



ZP.271.079.43354.2019.DZ

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego pn. Dostawa fabrycznie nowych autobusów zasilanych sprężonym gazem CNG w ramach projektu pn: Poprawa jakości systemu transportu publicznego w mieście Suwałki – III etap

Działając na podstawie art. 38 ust. 2 ustawy Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U z 2019 r., poz. 1843) Zamawiający odpowiada na pytania postawione w pismach z dnia 21, 23 i 24 października 2019 r. przez jednego z Wykonawców:

Pytanie 1

Czy ofertę i załączniki, podpisane przez Pełnomocnika (kwalifikowanym podpisem elektronicznym) może zamieścić na portalu Smart Pzp inna osoba niż Pełnomocnik upoważniony do reprezentowania w postępowaniu?

Odpowiedź na pytanie 1

Zamawiający nie posiada platformy zakupowej SMART PZP. Oferta jest składana przez miniPortal zamieszczony na <https://miniportal.uzp.gov.pl/>.

Rozdział 17 SIWZ zawiera informacje o sposobie porozumiewania się Zamawiającego z Wykonawcami oraz zasadach przekazywania oświadczeń i dokumentów.

Pytanie 2

Zamawiający w SIWZ, Rozdział 12 pkt. 14 pisze: „*W celu potwierdzenia, że oferowane dostawy odpowiadają wymaganiom określonym przez Zamawiającego, Zamawiający wezwie wykonawcę, którego oferta została najwyżej oceniona, do złożenia: aktualnego świadectwa homologacji na autobus o napędzie silnikiem spalinowym zasilanym gazem ziemnym sprężonym CNG wraz z załącznikami wydanymi przez ustawowo uprawniony organ bez jakichkolwiek odstępstw lub równoważny dokument wraz z załącznikami dopuszczający do poruszania się i rejestracji pojazdu na terenie RP dla oferowanych pojazdów.*”

Z dniem 31.08.2019r. weszły w życie przepisy Rozporządzenia 595/2009/WE zmienionego przez Rozporządzenie Komisji 1347/2017/UE odnośnie emisji związków szkodliwych z silników w pojazdach użytkowych. W związku z powyższym konieczne jest uaktualnienie posiadanego przez Wykonawcę dokumentu świadectwa homologacji. Wykonawca zwraca się z wnioskiem, aby na etapie oferty (na wezwanie Zamawiającego) mógł dostarczyć posiadane świadectwo homologacji typu pojazdu wraz z załącznikami wydanymi przez ustawowo uprawniony organ ze zobowiązaniem dostarczenia właściwego „Świadectwa Homologacji Typu Pojazdu” niezwłocznie po jego uzyskaniu, nie później niż na 10 dni przed terminem dostawy autobusów.

Odpowiedź na pytanie 2

Wykonawca powinien dostarczyć posiadane świadectwo homologacji. Zaktualizowane świadectwo Wykonawca zobowiązany jest dostarczyć niezwłocznie po jego uzyskaniu, nie później niż na 10 dni przed terminem dostawy autobusów.

Pytanie 3

Zamawiający w SIWZ, Rozdział 15 pisze:

„Wykonawca zapewni, jako część swojej oferty wadium w wysokości:

Część 1 – 30.000 złotych (słownie: trzydzieści tysięcy złotych)

Część 2 – 130.000 złotych (słownie: sto trzydzieści tysięcy złotych)

Część 3 – 10.000 złotych (słownie: dziesięć tysięcy złotych)”.

Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku składania oferty na dwie, lub trzy części zamówienia Wykonawca może wnieść wadium w formie jednej gwarancji ubezpieczeniowej na łączną wartość części na jakie Wykonawca będzie składał ofertę, z wyszczególnieniem kwot na poszczególne zadania.

Odpowiedź na pytanie 3

Zamawiający potwierdza, że wykonawca może w jednej gwarancji ubezpieczeniowej wnieść wadium na wszystkie części zamówienia.

Pytanie 4

Zamawiający w SIWZ, rozdział 10 pisze:

„a) posiadanie przez Wykonawcę ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej w zakresie prowadzonej działalności związanej z przedmiotem zamówienia na sumę gwarancyjną nie mniejszą niż:

część 1 – 1.000.000 złotych (jeden milion złotych)

część 2 – 5.000.000 złotych (pięć milionów złotych)

część 3 – 500.000 złotych (pięćset tysięcy złotych)

b) posiada środki finansowe lub zdolność kredytową w wysokości minimum:

część 1 – 1.000.000 złotych (jeden milion złotych)

część 2 – 5.000.000 złotych (pięć milionów złotych)

część 3 – 500.000 (pięćset tysięcy złotych)”.

Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku składania oferty na dwie, lub trzy części zamówienia Wykonawca może wykazać się jedną wspólną opinią bankową potwierdzającą posiadanie wymaganych środków w wysokości co najmniej łącznej sumie kwot na poszczególne zadania.

To samo dotyczy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zaakceptuje jedną wspólną polisę OC o wartości co najmniej łącznej sumie kwot na poszczególne zadania.

Odpowiedź na pytanie 4

Wykonawca może wnieść jedną wspólną informację bankową potwierdzającą posiadanie wymaganych środków oraz jedną polisę OC na jedną i/lub dwie i/lub trzy części zamówienia.

Informacja i/lub polisa OC muszą odpowiadać najwyższej wartości spośród składanych części zamówienia np. złożenie oferty na część 1 i 3; polisa i/lub informacja z banku powinna potwierdzać posiadanie środków na kwotę minimum 1.000.000 zł.

Pytanie 5

Zamawiający w SIWZ, Rozdział 21 – Opis kryteriów – przyznaje dodatkowe punkty za wielkość zużytej energii (E1) oraz wielkość emisji dwutlenku węgla (E2).

Zwracamy się z prośbą o podanie wzorów, za pomocą których Wykonawcy mają dokonać obliczeń wartości zużytej energii oraz wielkości emisji dwutlenku węgla celem podania w ofercie.

