykonawca odpowiada za przedmiot umowy z tytułu rękojmi za wady przez okres 24 miesięcy liczone dla każdego autobusu od daty podpisania protokołu odbioru”
- W przypadku nie wyrażenia zgody na 2-letni okres rękojmi, prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga okresu rękojmi zgodnego z okresem gwarancji na cały autobus. Zrównanie okresu rękojmi z najdłuższym z okresów gwarancji na okres 10 lat bezwzględnie wpływa na cenę oferty. Ponadto, w przypadku chęci wniesienia przez Wykonawcę zabezpieczenia należytego wykonania umowy w formie gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej, powstaje dodatkowy problem, iż Gwaranci nie zgadzają się na tak długie okresy dokumentów, co po analizie wszystkich ryzyk z tym związanych może uniemożliwić złożenie oferty wielu potencjalnym wykonawcom.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 60:

Prosimy o potwierdzenie, że ilekroć w SIWZ jest mowa o rozwiązaniach zalecanych są to rozwiązania mile widziane przez Zamawiającego a nie bezwzględnie wymagane.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie potwierdza, gdyż jako rozwiązania zalecane wymaga zastosowanie tych rozwiązań.

Pytanie 61:

Zamawiający w rozdziale III SIWZ, pkt 9., Lp. 7. (w tabeli) pisze:

Silnik lub silniki elektryczne o mocy sumarycznej co najmniej 240 kW, Zamawiający preferuje¹ silnik centralny.

Czy Zamawiający dopuści zastosowanie silników elektrycznych umieszczonych w moście napędowym o sumarycznej mocy maksymalnej netto minimum 220 kW?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 62:

Pytanie dotyczy rozdziału III. SIWZ, pkt 9., Lp. 2. (w tabeli) w związku z rozdziałem XIV. pkt 5.1 kryterium T6 –zadanie 1:

Zamawiający wymaga ogółem minimum 130 pasażerów, ale jednocześnie preferuje baterie o większej pojemności, za co zamierza przyznać dodatkowe punkty w kryteriach wyboru ofert. Baterie o większej pojemności mają większą masę i gabaryty, co ma wpływ m.in. na ogólną liczbę pasażerów. Czy w związku z tymi preferencjami Zamawiający zgodzi się na liczbę miejsc do przewozu pasażerów ogółem: minimum 120?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wymaga ogółem minimum 130 miejsc pasażerów, gdyż taka liczba miejsc wymagana jest w autobusie przegubowym przez organizatora komunikacji. Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 63:

Pytanie dotyczy rozdziału III. SIWZ, pkt 10., Lp. 2. (w tabeli) w związku z rozdziałem XIV. pkt 5.2. kryterium T6 –zadanie 2:

Zamawiający wymaga ogółem minimum 80 pasażerów, ale jednocześnie preferuje baterie o większej pojemności, za co zamierza przyznać dodatkowe punkty w kryteriach wyboru ofert. Baterie o większej pojemności mają większą masę i gabaryty, co ma wpływ m.in. na ogólną liczbę pasażerów. Czy w związku z tymi preferencjami Zamawiający zgodzi się na liczbę miejsc do przewozu pasażerów ogółem: minimum 77?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wymaga ogółem minimum 80 miejsc pasażerów, gdyż taka liczba miejsc wymagana jest w autobusie jednoczłonowym przez organizatora komunikacji. Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 64:

Zamawiający w opisie przedmiotu zamówienia rozdział III. SIWZ, pkt 9 i 10., Lp. 18. (w tabeli) pisze:

dodatkowo lusterko zewnętrzne ułatwiające podjazd pod krawężnik

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie równoważne, tj. w zamian za dodatkowe lusterko zewnętrzne ułatwiające podjazd pod krawężnik zastosowanie jednego lusterka zewnętrznego dwufunkcyjnego, także ułatwiającego podjazd pod krawężnik?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza zaproponowane rozwiązanie.

