

Katowice, dnia 28.02.2024r.

Wykonawcy biorący udział w postępowaniu

L.dz.: PKM/251/DKW/02/2024

dotyczy: przetargu nieograniczonego na dostawę 10 sztuk fabrycznie nowych ekologicznych autobusów miejskich, niskopodłogowych dla PKM Katowice Sp. z o.o., znak sprawy pn/01/2024

Zgodnie z art. 135 ust. 2 w zw. z art. 378 ust. 1 ustawy z dnia 11 września 2019r. Prawo Zamówień Publicznych (tj. Dz. U. z 2023r. poz. 1605 z późn. zm.) w związku z pytaniami do treści Specyfikacji Warunków Zamówienia, Zamawiający udziela następujących wyjaśnień:

Pytanie 1:

Zamawiający w zapisach SWZ, w punkcie XVIII, kryterium T7 napisał:

T7	Materiał oraz sposób zabezpieczenia antykorozyjnego elementów konstrukcyjnych karoserii: szkieletu nadwozia i szkieletu (kratownicy/ ramy) podwozia (max. 15 pkt)	Aluminium lub profile ze stali o podwyższonej wytrzymałości zabezpieczone antykorozyjnie metodą katodowego lakierowania zanurzeniowego (KTL – kataforezy) całej, kompletnej karoserii w ramach zamkniętego cyklu technologicznego – 15 pkt
		Profile ze stali odpornej na korozję (zgodnie z PN-EN 10088 lub równoważną) oraz profile wykonane z elementów stalowych dodatkowo zabezpieczone metodą kataforezy ale indywidualnie – na różnych etapach budowy karoserii (tzn. nie zabezpieczone w ramach zamkniętego cyklu technologicznego kataforezy zanurzeniowej całej, kompletnej karoserii) – 5 pkt
		Inne – 0 pkt

Zwracamy się z wnioskiem o zrównanie punktacji dwóch pierwszych podkryteriów za materiał oraz sposób zabezpieczenia antykorozyjnego elementów konstrukcyjnych karoserii: szkieletu nadwozia i szkieletu (kratownicy/ ramy) podwozia.

Wnosimy o zmianę kryterium jako niesprawiedliwie preferującego jedynie wybraną technologię aluminium lub profile ze stali o podwyższonej wytrzymałości zabezpieczone antykorozyjnie metodą katodowego lakierowania zanurzeniowego (KTL – kataforezy) całej, kompletnej karoserii w ramach zamkniętego cyklu technologicznego, wcale nie lepszej niż inne dostępne na rynku tj. Profile ze stali odpornej na korozję (zgodnie z PN-EN 10088 lub równoważną) oraz profile wykonane z elementów stalowych dodatkowo zabezpieczone metodą kataforezy ale indywidualnie – na różnych etapach budowy karoserii (tzn. nie zabezpieczone w ramach zamkniętego cyklu technologicznego kataforezy zanurzeniowej całej, kompletnej karoserii).

Z punktu widzenia właściciela i użytkownika autobusu, istotne jest aby konstrukcja pojazdu wykonana była w sposób umożliwiający długoletnią i bezproblemową eksploatację i zapewniała gwarancję, również w zakresie odporności na korozję. Tymczasem Zamawiający preferuje uzyskanie takiego efektu tylko za pomocą dwóch konkretnych z czterech dopuszczonych technologii jednocześnie wykluczając i obniżając ocenę jakości pozostałych

W przypadku ocenianej kataforezy przy uszkodzeniu lub po wypadku nie ma możliwości zabezpieczenia profili ocenianą metodą w warunkach warsztatowych Zamawiającego i konstrukcja jest narażona na korozję. W przypadku zastosowania stali zgodnie z PN-EN 10088 można naprawy wykonać w warunkach warsztatowych Zamawiającego bez ryzyka powstawania korozji. Pragniemy podkreślić, że oferowane przez wykonawcę rozwiązanie doceniane jest przez najbardziej wymagających przewoźników w aglomeracjach miejskich w całej Europie. W związku z powyższym zwracamy się z prośbą o zrównanie punktacji i przyznanie 15 punktów również za zaoferowanie profili ze stali odpornej na korozję (PN-EN 10088) lub profili wykonanych z elementów stalowych dodatkowo zabezpieczone metodą kataforezy ale indywidualnie – na różnych etapach budowy karoserii (tzn. nie zabezpieczone w ramach zamkniętego cyklu technologicznego kataforezy zanurzeniowej całej, kompletnej karoserii).

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ. Zamawiający podtrzymuje kryteria punktacji. Zastosowanie Aluminium lub profili ze stali o podwyższonej wytrzymałości zabezpieczone antykorozyjnie metodą katodowego lakierowania zanurzeniowego (KTL – kataforezy) całej, kompletnej karoserii w ramach zamkniętego cyklu technologicznego, wpływa na ograniczenia masy autobusu. Zastosowanie stali o podwyższonej wytrzymałości wpływa również na zwiększenie wytrzymałości karoserii poprzez większą odporność na pękanie. Kratownica wykonana ze stali charakteryzuje się łatwością wykonywania napraw powypadkowych w porównaniu z kratownicą wykonaną z profili odpornych na korozję.

Pytanie 2:

Zamawiający w zapisach SWZ, w punkcie XVIII, kryterium T3 napisał:

T3	Unifikacja producenta jednostki napędowej oraz autobusu	Tak – 15 pkt
	Silnik spalinowy oraz autobus tego samego producenta	Nie – 0 pkt

	(max. 15 pkt)	
--	---------------	--

Jako jeden z czołowych producentów taboru komunikacji miejskiej, zwracamy się z prośbą o wykreślenie kryterium T3 oceny ofert: Unifikacja producenta jednostki napędowej oraz autobusu Silnik spalinowy oraz autobus tego samego producenta.

W kryterium T3 Zamawiający zamierza przyznać, aż 15 pkt. za zaoferowanie autobusów, których producent jest równocześnie producentem zastosowanego w nich silnika. W ten sposób istotnie ogranicza możliwość złożenia konkurencyjnych ofert przez większość producentów autobusów oferujących swoje pojazdy w Europie, gdyż dzięki przypisanej powyższemu kryterium wadze punktowej, decydującą o wyniku przewagę uzyskają tylko dwa największe koncerny. Zamawiający bez żadnego powodu dyskryminuje:

- niezależnych producentów autobusów nie posiadających silników własnej produkcji (oferujących silniki innych producentów), mimo że silniki przez nich oferowane mają zapewnioną co najmniej taką samą obsługę techniczną – serwisową zarówno w okresie gwarancyjnym jak i pogwarancyjnym;
- innych (niż preferowane koncerny) producentów równoważnych silników o wymaganych w SWZ parametrach, które z powodzeniem są stosowane w autobusach różnych marek pojazdów.

Doprowadzi to nawet do sytuacji, gdy zero punktów otrzymają także uznani producenci autobusów stosujący dokładnie te same silniki jak faworyzowani producenci kompletnych pojazdów. Tymczasem marka zastosowanego silnika nie ma wpływu na walory eksploatacyjne i ekonomiczne oferowanych autobusów, które są jednym z głównych celów zakupu ekologicznego taboru w ramach dotacji unijnych. Zamawiający skutecznie zadbał w innych miejscach SWZ o jakość, ekologię i ekonomię, stawiając górne granice dla emisji zanieczyszczeń, zużycia paliwa i zużycia energii oraz ustalając w umowie serwisowej zakres działań obwarowany karami umownymi. Dlatego wprowadzenie do oceny technicznej kryterium T3 należy uznać za nieuzasadnione:

- merytorycznie - gdyż naruszają zasadę zachowania uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców,
- ekonomicznie - gdyż trudno wykazać wymierną korzyść dla Zamawiającego, rekompensującą uzyskanie zamówienia przez preferowanych wykonawców mimo możliwości zaoferowania przez nich wyższych cen jedynie dlatego, że są jednocześnie producentami silników.

Pozostawienie w obecnej formie kryterium T3 faworyzującego wąską grupę konkretnych producentów, co jest nieuzasadnione zarówno ekonomicznie jak i technicznie, a co za tym idzie prowadzi do jawnego akceptowania przez Zamawiającego, kompensowania w punktacji oceny ofert wyższych cen usług serwisowych i części zamiennych przez wąską grupę konkretnych producentów, którzy posiadają silniki tej samej marki co oferowane autobusy.

Czy w związku z powyższym Zamawiający zgodzi się na równe traktowanie producentów autobusów stosujących równoważne silniki innej produkcji i usunie to kryterium wyboru oferty?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 3:

Zamawiający w zapisach SWZ, w punkcie XVIII, kryterium T1 napisał:

T1	Podział przedniej szyby czołowej (max. 15 pkt)	Szyba przednia dzielona na cztery – 15 pkt
		Szyba przednia trójdzielna – 10 pkt
		Szyba przednia dzielona na dwa – 5 pkt
		Szyba przednia niedzielona – 0 pkt

Zwracamy się z wnioskiem o zmianę kryterium oceny ofert, wnosimy o maksymalne punktowanie pionowego podziału szyby przedniej w osi pojazdu, na część lewą i prawą, z osobnym podziałem na umiejscowienie tablicy informacji pasażerskiej. Obecnie maksymalnie punktowane kryterium „Szyba przednia dzielona na cztery” w zasadzie przyznaje punkty za brak podziału szyby przedniej, a dodatkowo ocenia najdroższe z punktu widzenia Zamawiającego rozwiązanie, z dodatkowymi szybami po bokach.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 4:

Dotyczy OPZ pkt 7 Opis podstawowych parametrów technicznych i wymagania dotyczące kompletacji ppkt 19 Układ elektryczny:

W załączniku „SPECYFIKACJA WARUNKÓW ZAMÓWIENIA” w punkcie „7. Opis podstawowych parametrów technicznych i wymagania dotyczące kompletacji – opis parametrów” ppkt 19, Zamawiający umieścił następujący zapis: „j) ... Zamawiający preferuje wyłączenie/włączenie głównego wyłącznika prądu z zewnątrz pojazdu było możliwe bez konieczności otwierania akumulatorowej kłapy serwisowej, wymagane zastosowanie osobnej dedykowanej klapki głównego wyłącznika prądu”.

Wnosimy o doprecyzowanie zapisów czy osobna kłapa serwisowa głównego wyłącznika prądu jest rozwiązaniem wymaganym czy preferowanym?

Uzasadnienie:

Kłapa serwisowa pod którą umieszczono główny wyłącznik prądu jest na tyle wąska, że nawet przy blisko zaparkowanych obok siebie pojazdach nie ma problemu z dostępem do głównego wyłącznika prądu, a montaż dodatkowej kłapy serwisowej wyłącznie dedykowanej obsłudze głównego wyłącznika prądu jest technicznie w tak małym obszarze niemożliwy.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający preferuje ale nie wymaga wyłączenie/włączenie głównego wyłącznika prądu z osobnej dedykowanej klapki głównego wyłącznika prądu, dodatkowa kłapa głównego wyłącznika prądu jest jednym z punktowanych elementów preferowanych przez zamawiającego.

Pytanie 5:

Dotyczy OPZ pkt 7 Opis podstawowych parametrów technicznych i wymagania dotyczące kompletacji ppkt 23 Kabina kierowcy:

W załączniku „SPECYFIKACJA WARUNKÓW ZAMÓWIENIA” w punkcie „7. Opis podstawowych parametrów technicznych i wymagania dotyczące kompletacji – opis parametrów” ppkt 23, Zamawiający umieścił następujący zapis: „a) wydzielona typu zamkniętego, maksymalna odległość pomiędzy skrzydłem drzwi a sufitem wynosząca 300 mm, klimatyzowana z okienkiem do sprzedaży biletów, zamykana na zamek patentowy,”

Wnosimy o akceptację seryjnego rozwiązania, w którym to dostęp do kabiny kierowcy chroniony jest zamkiem elektropneumatycznym. Powyższe rozwiązanie jest skutecznym i bezpiecznym mechanizmem stosowanym z powodzeniem przez wielu producentów pojazdów.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza rozwiązanie, w którym dostęp do kabiny kierowcy chroniony jest zamkiem elektropneumatycznym.