Odpowiedź na pytanie 5

Wielkość zużytej energii = zużycie paliwa (z raportu zużycia paliwa wg SORT 2) x wartość energetyczna paliwa (podana przez Zamawiającego = 33 MJ/Nm³)

Jednostka: MJ/km

Wielkość emisji dwutlenku węgla = zużycie paliwa (z raportu zużycia paliwa wg SORT 2) x wskaźnik emisji CO₂ z gazu ziemnego

(wskaźnik emisji CO₂ wg tabeli 15 wartości opałowych i wskaźników do raportowania w ramach Wspólnotowego Systemu Handlu Uprawnieniami do Emisji za rok 2019 publikowanego przez KOBiZE: *wartość energetyczna CNG (wartość opałowa: 0,03662 GJ/Nm³) G – wskaźnik emisji CO₂ dla CNG (55,43 kg/GJ)*)

Jednostka: g/km

Pytanie 6

Zamawiający we wzorze umowy §5 pkt. 8 pisze: „Okres rękojmi za wady fizyczne upływa nie wcześniej niż z dniem upływu okresu gwarancji, o której mowa w ust. 1 lit. a).”

Z perspektywy Wykonawcy zapis ten powoduje powstanie po jego stronie dużo większej odpowiedzialności i potencjalnych ryzyk niż w przypadku rękojmi z ustawowym okresem obowiązywania. Istnienie bardzo duże ryzyko po stronie Wykonawcy, które będzie musiało zostać wkalkulowane w cenę, prowadząc do jej podwyższenia. Dlatego też, wnosimy aby okres rękojmi wynosił zgodnie z Kodeksem Cywilnym 2 lata.

Należy zaznaczyć, że wyższy poziom okresu rękojmi przekłada się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów, jako że cena pojazdów jest wypadową wszystkich kosztów i ryzyk związanych z danym kontraktem.

Odpowiedź na pytanie 6

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowy zapis projektu umowy.

Pytanie 7

Prosimy o potwierdzenie, że Wykonawcy mają przyjąć rodzaj gazu G23 celem podania emisji tlenu azotu, cząstek stałych oraz węglowodorów stanowiących jedno z kryteriów oceny ofert.

Odpowiedź na pytanie 7

Wykonawcy mają przyjąć gaz G20

Pytanie 8 - dotyczy części II (MAXI) oraz części III (MEGA) zamówienia

Zamawiający w załączniku nr 1.2 do SIWZ oraz 1.3 do SIWZ w pkt. Silnik pisze: „zapewniający możliwość rozruchu i eksploatacji w temperaturze od -30°C.”

Biorąc pod uwagę warunki klimatyczne panujące na terenie Polski (<https://pl.climate-data.org/europa/polska/podlaskie-voivodeship/suwa%c5%82ki-720/>) średni zakres temperatur w mieście Tychy wynosi -5°C do +15°C. W związku z tym wymóg dolnego progu temperatury od -30°C z pewnością nie jest konieczny do zastosowania.

W związku z powyższym: czy Zamawiający dopuści silnik zapewniający możliwość rozruchu i eksploatacji w temperaturze od -12°C?

Odpowiedź na pytanie 8

Warunki klimatyczne Suwałk różnią się zasadniczo od warunków w Tychach. Zamawiający podtrzymuje wymóg zapisany w opisie przedmiotu zamówienia

Pytanie 9

Dotyczy § 8 ust. 1 lit. c.

Prosimy o informacje nt. procesu integracji systemów elektronicznych autobusów z urządzeniami systemu zarządzania suwalską komunikacją miejską.

W szczególności informacje dot:

1/ Długości terminu jaki zostanie wyznaczony w wezwaniu Zamawiającego na integrację systemów elektronicznych autobusów z urządzeniami systemu zarządzania suwalską komunikacją miejską

2/ jakie dane są uznane za niezbędne w rozumieniu § 8 ust. 1 lit. c),

3/ jakiego rodzaju pomoc techniczna może być potrzebna Zamawiającemu w celu dokonania integracji w rozumieniu § 8 ust. 1 lit. c).

Odpowiedź na pytanie 9

Zamawiający zmieni opis przedmiotu zamówienia i projekt umowy – integracja systemów przez Wykonawcę będzie stanowić część przedmiotu zamówienia.

Pytanie 10

Zgodnie z treścią § 8 ust. 1 lit. d) i e) wzoru umowy, stanowiącego załącznik nr 5 do SIWZ, Zamawiający przewiduje kary umowną za odstąpienie od Umowy przez którąkolwiek ze stron z winy leżącej po stronie Wykonawcy oraz karę umowną za nie wykonanie czynności przez

podmiot trzeci na którego zasoby powołał się Wykonawca w ofercie w wysokości 20% łącznego wynagrodzenia brutto określonego w Umowie.

W ocenie Wykonawcy, tak ukształtowana kara umowa jest nieproporcjonalnie wysoka w stosunku do wartości przedmiotu zamówienia i 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 zaoferowania 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 § 8 ust. 1 lit. d) wzoru umowy i nadanie mu następującego brzmienia:

d) w przypadku odstąpienia od Umowy przez którąkolwiek ze stron z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy w wysokości 10% łącznego wynagrodzenia brutto za dostawę autobusów, o którym mowa w § 3 ust. 1

Ponadto, wnosimy o zmianę § 8 ust. 1 lit. e) wzoru umowy i nadanie mu następującego brzmienia:

e) jeżeli Wykonawca w ofercie powołuje się na zasoby podmiotu trzeciego w celu wykazania spełnienia warunków udziału w postępowaniu, a podmiot ten nie będzie wykonywał czynności zgodnych ze złożonym w ofercie zobowiązaniem - Zamawiający naliczy karę w wysokości 10% łącznego wynagrodzenia brutto określonego w § 3 ust. 1 Umowy, chyba że Wykonawca wykaże Zamawiającemu, że proponowany inny Podwykonawca (który będzie realizował tą część zamówienia) lub on sam spełnia warunki udziału w postępowaniu w stopniu nie mniejszym niż Podwykonawca, na którego zasoby Wykonawca powołał się w trakcie postępowania o udzielenie zamówienia.

Odpowiedź na pytanie 10

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów umowy.