Pytanie 65:

Zamawiający w punkcie VII.7.3 podpunkt 6) pisze:

Jeżeli w Załączniku nr 1 do formularza ofertowego – Ocena właściwości techniczno – eksploatacyjnych Wykonawca zaznaczył spełnienie kryterium T9 - Zużycie energii poniżej:

- zadanie nr 1: 130 kWh/100 km,

- zadanie nr 2: 100 kWh/100 km,

Wykonawca składa kopię Raportu Technicznego drogowego zużycia paliwa (test SORT 2) przez oferowany autobus. Raport powinien być wykonany wg wytycznych UITP2.

1. Czy Zamawiający wymaga aby Raport Technicznego drogowego zużycia paliwa (test SORT 2) był wykonany na autobusie wyposażonym w ogumienie dla komunikacji miejskiej, którego zastosowania wymaga Zamawiający w opisie przedmiotu zamówienia?
2. Czy Zamawiający zgadza się aby na potwierdzenie zadeklarowanego zużycia energii

¹ Tzn. przyznawane są dodatkowe punkty w ocenie oferty

Wykonawca mógł załączyć jako równoważny Raport Technicznego drogowego zużycia paliwa (test SORT 2) wykonany wg procedury PB-23?

Odpowiedź Zamawiającego:

1. Zamawiający potwierdza.
2. Zamawiający nie wyraża zgody i podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 66:

Dotyczy zadania nr 1: Zamawiający w punkcie VII.7.3 SIWZ podpunkt 4) pisze:

Jeżeli w Załączniku nr 1 do formularza ofertowego – Ocena właściwości techniczno – eksploatacyjnych Wykonawca zaznaczył spełnienie kryterium T7 - pojazd spełnia wymogi homologacji pojazdu w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich (Regulamin nr 66 EKG ONZ) jako oferowany parametr, Wykonawca składa kopię certyfikatu lub homologacji, że pojazd spełnia wymogi w.w. homologacji.

Czy Zamawiający zgodzi się na złożenie przez Wykonawcę kopii aktualnego certyfikatu lub homologacji potwierdzającej spełnienie wymogów Regulaminu nr 66 EKG ONZ przed podpisaniem umowy dostawy autobusów?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie wyraża zgody i podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 67:

Zamawiający w kryteriach oceny ofert, zamierza przyznać dodatkowe punkty za zwiększoną pojemność baterii trakcyjnych (kryterium T6).

Prosimy o wyjaśnienie czy Zamawiający ma na myśli dostępną moc użytkową czy moc nominalną magazynów energii?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający ma na myśli wartość nominalną.

Pytanie 68:

Zamawiający we wzorze umowy w paragrafie 3 wzoru umowy ust. 4 i 5 Zamawiający pisze:

4. *Wykonawca zobowiązany jest do dostarczenia przy pierwszej dostawie autobusu pełnego kompletu szczegółowej dokumentacji technicznej oferowanych autobusów (wersja książkowa i elektroniczna z prawem powielenia w niezbędnej dla Zamawiającego ilości kopii, wyłącznie do użytku Zamawiającego).*
5. *Wykonawca zobowiązany jest do dostarczenia instrukcji obsługi w dwóch egzemplarzach na każdy autobus.*

Zamawiający wymaga złożenia dokumentacji w formie książkowej oraz elektronicznej.

1. Czy Zamawiający zgodzi się na zastąpienie formy książkowej dokumentacji dostępem (nieodpłatnym) do serwerów wykonawcy, na których umieszczona jest dokumentacja? W dobie elektronicznej w zamówieniach publicznych, gdzie oferty nie są już składane w formie papierowej, takie rozwiązanie jest bardziej ekonomiczne i ekologiczne. Dostęp online gwarantuje wgląd do najaktualniejszej wersji dokumentacji. Dokumentacja udostępniana online pozwoli zlikwidować, albo ograniczyć do minimum problemy związane z różnorodnością aplikacji systemowych posiadanych przez użytkowników.
2. Prosimy o wyjaśnienie czy przez formę elektroniczną Zamawiający zaakceptuje nośnik pamięci typu pendrive? Nowe laptopy i komputery bardzo często nie posiadają już napędów optycznych CD/DVD.