Pytanie 6:

Dotyczy OPZ pkt 7 Opis podstawowych parametrów technicznych i wymagania dotyczące kompletacji ppkt 26 Ogumienie:

W załączniku „SPECYFIKACJA WARUNKÓW ZAMÓWIENIA” w punkcie „7. Opis podstawowych parametrów technicznych i wymagania dotyczące kompletacji – opis parametrów” ppkt 26, Zamawiający umieścił następujący zapis: „e) wyposażone w system kontroli ciśnienia oraz temperatury w ogumieniu. Pomiar ciśnienia ma odbywać się poprzez czujniki umieszczone po wewnętrznej stronie opony montowane w specjalnych

sakwach. Zmierzone parametry mają wyświetlać się na ekranie autokomputera systemu dynamicznej informacji pasażerskiej oraz za pomocą jego pośrednictwa ostrzegać o wykrytym spadku ciśnienia w danym kole. Wykonawca dostarczy jeden zdalny czytnik służący do zaprogramowania czujników jak i odczytu zdalnych parametrów. Wykonawca dostarczy jeden zapasowy czujnik na każdy dostarczony autobus.”.

Wnosimy o akceptację rozwiązania, w którym to zastosowane zostaną seryjne czujniki ciśnienia i temperatury w oponach, określane i monitorowane przez czujniki zamontowane wewnątrz opon na zaworach obręczy, zintegrowane z wyświetlaczem na desce rozdzielczej prezentujące dane z każdego koła oraz ostrzegające stosownymi komunikatami w momencie pojawienia się przekroczenia progów granicznych ustawień.

Uzasadnienie:

Powyższe rozwiązanie sprawdza się w trudnych warunkach eksploatacyjnych i nie wymaga zastosowania dodatkowych urządzeń serwisowych służących do odpowiedniej kalibracji czy programowania. Adaptację i kalibrację czujników przeprowadza się z pozycji ustawień pojazdu autokomputera pojazdu. Rozwiązanie spełnia obowiązkowe przepisy określone przez ustawodawców europejskich, które wejdą w życie od 2024 r.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 7:

Dotyczy SWZ pkt 7 Opis podstawowych parametrów technicznych i wymagania dotyczące kompletacji pkt 36

Czy Zamawiający przyzna komplet punktów za system zdalnej diagnozy w formie online, oparty o platformę web za wyjątkiem parametrów wyszczególnionych w ppkt 36 „a) – błędy występujące w poszczególnych układach autobusu...”?

Uzasadnienie

Kierowca ma bieżący podgląd błędów wyświetlających się na kokpicie lecz ich analiza odbywa się nie bezpośrednio w komunikacji online z autobusem lecz poprzez dedykowany do tego celu osobny portal serwisowy online znajdujący się na zajezdni Zamawiającego.

Oznacza to, że zgłoszenie numeru błędu przez kierowcę pozwala na zajezdni zdiagnozować przyczynę usterki i zadysponować dalsze decyzje co do dalszej eksploatacji pojazdu w danym dniu.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ, i oczekuje pełnej zdalnej diagnozy bez wyjątku parametrów wyszczególnionych w ppkt 36 „a) – błędy występujące w poszczególnych układach autobusu.

Pytanie 8:

Dotyczy zał nr 7 SWZ pkt 4 „Zapewnienie funkcjonowania wyposażenia pojazdu w okresie utrzymania”

Wnosimy o doprecyzowanie zapisów lub korektę wymagań tego punktu.

Czy Zamawiający wymaga zapewnienia funkcjonowania wyposażenia urządzeń do poboru opłat zamontowanych w autobusach przez okres gwarancji całopojazdowej przyznawanej przez Wykonawcę, czy wymaga innego, konkretnego okresu utrzymania w gotowości ww urządzeń?

Uzasadnienie

Obecny zapis nie precyzuje okresu utrzymania w gotowości w/w urządzeń, co uniemożliwia precyzyjne uwzględnienie kosztów tej obsługi w cenie ofertowej.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wymaga zapewnienia funkcjonowania wyposażenia urządzeń do poboru opłat zamontowanych w autobusach przez okres gwarancji całopojazdowej przyznawanej przez Wykonawcę.

Pytanie 9:

Dotyczy zał nr 9 SWZ Wymogi dotyczące Systemu Zliczania Pasażerów w pojazdach pkt 1.b i 1c Obowiązki Wykonawcy

Wnosimy o doprecyzowanie zapisów lub korektę wymagań tego punktu.

Czy Zamawiający wymaga zapewnienia aktualizacji oprogramowania Systemów Zliczania Pasażerów zastosowanych w autobusach przez okres gwarancji całopojazdowej przyznawanej przez Wykonawcę, czy wymaga 15-letniego okresu od daty protokolarnego przekazania autobusów?

Wnosimy o skrócenie obowiązku aktualizacji oprogramowania do okresu trwania gwarancji całopojazdowej przyznawanej przez Wykonawcę.

Uzasadnienie

Obecny zapis wymusza na Wykonawcy szacowanie bliżej nieokreślonej częstotliwości zmian oprogramowania, na który Wykonawca nie będzie miał żadnego wpływu.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wymaga zapewnienia aktualizacji oprogramowania Systemów Zliczania pasażerów zastosowanych w autobusach przez okres 15 lat zgodnie z zapisami umowy serwisowej.

Pytanie 10:

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ w punkcie 30. System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej opisuje i wymaga kompatybilności z obecnie używanym systemem Zamawiającego. Zawieranie takiego zapisu w SWZ wymaga integracji z systemem tj. posiadania kodów API do integracji z systemami. Jeżeli Zamawiający nie posiada takich kodów to zapis ten ogranicza konkurencyjność i uniemożliwia złożenia konkurencyjnej oferty innemu podwykonawcy. Jakiego typu system używa Zamawiający?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wymaga, aby przyszły dostawca wykonał wszelkie czynności z dostosowaniem zamontowanego systemu do obecnie stosowanego przez Zamawiającego, po stronie Wykonawcy pozostaje uzyskanie niezbędnych protokołów komunikacyjnych do integracji systemów.

Pytanie 11:

Czy Zamawiający posiada kody komunikacyjne API do użytkowanego przez siebie Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej, jeżeli ich nie posiada, czy może wymagać dostarczenia takich kodów w obecnym postępowaniu, po to, aby w przyszłości w prowadzonych postępowaniach nie ograniczał konkurencyjności w tej dziedzinie?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie posiada kodów API ale wymaga, aby dostawca Systemu Informacji pasażerskiej w dostarczanych autobusach udostępnił kody API do komunikacji z urządzeniami zabudowanymi w autobusach oraz aplikacji centralnej, na której jest podgląd na mapie wraz z monitorowaniem statusów urządzeń.

Pytanie 12:

Dotyczy SWZ pn_01_2024 10 autobusy DIESEL_2024 Rozdział XVIII pkt 5 kryterium T1 „Podział przedniej szyby czołowej (max. 15 pkt)“ oraz odpowiedzi Zamawiającego na Pytanie 3 udzielonych odpowiedzi „pytania i odpowiedzi pn_01_2024 1-1“:

w związku z odpowiedzią Zamawiającego na Pytanie 3 udzielonych odpowiedzi „pytania i odpowiedzi pn_01_2024 1-1”, gdzie Zamawiający potwierdza, że sformułowanie "szyba przednia" (szyba czołowa) należy interpretować zgodnie z opisem "szyby przedniej" znajdującej się w Jednolitych przepisach dotyczących homologacji materiałów oszklenia bezpiecznego i ich instalacji w pojazdach (Regulamin nr 43 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ)) Wykonawca wnosi o zmianę opisu sposobu oceny ofert w ramach kryterium T1 z Rozdziału XVIII pkt 5 SWZ w następujący sposób:

T1	Podział przedniej szyby czołowej (max. 15 pkt)	Szyba przednia dzielona na dwa lub trójdzielną – 15 pkt
		Szyba przednia dzielona na cztery lub niedzielona – 0 pkt

Uzasadnienie:

Odpowiednie określenie kryteriów i ich wag przy jednoczesnym obniżeniu warunków pozwala na wybór oferty zapewniającej najkorzystniejszy bilans ceny i jakości w warunkach maksymalnie konkurencyjnych.

Wykonawca wnosi o zmianę opisu sposobu oceny ofert w ramach kryterium T1 jak powyżej.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 13:

Dotyczy: SWZ – punkt III. Opis przedmiotu zamówienia | punkt: 7. Opis podstawowych parametrów technicznych i wymagania dotyczące komplectacji – opis parametrów | podpunkt: 30. System Dynamicznej informacji pasażerskiej (SDIP) | podpunkt: k) tablice elektroniczne wewnętrzne. „Zakres napięć zasilania 20V +/- 30% tj.od 16,8V do 33,6V” Czy słusznym jest domniemanie iż doszło do omyłki pisarskiej a Zamawiający wymaga dostarczenia urządzenia, zasilanego napięciem 24VDC +/-30%?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza. Zamawiający wymaga dostarczenia urządzenia, zasilanego napięciem 24VDC +/-30%.

Pytanie 14:

Dotyczy: SWZ – punkt III. Opis przedmiotu zamówienia | punkt: 7. Opis podstawowych parametrów technicznych i wymagania dotyczące komplectacji – opis parametrów | podpunkt: 30. System Dynamicznej informacji pasażerskiej (SDIP) | podpunkt: k) tablice elektroniczne wewnętrzne. „Tablica musi posiadać diodę LED sygnalizującą pracę tablicy” Wykonawca wnosi o odstąpienie od wymogu wyposażenia tablicy w sygnalizację pracy za pomocą diody LED. W opinii Wykonawcy, który wdrożył setki systemów informacji pasażerskiej, wymóg taki jest nadmiarowy, bezzasadny a także ogranicza możliwość złożenia optymalnej cenowo, konkurencyjnej oferty. Wykonawca pragnie zwrócić uwagę na fakt, iż sygnalizacją pracy tablicy jest sam fakt wyświetlania przez nią contentu (treści). Ponadto pragniemy zauważyć, że zgodnie z wymaganiami Zamawiającego stan pracy tablicy monitorowany będzie przez oprogramowanie komputera pokładowego - podpunkt i) Sterownik, komputer pokładowy (autokomputer). Również praca tablicy będzie raportowana na bieżąco zgodnie z wymaganiami przedstawionymi w podpunkcie t) Wykonawca dostarczy oprogramowanie umożliwiające monitoring oraz nadzór ruchu pojazdów ... musi istnieć system raportowania bieżącej diagnostyki on-line sprawności poszczególnych urządzeń systemu informacji pasażerskiej, (kasowniki, tablice informacyjne wew., zew., tablice reklamowe, system monitoringu), W związku z powyższym prosimy o odstąpienie od wymogu posiadania przez tablicę dodatkowej diody sygnalizującej pracę tablicy.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuści zastosowanie tablicy informacyjnej bez diody LED sygnalizującej pracę tablicy. Pozostałe wymogi techniczne pozostają bez zmian.