Pytanie 11

Zamawiający w SIWZ, Rozdział 20, pkt. 3 pisze: „*Raportu drogowego zużycia paliwa wg testu SORT 2 dla oferowanych autobusów, wykonany wg wytycznych UITP (International Association of Public Transport) przez niezależną, certyfikowaną jednostkę badawczą upoważnioną do wykonywania takiego testu lub producenta pojazdu.*”

Powyższy wymóg dotyczący dokumentu SORT 2 przez oferowany autobus jest nie do spełnienia. Nie oferuje się identycznych pojazdów różnym Zamawiającym. Komplektacja autobusów jest zależna od wymagań Zamawiających oraz od ilości środków finansowych jakimi dysponują. Autobusy, na których wykonuje się testy SORT 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 dołączyć:

Raport drogowego zużycia paliwa wg testu SORT 2 przez oferowany autobus, wykonany wg wytycznych UITP (International Association of Public Transport), w wyposażeniu zgodnym z dostarczonym pojazdem w zakresie silnika, skrzyni biegów i rozmiarem ogumienia

identycznych z oferowanym autobusem. Raport powinien być wykonany przez niezależną certyfikowaną jednostkę badawczą, upoważnioną do wykonywania takiego testu.

Odpowiedź na pytanie 11

Wykonawca jest zobowiązany dołączyć raport drogowy zużycia paliwa wg testu SORT 2 dla oferowanych autobusów, wykonany wg wytycznych UITP (International Association of Public Transport), w wyposażeniu zgodnym z dostarczonym pojazdem w zakresie silnika, skrzyni biegów i rozmiarem ogumienia identycznych z oferowanym autobusem. Raport powinien być wykonany przez niezależną certyfikowaną jednostkę badawczą, upoważnioną do wykonywania takiego testu.

Pytanie 12

Zamawiający we wzorze Umowy §8 pkt. 1a) pisze: *„za każdy niedostarczony autobus w terminie, o którym mowa w §2 ust. 1, w wysokości 0,5 % wynagrodzenia brutto za dany autobus, o którym mowa w § 3 ust. 1, za każdy dzień opóźnienia.”*

Prosimy o zmianę zapisu na następujący: *„za każdy niedostarczony autobus w terminie, o którym mowa w §2 ust. 1, w wysokości 0,1 % wynagrodzenia brutto za dany autobus, o którym mowa w § 3 ust. 1, za każdy dzień opóźnienia.”*

Odpowiedź na pytanie 12

Zamawiający zmienia zapis §8 pkt. 1a projektu umowy, który otrzymuje brzmienie *„za każdy niedostarczony autobus w terminie, o którym mowa w §2 ust. 1, w wysokości 0,2 % wynagrodzenia brutto za dany autobus, o którym mowa w § 3 ust. 1, za każdy dzień opóźnienia.”*

Pytanie 13

Zamawiający we wzorze Umowy §8 pkt. 1b) pisze: *„za niewykonanie dostaw oraz usług, o których mowa w §1 ust. 5, w terminie, o którym mowa w §2 ust.1 w wysokości 0,05% łącznego wynagrodzenia brutto za dostawę autobusów, o którym mowa w §3 ust. 1, za każdy dzień opóźnienia.”*

Czy Zamawiający zgodzi się zmniejszyć karę umowną, o której mowa powyżej z 0,05% łącznego wynagrodzenia brutto za dostawę autobusów, na 0,01% łącznego wynagrodzenia brutto za dostawę autobusów? Wykonawca zaznacza, że wyższy poziom kar umownych przekłada się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów, jako że cena pojazdów jest wypadkową wszystkich kosztów i ryzyk związanych z danym kontraktem, a co za tym idzie, samo potencjalne ryzyko wyższych kar przedłoży się na wyższy poziom cen pojazdów.

Odpowiedź na pytanie 13

Zamawiający zmienia zapis §8 pkt. 1b projektu umowy, który otrzymuje brzmienie: *„za niewykonanie dostaw oraz usług, o których mowa w § 1 ust. 5, w terminie, o którym mowa w § 2 ust. 1 w wysokości 0,02% łącznego wynagrodzenia brutto za dostawę autobusów, o którym mowa w § 3 ust. 1, za każdy dzień opóźnienia; „*

Pytanie 14

Zamawiający we wzorze Umowy §8 pkt. 1c) pisze: *„za uniemożliwienie, pomimo pisemnego wezwania przez Zamawiającego określającego termin integracji systemów elektronicznych*

autobusów z urządzeniami systemu zarządzania suwalską komunikacją miejską lub za nieudzielenie niezbędnych informacji i pomocy technicznej w celu dokonania integracji, w wysokości 50.000 (słownie: pięćdziesiąt tysięcy złotych).”

Kara w wysokości 50.000 zł może być podstawą zarzutu rażącego wygórowania kary umownej na gruncie art. 484 §2 KC. Należy zaznaczyć, że tak wysoki poziom kar umownych przekłada się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów, jako że cena pojazdów jest wypadkową wszystkich kosztów i ryzyk związanych z danym kontraktem, a co za tym idzie, samo potencjalne ryzyko wyższych kar przełoży się na wyższy poziom cen pojazdów.

Z uwagi na powyższe prosimy o dostosowanie wysokości tej kary do poziomu powszechnie akceptowalnego, tj. 10.000 zł.

Odpowiedź na pytanie 14

W związku ze zmianą opz i wzoru umowy wykreśla się §8 pkt 1c wzoru umowy

Pytanie 15

W § 8 wzoru umowy stanowiącego załącznik nr 5 do SIWZ, wysokość kar umownych, a także wymieniona w §7 wartość zabezpieczenia należytego wykonania umowy naliczana jest od wartości brutto. W ocenie Wykonawcy taki model naliczania kar umownych, przyjmujący jako podstawę wyliczenia kary umownej lub zabezpieczenia od wartości brutto a nie netto, jest sprzeczny z zasadą równego traktowania, do której przestrzegania Zamawiający zobowiązany jest na podstawie art. 7 prawa zamówień publicznych. Wynika to z faktu, że w przypadku wykonawcy zagranicznego, inaczej niż w przypadku wykonawcy krajowego, cena brutto nie obejmuje podatku VAT, a w konsekwencji będzie niższa, niż w przypadku wykonawcy krajowego. W konsekwencji spowoduje to, że kwota zabezpieczenia wnoszonego przez wykonawcę zagranicznego oraz kary umowne przez niego płacone będą niższe niż w przypadku wykonawcy krajowego. Dlatego też wnosimy o zmianę § 9 poprzez zastosowanie jako podstawy naliczania kar umownych oraz ustalania wysokości zabezpieczenia kwoty netto.