Odpowiedź Zamawiającego:

1. Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.
2. Zamawiający akceptuje nośnik pamięci typu pendrive.

Pytanie 69:

Zamawiający we wzorze umowy w paragrafie 8 przyjął koncepcję naliczania wszystkich kar umownych od wartości brutto. W ocenie Wykonawcy taki model naliczania kar umownych, przyjmujący jako podstawę wyliczenia kary umownej od wartości brutto a nie netto, jest sprzeczny z zasadą równego traktowania, do której przestrzegania Zamawiający zobowiązany jest na podstawie art. 7 prawa zamówień publicznych. Wynika to z faktu, że w przypadku wykonawcy zagranicznego, inaczej niż w przypadku wykonawcy krajowego, cena brutto nie obejmuje podatku VAT, a w konsekwencji będzie niższa, niż w przypadku wykonawcy krajowego. W konsekwencji spowoduje to, że kwota zabezpieczenia wnoszonego przez wykonawcę zagranicznego oraz kary umowne przez niego płacone będą niższe niż w przypadku wykonawcy krajowego. Dlatego też wnosimy o zmianę § 8 poprzez zastosowanie jako podstawy naliczania kar umownych kwoty netto.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp dokonuje modyfikacji SIWZ w następującym zakresie:

§ 8 pkt 2 Załącznik nr 4 do SIWZ (Wzór umowy)

Przed modyfikacją zapis brzmiał:

„2. Wykonawca zapłaci Zamawiającemu kary umowne:

- 2.1. za każdy rozpoczęty dzień opóźnienia w spełnieniu świadczenia, dla którego Zamawiający lub Strony ustaliły termin realizacji – w wysokości 0,1% ceny autobusu brutto, którego dotyczy opóźnienie, z zastrzeżeniem postanowień umowy serwisowej;
- 2.2. z tytułu dostarczenia autobusu z wadą – w wysokości 5% wartości brutto, którego wada dotyczy;
- 2.3. z tytułu odstąpienia od umowy lub jej części przez Zamawiającego z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy – w wysokości 10% wartości brutto przedmiotu umowy określonej w §2 ust. 2 niniejszej umowy, przy czym jeżeli Zamawiający odstąpi jedynie od części umowy wówczas naliczenie kary umownej nastąpi nie od całej wartości brutto zamówienia, lecz od wartości brutto tej części zamówienia, od której Zamawiający odstąpił”.

Po modyfikacji zapis ten otrzymuje następujące brzmienie:

„2. Wykonawca zapłaci Zamawiającemu kary umowne:

- 2.1. za każdy rozpoczęty dzień opóźnienia w spełnieniu świadczenia, dla którego Zamawiający lub Strony ustaliły termin realizacji – w wysokości 0,1% ceny autobusu netto, którego dotyczy opóźnienie, z zastrzeżeniem postanowień umowy serwisowej;
- 2.2. z tytułu dostarczenia autobusu z wadą – w wysokości 5% wartości netto, którego wada dotyczy;
- 2.3. z tytułu odstąpienia od umowy lub jej części przez Zamawiającego z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy – w wysokości 10% wartości netto przedmiotu umowy określonej w §2 ust. 2 niniejszej umowy, przy czym jeżeli Zamawiający odstąpi jedynie od części umowy wówczas naliczenie kary umownej nastąpi nie od całej wartości netto zamówienia, lecz od wartości netto tej części zamówienia, od której Zamawiający odstąpił”.