Pytanie 15:

Dotyczy: SWZ – punkt III. Opis przedmiotu zamówienia | punkt: 7. Opis podstawowych parametrów technicznych i wymagania dotyczące komplectacji – opis parametrów | podpunkt: 30. System Dynamicznej informacji pasażerskiej (SDIP) | podpunkt: k) tablice elektroniczne wewnętrzne. „Obudowa nie może posiadać otworów wentylacyjnych.”Wykonawca wnosi o odstąpienie od wymogu jako techniczne nieuzasadnionego, zapewnienie odpowiedniej wentylacji dla urządzeń pracujących w sposób ciągły, jest kluczowe, zwłaszcza w kontekście określonych przez Zamawiającego warunków pracy urządzenia.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 16:

Dotyczy: SWZ – punkt III. Opis przedmiotu zamówienia | punkt: 7. Opis podstawowych parametrów technicznych i wymagania dotyczące kompletacji – opis parametrów | podpunkt: 30. System Dynamicznej informacji pasażerskiej (SDIP) | podpunkt: m) System emisji reklam. „Wykonawca ma dostarczyć niezbędną infrastrukturę informatyczną (jeżeli wymagane serwer centralny, serwery buforujące, dokumentację oraz udzielić licencji bez ograniczeń czasowych i ilościowych dostarczanych pojazdów.” Czy Zamawiający dopuszcza rozwiązanie powyższego wymogu na udostępnieniu przez wykonawcę serwera wirtualnego jednocześnie spełniając warunek udzielenia licencji bez ograniczeń czasowych i ilościowych dla dostarczonych pojazdów.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wymaga pełnej kompatybilności z obecnie użytkowanym przez Zamawiającego systemem. Proces integracji uzyskanie odpowiednich dostępuów do obecnie użytkowanych platform leży po stronie Wykonawcy.

Pytanie 17:

Dotyczy: SWZ – punkt III. Opis przedmiotu zamówienia | punkt: 7. Opis podstawowych parametrów technicznych i wymagania dotyczące kompletacji – opis parametrów | podpunkt: 30. System Dynamicznej informacji pasażerskiej (SDIP) | podpunkt: aa) Podtrzymanie zasilania całego systemu wraz z jego pełną funkcjonalnością – 30min po wyłączonym zapłonie.

Czy Zamawiający dopuszcza realizację podtrzymania zasilania całego systemu po wyłączeniu zapłonu z instalacji elektrycznej znajdującej się na pojeździe wykorzystując akumulator pojazdu.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuści zaproponowane rozwiązanie pod warunkiem iż po 30 min podtrzymania systemu SDIP na wyłączonym zapłonie, będzie możliwość uruchomienia silnika, bez konieczności podpinania zewnętrznego źródła prądu.

Pytanie 18:

Dotyczy: SWZ – punkt III. Opis przedmiotu zamówienia | punkt: 7. Opis podstawowych parametrów technicznych i wymagania dotyczące kompletacji – opis parametrów | podpunkt: 30. System Dynamicznej informacji pasażerskiej (SDIP) | podpunkt: bb) Zamawiający musi mieć możliwość parametryzacji pracy systemu. Autoryzacja musi nastąpić przy pomocy dedykowanego klucza serwisowego (pastylka). Wykonawca dostarczy 5 kluczy serwisowych na całą dostawę autobusów. Czy Zamawiający dopuszcza realizację autoryzacji przy pomocy dedykowanego klucza w postaci karty RFID.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuści zaproponowane rozwiązanie.

Pytanie 19:

Dotyczy: SWZ – punkt III. Opis przedmiotu zamówienia | punkt: 7. Opis podstawowych parametrów technicznych i wymagania dotyczące kompletacji – opis parametrów | podpunkt: 31. System monitoringu | podpunkt: a) system monitoringu musi umożliwiać zgrywanie wybranego materiału wideo przez sieć WiFi, oraz złącze USB zamontowane na autokomputerze SDIP Wykonawca wnosi o dopuszczenie rozwiązania, w którym to zgrywanie materiału będzie odbywać się poprzez sieć WiFi oraz poprzez złącze USB zamontowane w pulpicie (desce rozdzielczej) pojazdu a nie na autokomputerze.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ. Zaproponowane rozwiązanie niesie za sobą duże ryzyko użytkowania złącza w sposób nieadekwatny do przeznaczenia, narażając go na uszkodzenia, które nie będą podlegały naprawą gwarancyjnym.

Pytanie 20:

Dotyczy: SWZ – punkt III. Opis przedmiotu zamówienia | punkt: 7. Opis podstawowych parametrów technicznych i wymagania dotyczące kompletacji – opis parametrów | podpunkt: 30. System Dynamicznej informacji pasażerskiej (SDIP) | podpunkt: p) kasowniki elektroniczne

Wykonawca zwraca się z prośbą o wyłączenie z przedmiotu zamówienia dostawy kasowników elektronicznych oraz pozostawienie wymogu integracji dostarczonych przez Zamawiającego kasowników z systemem dynamicznej informacji pasażerskiej w zakresie zgodnym z OPZ. Spełnienie przez wykonawcę wymagań w aktualnym brzmieniu uwarunkowane jest posiadaniem przez Zamawiającego i przekazaniem Wykonawcy kodów API do oprogramowania nadrzędnego kasowników. Pozostawienie wymogu w niezmienionym brzmieniu w ocenie wykonawcy prowadzi do ograniczenia konkurencji poprzez pośrednie wskazanie konkretnego wykonawcy. W związku z powyższym prosimy o pozytywne rozpatrzenie wniosku

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wymaga, aby przyszły dostawca wykonał wszelkie czynności z dostosowaniem zamontowanego systemu do obecnie stosowanego przez zamawiającego, po stronie Wykonawcy pozostaje uzyskanie niezbędnych protokołów komunikacyjnych do integracji systemów.

Pytanie 21:

Dotyczy: SWZ Rozdział XX

Czy Zamawiający zaakceptuje wniesienie zabezpieczenia należytego wykonania w postaci gwarancji bankowej w formie dokumentu elektronicznego opatrzonego podpisem kwalifikowanym?

Odpowiedź Zamawiającego:

Tak. Zamawiający akceptuje.

Pytanie 22:

Dotyczy: Załącznik nr 6 do SWZ Wzór umowy § 17

Czy Zamawiający dopuszcza zawarcie umowy w formie dokumentu elektronicznego opatrzonego podpisem kwalifikowanym?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza.

Pytanie 23:

Dotyczy: SWZ Rozdział IV, pkt 1.2

Prosimy o potwierdzenie, iż Zamawiający oczekuje złożenia wraz z ofertą Raportu Technicznego drogowego zużycia paliwa w odniesieniu do oferowanego typu autobusu.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza.

Pytanie 24:

Dotyczy: Załącznik nr 6 do SWZ Wzór umowy § 3 ust. 5

Ze względu na coraz bardziej rozpowszechniony model komunikacji elektronicznej zwracamy się z wnioskiem o rezygnację z obowiązku powiadomienia Zamawiającego na piśmie o dacie przekazania autobusów i zastąpienie go powiadomieniem na wskazany przez Zamawiającego adres mailowych.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza zaproponowane rozwiązanie odnośnie obowiązku powiadomienia Zamawiającego o dacie przekazania autobusów za pośrednictwem wskazanego przez Zamawiającego adresu email.

Pytanie 25:

Dotyczy: Załącznik nr 6 do SWZ Wzór umowy § 4 ust. 1, pkt 1.2

Prosimy o potwierdzenie, że w ciągu 10 dni roboczych pomiędzy dostarczeniem autobusów przez Wykonawcę a ich weryfikacją i sporządzeniem protokołu zdawczo-odbiorczego pojazdy przechowywane będą w zajezdni Zamawiającego na jego koszt i ryzyko.

Alternatywnie zwracamy się z wnioskiem o zmianę zapisów wzoru umowy w zakresie terminu przystąpienia przez Zamawiającego do weryfikacji dostarczonych autobusów w taki sposób, by dostarczenie autobusów oraz pozytywna weryfikacja zakończona sporządzeniem protokołu zdawczo-odbiorczego i przeniesieniem własności pojazdów na Zamawiającego nastąpić mogły w tym samym dniu.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie potwierdza, autobusy w ciągu 10 dni roboczych pomiędzy dostarczeniem przez Wykonawcę a ich weryfikacją i sporządzeniem protokołu zdawczo-odbiorczego przechowywane będą w zajezdni Zamawiającego na koszt i ryzyko Wykonawcy, tym samym Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 26:

Dotyczy: SWZ, rozdz. III, ust. 7, pkt. 37

Wykonawca dysponuje uniwersalnym urządzeniem diagnostycznym do cało-pojazdowej diagnostyki oferowanych pojazdów. Prosimy o możliwość dostarczenia 1 urządzenia do przeprowadzania diagnostyki oraz napraw elementów opisanych w OPZ w pkt. 5, 11, 12, 13, 17, 18, 19, 27.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 27:

Dotyczy: SWZ, rozdz. III, ust. 7, pkt. 34, lit. j)

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na udzielenie przez Wykonawcę sublicencji zamiast licencji na korzystanie z dokumentacji i oprogramowania w zakresie określonym w SWZ. Wykonawca jako spółka zależna w strukturze koncernu odpowiada m.in. za dystrybucję, sprzedaż i aftersales oferowanych przez siebie autobusów i korzysta w tym zakresie z technologii, produktów i know-how koncernowego. Podobnie Wykonawca nie jest twórcą ani właścicielem praw autorskich majątkowych do oprogramowania i dokumentacji do systemów, w które wyposażony jest autobus zgodnie z OPZ (informacja pasażerska, monitoring itd.). Wykonawca jest w pełni uprawniony, właśnie na zasadzie licencji, do korzystania z tych technologii, produktów i know-how, a w szczególności dokumentacji i oprogramowania stanowiących utwory w rozumieniu prawa autorskiego, których udostępnienia wymaga Zamawiający zgodnie z SWZ i OPZ, i jest uprawniona do udostępniania ich dalej w pełnym, przysługującym mu zakresie, bez żadnych ograniczeń. Udostępnienie to może nastąpić jednak jedynie w ramach przysługujących Wykonawcy praw, a więc w szczególności na zasadzie sublicencji, która będzie odpowiadać wymaganiom określonym w specyfikacji przetargowej.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyraża zgodę.

Pytanie 28:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do Umowy – Umowa serwisowa § 3 ust. 1.9 oraz 2

Prosimy o potwierdzenie, iż określona w ust. 2 § 3 Umowy serwisowej sankcja w postaci uznania wniosku gwarancyjnego za zatwierdzony powiązana będzie z brakiem rozpatrzenia (nie zatwierdzenia) wniosku w terminie 2 dni. Jednocześnie wnosimy o stosowną modyfikację wskazanego zapisu. Pozostawienie przywołanego fragmentu w obecnej redakcji, oznaczałoby bowiem, iż Wykonawca nie ma możliwości odmowy zatwierdzenia wniosku.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy umowy serwisowej.

Pytanie 29:

Dotyczy: SWZ, rozdział II, punkt 3

Zamawiający zapisał: „Rok produkcji autobusów musi pokrywać się z rokiem dostawy.”

Z uwagi na termin wykonania zamówienia, przypadający na przełom roku kalendarzowego, wnosimy o dopuszczenie pojazdów wyprodukowanych nie wcześniej niż 6 miesięcy przed terminem dostawy.

Wnioskowany wymóg jest powszechnie stosowany w postępowaniach na dostawy autobusów. Termin wykonania zamówienia na poziomie 350 dni przypada na początek przyszłego roku. Obecny zapis wyklucza możliwość dostawy pojazdów wyprodukowanych w grudniu 2024 roku po 1 stycznia 2025 roku.

