

Miejski Zakład Komunikacji S.A. w Ostrowie Wielkopolskim

Wyjaśnienia i modyfikacja treści SIWZ

Dotyczy postępowania o udzielenie zamówienia sektorowego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego o wartości przekraczającej wyrażoną w złotych równowartość kwoty 443 000 euro na podstawie przepisów art. 39-46 w związku z art. 132 ust. 1 pkt 6 i art. 133 ust. 1 ustawy z dnia 29 stycznia 2004r. - Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity Dz. U. 2018 r. poz. 1986 ze zm.) zwanej dalej „Pzp”, pn. „Dostawa 6 szt. fabrycznie nowych autobusów miejskich niskopodłogowych z napędem elektrycznym wraz z dedykowanym systemem ładowania baterii trakcyjnych dla Miejskiego Zakładu Komunikacji S.A. w Ostrowie Wielkopolskim”.

Zamawiający - Miejski Zakład Komunikacji S.A. w Ostrowie Wielkopolskim działając zgodnie z art. 38 ust. 1 i 4 Pzp. udziela wyjaśnień na otrzymane od Wykonawców wnioski o wyjaśnienie treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia:

Pytanie 1

Zamawiający w punkcie 3.2 SIWZ pisze:

3.2 Konstrukcja autobusów i zastosowane rozwiązania mają gwarantować eksploatację autobusów przy założeniu średnio 70 000 km rocznego przebiegu.

Ze względu na duży wpływ rocznego max. przebiegu na żywotność baterii i okres gwarancji na baterie, prosimy w celu optymalizacji kosztów gwarancji, a co za tym idzie kosztu całego autobusu, o obniżenie max. rocznego przebiegu do 60.000 km rocznie.

Odpowiedź 1

Zamawiający podtrzymuje zapis SIWZ.

Pytanie 2

Zamawiający w punkcie 3.10 SIWZ podpunkt f) pisze:

f) akumulatory lub superkondensatory lub też inne urządzenia, w których gromadzona jest energia elektryczna do trakcji napędu elektrycznego – minimum 8 lat, bez względu na ilość cykli ładowania, z uwzględnieniem gwarantowanego przebiegu,

W związku z ciągłą zmianą technologii produkcji akumulatorów trakcyjnych, wprowadzaniem nowych typów ogniw z innym składem chemicznym (w chwili obecnej standardem stosowanym przez większość producentów autobusów elektrycznych są baterie typu High Energy typu NMC), które to zmiany mają



znaczny wpływ na okres gwarancji, wnioskujemy w celu optymalizacji kosztu zakupu autobusów o zmianę okresu gwarancji na akumulatory, w których gromadzona jest energia elektryczna do trakcji napędu elektrycznego na okres 5 lat. Zmiana na ten okres gwarancji nie narazi Zamawiającego na wydatkowanie już na etapie zakupu znacznych dodatkowych kwot.

Odpowiedź 2

1) Zamawiający modyfikuje zapisy SIWZ w taki sposób, że pkt. 3.10 lit. f) otrzymuje nowe brzmienie:

„f) akumulatory lub superkondensatory lub też inne urządzenia, w których gromadzona jest energia elektryczna do trakcji napędu elektrycznego – **minimum 6 lat**, bez względu na ilość cykli ładowania, z uwzględnieniem gwarantowanego przebiegu”

2) Zamawiający modyfikuje zapisy Załącznika nr 1 do SIWZ - OPZ w taki sposób, że rozdz. 3 Gwarancja przebiegu dla autobusu elektrycznego pkt. 2 lit. g) otrzymuje nowe brzmienie:

„g) gwarantowany przebieg musi być wykonywany w okresie gwarancji, jakiej Zamawiający wymaga dla akumulatorów trakcyjnych lub superkondensatorów lub innych urządzeń służących do magazynowania energii napędu elektrycznego, tj. w okresie minimum 6 lat – w przypadku utraty przez akumulatory trakcyjne lub superkondensatory lub inne urządzenia służące do magazynowania energii napędu elektrycznego zdolności do spełnienia powyższych wymagań Wykonawca będzie zobowiązany do ich gwarancyjnej wymiany na nowe.”