Odpowiedź na pytanie 15

Art. 150 stawy Prawo zamówień publicznych (Dz. U z 2019 r. poz. 1843): „wysokość zabezpieczenia ustala się w stosunku procentowym do **ceny całkowitej podanej w ofercie ...**”.

Ponadto zgodnie z definicją zawartą w ustawie o informowaniu o cenach towarów i usług (Dz. U. Z 2019 r. poz. 178) „cena jest wartością wyrażoną w jednostkach pieniężnych, którą kupujący jest obowiązany zapłacić przedsiębiorcy za towar lub usługę. W cenie uwzględnia się **podatek od towarów i usług oraz podatek akcyzowy**, jeżeli na podstawie odrębnych przepisów sprzedaż towaru (usługi) podlega obciążeniu podatkiem od towarów i usług lub podatkiem akcyzowym. Przez cenę rozumie się również stawkę taryfową”

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów umowy.

Pytanie 16 - dotyczy części II (MAXI) oraz części III (MEGA) zamówienia

Prosimy o informację, czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie z jednym urządzeniem klimatyzacyjnym zamontowanym na dachu autobusu z niezależnym sterowaniem dla przestrzeni pasażerskiej i kabiny kierowcy?

Odpowiedź na pytanie 16

Zamawiający akceptuje rozwiązanie z jednym urządzeniem klimatyzacyjnym zamontowanym na dachu autobusu z niezależnym sterowaniem dla przestrzeni pasażerskiej i kabiny kierowcy

Pytanie 17 - dotyczy części II (MAXI) oraz części III (MEGA) zamówienia

Zamawiający w załączniku nr 1.2 oraz w załączniku nr 1.3 pkt. 4 – Układ zasilania paliwem pisze: „zawory NGV1 i NGV2 do napełniania CNG umieszczone z boku w przedniej części. Zamawiający dopuszcza umieszczenie zaworów NGV1 i NGV2 do napełniania CNG kompletami (NGV1 + NGV2) po prawej stronie pojazdu z boku.”

Prosimy o informację, czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie z jednym zaworem (NGV1) znajdującym się za dodatkową klapką zabudowaną w przedniej masce autobusu po jej prawej stronie (dostęp do zaworu nie będzie wymagał otwarcia całej przedniej maski pojazdu, a wyłącznie klapki zabezpieczającej sam zawór), a drugim zaworem (NGV2) zlokalizowanym po prawej stronie pojazdu na prawym przednim nadkolu?

Odpowiedź na pytanie 17

Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie z jednym zaworem (NGV1) znajdującym się za dodatkową klapką zabudowaną w przedniej masce autobusu po jej prawej stronie (dostęp do zaworu nie będzie wymagał otwarcia całej przedniej maski pojazdu, a wyłącznie klapki zabezpieczającej sam zawór), a drugim zaworem (NGV2) zlokalizowanym po prawej stronie pojazdu na prawym przednim nadkolu

Pytanie 18

Zamawiający w załączniku nr 1.3 do SIWZ pisze: „*miejsce na wózek inwalidzki i miejsca na wózek dziecięcy oznaczone na podłodze odpowiednimi piktogramami w kolorze żółtym. (przestrzeń dla wózka inwalidzkiego wraz z urządzeniem przytrzymującym oraz na wózek dziecięcy, o powierzchni minimalnej 750mm x 2000mm, usytuowana przy ścianie bocznej autobusu).*”

Prosimy o potwierdzenie, że zgodnie z reg. 107 EKG ONZ Zamawiający w autobusie klasy MEGA wymaga dwóch osobnych zatok – jedna przeznaczona dla wózka inwalidzkiego, druga przeznaczona do przewozu wózka dziecięcego.

Odpowiedź na pytanie 18

Zamawiający w autobusie klasy MEGA wymaga dwóch osobnych zatok – jedna przeznaczona dla wózka inwalidzkiego, druga przeznaczona do przewozu wózka dziecięcego

Pytanie 19 - dotyczy części II (MAXI) oraz części III (MEGA) zamówienia

Czy Zamawiający wymaga dodatkowego oświetlenia zewnętrznego wejść, np. listwy LED w progach?

Odpowiedź na pytanie 19

Zamawiający wymaga dodatkowego oświetlenia zewnętrznego wejść, np. listwy LED w progach

Pytanie 20 - dotyczy części II (MAXI) oraz części III (MEGA) zamówienia

Zamawiający w załączniku nr 1.2 do SIWZ oraz 1.3 do SIWZ w pkt. Monitoring pisze: *„Kamery wewnętrzne mają za zadanie monitoring przestrzeni pasażerskiej autobusu, oraz przestrzeni przed pojazdem, za pojazdem i z prawego boku pojazdu.”*

Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie z zewnętrzną kamerą do rejestracji zdarzeń z prawego boku pojazdu?

Odpowiedź na pytanie 20

Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie z zewnętrzną kamerą do rejestracji zdarzeń z prawego boku pojazdu.

Pytanie 21 - dotyczy części II (MAXI) oraz części III (MEGA) zamówienia

Zamawiający w załączniku nr 1.2 do SIWZ oraz 1.3 do SIWZ w pkt. Ogrzewanie pisze: *„system musi zapobiegać zamarzaniu progu drzwi wejściowych”*

Czy Zamawiający uzna za wystarczające rozwiązanie, w którym nagrzewnica zostanie skierowana w stronę drzwi? Rozwiązanie to skutecznie zapobiega zamarzaniu progu drzwi wejściowych.

Odpowiedź na pytanie 21

Zamawiający uzna za wystarczające rozwiązanie, w którym nagrzewnica zostanie skierowana w stronę drzwi.

Pytanie 22 - dotyczy części II (MAXI) oraz części III (MEGA) zamówienia

Zamawiający w załączniku nr 1.2 do SIWZ oraz 1.3 do SIWZ w pkt. Okna i szyby pisze: *„wszystkie boczne okna oraz szyba tylna, przyciemnione (50%).”*

Czy Zamawiający zaakceptuje przyciemnienie szyb na poziomie 53%? Jest to standardowe i powszechne rozwiązanie stosowane przez Wykonawcę.