Przychylenie się do naszego wniosku pozwoli na przeprowadzenie poprawnej dostawy pojazdów wyprodukowanych na przełomie roku.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 30:

Dotyczy: SWZ, rozdział III, tabela 7 „opis parametrów”, punkt 26 tabeli, podpunkt e;

Zamawiający zapisał: „wyposażone w system kontroli ciśnienia oraz temperatury w ogumieniu.

e) Pomiar ciśnienia ma odbywać się poprzez czujniki umieszczone po wewnętrznej stronie opony montowane w specjalnych sakwach. Zmierzone parametry mają wyświetlać się na ekranie autokomputera systemu dynamicznej informacji pasażerskiej oraz za pomocą jego pośrednictwa ostrzegać o wykrytym spadku ciśnienia w danym kole. System zasilany z tego samego źródła co SDIP (podtrzymanie zasilania 30 min. po wyłączonym zapłonie),

f) Wykonawca dostarczy jeden zdalny czytnik służący do zaprogramowania czujników jak i odczytu zdalnego parametrów na całą dostawę,”

Wnosimy o dopuszczenie fabrycznie stosowanych czujników ciśnienia i temperatury ogumienia montowanych na wentylach.

Ponadto wnosimy o rezygnację z wymogu podtrzymania zasilania dla systemów, które do przesyłania danych wykorzystują szynę CAN.

Uzasadnienie: Jest to jedyny, fabrycznie stosowany system i ze względu na wymogi homologacji jest obligatoryjnie montowany w każdym pojeździe. Jediną różnicą w stosunku do wymaganego przez Zamawiającego systemu jest umiejscowienie czujników.

W przypadku braku zgody na powyższy wniosek prosimy o dopuszczenie montażu 2 systemów – fabrycznego i dodatkowego wklejanego w opony pojazdu. Montując 2 systemy wypełniamy wymóg Zamawiającego oraz wymogi homologacyjne – jednak w tym przypadku cena oferty będzie podwyższona o dodatkowy, redundantny system.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ. Jednocześnie informuje Wykonawcę, iż niedopuszczalny jest montaż dwóch systemów działających równolegle.

Pytanie 31:

Dotyczy: Dotyczy: SWZ, rozdział III, tabela 7 „opis parametrów”, punkt 25 tabeli, podpunkt c;

Zamawiający zapisał: „światło przeznaczone do oświetlenia stopni drzwi zamontowane na zewnątrz autobusu w technologii LED przy każdych drzwiach,”

Wnosimy o dopuszczenie oświetlenia przestrzeni przed drzwiami w formie listwy LED, zamontowanej w estetyczny sposób w progu drzwi wejściowych.

Uzasadnienie: Jest to seryjnie stosowane rozwiązanie o najwyższym stopniu trwałości, maksymalnie ułatwiające korzystanie z myjni szczotkowych.

Z uwagi na trwałość i estetykę nie stosujemy już w naszych pojazdach lamp montowanych np. nad drzwiami.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuści zaproponowane rozwiązanie.

Pytanie 32:

Dotyczy: Dotyczy: SWZ, rozdział III, tabela 7 „opis parametrów”, punkt 23 tabeli, podpunkt a; Zamawiający zapisał: „wydzielona typu zamkniętego, maksymalna odległość pomiędzy skrzydłem drzwi a sufitem wynosząca 300 mm, klimatyzowana z okienkiem do sprzedaży biletów, zamykana na zamek patentowy,”

Wnosimy o dopuszczenie klucza blokującego zamek magnetyczny.

Uzasadnienie: Ze względu na stosowanie zamka magnetycznego w drzwiach kabiny kierowcy, możliwe jest zastosowanie jedynie uproszczonego klucza sterującego pracą zamka.

Dlatego prosimy o przychylenie się do naszego wniosku.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuści zaproponowane rozwiązanie.

Pytanie 33:

Dotyczy: Dotyczy: SWZ, rozdział III, tabela 7 „opis parametrów”, punkt 23 tabeli, podpunkt b; Zamawiający zapisał: „szyba drzwi kabiny kierowcy przyciemniania z zachowaniem wymogów Regulaminu nr 43 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) Regulamin nr 43 z dnia 12 lutego 2014 r...”

Wnosimy o dopuszczenie oklejenia szyby folią przyciemniającą/antyrefleksyjną w zakresie wskazanym przez Zamawiającego podczas realizacji umowy.

Uzasadnienie: Ponieważ szyby przyciemniane nie są stosowane fabrycznie, realizacja wymogu wymagałaby wyprodukowania szyb na specjalne życzenie Zamawiającego, co biorąc pod uwagę minimalne wielkości zamówienia jest niemożliwe. Dlatego wnosimy o przychylenie się do powyższego wniosku.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuści zaproponowane rozwiązanie.

Pytanie 34:

Dotyczy: Dotyczy: SWZ, rozdział III, tabela 7 „opis parametrów”, punkt 22 tabeli, podpunkt r; Zamawiający zapisał: „poręcze malowane proszkowo w kolorze żółtym RAL 1018. Poręcze pionowe schodzące bezpośrednio do poziomu podłogi wykonane ze stali nierdzewnej malowanej proszkowo w kolorze RAL 1018. „

Wnosimy o dopuszczenie ocynkowanych poręczy malowanych proszkowo.

Uzasadnienie: Proponowane rozwiązanie jest znacznie korzystniejsze cenowo, oferując równie dobre parametry odporności na korozję, nawet po wielu latach eksploatacji.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 35:

Dotyczy: Dotyczy: SWZ, rozdział III, tabela 7 „opis parametrów”, punkt 22 tabeli, podpunkt l; Zamawiający zapisał: „wydzielone miejsce na wysokości III drzwi przeznaczone do przewozu i zamocowania: wózka inwalidzkiego lub wózka dziecięcego, co najmniej o długości 1300 mm i szerokości 750 mm,”

Wnosimy o zmianę zapisu, tak aby miejsce na wprost drzwi III było przeznaczone jedynie dla wózka dziecięcego.

Uzasadnienie: Proponowane rozwiązanie jest zgodne z wymaganiami Regulaminu 107 EKG ONZ.

Z uwagi na wymagania Regulaminu 107 EKG ONZ, dotyczące m.in. konieczności stosowania rampy oraz wymiary przestrzeni specjalnej, miejsca dla wózków inwalidzkich znajdują się w przedniej części pojazdu w okolicy drzwi II.

Przychylenie się do naszego wniosku pozwoli nam na złożenie oferty w postępowaniu.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 36:

Dotyczy: Dotyczy: SWZ, rozdział III, tabela 7 „opis parametrów”, punkt 22 tabeli, podpunkt i; Zamawiający zapisał: „rampa najazdowa zabudowana przy II oraz III drzwiach, ręcznie rozkładana przeznaczona do obsługi wózków inwalidzkich lub dziecięcych,...”

Wnosimy o rezygnację z wymogu stosowania rampy w drzwiach III.

Uzasadnienie: W związku z poprzednim pytaniem, wnosimy o rezygnację z rampy dla wózków inwalidzkich w drzwiach III.

W naszych pojazdach nie stosujemy tego rozwiązania, a regulamin 107 EKG ONZ nie wymaga rampy, jeśli miejsce jest przeznaczone jedynie dla wózków dziecięcych.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 37:

Dotyczy: Dotyczy: SWZ, rozdział III, tabela 7 „opis parametrów”, punkt 22 tabeli, podpunkt e; Zamawiający zapisał: „podłoga wielowarstwowa, klejona, wodoodporna, z dołu izolowana akustycznie i termicznie, pokryta gładką antypoślizgową wykładziną (rodzaj oraz typ wykładziny zostanie uzgodniony z Zamawiającym na etapie realizacji umowy), wywijaną,”

Wnosimy o dopuszczenie wykładziny niewywijanej na ściany boczne, jeśli cała podłoga wraz z nadkolami, została zabezpieczona antykorozyjnie/przed wilgocią poprzez natryskowe malowanie specjalną masą.

Uzasadnienie: Podłoga w naszych pojazdach zabezpieczona jest poprzez natrysk specjalnej masy podczas procesu produkcji. Użyta technologia gwarantuje odporność na czynniki atmosferyczne i trudne warunki eksploatacji, a przede wszystkim zabezpiecza konstrukcję również w trudno dostępnych miejscach i szczelinach, gdzie może zbierać się wilgoć.

Użycie wyżej opisanej technologii sprawia, że wykładzina pełni jedynie funkcję ozdobną i przeciwpoślizgową. Oznacza to, że wywijanie wykładziny nie jest potrzebne, a nawet niemożliwe technologicznie. Stąd prosimy o przychylenie się do naszego wniosku.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 38:

Dotyczy: Dotyczy: SWZ, rozdział III, tabela 7 „opis parametrów”, punkt 19 tabeli, podpunkt f;

Zamawiający zapisał: „wszystkie bezpieczniki w instalacji elektrycznej – automatyczne”

Wnosimy o dopuszczenie bezpieczników nieautomatycznych w obwodach powyżej 30A.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuści zaproponowane rozwiązanie.

Pytanie 39:

Dotyczy: Dotyczy: SWZ, rozdział III, tabela 7 „opis parametrów”, punkt 17 tabeli, podpunkt g; Zamawiający zapisał: „wyposażony w asystenta ruszania pod górę, system zapobiegający staczaniu się pojazdu ze wzniesienia podczas postoju, ruszania,”

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie opisane w podpunkcie e, punkt 17 tabeli, jako spełniające również powyższy wymóg.

Uzasadnienie: Wykonawca stosuje funkcję „hold”, jak funkcjonalność zabezpieczającą przed staczaniem się. Jednocześnie Zamawiający wymaga zastosowania funkcji „hold” w podpunkcie „e”. Stąd prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zaakceptuje opisaną funkcjonalność jako spełniającą oba wymogi.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza spełnienie punktu „e” będzie równoznaczne ze spełnieniem punktu „g”.

Pytanie 40:

Dotyczy: Dotyczy: SWZ, rozdział III, tabela 7 „opis parametrów”, punkt 16 tabeli, podpunkt a;

Wnosimy o dopuszczenie zaworów odwadniających bez funkcji automatycznej, jeśli Wykonawca nie posiada takiego rozwiązania w swojej ofercie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 41:

Dotyczy: Dotyczy: SWZ, rozdział III, tabela 7 „opis parametrów”, punkt 16 tabeli, podpunkt a; Wnosimy o dopuszczenie autobusów bez zaworu zabezpieczającego poza sprężarką powietrza.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 42:

Dotyczy: Dotyczy: SWZ, rozdział III, tabela 7 „opis parametrów”, punkt 14 tabeli, podpunkt b; Wnosimy o dopuszczenie wentylatorów wyciągowych, jeśli Wykonawca nie posiada w swojej ofercie urządzeń nadmuchowo-wyciągowych

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 43:

Dotyczy: Dotyczy: SWZ, rozdział III, tabela 7 „opis parametrów”, punkt 13 tabeli, podpunkt a oraz punkt 12 tabeli podpunkt q;

Wnosimy o dopuszczenie uruchamiania wymuszonej pracy klimatyzacji oraz agregatu grzewczego przy użyciu komputera diagnostycznego.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 44:

Dotyczy: Dotyczy: SWZ, rozdział III, tabela 7 „opis parametrów”, punkt 13 tabeli, podpunkt g; Wnosimy o dopuszczenie sterownika HVAC dającego możliwość wyłączenia przez kierowcę, jednak każde włączenie pojazdu powoduje ponowne włączenie systemu HVAC.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 45:

Dotyczy: Dotyczy: SWZ, rozdział III, tabela 7 „opis parametrów”, punkt 12 tabeli, podpunkt k; Zamawiający zapisał: „wyposażone w grzejniki konwektorowe, rozmieszczone równomiernie w przestrzeni pasażerskiej,”

Wnosimy o dopuszczenie systemu konwektorowo-nawiewnego.