3) Zamawiający modyfikuje zapisy Załącznika nr 5 do SIWZ - Umowa Dostawy w taki sposób, że § 5 Gwarancja, rękojmia ust. 1 lit. f) otrzymuje nowe brzmienie:

„f) na akumulatory lub superkondensatory lub też inne urządzenia, w których gromadzona jest energia elektryczna do trakcji napędu elektrycznego – **minimum 6 lat**, bez względu na ilość cykli ładowania, z uwzględnieniem gwarantowanego przebiegu,,

Pytanie 3

Zamawiający w załączniku nr 1 do SIWZ - OPZ, punkt 10, podpunkt 2 pisze:

2. Zamawiający wymaga, aby pojemność magazynów energii elektrycznej, o których mowa w pkt 1, wynosiła 200 kWh.

Prosimy o potwierdzenie że Zamawiający wymaga pojemność użytecznej magazynów energii elektrycznej min. 200kWh.

Odpowiedź 3

1) Zamawiający modyfikuje zapisy Załącznika nr 1 do SIWZ - OPZ w taki sposób, że rozdz. 10 Magazyn energii elektrycznej pkt. 2 otrzymuje nowe brzmienie:

„2. Zamawiający wymaga, aby pojemność użyteczna magazynów energii elektrycznej, o których mowa w pkt 1, wynosiła min. 200 kWh.”

2) Zamawiający modyfikuje zapisy Załącznika nr 1 do SIWZ - OPZ w taki sposób, że rozdz. 9 Jednostka napędowa elektryczna pkt. 1 otrzymuje nowe brzmienie:

„1. Autobus ma być napędzany silnikiem(-mi) elektrycznym o mocy co najmniej 160 kW zasilanym magazynem energii elektrycznej o pojemności użytecznej min. 200 kWh umożliwiającą osiągnięcie przez pojazd obciążony w $\frac{3}{4}$ dopuszczalnego maksymalnego ciężaru całkowitego zmiany prędkości od 0 do 60 km/h w czasie max 27 sekund, zmiany

prędkości od 0 do 40 km/h w czasie max 15 sekund, zmiany prędkości od 0 do 20 km/h w czasie max 6 sekund. Ponadto silnik(-i) powinien umożliwiać ciągłą pracę w pojeździe w skrajnie niekorzystnych warunkach eksploatacji miejskiej bez wpływu na jego pracę."

3) Zamawiający modyfikuje zapisy SIWZ w taki sposób, że pkt. 3.9 otrzymuje nowe brzmienie:

„3.9 Autobus ma być napędzany silnikiem(-mi) elektrycznym o mocy co najmniej 160 kW, zasilanym magazynem energii elektrycznej o pojemności użytecznej min. 200 kWh.”

Pytanie 4

Zamawiający w załączniku nr 1 do SIWZ – OPZ, w punkcie 11 opisuje system ładowania energii elektrycznej :

Prosimy o podanie długości przewodu służącego do ładowania autobusu z ładowarki ładującej magazyn energii w autobusach za pomocą złącza plug-in .

Odpowiedź 4

Zamawiający modyfikuje zapisy Załącznika nr 1 do SIWZ - w taki sposób, że rozdz. 11 System ładowania energii elektrycznej pkt. 13 lit. f) otrzymuje nowe brzmienie:

„ f) Zastosowane złącza do ładowania autobusów CCS (Combo2) 125A, o długości min. 4.5 mb, (długość mierzona od obudowy stacji ładowania do wtyczki COMBO).”

Pytanie 5

Zamawiający w załączniku nr 1 do SIWZ – OPZ, punkt 26 podpunkt 5 pisze:

5. Autobus wyposażony w system czujników przeciwpożarowych całego pojazdu.

Komorza ogrzewania dodatkowego wyposażona w automatyczny system detekcji i gaszenia pożaru z możliwością awaryjnego, manualnego uruchomienia systemu przyciskiem umieszczonym na pulpicie kierowcy. Przycisk zabezpieczony przed przypadkowym załączeniem.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający pisząc o systemie czujników przeciwpożarowych ma na myśli linię detekcyjną umieszczoną w komorze baterii trakcyjnych, komorze sprężarki powietrza, komorze pompy wspomagania oraz w komorze ogrzewania dodatkowego, co jest zgodne z opisem punkt 26 podpunkt 5 . Automatyczny system detekcji oraz gaszenia pożaru będzie obejmował komorę ogrzewania dodatkowego.