Odpowiedź na pytanie 22

Zamawiający zaakceptuje przyciemnienie szyb na poziomie 53%.

Pytanie 23

Zamawiający w załączniku nr 1.2 do SIWZ pisze: *„miejsce na wózek inwalidzki i miejsca na wózek dziecięcy oznaczone na podłodze odpowiednimi piktogramami w kolorze żółtym. (przestrzeń dla wózka inwalidzkiego wraz z urządzeniem przytrzymującym oraz na wózek dziecięcy, o powierzchni minimalnej 750mm x 2000mm, usytuowana przy ścianie bocznej autobusu).”*

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

Odpowiedź na pytanie 23

Zamawiający dopuści w autobusie klasy MAXI jedną zatokę, o wymiarach minimum 1300 x 750 mm, przeznaczoną do przewozu wózka inwalidzkiego lub dziecięcego

Pytanie 24 - dotyczy części II (MAXI) oraz części III (MEGA) zamówienia

Prosimy o informację jaki typ/model radiotelefonu jest wymagany przez Zamawiającego?

Odpowiedź na pytanie 24

przewoźny radiotelefon cyfrowy DMR z modułem GPS i Bluetooth; 1-25W działający w paśmie 163,46250 MHz

Pytanie 25 – dotyczy części III (MEGA) zamówienia

Prosimy o informację, czy Zamawiający będzie wprowadzał zmiany dla autobusu klasy MEGA odnośnie ilości okien przesuwanych czy ilości gniazd USB? Przy obecnych zapisach wymogi dla autobusu klasy MEGA są wprost identyczne jak dla autobusu klasy MAXI.

Odpowiedź na pytanie 25

Zamawiający w autobusach MAXI wymaga min 4 okien przesuwanych lub uchylnych oraz 3 podwójnych gniazd USB do ładowania urządzeń mobilnych, a w autobusie MEGA wymaga min 6 okien przesuwanych lub uchylnych oraz 4 podwójnych gniazd USB do ładowania urządzeń mobilnych i w tym zakresie Zamawiający zmienia opis przedmiotu zamówienia.

Pytanie 26

W SIWZ, Rozdział 21 Opis kryteriów, którymi Zamawiający będzie się kierował przy wyborze oferty, wraz z podaniem wag tych kryteriów i sposobu oceny ofert Zamawiający przyznaje 10 pkt za **Zderzak przedni i tylny oraz boczne dolne poszycie zew. dzielone i skręcane (Z)**.

Prosimy o potwierdzenie że Zamawiający ma na myśli i uzna za warunek spełniony do otrzymania w tym kryterium 10 pkt rozwiązanie, w którym poszycie boczne będzie wykonane w sposób umożliwiający wymianę jego poszczególnych elementów bez konieczności jego późniejszego klejenia, zgrzewania lub spawania, tj. dzielone i skręcane. **Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający ma na myśli element poszycia bocznego na całej długości autobusu od linii szyb bocznych autobusu.**

Odpowiedź na pytanie 26

Zamawiający uzna za warunek spełniony do otrzymania w kryterium oceny 10 pkt jeśli poszycie boczne (na całej długości autobusu od linii szyb bocznych autobusu) będzie wykonane w sposób umożliwiający wymianę jego poszczególnych elementów bez konieczności jego późniejszego klejenia, zgrzewania lub spawania, tj. dzielone i skręcane.

Pytanie 27 - dotyczy części II (MAXI) oraz części III (MEGA) zamówienia

Zamawiający w załączniku nr 1.2 do SIWZ oraz 1.3 do SIWZ w pkt. Monitoring pisze: „*Rejestrator cyfrowy: (...) Dostawca zapewni 3 dodatkowe dyski twarde na całą partię urządzeń, do wykorzystania jako zapasowe na wypadek awarii.*”

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga 3 dodatkowych dysków twardych dla poszczególnej części zamówienia. To znaczy jeśli Wykonawca składa ofertę na wszystkie części zamówienia to dostarcza 9 dodatkowych dysków twardych, a jeśli Wykonawca składa ofertę na dwie części zamówienia zobowiązany jest dostarczyć 6 dodatkowych dysków twardych.

Odpowiedź na pytanie 27

Zamawiający wymaga 3 dodatkowych dysków twardej dla części 2 zamówienia. Dla części 1 zamówienia Zamawiający wymaga 1 dodatkowego dysku. Dla części 3 zamówienia Zamawiający wymaga 1 dodatkowego dysku twardego.

Pytanie 28

Prosimy określić jaki jest planowany średni roczny przebieg dla zamawianych pojazdów?

Odpowiedź na pytanie 28

Zamawiający przewiduje przebieg średnioroczny autobusów na poziomie 55-57 tys km każdy.

Pytanie 29

Zamawiający w zał. nr 5 do SIWZ, par. 5, ust. 1, lit. c) napisał:

„c) na poszycie zewnętrzne (w tym na powłokę lakierniczą) oraz szkielet nadwozia i podwozia (minimum w zakresie odkształceń i pęknięć elementów, spoin itp. wynikających z wad wykonania lub wad konstrukcyjnych, a w szczególności spowodowanych przez korozję) na okres 120 miesięcy.”

Prosimy o potwierdzenie, że gwarancja udzielona na powłokę lakierniczą nadwozia dotyczy tylko zewnętrznych powłok lakierniczych nadwozia, a wewnętrzne powłoki lakiernicze (np. poręcze wewnątrz autobusu itp.) nie są objęte w/w gwarancją. Udzielenie gwarancji na wszystkie powłoki lakiernicze (zewnętrzne i wewnętrzne) wiązać się będzie ze wzrostem ceny przedmiotu zamówienia.