Pytanie 70:

Zamawiający w paragrafie 8 ust. 3 wzoru umowy pisze:

W przypadku, gdy opóźnienie, o którym mowa w ust. 2 pkt 2.1 przekroczy 30 dni Zamawiającemu oprócz kary umownej przysługuje prawo do odstąpienia od umowy z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy w terminie do 3 miesięcy od dnia upływu terminu 30 dni

W paragrafie 9 ust. 1 Zamawiający dodaje:

1. *Przyczynami uprawniającymi Zamawiającego do odstąpienia od umowy, leżącymi po stronie Wykonawcy są w szczególności:*
 - 1.1. *stwierdzenie przez Zamawiającego wady prawnej przedmiotu umowy lub jego części;*
 - 1.2. *opóźnienie w dostarczeniu przedmiotu umowy przekraczające trzydzieści (30) dni.*
1. Wykonawca nie zakłada opóźnienia w dostawie pojazdów, jednakże zwraca się z wnioskiem o wydłużenie terminu 30-dniowego do 60 dni.
2. Zgodnie z art. 145 ust. 1 ustawy Prawo Zamówień Publicznych, w razie zaistnienia istotnej zmiany okoliczności powodującej, że wykonanie umowy nie leży w interesie publicznym, czego nie można było przewidzieć w chwili zawarcia umowy, lub dalsze wykonywanie umowy może zagrozić istotnemu interesowi bezpieczeństwa państwa lub bezpieczeństwu publicznemu, zamawiający może odstąpić od umowy w terminie 30 dni od dnia powzięcia wiadomości o tych okolicznościach. W związku z powyższym wnosimy o zmianę terminu z „do 3 miesięcy” na termin „do 30 dni”.

Odpowiedź Zamawiającego:

1. Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.
2. Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 71:

Zamawiający w rozdziale III SIWZ, pkt 9 i pkt 10, Lp. 9 (w tabeli), pisze: *gniazdo ładowania umieszczone w przedniej części pojazdu*, Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza umieszczenie gniazda ładowania na pierwszym nadkolu po prawej stronie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 72:

Zamawiający w rozdziale III SIWZ, pkt 9 i pkt 10, Lp. 26 (w tabeli), pisze: serwery do zabudowy w szafie RACK (będącej elementem infrastruktury teletechnicznej Zamawiającego).

specyfikacja ogólnych parametrów dla serwera:

obudowa serwera typu RACK do montażu w szafach o wysokości minimum 2U; (...)

Prosimy o wyjaśnienie wątpliwości Wykonawcy czy Zamawiający wymaga jednego serwera na dany typ pojazdu, czyli jednego serwera na każde zadanie?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że wymaga jednego serwera na każde zadanie.

Pytanie 73:

Zamawiający w rozdziale III SIWZ, pkt 10, Lp. 2 (w tabeli), pisze:

2.	Liczba miejsc do przewozu pasażerów	ogółem: minimum 80, w tym 25% siedzących miejsc pasażerskich (bez kierowcy), wózek dziecięcy – 1 (drzwi II), wózek inwalidzki – 1 (drzwi II).
----	-------------------------------------	---

Prosimy o potwierdzenie, że zgodnie z regulaminem 107 EKG ONZ Zamawiający dopuszcza jedną zatokę, o wymiarach minimum 1300 x 750 mm, przeznaczoną do przewozu wózka inwalidzkiego lub dziecięcego.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie potwierdza i wymaga osobno 1-go wydzielonego miejsca do przewozu wózka dziecięcego oraz 1-go wydzielonego miejsca do przewozu wózka inwalidzkiego. Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 74:

Zamawiający w SIWZ, pkt. III.13.4 napisał:

magazyny energii elektrycznej (baterie trakcyjne, lub inne urządzenia służące do magazynowania energii elektrycznej) mają zapewnić bezawaryjną eksploatację i zachowanie w całym okresie gwarancji (minimum 96 miesięcy) pojemności energetycznej na poziomie minimum 80% ich wartości nominalnej (początkowej). W przypadku nie zachowania minimalnego poziomu pojemności energetycznej Wykonawca zobowiązany jest w okresie gwarancji do ich wymiany na nowe

Oraz w Umowie Serwisowej, par. 1, ust. 1.4.:

„na magazyny energii (akumulatory trakcyjne lub inne urządzenia służące do magazynowania energii elektrycznej) – 8 lat.”