Uzasadnienie: W naszych autobusach, w celu zwiększenia efektywności ogrzewania, grzejniki konwektorowe zintegrowane zostały z dmuchawami.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuści zaproponowane rozwiązanie pod warunkiem spełnienia wymagań termicznych określonych w załączniku „Zasady komfortu termicznego”.

Pytanie 46:

Dotyczy: Dotyczy: SWZ, rozdział III, tabela 7 „opis parametrów”, punkt 11 tabeli, podpunkt h; W związku z poprzednimi pytaniami wnosimy o dopuszczenie niemontowania przycisku wózka inwalidzkiego przy drzwiach III.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie dopuszcza zaproponowanego rozwiązania, jednocześnie podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 47:

Dotyczy: Dotyczy: SWZ, rozdział III, tabela 7 „opis parametrów”, punkt 11 tabeli, podpunkt g; Zamawiający zapisał: „w przypadku braku aktywacji systemu otwierania drzwi przez pasażerów naciśnięcie przycisku skutkuje komunikatem na desce rozdzielczej kierowcy, wraz ze wskazaniem potrzeby otwarcia danych drzwi,”

Wnosimy o dopuszczenie braku komunikatu o użyciu przycisku, kiedy system jest nieaktywny.

Uzasadnienie: Przyciski zewnętrzne są domyślnie nieaktywne, a jedynym sposobem ich aktywacji jest włączenie systemu otwierania drzwi. Aktywacja przycisków powoduje ich podświetlenie, dlatego pozostawienie przycisku aktywnego cały czas, wymusiłoby stałe podświetlenie – co nie może zostać zrealizowane z przyczyn homologacyjnych.

Ponadto podświetlenie przycisku dawałoby błędną informację pasażerowi i wprowadzało go w błąd – podświetlony przycisk sprawia wrażenie aktywnego do użycia.

Dodatkowo stale aktywny przycisk np. w czasie deszczu wysyłałby fałszywe sygnały prowadzącemu pojazd, stąd prosimy o przychylenie się dla naszego wniosku.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 48:

Dotyczy: Dotyczy: SWZ, rozdział III, tabela 7 „opis parametrów”, punkt 7 tabeli, podpunkt b;

Wnosimy o dopuszczenie braku podgrzewania filtra paliwa, jeśli producent silnika przewidział możliwość uruchomienia pojazdu w ujemnych temperaturach bez użycia grzałki w układzie zasilania.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 49:

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość złożenia zabezpieczenia należytego wykonania umowy w postaci gwarancji bankowych lub ubezpieczeniowych w formie elektronicznej tj. jako dokument elektroniczny podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby upoważnione do reprezentacji Gwaranta?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza.

Pytanie 50:

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość podpisania umowy z Wykonawcą w formie elektronicznej

tj. jako dokument elektroniczny podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby upoważnione do reprezentacji Zamawiającego i Wykonawcy?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza.

Pytanie 51:

Zamawiający w paragrafie 11 wzoru umowy przewiduje możliwość dokonania zmian postanowień zawartej umowy. Zwracamy się w wnioskiem, o wprowadzenie możliwości zmiany umowy **w zakresie terminów dostaw**, jeżeli niemożność dotrzymania tych terminów wynika z przeszkody wynikającej z przyczyn leżących po stronie Zamawiającego, bądź z przeszkody niezależnej od Wykonawcy i niemożliwej wcześniej do przewidzenia, w szczególności spowodowanej:

- a) działaniem lub zaniechaniem podmiotu trzeciego, w tym organów państwowych, administracji lub innych, za które Wykonawca nie ponosi odpowiedzialności;
- b) obiektywnymi uwarunkowaniami produkcyjnymi po stronie Wykonawcy;
- c) okolicznościami siły wyższej, pod którym to pojęciem należy rozumieć jakiegokolwiek zdarzenia, które pozostają poza kontrolą którejkolwiek ze Stron, a w

szczegółności wojnę, powstania, zamieszki, blokady dróg, strajki, lock-outy, **epidemie, pandemie**, klęski żywiołowe itp.;

w takim wypadku terminy dostaw mogą ulec wydłużeniu o czas niezbędny do zakończenia wykonywania przedmiotu Umowy w sposób należyty, nie dłużej jednak niż o okres trwania przeszkody.

Swoją prośbę wykonawca motywuje wspólnym interesem tak Zamawiającego jak i wykonawcy.

Bez wprowadzenia wyżej zaproponowanej zmiany ewentualna modyfikacja postanowień umowy będzie praktycznie niemożliwa ze względu na ograniczenia stawiane przez art. 144 PZP – i to nawet w przypadku woli zmiany umowy wyrażonej przez Zamawiającego. Wykonawca zaznacza przy tym, że taka redakcja zapisu w żadnej mierze nie obliguje Zamawiającego do wyrażania zgody na ewentualne zmiany umowy i pozostanie to nadal wyłącznie prawem, a nie obowiązkiem Zamawiającego.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 52:

Zamawiający w SWZ wymaga złożenia oświadczenia na potwierdzenie, że minimalny warunek okresu międzyobsługowego w czasie gwarancji i po upływie okresu gwarancyjnego będzie wynosił minimum 60 tysięcy kilometrów.

- 1.1 Prosimy doprecyzować, że do opisanego okresu obsługowego nie zalicza się pierwszy tzw. zerowy przegląd, wykonywany przed osiągnięciem wskazanego przez Zamawiającego przebiegu
- 1.2 Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza wykonywanie częściej niż wymagany przebieg międzyobsługowy okresowych czynności (typu kontrola, sprawdzenie) podczas których nie jest wymagana wymiana części.
- 1.3 Prosimy o potwierdzenie, że wystarczające będzie złożenie przez Wykonawcę ogólnego oświadczenia potwierdzającego wymagany przebieg międzyobsługowy, a nie trzeba przedstawiać dokumentów od producentów poszczególnych komponentów o spełnianiu w/w przebiegu międzyobsługowego.

Odpowiedź Zamawiającego:

1. Zamawiający potwierdza. Do wymaganego resursu przeglądowego nie zalicza się pierwszy tzw. zerowy przegląd. Jednocześnie Zamawiający informuje iż wykonanie tzw. zerowego przeglądu leży po stronie Wykonawcy.
2. Zamawiający potwierdza.
3. Zamawiający potwierdza.

Pytanie 53:

Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku podwykonawcy, na którego zdolnościach lub sytuacji nie polega Wykonawca (aby spełnić warunki udziału w postępowaniu), Zamawiający nie żąda załączenia do oferty dokumentu JEDZ oraz w dalszej kolejności w odpowiedzi na wezwanie dokumentów potwierdzających brak podstaw do wykluczenia (KRS, informacja z Krajowego Rejestru Karnego, ZUS, US, oświadczenia itd.) takiego podwykonawcy?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie wymagał złożenia osobnego JEDZ od podwykonawców, na którego zdolnościach lub sytuacji Wykonawca nie polega.

Pytanie 54:

Czy Zamawiający zgodzi się, aby Wykonawcy w części IV JEDZ mogli zaznaczyć tylko ogólne oświadczenie o spełnianiu warunków udziału w postępowaniu, bez potrzeby

uzupełniania pozostałych danych w części IV JEDZ? Usprawni to Wykonawcom wypełnienie dokumentu JEDZ.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wymaga uzupełnienia części IV JEDZ w zakresie określonym w SWZ, gdyż Wykonawca oświadcza, że spełnia warunki, jakie Zamawiający postawił w przetargu oraz że nie podlega z niego wykluczeniu.

Pytanie 55:

Zamawiający w załączniku nr 6 do SWZ, w § 8 ust. 2 pkt 2.2 napisał:

„z tytułu dostarczenia autobusu z wadą – w wysokości 5% wartości netto, którego wada dotyczy”

Zwracamy się z wnioskiem o możliwość usunięcia tej kary umownej, z uwagi na fakt iż Zamawiającemu przysługują inne uprawnienia z tytułu gwarancji i rękojmi w przypadku wykrycia wady. Z uwagi na powyższe dodatkowa kara umowna w tym zakresie była nadmiarowym uprawnieniem Zamawiającego.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 56:

Zamawiający w załączniku nr 6 do SWZ § 8 ust. 3 napisał:

„3. W przypadku, gdy zwłoka, 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.”

Zwracamy się z prośbą o możliwość zmiany tego postanowienia na następujące:

„W przypadku, gdy zwłoka, o którym mowa w ust. 2 pkt 2.1 przekroczy 60 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 60 dni.”, ewentualnie dodania fragmentu „po uprzednim wezwaniu Wykonawcy do wykonania dostawy w terminie 14 dni”. Odpowiednio należałoby w takim wypadku również dostosować § 9 ust. 1 pkt 1.2.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 57:

Zamawiający w załączniku nr 6 do SWZ § 8 ust. 4 napisał:

„Zamawiający może dochodzić odszkodowania przekraczającego wysokość zastrzeżonych kar umownych na zasadach ogólnych.”

Zwracamy się z prośbą o usunięcie tego postanowienia. Zamawiający ma prawo naliczać kary umowne i jest to wystarczająca sankcja za niewłaściwe wywiązywanie się ze zobowiązań umownych. Dodatkowe prawo dochodzenia odszkodowania jest zatem zbędne. Pozostawiając takie prawo Wykonawca nie byłby w stanie dokładnie ocenić z jakimi ryzykami finansowymi wiąże się złożenie oferty w przetargu.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 58:

Zamawiający w załączniku nr 6 do SWZ w § 8 ust. 5 napisał:

„Łączna wysokość kar umownych, których może dochodzić Zamawiający nie może przekroczyć 20 % wynagrodzenia umownego netto wskazanego w § 2 ust. 2 Umowy”

W naszej ocenie tak zawyżony limit kar umownych w nieproporcjonalny sposób przerzuca na Wykonawcę, jako stronę która ponosi ryzyko zapłaty kar umownych przewidzianych w umowie dostawy ryzyko związane z umową dostawy. Wykonawca zdaje sobie sprawę, że w reżimie zamówień publicznych to Zamawiający, jako gospodarz postępowania określa szczegółowe warunki kontraktowe, a zasada swobody umów wynikająca z art. 3531 KC,

doznaje istotnego ograniczenia. Niemniej jednak uprawnienie zamawiającego do jednostronnego kształtowania warunków przyszłej umowy nie może mieć charakteru absolutnego.

Z uwagi na powyższe, zwracamy się z wnioskiem o obniżenie łącznej sumy kar do wysokości 10 % wynagrodzenia umownego netto umowy netto wskazanego w par. 2 ust. 2 Umowy.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 59:

Zamawiający w załączniku nr 6 do SWZ w § 8 ust. 6 napisał:

„Wykonawca dokona zapłaty z tytułu kary umownej w terminie 14 dni od daty wystawienia noty księgowej z naliczoną wartością kary.”

Zwracamy się z prośbą o możliwość zmiany tego postanowienia na następujące:

“Wykonawca dokona zapłaty z tytułu kary umownej w terminie 30 dni od daty wystawienia noty księgowej z naliczoną wartością kary.”

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że na podstawie art. 137 ust. 1 i 2 ustawy Pzp dokonuje modyfikacji SWZ w następującym zakresie:

§ 8 ust. 6 Załącznik nr 6 do SWZ – Wzór umowy

Przed modyfikacją zapis brzmiał:

6. Wykonawca dokona zapłaty z tytułu kary umownej w terminie 14 dni od daty wystawienia noty księgowej z naliczoną wartością kary.

Po modyfikacji zapis ten otrzymuje następujące brzmienie:

6. Wykonawca dokona zapłaty z tytułu kary umownej w terminie 30 dni od daty wystawienia noty księgowej z naliczoną wartością kary.