Odpowiedź na pytanie 29

Gwarancja udzielona na powłokę lakierniczą nadwozia dotyczy tylko zewnętrznych powłok lakierniczych nadwozia, a wewnętrzne powłoki lakiernicze (np. poręcze wewnątrz autobusu itp.) nie są objęte w/w gwarancją

Pytanie 30

Zamawiający w zał. nr 2 do Umowy, par. 2 napisał:

„Udzielenie autoryzacji PGK zobowiązuje Wykonawcę do:

a) przeszkolenia, w miejscu wskazanym przez PGK, pracowników PGK, zgodnie z harmonogramem szkolenia ustalonym z PGK w zakresie umożliwiających: (...) ”

oraz w zał. 1.2. oraz 1.3. napisał:

„Dostawca zobowiązany jest do:

*a) nieodpłatnego przeszkolenia **6 pracowników (czas szkolenia min. 8 godzina na jednego pracownika)** Zamawiającego w zakresie obsługi i napraw, konserwacji (w terminie uzgodnionym z Zamawiającym),*

b) przeszkolenia na koszt Dostawcy 4 kierowców z zakresu ekonomicznej i bezpiecznej eksploatacji (czas na jednego kierowcę -4 godz.)

c) przeszkolenie na koszt Dostawcy 2 pracowników w zakresie obsługi, programowania i naprawy urządzeń informacji pasażerskiej”

30.1. Prosimy o potwierdzenie, że personel techniczny delegowany na szkolenia będzie posiadał specjalistyczne uprawnienia branżowe, których pozyskanie nie jest uzależnione od przeprowadzenia szkoleń przez producenta pojazdu.

30.2. Prosimy o potwierdzenie że miejscem szkoleń będzie siedziba Zamawiającego lub producenta pojazdu, mieszcząca się na terenie Polski.

30.3. Prosimy o potwierdzenie, że zakres tych szkoleń ma być zgodny z zakresem udzielonej autoryzacji oraz z zakresem dokumentacji technicznej producenta.

Odpowiedź na pytanie 30

Personel techniczny delegowany na szkolenia będzie posiadał specjalistyczne uprawnienia branżowe, których pozyskanie nie jest uzależnione od przeprowadzenia szkoleń przez producenta pojazdu.

Miejscem szkoleń będzie siedziba Zamawiającego.

Zakres tych szkoleń ma być zgodny z zakresem udzielonej autoryzacji oraz z zakresem dokumentacji technicznej producenta.

Pytanie 31

Zamawiający w zał. nr 2 do Umowy, par. 6, ust. 1 napisał:

„W okresie obowiązywania gwarancji Wykonawca zapewnia PGK bieżący dostęp do części zamiennych dla potrzeb wykonania napraw gwarancyjnych.”

Obecnie na całym świecie coraz powszechniej stosuje się regenerację części i podzespołów wykorzystując w procesie naprawczym jedynie niektóre z elementów nie zużywających się w trakcie normalnej eksploatacji – np. obudowa, korpus itp. jest to podyktowane względami ekonomicznymi i ochrony środowiska. Części i podzespoły regenerowane w niczym nie ustępują zatem częściom i podzespołom nowym zarówno pod względem funkcjonalności jak też trwałości i są objęte taką samą gwarancją jak części nowe.

Czy Zamawiający wyraża zgodę na stosowanie części regenerowanych do napraw?

Odpowiedź na pytanie 31

Zamawiający nie wyraża zgody na stosowanie do napraw części regenerowanych.

Pytanie 32

Zamawiający w zał. nr 2 do Umowy, par. 6, ust. 2 napisał:

„2. Wykonawca zobowiązany jest dostarczyć nieodpłatnie PGK części zamienne na potrzeby napraw gwarancyjnych w terminie 2 dni robocze, licząc od dnia zgłoszenia zapotrzebowania przez PGK - o ile zamówienie wpłynie do Wykonawcy do godz. 14.00 (wpłynięcie zamówienia po tej godzinie powoduje liczenie czasu dostawy od dnia następnego), oraz części do napraw nie podlegających gwarancji lub napraw uszkodzeń w terminie 2 dni roboczych, licząc od dnia zgłoszenia zapotrzebowania przez PGK - o ile zamówienie wpłynie do Wykonawcy do godz.

14.00 (wplynięcie zamówienia po tej godzinie powoduje liczenie czasu dostawy od dnia następnego).”

32.1. Ponieważ Zamawiający w większości przypadków może zaplanować zapotrzebowanie na części zamienne prosimy o potwierdzenie, że wymagany termin dotyczy zamówień części w trybie awaryjnym, natomiast części do planowych obsług oraz napraw nie wykluczających pojazdów z ruchu będą dostarczane w terminach ustalonych między stronami.

32.2. Prosimy o potwierdzenie że zamówienia na części będą składane w pierwszej kolejności drogą elektroniczną **za pośrednictwem sklepu internetowego**, jeżeli Wykonawca taki zapewnia.

Odpowiedź na pytanie 32

Wymagany termin dotyczy zamówień części w trybie awaryjnym. W przypadkach gdy Zamawiający będzie mógł zaplanować zapotrzebowanie na części zamienne, oraz naprawy nie będą wykluczały pojazdów z ruchu, terminy dostaw części będą ustalane między stronami.

Zamówienia na części będą składane w pierwszej kolejności drogą elektroniczną za pośrednictwem sklepu internetowego lub e-maila.

Pytanie 33

Zamawiający w zał. nr 2 do Umowy, par. 8, ust. 2 napisał:

„2. Gwarancja nie obejmuje niżej wymienionych części, które podczas eksploatacji autobusów zgodnie z ich przeznaczeniem, w warunkach zgodnych z instrukcją obsługi, ulegają normalnemu zużyciu. Za normalne uznaje się zużycie po uzyskaniu przebiegu lub czasu eksploatacji podanego odpowiednio poniżej:

a) bezpieczniki i żarówki - bez limitu, jeżeli nie stanowią wady masowej;

b) paski klinowe - nie mniej niż 50 000 km;

c) pióra wycieraczek - nie mniej niż 12 miesięcy eksploatacji;

d) tarcze hamulcowe – nie mniej niż 80 000 km;

e) klocki hamulcowe – nie mniej niż 40 000 km;

f) opony - nie mniej niż 80 000 km;

g) akumulatory - nie mniej niż 24 miesięcy eksploatacji.”

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

- amortyzatory (poza wadami fabrycznymi)

- szkło przy uszkodzeniach mechanicznych

- akumulatory (poza wadami fabrycznymi)

- wibroizolatory zespołu chłodnic

Niewykluczenie ww. części eksploatacyjnych, może wiązać się ze wzrostem ceny przedmiotu zamówienia.