Odpowiedź 5

Zamawiający potwierdza, iż pisząc o systemie czujników przeciwpożarowych ma na myśli linię detekcyjną umieszczoną w komorze baterii trakcyjnych, komorze sprężarki powietrza, komorze pompy wspomagania oraz w komorze ogrzewania dodatkowego, co jest zgodne z opisem punkt 26 podpunkt 5 .

Automatyczny system detekcji oraz gaszenia pożaru będzie obejmował komorę ogrzewania dodatkowego.

Pytanie 6

Zamawiający w załączniku nr 1 do SIWZ – OPZ, punkt 5 podpunkt 2 pisze:

2. Maksymalna wysokość całkowita 3400 mm.

Prosimy o zmianę maksymalnej wysokości całkowitej pojazdu na 3500 mm. Wniosek wynika z wymogu SIWZ związanego z montażem pantografu na dachu pojazdu.

Odpowiedź 6

Zamawiający modyfikuje zapisy Załącznika nr 1 do SIWZ - OPZ w taki sposób, że rozdz. 5 Wymiary autobusu pkt. 2 otrzymuje nowe brzmienie:

„2. Maksymalna wysokość całkowita 3500 mm.”

Pytanie 7

Zamawiający w załączniku nr 1 do SIWZ – OPZ, punkt 12 podpunkt 2 pisze:

2. Akumulatory kwasowe zamontowane w wysuwanej lub obrotowej obudowie (200. 2 szt. o poj. min. 200 Ah każdy). Główny wyłącznik prądu zlokalizowany w zabudowie umiejscowionych akumulatorów.

Prosimy o potwierdzenie, że zaznaczona w zapisie wartość (pogubiona i podkreślona) to omyłka pisarska.

Odpowiedź 7

Zamawiający potwierdza, że jest to omyłka pisarska i modyfikuje zapisy Załącznika nr 1 do SIWZ - OPZ w taki sposób, że rozdz. 12 Instalacja elektryczna pkt. 2 otrzymuje nowe brzmienie:

„2. Akumulatory kwasowe zamontowane w wysuwanej lub obrotowej obudowie (2 szt. o poj. min. 200 Ah każdy). Główny wyłącznik prądu zlokalizowany w zabudowie umiejscowionych akumulatorów.”

Pytanie 8

Zamawiający w załączniku nr 1 do SIWZ – OPZ, punkt 27 podpunkt 8 pisze:

8. Zestaw DVD z wejściem USB zamontowany w kabinie kierowcy, dwa monitory LCD o przekątnej ekranu minimum 19'' o rozdzielczości min. 1280/720 pikseli zamontowane wewnątrz autobusu na wysokości drzwi środkowych autobusu, pod sufitem pod warunkiem zachowania prześwitu minimum 2000 mm pomiędzy dołem obudowy monitora a podłogą, widoczność w dwóch kierunkach (np. w układzie V).

Zgodnie z Regulaminem 107 EKG ONZ wysokość powinna wynosić min. 1900 mm.

Czy Zamawiający może dopuścić prześwit minimum 1900 mm pomiędzy dołem obudowy monitora a podłogą?



Odpowiedź 8

Zamawiający modyfikuje zapisy Załącznika nr 1 do SIWZ - OPZ w taki sposób, że rozdz. 27 Urządzenia dodatkowe i wyposażenie pkt. 8 otrzymuje nowe brzmienie:

" 8. Zestaw DVD z wejściem USB zamontowany w kabinie kierowcy, dwa monitory LCD o przekątnej ekranu minimum 19'' o rozdzielczości min. 1280/720 pikseli zamontowane wewnątrz autobusu na wysokości drzwi środkowych autobusu, pod sufitem pod warunkiem zachowania prześwitu minimum 1900 mm pomiędzy dołem obudowy monitora a podłogą, widoczność w dwóch kierunkach (np. w układzie V)."

Pytanie 9

Zamawiający w załączniku nr 1 do SIWZ - OPZ, punkt 11 podpunkt 14.e pisze:

e) Ze względu na ograniczoną ilość miejsca przeznaczoną do instalacji stacji ładowania maksymalne gabaryty wynoszą: 1200x1260x860 (wysokość x szerokość x głębokość),

Zwracamy się z wnioskiem o dopuszczenie tolerancji wymiarowej w wysokości 20% plus minus?