Pytanie 60:

Zamawiający w załączniku nr 6 do SWZ w § 8 ust. 7 napisał:

„Zamawiającemu przysługuje prawo do potrącenia naliczonej kary umownej z wynagrodzenia należnego Wykonawcy, na co Wykonawca wyraża zgodę.

Zwracamy się z wnioskiem o możliwość naliczania i potrącania ewentualnych kar umownych jedynie na podstawie wystawienia noty księgowej.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ. Zamawiający informuje, że naliczania i potrącania ewentualnych kar umownych będą możliwe na podstawie wystawionej noty księgowej.

Pytanie 61:

W Załączniku nr 6 do SWZ, par. 11 ust. 4 napisał:

„4.4. maksymalna wartość zmiany wynagrodzenia, jaką dopuszcza Zamawiający, to łącznie 2 %

4.5. zmiana wynagrodzenia może nastąpić co 6 miesięcy, począwszy najwcześniej od 6-go miesiąca obowiązywania niniejszej Umowy.”

Zwracamy się z wnioskiem o dodanie do wzoru Umowy postanowień we wskazanym w art. 439 ust. 1 PZP przedmiocie na warunkach w nim wskazanych, przedstawiając poniżej ich propozycję:

Paragraf 3 (kolejne paragrafy umowy zostałyby odpowiednio renumerowane)

Ust. 1

1) Całkowita wartość netto przedmiotu umowy wskazana w paragrafie 2 Umowy (dalej: Wynagrodzenie) będzie podlegała podwyższeniu w następujący sposób.

Ust. 2

- 1) 50% Wynagrodzenia Wykonawcy nie podlega waloryzacji, pozostaje stałe.
- 2) 35% Wynagrodzenia Wykonawcy będzie podlegało waloryzacji (podwyższeniu) na podstawie Zharmonizowanego Wskaźnika Cen Konsumpcyjnych publikowanego przez Eurostat dla Unii Europejskiej (27 Państw, od 2020 r., 2015 =100) (dalej: HICP).
- 3) 15% Wynagrodzenia Wykonawcy będzie podlegało waloryzacji (podwyższeniu) na podstawie publikowanego przez Główny Urząd Statystyczny (dalej: GUS) Przeciętnego Miesięcznego Wynagrodzenia Brutto w Sektorze Przedsiębiorstw w Polsce (dalej: Przeciętne Wynagrodzenie).

Wynagrodzenie Wykonawcy będzie obliczane na podstawie następującego wzoru:

Gdzie:

Pn - Wynagrodzenie Wykonawcy po waloryzacji,

Po - Wynagrodzenie Wykonawcy przed waloryzacją,

Wn – procentowy wskaźnik wzrostu Wynagrodzenia Wykonawcy.

Wskaźnik wzrostu Wynagrodzenia Wykonawcy Wn będzie obliczany na podstawie następującego wzoru:

a = 50 %,

b = 35%,

c = 15%.

Gdzie:

HICPo – jest średnią arytmetyczną miesięcznych wskaźników HICP za ostatnich 12 miesięcy:

- przed dniem podpisania Umowy, w przypadku pierwszej waloryzacji (z zastrzeżeniem ustępu 3 poniżej), lub

- przed datą ostatniej waloryzacji, w przypadku kolejnych waloryzacji.

HICPn - jest średnią arytmetyczną ostatnich 12 (dwunastu) miesięcznych wskaźników HICP opublikowanych przed miesiącem, w którym dokonywana jest waloryzacja.

Ro – jest średnią arytmetyczną miesięcznych wartości Przeciętnego Wynagrodzenia za ostatnich 12 miesięcy:

- przed dniem podpisania Umowy, w przypadku pierwszej waloryzacji (z zastrzeżeniem ustępu 3 poniżej), lub

- przed datą ostatniej waloryzacji, w przypadku kolejnych waloryzacji.

Rn – jest średnią arytmetyczną ostatnich 12 (dwunastu) miesięcznych wartości Przeciętnego Wynagrodzenia opublikowanych przed miesiącem, w którym dokonywana jest waloryzacja.

Warunkiem waloryzacji Wynagrodzenia Wykonawcy jest, że każdorazowo, w dniu waloryzacji Wynagrodzenia wartość Wn (procentowego wskaźnika wzrostu Wynagrodzenia Wykonawcy) wyliczona na podstawie powyższego wzoru przekroczy 102 %.

Pierwsza waloryzacja Wynagrodzenia nastąpi nie wcześniej niż 6 miesięcy po podpisaniu Umowy. Kolejne waloryzacje nie mogą następować częściej niż co miesiąc.

Waloryzacja nastąpi na podstawie oświadczenia Strony żądającej zmiany, w którym przedstawi ona wyliczenie Wynagrodzenia Wykonawcy podlegającego waloryzacji w oparciu o postanowienia niniejszego artykułu.

Maksymalne podwyższenie Wynagrodzenia Wykonawcy na podstawie niniejszego postanowienia nie będzie mogło przekroczyć 50 % Wynagrodzenia Wykonawcy.

Ust. 3

Jeżeli Umowa została zawarta po upływie 180 dni od dnia upływu terminu składania ofert, początkowym terminem ustalenia zmiany Wynagrodzenia jest dzień otwarcia ofert.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 62:

Zamawiający w załączniku nr 67878 do SWZ par. 6, ust. 3 napisał:

„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.”

Z perspektywy Wykonawcy, wymóg Zamawiającego powoduje powstanie znacznej odpowiedzialności i potencjalnych ryzyk niż w przypadku rękojmi z ustawowym okresem obowiązywania. Zgodnie bowiem art. 568 kodeksu cywilnego kupujący może żądać obniżenia ceny lub odstąpić od umowy w przypadku, gdy sprzedający nie usunie niezwłocznie wady poprzez naprawę lub wymianę produktu na nowy, a także gdy rzecz była już wymieniana lub naprawiana i niekoniecznie z tego samego powodu. Oznacza to, że przez okres rękojmi Wykonawca musi liczyć się z ryzykiem odstąpienia od umowy przez Zamawiającego. Powoduje to istnienie bardzo dużego ryzyka po stronie Wykonawcy, które będzie musiało zostać w kalkulowane w cenę, prowadząc do jej podwyższenia. Dlatego też wnosimy o zmniejszenie odpowiedzialności za przedmiot umowy z tytułu rękojmi za wady do 24 miesięcy od daty podpisania protokołu odbioru autobusu. Zwracamy się z wnioskiem o zrównanie okresu rękojmi z okresem ustawowym tj. 24 miesiące.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 63:

Prosimy o potwierdzenie, iż ilekroć w SWZ mowa jest o rozwiązaniach „zalecanych/preferowanych” są to rozwiązania mile widziane a nie wymagane przez Zamawiającego.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza.

Pytanie 64:

Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku wadium wnoszonego w postaci gwarancji ubezpieczeniowej lub bankowej, Zamawiający dopuszcza, że okres ważności gwarancji będzie równy okresowi związania ofertą, i będzie to okres w którym Beneficjent – Zamawiający będzie mógł zgłaszać roszczenia z gwarancji.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza.

Pytanie 65:

Zamawiający w SWZ pisze:

XXI. PROJEKTOWANE POSTANOWIENIA UMOWY W SPRAWIE ZAMÓWIENIA PUBLICZNEGO, KTÓRE ZOSTANĄ WPROWADZONE DO UMOWY W SPRAWIE ZAMÓWIENIA PUBLICZNEGO.

1. Wykonawca zobowiązany będzie do zawarcia umowy na warunkach określonych we wzorze stanowiącym załącznik nr 5 do SWZ (wzór umowy wraz z załącznikami).
2. Zamawiający przewiduje zmiany w zawartej umowie w stosunku do treści oferty, na podstawie której dokonano wyboru Wykonawcy w zakresie określonym we Wzorze umowy.
3. Zamawiający dodatkowo do zawartej Umowy wprowadzi:
 - 3.1. Załącznik nr 5 do SWZ – wzór umowy:

Prosimy o weryfikację w/w zapisu – wzór umowy stanowi załącznik nr 6 do SWZ.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że na podstawie art. 137 ust. 1 i 2 ustawy Pzp dokonuje modyfikacji SWZ w następującym zakresie:

Pkt XXI.SWZ

Przed modyfikacją zapis brzmiał:

1. Wykonawca zobowiązany będzie do zawarcia umowy na warunkach określonych we wzorze stanowiącym załącznik nr 5 do SWZ (wzór umowy wraz z załącznikami).

2. Zamawiający przewiduje zmiany w zawartej umowie w stosunku do treści oferty, na podstawie której dokonano wyboru Wykonawcy w zakresie określonym we Wzorze umowy.
3. Zamawiający dodatkowo do zawartej Umowy wprowadzi:
 - 3.1. Załącznik nr 5 do SWZ – wzór umowy:
 - § 1 ust. 4.2. – osoby upoważnione po stronie Wykonawcy,
 - § 2 ust. 1 – ceny jednostkowe autobusu,
 - § 2 ust. 2 – całkowita wartość umowy,
 - § 2 ust. 7 – NIP Wykonawcy,
 - § 10 ust. 1 – forma i kwota zabezpieczenia należytego wykonania umowy
 - § 12 ust. 3 – IOD Wykonawcy
 - § 13 ust. 2,3 – informacja dot. podwykonawstwa.
 - 3.2. Załącznik nr 1 do umowy – Umowa serwisowa
 - § 1 ust. 1.1 – okresy gwarancji
 - § 1 ust. 1.1. – numer i data podpisania umowy,
 - § 3 ust. 1.1. i 1.2. – numer faksu i adres e-mail,
 - § 7 – numer i data podpisania umowy.

Po modyfikacji zapis ten otrzymuje następujące brzmienie:

1. Wykonawca zobowiązany będzie do zawarcia umowy na warunkach określonych w wzorze stanowiącym załącznik nr 6 do SWZ (wzór umowy wraz z załącznikami).
2. Zamawiający przewiduje zmiany w zawartej umowie w stosunku do treści oferty, na podstawie której dokonano wyboru Wykonawcy w zakresie określonym we Wzorze umowy.
3. Zamawiający dodatkowo do zawartej Umowy wprowadzi:
 - 3.1. Załącznik nr 6 do SWZ – wzór umowy:
 - § 1 ust. 4.2. – osoby upoważnione po stronie Wykonawcy,
 - § 2 ust. 1 – ceny jednostkowe autobusu,
 - § 2 ust. 2 – całkowita wartość umowy,
 - § 2 ust. 7 – NIP Wykonawcy,
 - § 10 ust. 1 – forma i kwota zabezpieczenia należytego wykonania umowy
 - § 12 ust. 3 – IOD Wykonawcy
 - § 13 ust. 2,3 – informacja dot. podwykonawstwa.
 - 3.2. Załącznik nr 1 do umowy – Umowa serwisowa
 - § 1 ust. 1.1 – okresy gwarancji
 - § 1 ust. 1.1. – numer i data podpisania umowy,
 - § 3 ust. 1.1. i 1.2. – numer faksu i adres e-mail,
 - § 7 – numer i data podpisania umowy.

Pytanie 66:

Zamawiający w załączniku nr 6 do SWZ par. 10 pisze:

3. Zabezpieczenie należytego wykonania umowy zostanie zwrócone w wysokości 70% wartości zabezpieczenia należytego wykonania umowy – w terminie 30 dni od dnia wykonania zamówienia i uznania przez Zamawiającego za należyte wykonane. Pozostałe 30% zabezpieczenia pozostawia się na pokrycie roszczeń Zamawiającego z tytułu rękojmi i gwarancji.
4. Kwota, o której mowa w ust. 3 zdanie drugie zostanie zwrócona nie później niż w 15 dniu po upływie okresu rękojmi za wady lub gwarancji.