Zamawiający wymaga długiego okresu gwarancji na pojemność energetyczną magazynów energii elektrycznej na poziomie minimum 80% ich wartości nominalnej. Okres trwałości baterii trakcyjnej zależy od wielu zmiennych czynników. Spadek pojemności energetycznej baterii trakcyjnych jest normalnym zjawiskiem występującym podczas użytkowania baterii trakcyjnych. Wymóg bardzo długiego okresu gwarancji prowadzi do podniesienia kosztów tym samym ceny oferty. Czy Zamawiający zgodzi się na skrócenie okresu gwarancji na pojemność energetyczną magazynów energii elektrycznej do 60 miesięcy?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 75:

Dotyczy § 8 ust. 2 pkt 2.2 wzoru umowy

Zamawiający przewiduje naliczenie kary umownej: *z tytułu dostarczenia autobusu z wadą – w wysokości 5% wartości brutto, którego wada dotyczy;*

„Wada” jest określeniem bardzo ogólnym w związku z czym prosimy o wyjaśnienie: jak należy rozumieć to pojęcie? Czy należy je rozumieć jako wadę istotną dla funkcjonowania czy wyglądu przedmiotu umowy czy też jakąkolwiek wadę?

Odpowiedź Zamawiającego:

Pod pojęciem wady Zamawiający rozumie niezgodność autobusu z przedmiotem umowy, zgodnie z art. 556¹ Kodeksu cywilnego.

Pytanie 76:

W zapisach wymagań dot. Systemu Monitoringu Wizyjnego w autobusach (w punkcie 18. Załącznika nr 2 do formularza ofertowego, w wymaganiach dot. kamer) Zamawiający określił:

„przetwornik CCD 1/2”, CMOS”

Prosimy o dopuszczenie zastosowania w kamerach przetwornika CMOS o rozmiarze w przedziale 1/2.7” – 1/3”. Najwięksi producenci kamer do systemów monitoringu wizyjnego w pojazdach stosują przetworniki o rozmiarze w zakresie od 1/2.7” do 1/3”, kamery z przetwornikami o wielkości 1/2” nie są stosowane w mobilnych systemach monitoringu wizyjnego. Ponadto w kamerach IP nie są stosowane przetworniki CCD (te były stosowane w kamerach analogowych).

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający preferuje zastosowanie w kamerach przetwornika CCD 1/2”, CMOS, jednakże

dopuszcza zastosowanie w kamerach przetwornika CMOS o rozmiarze w przedziale 1/2,7" – 1/3".

Pytanie 77:

W zapisach wymagań dot. Systemu Monitoringu Wizyjnego w autobusach (w punkcie 18. Załącznika nr 2 do formularza ofertowego, w wymaganiach dot. rejestratora) Zamawiający określił:

„waga rejestratora wraz z zamontowanymi dyskami HDD nie może przekraczać 6000g”

Prosimy o dopuszczenie rejestratora, którego waga wraz z dyskami nie przekracza 8000g.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający preferuje rejestrator o wadze nie przekraczającej 6000g, jednak dopuszcza zaproponowane przez Wykonawcę rozwiązanie.

Pytanie 78:

W zapisach wymagań dot. Systemu Monitoringu Wizyjnego w autobusach (w punkcie 18. Załącznika nr 2 do formularza ofertowego, w wymaganiach dot. rejestratora) Zamawiający określił:

rejestrator musi być wyposażony w wyświetlacz LCD z informacją o statusie pracy systemu tj.: pokazywać bieżące informacje o statusie pracy urządzenia, statusie poprawności działania kamer, prawidłowej pracy urządzenia podtrzymującego napięcie, poprawnym nagrywaniu, napięciach na płycie głównej, statusie zamknięcia kieszeni dysków wyjmowanych,

Prosimy o dopuszczenie rejestratora wyposażonego w diody pokazujące bieżące informacje o statusie pracy urządzenia, statusie poprawności działania kamer, prawidłowej pracy urządzenia podtrzymującego napięcie, poprawnym nagrywaniu, prawidłowej wartości napięć na płycie głównej, statusie zamknięcia kieszeni dysków wyjmowanych. Ww. informacje mogą być też wyświetlane na ekranie monitora systemu monitoringu.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza zaproponowane rozwiązanie.