Odpowiedź 9

Zamawiający modyfikuje zapisy Załącznika nr 1 do SIWZ - OPZ w taki sposób, że rozdz. 11 System ładowania energii elektrycznej pkt. 14 lit. e) otrzymuje nowe brzmienie:

„e) Ze względu na ograniczoną ilość miejsca przeznaczoną do instalacji stacji ładowania maksymalne gabaryty wynoszą: 1200x1260x860 (wysokość x szerokość x głębokość). Zamawiający dopuszcza tolerancję max. 20 % dla każdego z ww. wymiarów stacji ładowania."

Pytanie 10

Zamawiający w załączniku nr 1 do SIWZ - OPZ, punkt 11 podpunkt 14.l pisze:

l) Zamawiający zobowiązuje się do przygotowania projektu przyłącza od stacji zasilającej do ładowarek oraz odpowiedniego podłoża umożliwiającego posadowienie – zainstalowanie oferowanych ładowarek nastąpi w terminie do 90 dni od daty podpisania umowy dostawy,

Czy Zamawiający posiada wiedzę co do Warunków Technicznych Przyłączenia z odpowiedniego terenowo Przedsiębiorstwa Dystrybucyjnego lub posiada na terenie planowanej lokalizacji ładowarek własne źródło energii elektrycznej (np. istniejąca stacja transformatorowa)?

Odpowiedź 10

Zamawiający informuje, iż posiada na terenie planowanej lokalizacji ładowarek stację transformatorową umożliwiającą zasilanie ładowarek stacjonarnych do autobusów elektrycznych.

Pytanie 11

Zamawiający w załączniku nr 1 do SIWZ – OPZ, punkt 11 podpunkt 11 pisze:

Wykonawca dostarczy, zamontuje i uruchomi system ładowania składający się z 3 sztuk dedykowanej dwustanowiskowej ładowarki ładującej magazyn energii w autobusach za pomocą złącza plug-in o konstrukcji modułowej, o mocy ładowania dostosowanej przez producenta 300 kW łącznie (3 x 100 kW każda), zasilanej 3x400 V AC, 50 Hz z podziałem na 6 stanowisk o mocy wyjściowej 50 kW każde.

Czy Zamawiający poprzez użycie słów "dostarczy, zamontuje i uruchomi system ładowania" rozumie również wykonanie stosownych przyłączy do ładowarek zaprojektowanych zgodnie z punktem 11.14.1?

Odpowiedź 11

Zamawiający informuje, iż wykonanie stosownych przyłączy (zasilania) do ładowarek zaprojektowanych zgodnie z punktem 11.14.1 leży po stronie Zamawiającego.

Pytanie 12

Zwracamy się z wnioskiem o podanie (w sposób schematyczny) planowanej lokalizacji 3 stacji ładowania zajezdniowego – np.: w formie punktów na mapie lub innym materiale graficznym?

Odpowiedź 12

Zamawiający informuje, iż planowaną lokalizację 3 stacji ładowania mapce przedstawia mapka poglądowa stanowiąca załącznik nr 1 do „Wyjaśnienia i modyfikacje treści SIWZ” z dnia 12.07.2019r.

Pytanie 13

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

- Średnia prędkość handlowa w km/h
- Dzienny przebieg w km
- Roczny przebiegu w km

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

Odpowiedź 13

Zamawiający poniżej podaje dane dotyczące warunków eksploatacji na liniach planowanych do obsługi przez autobusy będące przedmiotem zamówienia:

- Średnia prędkość handlowa autobusu w km/h:



- linie miejskie 21 km/h
- linie poza miejskie 32 km/h
- Dzienny przebieg autobusu w km:
 - dzień roboczy ok. 250 km
 - sobota ok. 230 km
 - niedziela ok. 170 km
- Roczny przebiegu autobusu w km – 70 000 km

Pytanie 14

Zamawiający w SIWZ, pkt. 3.10 napisał:

Minimalne, wymagane przez Zamawiającego warunki gwarancji i serwisu, (których koszty należy wliczyć w ceny jednostkowe autobusów) na:

(...)

d) powłoki lakiernicze – minimum 5 lat,

(...)

oraz

Zamawiający w załączniku nr 5 do SIWZ, par. 5 ust. 1. napisał:

Wykonawca udziela Zamawiającemu następujących gwarancji:

(...)

d) powłoki lakiernicze – minimum 5 lat,

(...)

Prosimy o potwierdzenie, że wymagana gwarancja dotyczy zewnętrznych powłok lakierniczych nadwozia.

