

„Zakup 2 autobusów elektrycznych zeroemisyjnych wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania pojazdów, celem zapewnienia obsługi obszaru śródmiejskiego w Kędzierzynie-Koźlu”

Nr umowy: POIS.06.01.00-00-0061/19-00

Kędzierzyn-Koźle, dnia 23.10.2020r.

ZP.271.1.80.2020.DM

**WSZYSCY WYKONAWCY
biorący udział w postępowaniu**

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego pn.: **Zakup 2 autobusów elektrycznych zeroemisyjnych wraz z niezbędną infrastrukturą pojazdów, celem zapewnienia obsługi obszaru śródmiejskiego w Kędzierzynie-Koźlu.**

Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 1, ust. 2 oraz 4 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jedn. Dz. U. z 2019 r., poz. 1843 ze zm.- dalej jako ustawa Pzp) odpowiada na pytania dotyczące treści SIWZ, które wpłynęły do Zamawiającego w dniach Zestaw nr 10 05.10.2020, Zestaw nr 11 05.10.2020, Zestaw nr 12 05.10.2020, Zestaw nr 13 06.10.2020 Zestaw nr 14 08.10.2020 oraz dokonuje modyfikacji SIWZ, które nie wymagają dodatkowego czasu na wprowadzenie zmian w ofertach, w poniżej określonym zakresie:

ZESTAW PYTAŃ NR 10 Z DNIA 05.10.2020R.

Pytanie

Dot. Zał. nr 8, Pkt 23, Ppkt 3 b)

Wykonawca zwraca się z prośbą do Zamawiającego o doprecyzowanie, czy zużycie energii elektrycznej na pracę klimatyzacji i pracę ogrzewania może zostać podane łącznie. W pojazdach Wykonawcy układ klimatyzacji i ogrzewania stanowi jeden moduł (tzw. HVAC) i jest on sterowany inteligentnie zgodnie z normą VDV236, dlatego jego zużycie energii może być podane łącznie. Jednocześnie pojazdy Wykonawcy pozwalają na odrębne zliczanie paliwa zużytego w dodatkowym agregacie grzewczym. Te informacje (sygnały), w opinii Wykonawcy, wystarczają do właściwej oceny zużycia energii elektrycznej w autobusie.

ODPOWIEŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Zgodnie z wcześniejszą odpowiedzią na pytanie udzieloną Wykonawcy, Zamawiający wyraża zgodę na rozwiązanie, w którym dane dotyczące zużycia energii będą dostępne dla Zamawiającego z możliwością wyodrębnienia zużycia energii na cele trakcyjne oraz na pracę klimatyzacji i ogrzewania, które to dane mogą zostać podane łącznie.

ZESTAW PYTAŃ NR 11 Z DNIA 05.10.2020R.

Pytanie 1. Dot. Zał. Nr 9 do SIWZ (Szczegółowe wymagania dla ładowarki plug-in) rozdział V pkt 9 tabeli Zamawiający wymaga pracy ładowarki w zakresie temperatur -30/+50°C. Biorąc pod uwagę klimat występujący w miejscu użytkowania ładowarki, wskazany zakres jest znacząco szerszy, niż występujące temperatury, a więc wydaje być, tym samym, zbyt wygórowany. Większy zakres temperatur może spowodować konieczność wykorzystania w konstrukcji ładowarki droższych podzespołów, o innych niż standardowo parametrach. Taka zmiana miałaby niekorzystny wpływ na ostateczną cenę produktu. Jednocześnie, we wskazanych warunkach klimatycznych, parametry te nie byłyby w praktyce wykorzystywane. Zachowanie takiego wymogu mogłoby zatem prowadzić również do nieuzasadnionego ograniczenia potencjalnych dostawców.

W związku z powyższym, czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie, w którym zakres temperatur pracy będzie mieścił się w przedziale -25/+45°C?

ODPOWIEŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Zamawiający w części przychylił się do wniosku Wykonawcy, modyfikując tym samym zapis w rozdziale V, ust. 2, wiersz 9 tabeli załącznika nr 9 w sposób następujący:

Obecny zapis:

9.	Zakres temperatury pracy °C (min od ...do...)	-30/+50
----	---	---------

Zapis po modyfikacji:

9.	Zakres temperatury pracy °C (min od ...do...)	-25 /+50
----	---	-----------------

Pytanie 2.

Dot. Załącznik Nr 11 do SIWZ (Istotne postanowienia umowy)

Wykonawca prosi o potwierdzenie, że przez "faktyczną realizację", o której mowa w § 3. Warunki realizacji przedmiotu zamówienia ust. 1, Zamawiający rozumie początek prac wykonywanych w miejscu instalacji lub uruchomienia. Co oznacza, że przed przystąpieniem do realizacji poszczególnych etapów, których wykonywanie odbywa się w miejscu instalacji lub uruchomienia, Wykonawca musi z odpowiednim wyprzedzeniem i w odpowiedni sposób poinformować Zamawiającego.

ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Tak, Zamawiający potwierdza.

Pytanie 3.

Dot. Zał Nr 11 do SIWZ (Istotne postanowienia umowy)

Wykonawca prosi o doprecyzowanie, co Zamawiający rozumie pod pojęciem montażu, o którym mowa w § 1. Przedmiot umowy, pkt 1, podpunkt 2)?

„Wykonawca (...) sprzeda Zamawiającemu następujące elementy, stanowiące przedmiot umowy:

2) jednej sztuki fabrycznie nowej (dostawa, **montaż**, podłączenie i pierwsze uruchomienie), mobilnej ładowarki przewodowej, dwustanowiskowej o mocy większej lub równej 80 kW (...)

Biorąc pod uwagę fakt, że standardowe ładowarki mobilne nie wymagają montażu, a jedynie podłączenie do zasilania, czy Zamawiający dopuszcza usunięcie zapisu o montażu?

W przeciwnym wypadku, Wykonawca prosi o doprecyzowanie, z jakich parametrów i specyficznych wymagań wynika konieczność montażu ładowarki i jakie są techniczne warunki jej posadowienia?

ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Zamawiający pod pojęciem montaż w tym przypadku ma na myśli proces rozładunku ładowarki PLUG-In i ustawienia jej na przygotowanym i wskazanym przez Zamawiającego odpowiednim miejscu.

Pytanie 4.

Dot. Zał nr 9 do SIWZ (Szczegółowe wymagania dla ładowarki plug-in)

Wykonawca prosi o potwierdzenie, że w rozdziale IV, punkcie 3, w kontekście wymaganego czasu, nie dłuższego niż 30 sekund, na rozpoczęcie ładowania, Zamawiający ma na myśli czas na rozpoczęcie pierwszego etapu procesu ładowania.

Pierwszy etap polega na wymianie komunikatów pomiędzy ładowarką i autobusem. Czas na wymianę informacji dla poszczególnych komunikatów, składających się na ten etap, określony jest w normach ISO 15118 oraz DIN70121 i łącznie przekracza wspomniane 30 sekund. Dodatkowo, w warunkach rzeczywistych zależy on zarówno i równocześnie od ładowarki, jak i podłączonego pojazdu. Dopiero po prawidłowym zestawieniu wszystkich komunikatów, dochodzi do rozpoczęcia etapu procesu ładowania, związanego z podaniem prądu - najpierw ograniczoną, a w następnej kolejności, pełną mocą.

Ładowarka, zgodnie z w/w normami, może zatem rozpocząć pierwszy etap procesu ładowania w ciągu 30 sekund – etap równy wymianie komunikatów, jednak nie może w takim czasie rozpocząć etapu charakteryzującego się rzeczywistym podaniem prądu. Oba etapy dzieją się natomiast automatycznie, bez konieczności ingerencji użytkownika.

Wykonawca prosi o udzielenie odpowiedzi na powyższe pytania oraz przedłużenie terminu składania ofert o czas niezbędny do wprowadzenia zmian w ofertach.

ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Zamawiający nie potwierdza, poprzez ww zapis Zamawiający miał na myśli i oczekuje rozpoczęcia etapu procesu ładowania, związanego z podaniem prądu - najpierw ograniczoną, a w następnej kolejności, pełną mocą czego potwierdzeniem dla Zamawiającego będzie sygnalizacja procesu ładowania, o której mowa w rozdziale IV, ust 4, pkt 3 załącznika nr 9 do SIWZ. Zamawiający celowo określił (skrótł) czas na 30 sekund, (licząc od momentu podłączenia w/w przewodu do autobusu) w stosunku do normy albowiem na bazie zebranych doświadczeń Zamawiającego jest to czas absolutnie wystarczający na ten proces, do osiągnięcia w codziennej eksploatacji ładowarek Plug-in i autobusów elektrycznych. Jednocześnie przypominamy, że termin składania został przedłużony na dzień 17.11.2020r. godz. 13:00

ZESTAW PYTAŃ NR 12 Z DNIA 05.10.2020R.

1. Dotyczy. Zał. Nr 8. Szczegółowe wymagania techniczne. Okna, szyby i wentylacja pkt 10.1.f

Czy Zamawiający dopuści fabryczne rozwiązanie wykonawcy polegające na zastosowaniu naturalnie wentylowanej strefy w której znajduje się przednia tablica kierunkowa?

ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Zamawiający wyraża zgodę na ww rozwiązanie techniczne modyfikując tym samym zapis w rozdziale VI, wiersz 10 tabeli pkt 1 lit f załącznika nr 8 do SIWZ w sposób następujący:

Obecny zapis:

10.	Okna, szyby i wentylacja	f) szyba boczna w kabinie kierowcy oraz szyba (lub co najmniej ta część szyby), za którą znajduje się przednia tablica kierunkowa – podgrzewana,
-----	--------------------------	--

Zapis po modyfikacji:

10.	Okna, szyby i wentylacja	f) szyba boczna w kabinie kierowcy oraz szyba (lub co najmniej ta część szyby), za którą znajduje się przednia tablica kierunkowa – podgrzewana, Zamawiający dopuści również rozwiązanie techniczne, w którym część szyby przedniej, za którą znajduje się przednia tablica kierunkowa posiada wystarczającą wentylację zapobiegającą procesowi parowania tej części przedniej szyby.
-----	--------------------------	--

ZESTAW PYTAŃ NR 13 Z DNIA 06.10.2020R.

Pytanie 1

Żywotność baterii trakcyjnych jest obliczana na podstawie wielu parametrów eksploatacyjnych m.in. okresu użytkowania oraz średniego, planowanego przebiegu rocznego. Postawienie warunku gwarancji na baterie trakcyjne tylko poprzez kryterium czasowe powoduje niemożność prawidłowego oszacowania ryzyka wykonawcy i może mieć wpływ na końcową cenę oferty. Dlatego prosimy o dodanie również maksymalnego limitu przebiegu dla wymaganej gwarancji na baterie, bazując na średnim, planowanym przebiegu rocznym dla pojazdów objętych postępowaniem.

ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Zamawiający informuje, że maksymalny roczny przebieg nie przekroczy 70 000 km

Pytanie 2

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

- Średnia prędkość handlowa w km/h
- Roczny przebiegu w km
- Odległość trasa – zajezdnia
- 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 wymogi SIWZ.

ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Zamawiający podaje następujące dane dotyczące warunków eksploatacji:

- Średnia prędkość handlowa w km/h- **Różna w zależności od pokonywanych odcinków, część trasy zgodnie z zaplanowanym przebiegiem posiada gęstą sieć przystankową, co wpływa na niską prędkość, zakłada się prędkość na poziomie 21 km/h**
- Roczny przebiegu w km- **44.500 km (dni robocze) w przypadku uruchomienia linii w dni świąteczne, soboty oraz niedziele należy zakładać 65.000 km**
- Odległość trasa – zajezdnia- **1 km**
- Liczba odcinków do przejechania w ciągu dnia- **ilość odcinków 28 plus 4 wjazdy z zajezdni i 4 zjazdy do zajezdni (kursówki w załączeniu)**
- Maksymalne % nachylenie na trasie i długość odcinka z max. nachyleniem- **Pojazdy będą obsługiwały trasę zlokalizowaną w terenie płaskim (brak większych nachyleń na dłuższych odcinkach)**

Pytanie 3

Zamawiający w załączniku nr 8 , Rozdz. II, pkt 2.e) wymienił materiały wyłączone z gwarancji jakości.