Prosimy o potwierdzenie, że 30% zabezpieczenia zostanie zwrócone po upływie okresu rękojmi za wady lub gwarancji całopojazdowej.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza.

Pytanie 67:

Zamawiający w rozdziale IV SWZ pisze:

- 1.2. Raport Techniczny drogowego zużycia paliwa (test SORT 2) przez oferowany autobus (w kompletacji i wyposażeniu identycznym z dostarczonym pojazdem za wyjątkiem różnic co do opon, o ile zachowane są te same specyfikacje, wielkości i osiągi). Raport powinien być wykonany wg wytycznych UITP2.

Powyższy wymóg dotyczący dokumentu SORT 2 przez oferowany autobus jest nie do spełnienia. Nie oferuje się identycznych pojazdów różnym Zamawiającym. Kompletacja autobusów jest zależna od wymagań Zamawiających oraz od ilości środków finansowych jakimi dysponują. Autobusy, na których wykonuje się testy SORT 2 mogą mieć różne ilości miejsc pasażerskich, pojemności zbiorników paliwa, różne przełożenia osi napędowej dobrane do warunków terenowych, w których autobusy będą eksploatowane lub wymagań Zamawiających w zakresie prędkości maksymalnej Vmax.

W związku z powyższym zwracamy się z prośbą aby wykonawca był zobowiązany złożyć wraz z ofertą:

- raport techniczny drogowego zużycia paliwa (test SORT-2) przez oferowany **typ** autobusu. Raport powinien być wykonany wg wytycznych UITP2.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza założenie wraz z ofertą raportu technicznego drogowego zużycia paliwa (test SORT-2) przez oferowany **typ** autobusu.

Pytanie 68:

Dotyczy SWZ rozdział IV ust. 34 – Dodatkowe wyposażenie – na dostawę.

1. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający posiada zaplecze techniczne wyposażone w podstawowe narzędzia specjalistyczne potrzebne do obsługi zamówionych autobusów, tj. narzędzi dostępnych na rynku, poza siecią sprzedaży producenta.
2. Jeżeli Zamawiający wymaga dostarczenia narzędzi specjalistycznych, czy Zamawiający wyraża zgodę na doposażenie warsztatu w brakujące narzędzia w przypadku posiadania już niezbędnych narzędzi do wykonywania napraw i urządzeń diagnostycznych?
3. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zaakceptuje urządzenie, które łączy w sobie kilka funkcji np. diagnozę kilku układów (silnika, skrzyni, itp.)

Odpowiedź Zamawiającego:

1. Zamawiający nie jest w stanie potwierdzić, czy posiada zaplecze techniczne wyposażone w podstawowe narzędzia specjalistyczne potrzebne do obsługi zamówionych autobusów. Każdy producent autobusów posiada własny dedykowany komplet narzędzi.
2. Zamawiający nie wyraża zgody.
3. Zamawiający zaakceptuje zaproponowane rozwiązanie pod warunkiem spełnienia wszystkich stawianych urządzeniom diagnostycznym wymaganiom opisanych w SWZ.

Pytanie 69:

Zał. nr 6 do SWZ §5 Zamawiający napisał:

Wykonawca udziela Zamawiającemu autoryzacji na obsługę serwisową autobusów będących przedmiotem niniejszej umowy oraz zapewni serwis dla zespołów i podzespołów, na które Wykonawca autoryzacji udzielić nie może.

1. Prosimy o potwierdzenie, że zakres udzielonej autoryzacji będzie odpowiadał czynnościom określonym w dokumentacji technicznej producenta autobusu przekazanej wraz z pojazdem. Jeśli jakaś czynność naprawcza nie jest określona w dokumentacji producenta pojazdu może ona być wykonana przez Zamawiającego w uzgodnieniu z producentem pojazdu
2. Udzielenie Zamawiającemu uprawnień ASO w zakresie obsługi i napraw dostarczonych autobusów jest uzależnione od posiadanej infrastruktury Zamawiającego oraz kwalifikacji personelu pracowniczego. W związku z tym prosimy o informację:
 - a. Czy Zamawiający posiada infrastrukturę przystosowaną do wykonywania przeglądów i napraw pojazdów będących przedmiotem umowy?
 - b. Jeśli zamawiający nie posiada odpowiedniej infrastruktury, prosimy o informację, kiedy Zamawiający planuje uzyskać odpowiednią infrastrukturę przystosowaną do zamówionych autobusów. Informacja ta jest niezbędna do przygotowania prawidłowej kalkulacji kosztów pojazdu.
3. Prosimy doprecyzować, że Zamawiający, mając na względzie bezpieczeństwo pasażerów, dopuszcza wyłączenie z zakresu autoryzacji na naprawy powypadkowe wykonywania napraw ciężkich, tj. naprawy powypadkowe ciężkie - niezbędna naprawa kratownicy podwoziowej lub nadwoziowej, oraz zespołów napędowych silnik, skrzynia biegów, most napędowy uszkodzonych w wyniku zdarzenia drogowego.

Odpowiedź Zamawiającego:

1. Zamawiający nie potwierdza.
- 2a) Zamawiający nie może jednoznacznie odpowiedzieć na etapie postępowania, czy posiada wymaganą przez danego Producenta pojazdu infrastrukturę do obsługi danego typu pojazdu,
- 2b) Zamawiający nie może jednoznacznie odpowiedzieć na etapie postępowania, czy posiada wymaganą przez danego Producenta pojazdu infrastrukturę do obsługi danego typu pojazdu.
3. Po stronie Wykonawcy jest doposażenie niezbędnej infrastruktury Zamawiającego w celu uzyskania autoryzacji na wykonywanie napraw.

Pytanie 70:

Załącz. nr 6 do SWZ §6 punkt 3 Zamawiający napisał:

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.

Z perspektywy Wykonawcy, wymóg Zamawiającego powoduje powstanie większej odpowiedzialności i potencjalnego ryzyka, względem rękojmi o ustawowym okresie obowiązywania. Zgodnie bowiem art. 568 kodeksu cywilnego kupujący może żądać obniżenia ceny lub odstąpić od umowy w przypadku, gdy sprzedający nie usunie niezwłocznie wady poprzez naprawę lub wymianę produktu na nowy, a także gdy rzecz była już wymieniana lub naprawiana i niekoniecznie z tego samego powodu. Oznacza to, że przez okres rękojmi Wykonawca musi liczyć się z ryzykiem odstąpienia od umowy przez Zamawiającego. Powoduje to istnienie dużego ryzyka po stronie Wykonawcy, które będzie musiało zostać w kalkulowane w cenę, prowadząc do jej podwyższenia. Dlatego też, wnosimy o zmniejszenie odpowiedzialności za przedmiot umowy z tytułu rękojmi za wady do 24 miesięcy od daty podpisania protokołu odbioru autobusu.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 71:

Załącz. nr 6 do SWZ §8 punkt 6 Zamawiający napisał:

Wykonawca dokona zapłaty z tytułu kary umownej w terminie 14 dni od daty wystawienia noty księgowej z naliczoną wartością kary.

1. Zwracamy się z wnioskiem o zmianę terminu płatności z 14 dni na 30 dni.

Prosimy o potwierdzenie, że podany termin dotyczy dni roboczych, tj. dni od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.

Odpowiedź Zamawiającego:

1. Zamawiający dokonał modyfikacji SWZ w pytaniu nr 59.
2. Zamawiający nie potwierdza, Zamawiający w momencie, kiedy chce określić termin w dniach roboczych, to wyraźnie to wskazuje w SWZ (umowie), co oznacza, że w pozostałych wypadkach mowa o dniach kalendarzowych.

Pytanie 72:

Załącz. nr 1 do Umowy §1 punkt 2 Zamawiający napisał:

Z gwarancji wyłączone są materiały eksploatacyjne takie jak filtry, wkłady filtrów oleje, smary, płyny eksploatacyjne, bezpieczniki, żarówki (z wyłączeniem żarówek typu LED), 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:

- 2.1. Tarcze hamulcowe nie mniej niż 160.000 km;
- 2.2. Klocki hamulcowe – nie mniej niż 120.000 km;
- 2.3. Paski klinowe – nie mniej niż 60.000 km;
- 2.4. Pióra wycieraczek – nie mniej niż 6 m-cy;
- 2.5. Akumulatory – nie mniej niż 36 m-cy.

oraz

Załącz. nr 1 do Umowy §1 punkt 3 Zamawiający napisał:

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.

oraz

Załącz. SWZ rozdział IV punkt 9 podpunkt 9.3 Zamawiający napisał

na ogumienie minimum 150.000 km przebiegu.

1. Czy Zamawiający zgodzi się na wyłączenie niżej wymienionych części:
 - amortyzatory (poza wadami fabrycznymi)
 - wibroizolatory
 - diody LED
2. Czy Zamawiający zgodzi się na skrócenie gwarancji jakości na akumulatory do 24 miesięcy?
3. Prosimy o zmianę zapisu na „ Za normalne uznaje się zużycie po uzyskaniu przebiegu lub czasu eksploatacji ogumienie (nie mniej niż 120 000 km)
4. Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku nieuzyskania minimalnego przebiegu opony tj. 150.000 km, Wykonawca zrekompensuje Zamawiającemu koszt zakupu nowego ogumienia proporcjonalnie do wysokości nieuzyskanego przebiegu km”.

Odpowiedź Zamawiającego:

1. Zamawiający nie wyrazi zgody.
2. Zamawiający nie wyrazi zgody

3. Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.
4. Zamawiający potwierdza.

Pytanie 73:

Załącznik nr 1 do Umowy §2 punkt 1 Zamawiający napisał:

Obsługa i naprawy gwarancyjne i pogwarancyjne będą wykonywane przez Autoryzowane Stacje Obsługi (ASO).

Oraz

Załącznik nr 1 do Umowy §2 punkt 2 Zamawiający napisał:

Wykonawca udziela autoryzacji Zamawiającemu w zakresie wykonywania obsługi i napraw autobusów będących przedmiotem zamówienia.

1. Prosimy o potwierdzenie, że w okresie gwarancji koszt planowanych przeglądów serwisowych/obsług technicznych wynikających z interwałów obsługi określonych przez producenta pojazdu wraz z robocizną i materiałami eksploatacyjnymi Zamawiający będzie ponosił we własnym zakresie.
2. Prosimy o potwierdzenie, że obsługę okresową (typu kontrola, sprawdzenie) podczas której nie jest wymagana wymiana części, tj. tygodniową, miesięczną, kwartalną itd. Zamawiający będzie wykonywać we własnym zakresie oraz na swój koszt.
3. Prosimy o potwierdzenie, że obsługę codzienną podczas której nie jest wymagana wymiana części Zamawiający będzie wykonywać we własnym zakresie oraz na swój koszt.

Odpowiedź Zamawiającego:

1. Zamawiający potwierdza, jednocześnie informuje iż po stronie Wykonawcy jest wykonanie we własnym zakresie zerowego przeglądu technicznego. Przez zerowy przegląd techniczny należy rozumieć pierwszy przegląd przewidziany przez Producenta pojazdu po wprowadzeniu go do eksploatacji.
2. Zamawiający potwierdza.
3. Zamawiający potwierdza.

Pytanie 74:

Czy Zamawiający potwierdza, że zgłoszenia złożone po godz. 13 są liczone od kolejnego dnia?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza.

Pytanie 75:

Załącznik nr 1 do Umowy §3 punkt 1 podpunkt 1.1 Zamawiający napisał:

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.