Pytanie 79:

Pożar w autobusie to ogromna strata finansowa dla Miasta jak i dla zakładu komunikacji. Dlatego też:

- Silnik trakcyjny,
- Agregat grzewczy,
- Komora silnika
- Pompa wodna
- Sprężarka powietrza
- Zbiornik paliwa agregatu grzewczego

powinien zostać zabezpieczona systemem gaśniczym. Z myślą o bezpieczeństwie podróżujących oraz zniwelowaniu jakichkolwiek strat w taborze, system gaszenia stał się standardem wyposażenia autobusów. Zgodnie z nowymi przepisami unijnymi dotyczącymi systemów przeciwpożarowych UNECE R107 wszystkie nowe autobusy od 2018-2021 r. (w zależności od kategorii) muszą zostać wyposażone w system gaszenia pożarów. System FeuTechnik jako jedyny produkowany w tej części Europy system spełniającym wymogi unijnej Regulacji 107 – posiada homologację R107.

Środek gaśniczy z medium proszkowym jest jedynym akceptowalnym oraz najlepszym rozwiązaniem dla autobusów elektrycznych.

Uprzejmie informujemy, że system gaśniczy działający w oparciu o środek gaśniczy jakim jest proszek bazuje na systemie detekcji pneumatycznej. Poza tym jest:

1. najbardziej skutecznym środkiem gaśniczym czego dowodem jest jego zdolność do gaszenia pożarów,
2. znacznie tańszy w długoletniej eksploatacji niż inne systemy. To Zamawiający ponosić będzie koszty eksploatacji i serwisu systemu,
3. detekcja pneumatyczna stosowana w systemach proszkowych w przeciwieństwie do detekcji hydropneumatycznej i elektrycznej aktywuje się natychmiast po wykryciu źródła

pożaru – działa bez zbędnej zwłoki.

W związku z powyższym, czy Zamawiający wymaga instalacji automatycznego systemu gaszenia opartego na detekcji pneumatycznej, w którym środkiem gaśniczym będzie proszek?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza, ale nie wymaga instalacji w autobusach elektrycznych automatycznego systemu gaszenia opartego na detekcji pneumatycznej, w którym środkiem gaśniczym będzie proszek.

Pytanie 80:

dot. pkt V SIWZ – Warunki udziału w postępowaniu, ppkt 3.2.

W związku z faktem, iż w ostatnich latach dostawy autobusów z alternatywnymi napędami realizowane były stosunkowo rzadko, zwracamy się z wnioskiem o zmianę warunku zdolności technicznej i zawodowej i nadanie mu następującego brzmienia:

„w tym zakresie Wykonawca musi wykazać, że wykonał (a w przypadku świadczeń okresowych lub ciągłych również wykonuje) w okresie trzech lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie:

co najmniej jedną dostawę fabrycznie nowych autobusów miejskich niskopodłogowych o napędzie elektrycznym w rozumieniu definicji przedstawionej w pkt III.1 SIWZ lub napędzie wspomagającym silnikiem elektrycznym o wartości co najmniej 4.500.000 zł (słownie cztery miliony pięćset tysięcy złotych 00/100) brutto”

Takie sformułowanie warunku pozwoliłoby na zwiększenie konkurencyjności postępowania poprzez umożliwienie złożenia ofert większej liczbie wykonawców, którzy posiadają w swej ofercie pojazdy o napędzie elektrycznym, ale w okresie ostatnich trzech lat przed terminem składania ofert w niniejszym postępowaniu nie realizowali tego typu dostaw ze względu na wciąż nieduży (ok. 3 %) udział autobusów o napędzie elektrycznym w dostarczanych autobusach miejskich w skali całego kraju. Równoległe do ww. warunku Zamawiający zobowiązać może Wykonawców do udowodnienia, że oferowane autobusy nie są prototypami i są eksploatowane w taborach komunikacji miejskiej.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 81:

dot. pkt 9 oraz 10 SIWZ – Opis podstawowych parametrów technicznych i wymagania dotyczące komplekacji – opis parametrów, ppkt 9.