Czy zamawiający zgodzi się na rozszerzenie powyższej listy o pozostałe materiały eksploatacyjne oraz części ulegające zużyciu eksploatacyjnemu, takie jak:

- amortyzatory (poza wadami fabrycznymi),
- szkło przy uszkodzeniach mechanicznych,
- pióra wycieraczek,
- akumulatory 12 V (poza wadami fabrycznymi),
- wkłady filtrów,
- oleje, smary i płyny eksploatacyjne.

Niewykluczenie ww. części eksploatacyjnych będzie wiązało się ze wzrostem ceny ofertowej.

ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Zamawiający informuje, że częściowo przychylił się do wniosku Wykonawcy modyfikując tym samym zapis:

1) w **§ 5 ust. 3 pkt 5** **lita** załącznika nr 11 do SIWZ w sposób następujący:

-obecny zapis

a) bezpieczniki, żarówki, paski klinowe, klocki hamulcowe i tarcze w zakresie normalnego zużycia eksploatacyjnego, za które uznaje się zużycie wynoszące, co najmniej 20 miesięcy eksploatacji lub przebieg 115.000 km, w zależności co pierwsze nastąpi,

-zapis po modyfikacji

a) bezpieczniki, żarówki, paski klinowe, **pióra wycieraczek**, klocki hamulcowe i tarcze w zakresie normalnego zużycia eksploatacyjnego, za które uznaje się zużycie wynoszące, co najmniej 20 miesięcy eksploatacji lub przebieg 115.000 km, w zależności co pierwsze nastąpi,

2) w rozdziale II, pkt 2 lit e tiret pierwsze załącznika nr 8 do SIWZ w sposób następujący:

-obecny zapis

- bezpieczniki, żarówki, paski klinowe, klocki hamulcowe i tarcze w zakresie normalnego zużycia eksploatacyjnego, za które uznaje się zużycie wynoszące, co najmniej 20 miesięcy eksploatacji lub przebieg 115.000 km, w zależności co pierwsze nastąpi,

-zapis po modyfikacji

bezpieczniki, żarówki, paski klinowe, **pióra wycieraczek**, klocki hamulcowe i tarcze w zakresie normalnego zużycia eksploatacyjnego, za które uznaje się zużycie wynoszące, co najmniej 20 miesięcy eksploatacji lub przebieg 115.000 km, w zależności co pierwsze nastąpi,

Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że:

- żadna część lub element autobusu nie podlega gwarancji jeżeli został on uszkodzony mechanicznie np. w wyniku kolizji wypadku itp. dlatego też wniosek Wykonawcy dotyczący szkła przy uszkodzeniach mechanicznych w ocenie Zamawiającego jest bezzasadny,
- wkłady filtrów i oleje, smary i płyny eksploatacyjne są objęte gwarancją do ich pierwszej cyklicznej wymiany wynikającej z harmonogramu obsługi technicznych, co zwykle następuje po 30 lub 60 tys km przebiegu,
- w zakresie gwarancji na amortyzatory, akumulatory pokładowe 12 V podtrzymuje zapisy SIWZ

Pytanie 4

Zamawiający w załączniku nr 8 , Rozdz. II, pkt 2.e) wymienił materiały wyłączone z gwarancji jakości, m.in. żarówki.

Prosimy o potwierdzenie, że pod pojęciem żarówek, Zamawiający rozumie też źródła światła wykonane w technologii LED.

ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Zamawiający nie potwierdza, żarówka nie jest źródłem światła wykonanym w technologii LED.

Pytanie 5

Zamawiający w zał. Nr 12 par. 2, ust. 1. 6) napisał:

W ramach realizacji postanowień WOG Wykonawca zobowiązany będzie do:

6) w okresie gwarancji na cały autobus, zapłacenia kar za nieterminowe dostarczenie części do napraw gwarancyjnych w kwocie odpowiadającej równowartości w złotych polskich 100 euro (według średniego kursu NBP z ostatniego dnia roboczego poprzedzającego dzień naliczenia kary), za każdy rozpoczęty dzień zwłoki, poczynsz od:

- a) czwartego dnia licząc od daty zgłoszenia - dotyczy części do napraw gwarancyjnych,
- b) jedenastego dnia licząc od daty zgłoszenia - dotyczy części do napraw nie podlegających gwarancji lub powypadkowych,

Prosimy o potwierdzenie, że zapis dotyczy dni kalendarzowych z wyłączeniem dni ustawowo wolnych.

ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Zamawiający nie potwierdza zapisu dotyczącego dni kalendarzowych bez wyłączenia dni ustawowo wolnych.

Pytanie 6

Zamawiający W załączniku nr 12, § 2, ust. 1. 13) napisał:

W ramach realizacji postanowień WOG Wykonawca zobowiązany będzie do:

rozpatrywania w terminie do 7 dni wniosków Zamawiającego składanych zgodnie z postanowieniami § 5 ust 1 pkt 8, (wnioski rozpatrywane po tym terminie rozstrzygnięte zostaną na korzyść Zamawiającego).

Termin 7 dni jest w ocenie Wykonawcy za krótki na rozpatrzenie wniosku gwarancyjnego. Aby ocenić zasadność przeprowadzonej naprawy lub sposobu jej przeprowadzenia często wymaga otrzymania dodatkowej dokumentacji, np. zdjęciowej. Prosimy o wyznaczenie dłuższego terminu, np.: 14 dni, który może ulec przedłużeniu, jeśli będzie wymagane wykonanie ekspertyzy przez firmy zewnętrzne.

ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Zamawiający nie wyraża zgody na wyznaczenie dłuższego terminu, natomiast Zamawiający nie wyklucza w trakcie realizacji umowy wyrażenia zgody na wydłużenie ww terminu na podstawie pisemnego wniosku Wykonawcy w indywidulanych, uzasadnionych przypadkach.

Pytanie 7

Zamawiający napisał w zał. Nr 12 § 3, ust. 5.:

Zamawiający zastrzega sobie prawo do kontroli procesu technologicznego, napraw gwarancyjnych i obsług technicznych wykonywanych w zewnętrznych ASO na każdym ich etapie.

Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku skorzystania z prawa do kontroli j.w. Zamawiający nie będzie żądał pokrycia kosztów, o których mowa w zał. Nr 12 § 3, ust. 4. 3) „koszty dojazdu do zewnętrznej ASO, według stawki 10 zł/km netto plus koszty delegacji kierowcy, pokrywa Wykonawca”.

ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Zamawiający potwierdza.

Pytanie 8

W załączniku nr 12, § 2, ust. 1.3) Zamawiający napisał:

W ramach realizacji postanowień WOG Wykonawca zobowiązany będzie do:

- 3) (...)wyposażenia serwisu Zamawiającego w :
 - a) urządzenie/a specjalistyczne (tester przenośny, komputer klasy PC, itp.) wraz z wszelkimi adapterami, przyłączami i oprogramowaniem producenta danego podzespołu -umożliwiające diagnozowanie systemów elektronicznych odpowiedzialnych za pracę :
 - elektrycznego układu napędowego,
 - magazynu energii elektrycznej,
 - systemu poziomowania zawieszenia i „przyłklek” autobusu,
 - układów ABS, ASR lub EBS,
 - instalacji elektrycznej,
 - urządzenia grzewczego i klimatyzacji,
 - drzwi pasażerskich,

- układu wspomagania kierownicy.

Zamawiający wymaga dostarczenia systemów diagnostycznych wraz z oprogramowaniem od producentów głównych podzespołów. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający uzna warunek za spełniony, jeśli Wykonawca dostarczy jedno urządzenie zawierające w sobie oprogramowanie obsługujące wszystkie układy i podzespoły.

ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Zamawiający potwierdza.

Pytanie 9

Zamawiający w załączniku nr 12, § 2, ust. 1 pkt. 6-12 oraz w załączniku nr 11, § 9 ust. 1 przedstawił szeroki wachlarz kar. Prosimy o potwierdzenie, że kary się nie sumują, jeśli jedno zdarzenie może generować jednocześnie różne kary.

ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Zamawiający potwierdza.

Pytanie 10

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 potwierdza. Zgodnie z pkt 5.7 IDW Zamawiający nie będzie dokonywał oceny braku podstaw do wykluczenia wobec podwykonawcy, który jednocześnie nie jest podmiotem trzecim, na którego potencjał wykonawca powołuje się w trybie art. 22a ust. 1 ustawy Pzp.

Pytanie 11

Dotyczy załącznika nr 8 do SIWZ, rozdział VI, pkt. 13.2.

Prosimy o dopuszczenie rozwiązania równoważnego, tj. montażu głośników zewnętrznych **nad** drzwiami I oraz **nad** drzwiami II.

ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Zamawiający informuje, że przychyła się do wniosku Wykonawcy modyfikując tym samym zapis: w rozdziale VI, wiersz 13 pkt 2 lit b tiret drugie tabeli załącznika nr 8 do SIWZ w sposób następujący:

– **obecny zapis**

- dwa głośniki zewnętrzne – 1 głośnik przy pierwszych i 1 głośnik przy drugich drzwiach autobusu w wandaloodpornej i odpornej na warunki atmosferyczne osłonie zapowiedzi muszą być prezentowane w następujący sposób:

-zapis po modyfikacji

- dwa głośniki zewnętrzne – 1 głośnik przy pierwszych i 1 głośnik przy drugich drzwiach autobusu w wandaloodpornej i odpornej na warunki atmosferyczne osłonie **(lub zamontowane nad I i II drzwiami)** zapowiedzi muszą być prezentowane w następujący sposób:

Pytanie 12

Zamawiający w załączniku nr 8 do SIWZ, rozdział VI, pkt 7.3. określił wymaganą długość zatoki na co najmniej 2800 mm. Prosimy o zgodę na zastosowanie zatoki o długości minimum 2050 mm, co pozwoli na równoczesny przewóz wózka inwalidzkiego i dziecięcego oraz nadal będzie zgodne z wymaganiami zawartymi w Załączniku nr 8 do Regulaminu nr 107 EKG ONZ. Taka długość pozwoli na optymalne rozplanowanie przestrzeni dla pasażerów i osiągnięcie wymaganej przez Zamawiającego minimalnej liczby miejsc siedzących.

ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Zamawiający informuje, że przychyła się do wniosku Wykonawcy modyfikując tym samym zapis: w rozdziale VI, wiersz 7 pkt 3 tabeli załącznika nr 8 do SIWZ w sposób następujący:

– **obecny zapis**

3) naprzeciw drugich drzwi specjalna powierzchnia (miejsce o wymiarach co najmniej: szerokość 750 mm x długość 2800 mm):

- **zapis po modyfikacji**

3) naprzeciw drugich drzwi specjalna powierzchnia (miejsce o wymiarach co najmniej: szerokość 750 mm x długość **2000 mm**):

Pytanie 13

Zamawiający w załączniku nr 11 – Istotne postanowienia umowy - pisze:

1. konieczności wprowadzenia zmian do umowy w tym zmian dotyczących terminu realizacji przedmiotu umowy w następstwie siły wyższej rozumianej jako zdarzenie nagłe, nieprzewidziane i niezależnie od Stron umowy, którego skutki są niemożliwe do zapobieżenia, utrudniające lub uniemożliwiające należyte wykonanie umowy w części lub w całości, któremu nie można było zapobiec, ani przeciwdziałać przy zachowaniu należytej staranności. Siła wyższa obejmuje takie zdarzenia jak: wojna, akty terroryzmu, strajki, epidemia, katastrofy żywiołowe, takie jak: trzęsienia ziemi, huragany, powodzie. Wpływ siły wyższej na realizację przedmiotu umowy musi być faktyczny tj. przyczynno-skutkowy, co Wykonawca ma obowiązek jednoznacznie udowodnić Zamawiającemu poprzez wskazanie we wniosku, o którym mowa w lit „a” związku pomiędzy zaistniałym zdarzeniem (zdefiniowanym jako siła wyższa), a skutkiem w postaci niemożności należytego wykonania umowy, co oznacza, że sam fakt wystąpienia zdarzeń wskazanych jako siła wyższa na danym obszarze nie powoduje automatycznego przedłużenia terminu realizacji umowy ani też nie upoważnia stron umowy do wprowadzenia innych zmian w umowie.