Prosimy na zmianę zapisu z 2 dni roboczych na 4 dni roboczych, który dotyczy dostawy części występujących w katalogu lub standardowym obrocie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 76:

Załącznik nr 1 do Umowy §3 punkt 1 podpunkt 1.2 Zamawiający napisał:

Dostarczenia części zamiennych nieobjętych gwarancją do wykonania naprawy w okresie gwarancyjnym w ciągu 5 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 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 na zmianę zapisu z 5 dni roboczych na 7 dni roboczych, który dotyczy dostawy części występujących w katalogu lub standardowym obrocie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 77:

Załącznik nr 1 do Umowy §3 punkt 1 podpunkt 1.4 Zamawiający napisał:

Zapłaćenia kar umownych za niedostarczenie w terminie części zamiennych, niezbędnych do wykonywania napraw gwarancyjnych i nieobjętych gwarancją w okresie gwarancji całopojazdowej w wysokości:

- 500 zł netto za każdy dzień roboczy zwłoki, w stosunku do terminów określonych w ust. 1 w punktach 1.1. i 1.2. niniejszej umowy, w przypadku gdy autobus może dalej realizować zadania przewozowe zgodnie z umową przewozową zawartą pomiędzy Zamawiającym a Górnośląsko – Zagłębiowską Metropolią

Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości kary umownej z 500 zł na 250 zł za każdy rozpoczęty dzień roboczy zwłoki.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 78:

Załącznik nr 1 do Umowy §3 punkt 1 podpunkt 1.4 Zamawiający napisał:

Zapłaćenia kar umownych za niedostarczenie w terminie części zamiennych, niezbędnych do wykonywania napraw gwarancyjnych i nieobjętych gwarancją w okresie gwarancji całopojazdowej w wysokości:

- 1.200,00 zł netto za każdy dzień roboczy zwłoki, w stosunku do terminów określonych w ust. 1 w punktach 1.1, 1.2, 1.3, niniejszej umowy w przypadku konieczności postoju autobusu spowodowanego brakiem części.

Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości kary umownej z 1200 zł na „600 zł za każdy dzień roboczy zwłoki.” W ocenie Wykonawcy, wyżej wymieniona kara umowna jest za wysoka.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 79:

Załącznik nr 1 do Umowy §5 punkt 1 podpunkt 1.2 Zamawiający napisał:

Zapłaćenia kar umownych za niewykonanie napraw w terminach wynikających z pkt 1.1. w §5 w wysokości 1.200,00 zł za każdy kalendarzowy dzień zwłoki.

Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości kary umownej z 1200 zł na „600 zł za każdy dzień roboczy zwłoki.” W ocenie Wykonawcy, wyżej wymieniona kara umowna jest za wysoka.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 80:

Zał. nr 1 do Umowy §5 punkt 5 Zamawiający napisał:

W przypadku stwierdzenia, iż mimo wykonania naprawy gwarancyjnej przez zewnętrzną ASO dany autobus nadal jest niesprawny, a zatem naprawa gwarancyjna była nieskuteczna, Zamawiający obciąży Wykonawcę karą umowną w wysokości 1.200,00 zł za każdy dzień wyłączenia tego autobusu z eksploatacji ze względu na nieskuteczną naprawę gwarancyjną. Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości kary umownej z 1200 zł na „600 zł za każdy dzień roboczy zwłoki.” W ocenie Wykonawcy, wyżej wymieniona kara umowna jest za wysoka.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 81:

Zał. nr 6 do SWZ §8 punkt 5 Zamawiający napisał:

Łączna wysokość kar umownych, których może dochodzić Zamawiający nie może przekroczyć 20 % wynagrodzenia umownego netto wskazanego w § 2 ust. 2 Umowy. Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości kary umownej z 20% na „15%”. W ocenie Wykonawcy, wyżej wymieniona kara umowna jest za wysoka.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 82:

Zał. nr 1 do Umowy §3 punkt 1 podpunkt 1.9 Zamawiający napisał:

Rozpatrywania wniosków gwarancyjnych w terminie 2 dni od dnia dostarczenia.

1. Prosimy o zmianę zapisu na „Wykonawca zobowiązuje się do: *Rozpatrywania wniosków gwarancyjnych w terminie 14 dni od dnia dostarczenia. W przypadku braku odpowiedzi w terminie 14 dni roboczych, strony przyjmują, iż rozliczenie wykonanych czynności zostało zatwierdzone przez Wykonawcę*”
2. W celu sprawdzenia poprawności wniosku gwarancyjnego Wykonawca podejmuje szereg czynności takich jak np. dokonanie oględzin zdemontowanych części, zapoznanie się z przesłaną dokumentacją. W zawiązkę z tym Wykonawca nie jest w stanie wywiązać się z obowiązku rozpatrzenia i akceptacji wniosku gwarancyjnego w ciągu 2 dni roboczych od chwili zgłoszenia.

Odpowiedź Zamawiającego:

1. Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.
2. Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 83:

Zał. nr 1 do Umowy §3 punkt 4 Zamawiający napisał:

Wykonawca i Zamawiający uzgodnią stawkę rozliczeniową za jedną roboczogodzinę wykonywanych napraw gwarancyjnych w wysokości nie mniej niż 150 zł netto. Kwota ta będzie waloryzowana corocznie o wskaźnik inflacji ogłoszony przez prezesa GUS.

Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości stawki za roboczogodzinę z 150zł na 120 zł.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 84:

Zał. nr 1 do Umowy §3 punkt 4 Zamawiający napisał:

W okresie gwarancji udzielonej na system detekcji i gaszenia pożarów Wykonawca zobowiązany jest do wykonania na swój koszt wszystkich czynności kontrolnych, obsługowych i legalizacyjnych systemu, w tym również do dostarczenia na własny koszt wszystkich niezbędnych (do wykonania tych czynności) materiałów eksploatacyjnych.

Prosimy o potwierdzenie, że okres gwarancji wspomniany w powyższym zapisie dotyczy jedynie gwarancji całopojazdowej.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza.

Pytanie 85:

Załącznik nr 1 do Umowy §3 punkt 15 Zamawiający napisał:

Okresowe obowiązkowe zabiegi konserwacyjne, polegające na uzupełnianiu, nakładaniu nowych warstw antykorozyjnych, zabezpieczających profili zewnętrznych, wewnętrznych stanowiących elementy kratownicy, ramy, poszycia przeprowadza w okresie gwarancji (na własny koszt) Wykonawca. Powyższe nie dotyczy uzupełnienia ubytków zewnętrznych powłok ochronnych, spowodowanych uszkodzeniami mechanicznymi – odpryski konserwacji od uderzeń kamieni i przetarcia.

Prosimy o potwierdzenie, że ze pod pojęciem napraw rozumie zabiegi wykraczające poza obowiązkowe uzupełnianie ubytków konserwacji podwozia wynikające z eksploatacyjnego zużycia, zawarte w planie przeglądów.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie potwierdza.

Pytanie 86:

Załącznik nr 1 do Umowy §10 punkt 1 Zamawiający napisał:

Za uszkodzenia masowe uznaje się takie uszkodzenia, które wystąpiły w dostarczonych autobusach, lecz nie mniej niż w 4 dostarczonych autobusów w okresie 12 miesięcy

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 podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 87:

Załącznik nr 1 do Umowy §6 Zamawiający napisał:

Jeżeli w okresie obowiązywania gwarancji całopojazdowej autobusów, o której mowa w §1 ust. 1 pkt 1 umowy, w trakcie wykonywania zadań przewozowych autobus ulegnie awarii technicznej objętej gwarancją uniemożliwiającej kontynuowanie jazdy autobusem, kosztami holowania autobusu będzie obciążony Wykonawca w wysokości 1.200,00 zł za jednorazowe holowanie.

1. Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości kosztów holowania autobusów z 1200 zł na 600 zł. W ocenie Wykonawcy, wyżej wymieniona kara umowna jest za wysoka.
2. Prosimy o potwierdzenie, że Wykonawca zostanie obciążony kosztami holowania jedynie w przypadku napraw gwarancyjnych.

Odpowiedź Zamawiającego:

1. Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ .
2. Zamawiający potwierdza.

Pytanie 88:

Załącznik nr 1 do Umowy §6 Zamawiający napisał:

Wykonania naprawy gwarancyjnej w terminie nie przekraczającym 5 dni roboczych od daty zgłoszenia reklamacji oraz pokrycia kosztów dojazdów do ASO, a w przypadku napraw systemu zliczania potoków pasażerów SZPP wykonanie naprawy w terminie nie przekraczającym 2 dni roboczych od daty zgłoszenia reklamacji

Prosimy na zmianę zapisu z 2 dni roboczych na 4 dni roboczych.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 89:

Załącznik nr 1 do Umowy §6 Zamawiający napisał:

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

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zgadza się na wyłączenie z gwarancji napraw powstałych w wyniku uszkodzeń na skutek:

- działania czynników zewnętrznych lub atmosferycznych, jak: asfalt kamienie, żwir, grad, osady chemiczne i sól (inne aniżeli używane do zimowego utrzymania dróg), kwasy, soki roślinne itp.,
- uszkodzeń będących wynikiem niewłaściwej eksploatacji (używanie niewłaściwych paliw, smarów, płynów) oraz będących wynikiem nie podjęcia przez Zamawiającego/Użytkownika w odpowiednim czasie działań naprawczych mających na celu ograniczenie skutków awarii,
- szkód wyrządzonych przez osoby trzecie (kradzież, dewastacja, włamanie),
- klęski żywiołowe, pożar, powódź,
- szkód powypadkowych lub następstw będących ich skutkiem,
- wad powstałych z tytułu naturalnego zużycia lub uszkodzenia materiałów eksploatacyjnych w toku zwykłej eksploatacji, a także zużytych, uszkodzonych lub zniszczonych na skutek warunków eksploatacji,
- wad będących następstwem kolizji, wypadków, katastrof i zdarzeń losowych, chyba, że te wynikły w skutek wady autobusu,
- wad powstałych w wyniku aktów wandalizmu.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza.

Pytanie 90:

Załącznik do SWZ rozdział III ust. 7 punkt 5 podpunkt k Zamawiający napisał:

"do obsługi/diagnozy silnika należy dostarczyć dedykowane urządzenie, (licencjonowany program + interfejs) producenta silnika umożliwiające dokonywanie pełnej diagnozy i parametryzacji silnika. + Urządzenie pomiarowe instalacji elektrycznej silnika. Urządzenie to powinno umożliwiać pomiar parametrów pracy czujników zamontowanych na jednostce napędowej ja również pomiar ciągłości przewodów instalacji elektrycznej silnika."

Dedykowane przez producenta podzespołów urządzenia wiążą się z wysokimi kosztami, a tym samym wpłyną się na podniesienie kosztów oferty

1. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający do obsługi silnika zaakceptuje dostarczenie urządzenia, które nie jest dedykowane przez producenta silnika, ale umożliwia wykonanie diagnozy, odczyt parametrów, odczyt i kasowanie błędów, wykonywanie testów podzespołów silnika, kalibrację podzespołów silnika za pomocą programu diagnostycznego STS TEXA
2. Czy jeśli Zamawiający nie zgodzi się na powyższe rozwiązanie Wykonawcy, to czy wyrazi zgodę na ograniczenie okresu licencji oprogramowania diagnostycznego dedykowanego przez producenta silnika do okresu równego gwarancji całopojazdowej.

Odpowiedź Zamawiającego:

1. Zamawiający nie potwierdza.
2. Zamawiający nie wyraża zgody, tym samym podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 91:

Załącznik nr 1 do SWZ punkt 1 podpunkt 1.5 Zamawiający napisał:

na system zliczania potoków pasażerów SZPP – 120 miesięcy,

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na ograniczenie okresu gwarancji na system zliczania potoków pasażerów do okresu równego gwarancji całopojazdowej?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

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

Z poważaniem,