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

33.3. 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 oraz będących wynikiem nie podjęcia przez Zamawiającego/Użytkownika w odpowiednim czasie działań naprawczych mających na celu ograniczenie skutków awarii,

-szkód wyrządzonych przez osoby trzecie,

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

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

Odpowiedź na pytanie 33

Zamawiający zgadza się na przedstawione rozszerzenie listy wyłączeń z gwarancji.

Pod pojęciem żarówek, Zamawiający rozumie również źródła światła wykonane w technologii LED.

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.,

-szkód wyrządzonych przez osoby trzecie,

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

Zamawiający nie zgadza się na wyłączenie z gwarancji napraw powstałych na skutek uszkodzeń będących wynikiem niewłaściwej eksploatacji oraz będących wynikiem nie podjęcia przez Zamawiającego/Użytkownika w odpowiednim czasie działań naprawczych mających na celu ograniczenie skutków awarii. Stwierdzenie przyczyny uszkodzenia stanowiło by źródło potencjalnych konfliktów pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą.

Pytanie 34

„3. Strony ustalają następujące kategorie napraw w zależności od rodzaju awarii oraz uszkodzeń autobusów:

a) kategoria A – naprawy gwarancyjne lub naprawy uszkodzeń, których szacowany czas usunięcia nie przekracza 10 godzin i do wykonania których nie będą wymagane części zamienne;

b) *kategoria B – naprawy gwarancyjne lub naprawy uszkodzeń, których szacowany czas usunięcia nie przekracza 10 godzin i do wykonania których niezbędne jest dostarczenie przez Wykonawcę części zamiennych;*

c) *kategoria C - naprawy gwarancyjne lub naprawy uszkodzeń, których szacowany czas usunięcia przekracza 10 godzin;*

d) *kategoria D – naprawy gwarancyjne lub naprawy uszkodzeń nieobjęte autoryzacją Wykonawcy lub których wykonania PGK odmówił;*

e) *kategoria E – naprawy gwarancyjne, których konieczność wykonania jest następstwem awarii masowych,”*

Prosimy o potwierdzenie, że rozliczenia czasu pracy będą odbywały się na podstawie znormalizowanego katalogu norm czasowych, jedynie w naprawy niezdefiniowane w tym katalogu będą odbywały się o rzeczywisty czas pracy.

Odpowiedź na pytanie 34

Rozliczenia czasu pracy będą odbywały się na podstawie znormalizowanego katalogu norm czasowych, jedynie naprawy niezdefiniowane w tym katalogu będą odbywały się o rzeczywisty czas pracy.

Pytanie 35

Zamawiający w zał. nr 2 do Umowy, par. 12, lit c)-f) napisał:

„1. W przypadku niewykonania lub nienależytego wykonania przez Wykonawcę postanowień niniejszego załącznika do Umowy, Wykonawca zapłaci PGK następujące kary umowne:

c) za niewykonanie napraw awarii, napraw uszkodzeń lub obsług technicznych w terminach określonych w § 10 ust. 4, 5 i 7, w wysokości 250,00 zł (słownie: dwieście pięćdziesiąt złotych) za każdy rozpoczęty dzień opóźnienia;

d) za brak udzielenia konsultacji technicznych w terminach określonych w § 2 lit. d), w wysokości 250,00 zł (słownie: dwieście pięćdziesiąt złotych) za każdy rozpoczęty dzień opóźnienia, przy czym przez brak udzielenia konsultacji technicznej rozumie się także udzielenie konsultacji niewłaściwej, której zastosowanie nie pozwala na usunięcie awarii;

e) za nieudzielenie pomocy PGK w wykryciu przyczyny wystąpienia awarii masowych w terminie określonym w § 7 ust. 1 lit. a), w wysokości 500,00 zł (słownie: pięćset złotych) za każdy rozpoczęty dzień opóźnienia,

f) za niedostarczenie szkolonym pracownikom niezbędnych materiałów szkoleniowych lub nieprzeprowadzenie szkolenia, o którym mowa w § 2 lit a pkt i) oraz w terminie tam określonym, w wysokości 250,00 zł (słownie: dwieście pięćdziesiąt złotych) za każdy rozpoczęty dzień opóźnienia,”

35.1. Prosimy o potwierdzenie, że kary się nie sumują, jeśli jedno zdarzenie może generować jednocześnie różne kary.

35.2. Prosimy o potwierdzenie, że kary naliczane są tylko w dni robocze, tj. od poniedziałku do piątku (z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy)

35.3. Prosimy o potwierdzenie, że kary zostaną naliczone za każdy dzień wyłączenia pojazdów z eksploatacji. Wyłączenie autobusu z eksploatacji, powinno być uzasadnione względami eksploatacyjnymi lub bezpieczeństwa ruchu, określonymi we właściwych przepisach państwowych i wewnętrznych, z zachowaniem niezbędnych funkcji użytkowych, z punktu widzenia kierowcy i pasażerów.

Odpowiedź na pytanie 35

Przedmiotowe kary podlegają sumowaniu.

Ponieważ komunikacja miejska funkcjonuje 7 dni w tygodniu, w tym w święta, opóźnienia liczone są w dniach kalendarzowych a nie tylko w dniach roboczych.

Kary zostaną naliczone za każdy dzień wyłączenia pojazdów z eksploatacji. Wyłączenie autobusu z eksploatacji, powinno być uzasadnione względami eksploatacyjnymi lub bezpieczeństwa ruchu, określonymi we właściwych przepisach państwowych i wewnętrznych, z zachowaniem niezbędnych funkcji użytkowych, z punktu widzenia kierowcy i pasażerów.

Pytanie 36

Zamawiający w zał. nr 2 do Umowy, par. 12, lit a) i b) napisał:

„1. W przypadku niewykonania lub nienależytego wykonania przez Wykonawcę postanowień niniejszego załącznika do Umowy, Wykonawca zapłaci PGK następujące kary umowne:

- a) za niedostarczenie w okresie obowiązywania gwarancji całopojazdowej autobusu PGK części zamiennych w terminach określonych w § 6 ust. 2, w wysokości 250,00 zł (słownie: dwieście pięćdziesiąt złotych) za każdy rozpoczęty dzień opóźnienia;*
- b) za niedostarczenie po okresie obowiązywania gwarancji całopojazdowej autobusu PGK części zamiennych w terminach określonych w § 6 ust. 4, w wysokości 100,00 zł (słownie: sto złotych) za każdy rozpoczęty dzień opóźnienia;”*

Prosimy o potwierdzenie, że kary naliczane są tylko w dni robocze, tj. od poniedziałku do piątku (z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy).