Prosimy o potwierdzenie, że zmiana termin realizacji umowy nastąpi również 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;

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

ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Zamawiający **nie** potwierdza.

Pytanie 14

Czy Zamawiający może wprowadzić do zapisów załącznika nr 11 – Istotne postanowienia umowy - kolejne przypadki, w których może nastąpić zmiana umowy oczywiście za zgodą Zamawiającego?

Prosimy uwzględnić zmiany w zakresie określonej w ofercie lub dokumentacji technicznej **kompletacji, wyposażenia lub konstrukcji pojazdów**, jeżeli:

- a) zaniechano lub wycofano z produkcji określone materiały lub elementy wskazane w ofercie lub dokumentacji technicznej,
- b) zaistniała konieczność zrealizowania zamówienia przy zastosowaniu innych rozwiązań technicznych lub technologicznych, niż wskazane w ofercie Wykonawcy, gdyby zastosowanie przewidzianych wcześniej rozwiązań groziło niewykonaniem lub wadliwym wykonaniem zamówienia,

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

Bez wprowadzenia wyżej zaproponowanych zmian 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. Ewentualne dostosowanie kompletacji pojazdów zgodnie z życzeniem Zamawiającego czy też choćby drobne zmiany w rozplanowaniu wnętrza autobusów zaproponowane przez Zamawiającego okażą się niemożliwe do zaimplementowania ze względu na fakt, iż umowa takich działań nie dopuszcza. Stąd wniosek i prośba o wprowadzenie dodatkowych przypadków zmian umowy, które przyczynią się do umożliwienia ewentualnych rozmów pomiędzy Zamawiającym a wykonawcą w trakcie wykonywania umowy. Wykonawca zaznacza przy tym, że taka redakcja zapisu w żadnej mierze nie obliuguje Zamawiającego do wyrażania zgody na ewentualne zmiany umowy i pozostanie to nadal wyłącznie prawem, a nie obowiązkiem Zamawiającego.

ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Zamawiający informuje, że częściowo przychylił się do wniosku Wykonawcy modyfikując tym samym

§ 12 ust. 2 pkt 2 wprowadzając nowe podpunkty lit d i lit e załącznika nr 11 do SIWZ w sposób następujący:

-zapis po modyfikacji

- d) zaniechania lub wycofania z produkcji określonych materiałów lub elementów wskazanych w ofercie lub dokumentacji technicznej, co Wykonawca w sposób nie budzący żadnych wątpliwości udokumentuje Zamawiającemu,**
- e) zaistniała konieczność zrealizowania zamówienia przy zastosowaniu innych rozwiązań technicznych lub technologicznych, niż wskazane w ofercie Wykonawcy, gdyby zastosowanie przewidzianych wcześniej rozwiązań groziło niewykonaniem lub wadliwym wykonaniem zamówienia, z tym zastrzeżeniem, że zaistniała ww konieczność nie wynika z okoliczności, na które wpływ miał Wykonawca,**

Pytanie 15

Dotyczy SIWZ pkt. 15.9.2) Kryterium ocena techniczno–eksploatacyjna autobusu. 8. Sposób zabudowy magazynu energii w autobusie.

Zamawiający zamierza przyznać dodatkowe punkty za „zaoferowanie autobusu , w którym cały magazyn energii został zabudowany na dach autobusu”.

W naszej ocenie zastosowanie tego kryterium nie ma żadnego uzasadnienia, a może wskazywać na faworyzowanie tylko jednego z wiodących dostawców autobusów elektrycznych, który jako jedyny zabudowuje wszystkie baterie trakcyjne wyłącznie na dachu produkowanych pojazdów. Jest to wiadomym wszystkim uczestnikom faktem na tak niewielkim, ograniczonym rynku dostawców i odbiorców autobusów elektrycznych.

Mając na względzie treść wskazanego zapisu SIWZ stwierdzamy, że Zamawiający dokonał opisu przedmiotu zamówienia w sposób mogący naruszać zapisy zawarte m.in. w art. 7 ust. 1 i art. 29 ust. 2 Ustawy PZP, gdzie Ustawodawca zobowiązał Zamawiającego m.in. do: „... przygotowania i przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w sposób zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji oraz równego traktowania wykonawców” ubiegających się o udzielenia zamówienia publicznego oraz do opisanie kryteriów wyboru ofert w sposób umożliwiający ich równe traktowanie.

Czy Zamawiający zgodzi się na wykreślenie ww. kryterium jako nieuzasadnionej preferencji dla wybranego dostawcy autobusów elektrycznych? Względnie na zrównanie punktacji w tym kryterium z rozwiązaniami technicznymi stosowanymi przez wszystkich pozostałych dostawców, tj. z magazynami energii zabudowanymi na dachu oraz w wydzielonych komorach w tylnej części pojazdu?

ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę kryterium oceny ofert podtrzymując tym samym zapisy SIWZ w tym zakresie, albowiem jest to kryterium merytorycznie uzasadnione i wynika z dążenia Zamawiającego do zakupu autobusów możliwie najbezpieczniejszych. Z treści wymogów zawartych w SIWZ, wielokrotnie wynika, iż Zamawiający bezpieczeństwo ceni najwyższej (o czym świadczą liczne zapisy i wymogi, określone w załączniku nr 8 oraz w samym SIWZ).