Czy Zamawiający dopuszcza do zaoferowania autobusu w którym gniazdo do ładowania plug in jest zlokalizowane nad przednim nadkolem, z prawej strony?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza zaproponowane rozwiązanie.

Pytanie 82:

dot. pkt 9 oraz 10 SIWZ – Opis podstawowych parametrów technicznych i wymagania dotyczące komplekacji – opis parametrów, ppkt 17.

Jedną z najistotniejszych kwestii i zarazem wyzwaniem w autobusie elektrycznym, jest sprawne zarządzanie energią elektryczną zgromadzoną w bateriach trakcyjnych, do utrzymania odpowiedniego komfortu termicznego w przedziale pasażerskim oraz w kabinie kierowcy. W celu optymalizacji zużycia energii elektrycznej na cele ogrzewania oraz klimatyzacji autobusu, nasi inżynierowie po wieloletnich testach przygotowali rozwiązaniem polegające na w pełni automatycznym zarządzaniu komfortem termicznym w przestrzeni pasażerskiej. System w swojej logice analizuje temperaturę zewnętrzną i wewnętrzną oraz sprawdza ilość pasażerów w autobusie, dobierając w ten sposób najlepsze parametry komfortu oraz optymalizując zużycie energii elektrycznej poprzez płynne sterowanie agregatami odpowiedzialnymi za ogrzewanie, wentylację oraz klimatyzację. W związku z tym, iż system wykorzystuje parametry z odczytu przebiegu krzywej histerezy, nie ma konieczności programowania stałych wartości temperatury w przestrzeni pasażerskiej. Wentylacja przestrzeni pasażerów odbywa się za pośrednictwem trzech wysoce wydajnych wentylatorów zintegrowanych z agregatem klimatyzacji zabudowanym na dachu pojazdu. Klimatyzacja miejsca pracy kierowcy jest zintegrowana z

klimatyzacją przestrzeni pasażerskiej, natomiast kierowca posiada możliwość osobnegoysterowania temperatury w kabinie.

W związku z powyższym, czy Zamawiający dopuszcza:

- Zastosowanie zautomatyzowanego układu wentylacji, ogrzewania i chłodzenia przestrzeni pasażerskiej opartego o wytyczne normy VDV 236?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza rozwiązanie Wykonawcy pod warunkiem, że spełnia warunki Organizatora Komunikacji (ZTM GZM):

- „Klimatyzacja musi zapewnić utrzymanie w przestrzeni pasażerskiej temperatury powietrza ...od +18 C do + 22 C – w okresie od 01 kwietnia do 31 października z zastrzeżeniem, że w przypadku temperatury zewnętrznej powyżej +25 C maksymalna temperatura przedziału pasażerskiego powinna być niższa, co najmniej o 4 C od temperatury zewnętrznej.”
- „Ogrzewanie pojazdu musi być włączone stale przy temperaturze zewnętrznej powietrza poniżej +5 C;...W okresie od 01 listopada do 31 marca temperatura wewnątrz pojazdu nie może być niższa niż +5 C.”

Pytanie 83:

dot. pkt 9 oraz 10 SIWZ – Opis podstawowych parametrów technicznych i wymagania dotyczące kompletacji – opis parametrów, ppkt 18.

W związku z zastosowaniem zewnętrznych pokryw obsługowych charakteryzujących się wykonaniem z lekkich materiałów, z mechanizmem otwierania na boki, nie przewiduje się zastosowania dodatkowych siłowników.

Czy w związku z powyższym, czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie zewnętrznych klap obsługowych bez siłowników?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza zastosowanie alternatywnych systemów zabezpieczenia zewnętrznych klap obsługowych.

Pytanie 84:

dot. pkt 9 oraz 10 SIWZ – Opis podstawowych parametrów technicznych i wymagania dotyczące kompletacji – opis parametrów, ppkt 18.