Odpowiedź na pytanie 36

Ponieważ komunikacja miejska funkcjonuje 7 dni w tygodniu, w tym w święta, opóźnienia liczone są w dniach kalendarzowych a nie tylko w dniach roboczych.

Pytanie 38

Zamawiający w zał. nr 1.2. oraz 1.3., roz. II, par. 33 napisał:

„Wykonawca zgodnie z Warunkami Obsługi Serwisowej załączonej do Umowy zobowiązany jest:

- udzielić podmiotowi wewnętrznemu Zamawiającego autoryzacji (po przeprowadzeniu stosownych szkoleń) na wykonanie przeglądów i napraw gwarancyjnych oraz powypadkowych pojazdów będących przedmiotem zamówienia w pełnym zakresie,”*

Prosimy doprecyzować, że Zamawiający, mając na względzie bezpieczeństwo pasażerów, dopuszcza wyłączenie z zakresu autoryzacji na naprawy powypadkowe wykonywania napraw

ciężkich, takich jak niezbędna naprawa kratownicy podwoziowej lub nadwoziowej oraz zespołów napędowych (silnik, skrzynia biegów, most napędowy) uszkodzonych w wyniku zdarzenia drogowego.

Odpowiedź na pytanie 38

Zamawiający, mając na względzie bezpieczeństwo pasażerów, dopuszcza wyłączenie z zakresu autoryzacji na naprawy powypadkowe wykonywania napraw ciężkich, takich jak niezbędna naprawa kratownicy podwoziowej lub nadwoziowej oraz zespołów napędowych (silnik, skrzynia biegów, most napędowy) uszkodzonych w wyniku zdarzenia drogowego, chyba, że rodzaj uszkodzenia ww elementów pozwala (po konsultacji z Wykonawcą) na wykonanie napraw przez PGK.

Pytanie 39

Dotyczy zał. nr 3 do Umowy:

Zamawiający wymaga w wielu punktach pełnej autoryzacji. Udzielenie pełnej autoryzacji może nie być możliwe ze względu na możliwości zaplecza technicznego warsztatu Zamawiającego. Może się to wiązać z nakładami finansowymi, znacząco podwyższającymi wartość oferty. Jednocześnie wykonywanie wszystkich napraw w pełnym zakresie przez zaplecze techniczne Zamawiającego może być ekonomicznie nieuzasadnione, zatem prosimy o potwierdzenie, że Wykonawca może nie udzielić pełnej autoryzacji na wszystkie komponenty, ale będzie zobowiązany zapewnić możliwość wykonania usług w pełnym zakresie na terenie Polski przez autoryzowanego przedstawiciela.

Proponujemy udzielenie tylko autoryzacji wewnętrznej na potrzeby Zamawiającego, zgodnie z możliwościami zaplecza technicznego. Udzielenie takiej autoryzacji, nie wyklucza rozszerzenia takiej autoryzacji w przyszłości, jeśli będzie na to pozwalało zaplecze techniczne Zamawiającego.

Odpowiedź na pytanie 39

Zamawiający w § 1 ust 2 Załącznika nr 2 do umowy określił, że:

„Wykonawca udziela autoryzacji podmiotowi wewnętrznemu Zamawiającego, tj. PGK w Suwałkach Sp. z o.o., zwanej dalej PGK, na wykonywanie obsługi technicznych, napraw gwarancyjnych oraz napraw uszkodzeń **autobusów będących przedmiotem dostawy w ramach Umowy.** „

Dlatego też zapisy ww. Załącznika dotyczą jedynie autoryzacji w zakresie napraw i obsługi autobusów dostarczonych Zamawiającemu przez Wykonawcę.

Pytanie 40

Zamawiający w zał. nr 2 do Umowy, par. 7 napisał:

„1. W przypadku wystąpienia w dostarczonych autobusach usterek masowych, Wykonawca zobowiązuje się do oddzielnego ich usuwania, przy zachowaniu następujących zasad:

a) Wykonawca, po otrzymaniu informacji o wystąpieniu usterek masowych, zobowiązuje się do udzielenia nie później niż w terminie 3 dni roboczych pomocy PGK w wykryciu przyczyny wystąpienia awarii;

b) Wykonawca określi każdorazowo, w porozumieniu z PGK, sposób usunięcia usterek masowych;

c) Wykonawca, po wystąpieniu usterek masowych, zobowiązuje się, niezależnie od zobowiązań gwarancyjnych, do natychmiastowego podjęcia skutecznych działań, w celu niedopuszczenia powtórzenia się ich w przyszłości;

d) Wykonawca wykona profilaktycznie naprawy/wymiany elementu, w stosunku do którego stwierdzono usterkę masową, w pozostałej części dostarczonych autobusów.

2. Okres udzielonej gwarancji w stosunku do elementów, co do których stwierdzona została usterka masowa, biegnie na nowo od momentu usunięcia usterki w danym autobusie."

Oraz w zał. nr 2 do Umowy, par. 1, ust. 1, lit. e) napisał:

„e) awarie masowe – awarie tego samego typu, które wystąpiły w okresie gwarancji w co najmniej 30% dostarczonych autobusów;”

Zamawiający wymaga długiego okresu gwarancji, nawet do 48 miesięcy. Pojawienie się tej samej usterki w ciągu 48 miesięcy nie musi oznaczać występowania wady, a może być związane z normalnym zużyciem, gdyż nie wszystkie elementy pojazdu mają trwałość przewyższającą okres 48 miesięcy. Dlatego prosimy doprecyzować definicję wady masowej: 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% wszystkich dostarczonych pojazdów.

Odpowiedź na pytanie 40

Definicja awarii masowej w zał. nr 2 do Umowy, par. 1, ust. 1, lit. e) otrzymuje brzmienie:

„awarie masowe - 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% wszystkich dostarczonych pojazdów.”

Z up. PREZYDENTA

Ewa Kuczyńska
ZASTĘPCA PREZYDENTA