W ocenie Zamawiającego zabudowa magazynu energii na dachu: jest rozwiązaniem bezpieczniejszym (akumulatory, a w szczególności ich obudowy nie są narażone na uszkodzenia mechaniczne na skutek kolizji i wypadków), optymalnym z punktu widzenia obsługowego- serwisowego – łatwy bezproblemowy dostęp i demontaż oraz również bezpieczniejszym dla pasażerów na wypadek pożaru danego akumulatora - istnieje mniejsze ryzyko przedostania się ognia do przestrzeni pasażerskiej.

Dodatkowo praktycznie każdy producent autobusów elektrycznych montuje część akumulatorów magazynu energii na dachu, a część akumulatorów magazynu energii w podwoziu **ponadto wbrew twierdzeniom Wykonawcy:**

(...) może wskazywać na faworyzowanie tylko jednego z wiodących dostawców autobusów elektrycznych, który jako jedyny zabudowuje wszystkie baterie trakcyjne wyłącznie na dachu produkowanych pojazdów. Jest to wiadomym wszystkim uczestnikom faktem na tak niewielkim, ograniczonym rynku dostawców i odbiorców autobusów elektrycznych (...)

Zamawiający informuje, że obecnie tylko na polskim rynku jest już co najmniej dwóch Wykonawców oferujących takie rozwiązanie i to w kilku modelach autobusów, a więc wniosek Wykonawcy jest całkowicie bezzasadny.

Pytanie 16

Dotyczy SIWZ pkt. 15.9.2) Kryterium ocena techniczno-eksploatacyjna autobusu. 9. Rodzaj silnika elektrycznego układu napędowego.

Zamawiający zamierza przyznać różną liczbę punktów w przypadku zastosowania silnika elektrycznego układu napędowego zabudowanego w autobusie wzdłużnie za osią napędową albo wzdłużnie przed osią napędową. Tymczasem z eksploatacyjnego i kosztowego punktu widzenia samo umiejscowienie silnika tzw. centralnego zabudowanego wewnątrz autobusu nie ma znaczenia. Tym bardziej nie ma znaczenia z punktu widzenia mechanicznego, gdyż niezależnie od ich wzajemnego umiejscowienia silnik elektryczny, wał i oś napędowa będą takie same. Istotne różnice techniczne, eksploatacyjne i kosztowe wystąpią dopiero w przypadku zastosowania silników elektrycznych zabudowanych w osi napędowej albo w piastach kół.

Czy Zamawiający zgodzi się na zrównanie punktacji w tym kryterium za równoważne rozwiązania miejsca zabudowania silnika elektrycznego zarówno wzdłużnie przed osią napędową jak i wzdłużnie za osią napędową? To pozwoli na pozyskanie większej ilości konkurencyjnych ofert, gdyż poszczególni producenci zabudowują swoje silniki centralne albo przed albo za osią napędową, co nie ma wpływu na ceny ich autobusów.

ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Zamawiający nie wyraża zgody na zrównanie punktacji kryterium **T₉**, albowiem zastosowanie silnika elektrycznego układu napędowego zabudowanego w autobusie wzdłużnie za osią napędową jest rozwiązaniem praktyczniejszym z punktu widzenia możliwości aranżacji przestrzeni pasażerskiej i mającym zdecydowanie mniejszy (negatywny) wpływ na zabudowę przestrzeni pasażerskiej - pozostawiając w tej przestrzeni znacznie więcej miejsca dla pasażerów niż ma to miejsce w rozwiązaniu, w którym silnik elektryczny układu napędowego zabudowano w autobusie wzdłużnie przed osią napędową.

Pytanie 17

Dotyczy SIWZ pkt. 15.9.2) Kryterium ocena techniczno-eksploatacyjna autobusu. 5. Spełnienie przez autobus wymogów w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego zgodnie z wymogami Regulaminu nr 29-01 EKG ONZ.

Prosimy o uzupełnienie dotyczące przyznawania punktów w w/w kryterium i analogicznie jak w przypadku Regulaminu nr 66-01 EKG ONZ prosimy o potwierdzenie, że punkty za kryterium **T₅**, będą przyznane przez Zamawiającego na podstawie oświadczenia złożonego przez Wykonawcę w formularzu ofertowym oraz przedłożonego (załączonego do oferty) certyfikatu lub innego dokumentu potwierdzającego spełnienie przez autobus wymogów w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego zgodnie z wymaganiami Regulaminu nr 29-01 EKG ONZ.

ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Zamawiający nie wyraża zgody na ww zmianę podtrzymując tym samym zapisy SIWZ w tym zakresie.

Pytanie 18

Zgodnie z treścią § 9 wzoru umowy, stanowiącego załącznik nr 11 do SIWZ, Zamawiający przewiduje następujące kary umowne:

1. § 9 ust. 1 pkt. 1 – za nieterminową dostawę autobusów EV12 wraz z dokumentacją i dokumentami wyspecyfikowanymi w § 4 pkt 1 lit a umowy Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 0,5 % wartości niezrealizowanej w terminie dostawy (lub części tej dostawy) należnego z tej dostawy (lub części tej dostawy) wynagrodzenia brutto, o którym mowa w § 8 ust. 1 pkt 1 za każdy rozpoczęty dzień opóźnienia;
2. § 9 ust. 1 pkt. 2- za nieterminową realizację przedmiotu umowy w zakresie ładowarki Plug in, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 1% wynagrodzenia brutto, o którym mowa w § 8 ust. 1 pkt 2, za każdy rozpoczęty dzień opóźnienia;
3. § 9 ust. 1 pkt. 3 - w przypadku, gdy opóźnienie, o którym mowa w pkt. 1 lub (i) w pkt. 2 przekroczy 60 dni:
 - a) wysokość kar umownych, obliczonych zgodnie z pkt. 1 lub (i) z pkt. 2, ulega podwojeniu,
 - b) Zamawiającemu przysługuje prawo do odstąpienia od umowy w trybie natychmiastowym;
4. § 9 ust. 1 pkt. 5 - za odstąpienie przez Zamawiającego od umowy z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę w wysokości 10 % całkowitej wartości przedmiotu umowy, o której mowa w § 8 ust. 2 niniejszej umowy;