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, gdzie światła lamp tylnych autobusu realizowane będzie za pomocą technologii LED, z wyjątkiem światła cofania i światła przeciwmgłowego tylnego, w których zainstalowano energooszczędne i trwałe żarówki?

Oświetlenie takie stosowane jest powszechnie w pojazdach komunikacji miejskiej ze względu na łatwość obsługi warsztatowej, niskie koszty eksploatacji jako części zamienne oraz, ze względu na bardzo mały łączny czas pracy, mały pobór energii, zapewniając przy tym wymagane natężenie oświetlenia lamp tylnych autobusu.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza zastosowanie innego oświetlenia niż lampy LED jednak tylko dla świateł cofania i przeciwmgłowych, jako świateł używanych w sporadycznych przypadkach. W przypadku pozostałych świateł Zamawiający wymaga zastosowania lamp LED ze względu na niższy pobór energii oraz większą trwałość.

Pytanie 85:

dot. pkt 9 oraz 10 SIWZ – Opis podstawowych parametrów technicznych i wymagania dotyczące kompletacji – opis parametrów, ppkt 18.

Czy zamawiający dopuszcza zastosowanie oświetlenia stopni drzwi zrealizowanego poprzez listwy LED wpuszczone w krawędzie progów wejściowych? Takie rozwiązanie jest bardzo wydajne i z racji zastosowania technologii światła LED, znaczny obszar przed wejściem do autobusu jest dokładnie oświetlony.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 86:

dot. pkt 9 oraz 10 SIWZ – Opis podstawowych parametrów technicznych i wymagania dotyczące kompletacji – opis parametrów, ppkt 17.

Zwracamy się z prośbą o możliwość zastosowania rozwiązania w którym ogrzewanie w przestrzeni pasażerskiej realizowane jest poprzez nagrzewnice zabudowane w kanałach, realizujących funkcje nawiewu wymuszonego i konwekcji.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza zaproponowane rozwiązanie.

Pytanie 87:

dot. pkt 9 oraz 10 SIWZ – Opis podstawowych parametrów technicznych i wymagania dotyczące kompletacji – opis parametrów, ppkt 17.

Wykonawca poświęcił bardzo dużo uwagi kwestii izolacji termicznej miejsca pracy kierowcy. Ze względu na bardzo dobrą izolację kabiny kierowcy oraz bardzo wydajną dmuchawę (Frontboks) posiadającą dysze doprowadzające ciepłe powietrze w okolicy stóp prowadzącego pojazd, nie przewiduje się zabudowy dodatkowej dmuchawy. System ogrzewania stanowi zintegrowaną całość i jest bardzo precyzyjnie wysterowany, zabudowa dodatkowej dmuchawy stanowi dodatkowe źródło poboru energii niezbędnej na cele trakcyjne, z tego powodu nie zaleca się montażu dodatkowego odbiornika prądu.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza zaproponowane rozwiązanie.

Pytanie 88:

dot. pkt 9 oraz 10 SIWZ – Opis podstawowych parametrów technicznych i wymagania dotyczące kompletacji – opis parametrów, ppkt 21.

Czy zamawiający dopuści rozwiązanie w którym pozostały zalecany czas ładowania będzie wskazywany do uzyskania SOC (stan naładowania) na poziomie 100% .

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ w celu ujednoczenia informacji dla kierowców o zalecanym czasie ładowania baterii we wszystkich posiadanych autobusach elektrycznych.

Pytanie 89:

dot. pkt 10 SIWZ – Opis podstawowych parametrów technicznych i wymagania dotyczące kompletacji – opis parametrów, ppkt 17.

Zwracamy się z prośbą o możliwość zaoferowania pojazdu wyposażonego w 6 okien bocznych otwieranych przesuwanych, jednocześnie wszelkie walory komfortu dla Pasażerów zostają przy tym zachowane.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza zaproponowane rozwiązanie.

Zamawiający informuje, że pytania oraz odpowiedzi stają się integralną częścią SIWZ i będą wiążące przy składaniu ofert.

Z poważaniem,