5. § 9 ust. 1 pkt. 6 - za nieterminowe dostarczenie dokumentacji i urządzeń, o których mowa w § 4 pkt 1 lit. b i c lub (i) pkt 2 lit. od b) do d), lub (i) pkt 3 lub (i) pkt 4 niniejszej umowy, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 10.000,00 zł za sam fakt wystąpienia opóźnienia; kara z tytułu dostarczenia dokumentacji może być również naliczona, gdy w trakcie eksploatacji przedmiotu umowy okaże się, że dostarczona dokumentacja nie odpowiada stanowi faktycznemu przedmiotu umowy, np.: gdy dostarczone schematy instalacji elektrycznej różnią się od faktycznie wykonanej instalacji w autobusie.

6. § 9 ust. 1 pkt. 7 - suma kar umownych wynikających z przedmiotowej umowy nie może przekroczyć 30 % całkowitej wartości przedmiotu umowy brutto, o której mowa w § 8 ust. 2 niniejszej umowy.

W ocenie Wykonawcy, tak ukształtowana kara umowa jest:

- 1) nieproporcjonalnie wysoka w stosunku do wartości przedmiotu zamówienia,
- 2) rażąco odbiega od rozmiaru potencjalnej szkody, możliwej do poniesienia przez Zamawiającego w efekcie nienależytego wykonania zobowiązania przez Wykonawcę
- 3) wykracza poza wysokość kar umownych standardowo stosowanych w podobnych postępowaniach prowadzonych przez innych zamawiających w podobnym przedmiocie.

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**. Zamawiający nie powinien bowiem tracić z pola widzenia celu obciążania wykonawcy karami umownymi – które to kary stanowią surogat odszkodowania należnego z tytułu niewykonania bądź nienależytego wykonania umowy.

Pragniemy wskazać, że rażąco wygórowane kary umowne przekładają się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów. Wykonawca racjonalnie kalkulujący cenę ofertową musi bowiem uwzględnić w tej cenie nie tylko koszty wytworzenia przedmiotu umowy i zakładany zysk, ale również wszelkie ryzyka związane realizacją danego zamówienia, w tym zastrzeżone przez Zamawiającego kary umowne. **Zawyżanie ceny ofertowej w związku z przerzuceniem nieproporcjonalnie wysokich kar na wykonawców doprowadzić może do nieefektywnego wydatkowania środków publicznych przez Zamawiającego** bądź wręcz do konieczności unieważnienia postępowania, na skutek zaofiarowania ceny w wysokości przewyższającej kwotę, jaką Zamawiający przeznaczył na sfinansowanie zamówienia.

Ponadto kara umowna, której wartość nie koresponduje z wysokością szkody, jaką może ponieść Zamawiający prowadzi do nieuzasadnionego wzbogacenia Zamawiającego kosztem wykonawcy. Podkreślenia wymaga, że **kara umowna, jako surogat odszkodowania, powinna zmierzać do naprawienia szkody wyrządzonej Zamawiającemu** z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania świadczenia niepieniężnego, a nie stanowić dla niego źródło dodatkowego zysku. **Za niedopuszczalne należy zatem uznać takie kształtowanie wysokości kar umownych które nie jest racjonalnie powiązane z możliwym uszczerbkiem po stronie Zamawiającego**. W tym kontekście kary umowne powinny być określone w wysokości adekwatnej do ewentualnej szkody, tak aby mogły spełniać swoje funkcje, a nie zniechęcać wykonawców do brania udziału w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego.

Obowiązek proporcjonalnego kształtowania postanowień umownych w ramach zamówień publicznych został podkreślony także w **Koncepcji nowego Prawa Zamówień Publicznych** (patrz: str. 55, *Koncepcji nowego Prawa Zamówień Publicznych*, czerwiec 2018, pod adresem: https://www.uzp.gov.pl/data/assets/pdf_file/0029/36875/Koncepcja_nowego_prawa_zamowien_publicznych.pdf)

Projektodawca akcentuje tam **konieczność równomiernego rozkładu ryzyka kontraktowego między zamawiającym a wykonawcą**, podkreślając, iż: „*Jednostronne kształtowanie postanowień umownych przez zamawiających ma niekorzystny wpływ na efektywność wydatkowania środków publicznych oraz konkurencyjność. Określanie przez zamawiających restrykcyjnych i często nieproporcjonalnych do wartości przedmiotu zamówienia kar umownych może powodować, że w postępowaniu złożona zostanie mała liczba ofert lub wykonawcy uwzględnią w cenie ofert wysokość kar umownych, co powoduje wzrost ceny. Podobnie jest w przypadku postanowień umownych, które przerzucają odpowiedzialność za większość ryzyk na wykonawców. Postanowienia umowne tego typu w założeniu mają doprowadzić do zabezpieczenia przed nienależytym wykonaniem zamówienia przez wykonawcę. W praktyce jednak prowadzą do podniesienia ceny realizowanego zamówienia, ponieważ racjonalni wykonawcy uwzględniają ryzyko zapłaty kary umownej oraz inne ryzyka w oferowanej cenie.*”

W związku z powyższym wnosimy o zmianę § 9 wzoru umowy i nadanie mu następującego brzmienia:

1. Strony ustalają następujące kary umowne:

- 1) za nieterminową dostawę autobusów EV12 wraz z dokumentacją i dokumentami wyspecyfikowanymi w § 4 pkt 1 lit a niniejszej umowy Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 0,1 % wartości niezrealizowanej w terminie dostawy (lub części tej dostawy) należnego z tej dostawy (lub części tej dostawy) wynagrodzenia brutto, o którym mowa w § 8 ust. 1 pkt 1 za każdy rozpoczęty dzień opóźnienia;
- 2) za nieterminową realizację przedmiotu umowy w zakresie ładowarki Plug in, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 0,5 % wynagrodzenia brutto, o którym mowa w § 8 ust. 1 pkt 2, za każdy rozpoczęty dzień opóźnienia;
- 3) w przypadku, gdy opóźnienie, o którym mowa w pkt. 1 lub (i) w pkt. 2 przekroczy 60 dni Zamawiającemu przysługuje prawo do odstąpienia od umowy w trybie natychmiastowym;
- 4) za odstąpienie przez Zamawiającego od umowy z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę w wysokości 5 % całkowitej wartości przedmiotu umowy, o której mowa w § 8 ust. 2 niniejszej umowy;
- 5) wynikające z Warunków Obsługi Gwarancyjnej (WOG) autobusów EV12;
- 6) za nieterminowe dostarczenie dokumentacji i urządzeń, o których mowa w § 4 pkt 1 lit. b i c lub (i) pkt 2 lit. od b) do d), lub (i) pkt 3 lub (i) pkt 4 niniejszej umowy, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 3.000,00 zł za sam fakt wystąpienia opóźnienia; kara z tytułu dostarczenia dokumentacji może być również naliczona, gdy w trakcie eksploatacji przedmiotu umowy okaże się, że dostarczona dokumentacja nie odpowiada stanowi faktycznemu przedmiotu umowy, np.: gdy dostarczone schematy instalacji elektrycznej różnią się od faktycznie wykonanej instalacji w autobusie.
Zapłacenie tej kary nie zwalnia Wykonawcy z obowiązku dostarczenia tej dokumentacji i tych urządzeń;
- 7) suma kar umownych wynikających z przedmiotowej umowy nie może przekroczyć 20 % całkowitej wartości przedmiotu umowy brutto, o której mowa w § 8 ust. 2 niniejszej umowy.

ODPOWIEDZ ZAMAWIAJĄCEGO:

Zamawiający nie wyraża zgody na sugerowane zmiany poziomu kar umownych **jednocześnie zwracając uwagę, że obecnie kary umowne naliczane są w odniesieniu do wynagrodzenia netto. Jednocześnie Zamawiający wyraził w poprzednich odpowiedziach zgodę, aby kary umowne były naliczane za zwłokę.**

Zamawiający nie podziela uwag Wykonawcy co wygórowanego poziomu kar umownych przewidzianych w § 9 załącznika nr 11 do SIWZ, a w szczególności nie zgadza się z twierdzeniami Wykonawcy, że poziom kar umownych wykracza poza wysokość kar umownych standardowo stosowanych oraz, że poziom kar umownych może prowadzić do nieuzasadnionego wzbogacenia Zamawiającego kosztem Wykonawcy.

Wszystkie wskazane przez Wykonawcę przypadki naliczania kar umownych zachodzą w przypadkach braku terminowej, a tym samym należytej realizacji obowiązków Wykonawcy wobec Zamawiającego na gruncie zawartej umowy przekładając się tym samym na bardzo poważne zakłócenie realizacji tej umowy lub (i) braku możliwości wykonywania pracy przewozowej autobusami zgodnie z wymogami instytucji pośredniczącej. Kolejnym uzasadnieniem tego rozwiązania umownego jest dążenie Zamawiającego do należytego i terminowego wywiązania się z umowy o dofinansowanie zawartej przez Zamawiającego z instytucją pośredniczącą na dofinansowanie zakupu autobusów będących przedmiotem przetargu. Zamawiający dbając na należyte wywiązanie się z przedmiotowej umowy musi posiadać wystarczające argumenty i rozwiązania umowne, które będzie mógł zastosować jeżeli w dostawie przedmiotu umowy następuje **zwłoka**, a co gorsza zwłoka ta pogłębia się.

Pytanie 19

Prosimy o informację, czy zdaniem Zamawiającego, w przypadku odstąpienia przez Zamawiającego od umowy na podstawie wystąpienia okoliczności wskazanych w § 3 ust. 6 oraz § 9 ust. 1 pkt 3 lit. b), Wykonawca nadal będzie miał prawo żądania wynagrodzenia należnego za wykonanie części umowy?

ODPOWIEDZ ZAMAWIAJĄCEGO:

Tak, pod warunkiem, że wykonanie „części umowy” nastąpiło zgodnie z warunkami tej umowy w szczególności zgodnie z postanowieniami § 3 i § 4 IPU stanowiących załącznik nr 11 do SIWZ.

ZESTAW PYTAŃ NR 14 Z DNIA 08.10.2020R.

Pytanie 1.

Czy Zamawiający dopuści autobus z wysokowydajnym ogrzewaniem elektrycznym, zapewniającym możliwość utrzymania wymaganej przez Zamawiającego temperatury w przestrzeni pasażerskiej na poziomie minimum plus 18°C w przy temperaturze zewnętrznej minus 15°C, którego działanie nie wpływa na zdolność osiągnięcia wymaganego przez Zamawiającego zasięgu autobusu. Takie ogrzewanie zapewnia wysoki komfort pasażerom oraz jest rozwiązaniem w pełni zeroemisyjnym umożliwiającym zaniechanie wykorzystania niezależnego agregatu grzewczego zasilanego paliwem płynnym. Umożliwi to znaczące obniżenie kosztów eksploatacyjnych.

ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Zamawiający nie wyraża zgody na ww rozwiązanie techniczne podtrzymując tym samym zapisy SIWZ w tym zakresie.

Wykonawca przygotowując ofertę na przedmiotowe zamówienie powinien brać pod uwagę powyższe odpowiedzi oraz zmiany, jako stanowiące integralną część SIWZ. Zgodnie z art. 38 ust. 2 ustawy Pzp, stanowisko Zamawiającego zostało przekazane do wszystkich wykonawców biorących udział w postępowaniu poprzez umieszczenie na stronie internetowej.

Daniel Bul

Kierownik Wydziału Zamówień Publicznych /-/