Odpowiedź 14

Zamawiający wymaga, aby wymieniona w SIWZ, pkt. 3.10 oraz w Załączniku nr 5 do SIWZ, par. 5 ust. 1 lit. d) gwarancja dotyczyła wszystkich powłok lakierniczych.

Pytanie 15

Zamawiający w SIWZ, pkt. 3.10.1 oraz w załączniku nr 5 do SIWZ, par. 5 ust. 2. napisał:

Gwarancje nie dotyczą wyposażenia takiego, jak: bezpieczniki, żarówki tradycyjne z włóknem, paski klinowe, klocki hamulcowe/okładziny szczęk hamulcowych, wkładów filtrów, olejów, smarów, płynów eksploatacyjnych a także normalnie zużywających się tarcz hamulcowych, piór wycieraczek i szkła przy uszkodzeniach mechanicznych.

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

- świetlówki, diody świetlne,



- amortyzatory (poza wadami fabrycznymi),
- akumulatory rozruchowe (poza wadami fabrycznymi) ?

Odpowiedź 15

Zamawiający wyraża zgodę na rozszerzenie powyższej listy o pozostałe materiały eksploatacyjne oraz części ulegające normalnemu zużyciu, w związku z czym:

1) Zamawiający modyfikuje zapisy SIWZ w taki sposób, że pkt. 3.10.1 otrzymuje nowe brzmienie:

„3.10.1 Gwarancje nie dotyczą wyposażenia takiego, jak: świetlówki, diody świetlne, amortyzatory (poza wadami fabrycznymi), akumulatory rozruchowe (poza wadami fabrycznymi), bezpieczniki, żarówki tradycyjne z włóknem, paski klinowe, klocki hamulcowe/okładziny szczęk hamulcowych, wkładów filtrów, olejów, smarów, płynów eksploatacyjnych a także normalnie zużywających się tarcz hamulcowych, piór wycieraczek i szkła przy uszkodzeniach mechanicznych.”

2) Zamawiający modyfikuje zapisy Załącznika nr 5 do SIWZ - Umowa Dostawy w taki sposób, że § 5 Gwarancja, rękojmia ust. 2 otrzymuje nowe brzmienie:

„2. Gwarancje nie dotyczą wyposażenia takiego, jak: świetlówki, diody świetlne, amortyzatory (poza wadami fabrycznymi), akumulatory rozruchowe (poza wadami fabrycznymi), bezpieczniki, żarówki tradycyjne z włóknem, paski klinowe, klocki hamulcowe/okładziny szczęk hamulcowych, wkładów filtrów, olejów, smarów, płynów eksploatacyjnych, a także normalnie zużywających się tarcz hamulcowych, piór wycieraczek i szkła przy uszkodzeniach mechanicznych.”

Pytanie 16

Zamawiający w SIWZ, pkt. 3.10.4 napisał:

3.10.4 Minimalne warunki Serwisu: Wykonawca zobowiązany jest na własny koszt:

- przeszkolić w siedzibie Zamawiającego co najmniej 12 kierowców w zakresie obsługi pojazdu i systemu ładowania w terminie do 5 dni od dnia protokolarnego odbioru autobusów w siedzibie Zamawiającego oraz 8 pracowników Stacji Obsługi MZK S.A. w zakresie obsługi i napraw gwarancyjnych i pogwarancyjnych dotyczących autobusów wraz z systemem ładowania baterii trakcyjnych, minimum 1 pracownika w zakresie dokumentacji i formy rozliczania napraw gwarancyjnych. Szkolenie odbędzie się w terminie do 7 dni od dnia protokolarnego odbioru autobusów w siedzibie Zamawiającego.

(...)

oraz

Zamawiający w załączniku nr 5 do SIWZ, par. 4 ust. 5. napisał:

Wykonawca zobowiązany jest w ramach łącznej ceny za realizację przedmiotu Umowy wskazanej w § 2 ust 1, do przeszkolenia w siedzibie Zamawiającego co najmniej 12 kierowców w zakresie obsługi pojazdu i systemu ładowania, w terminie do 5 dni od dnia protokolarnego

odbioru autobusów w siedzibie Zamawiającego oraz 8 pracowników Stacji Obsługi MZK S.A. w zakresie obsługi i napraw gwarancyjnych i pogwarancyjnych dotyczących autobusów wraz z systemem ładowania baterii trakcyjnych, minimum 1 pracownika w zakresie dokumentacji i formy rozliczania napraw gwarancyjnych, w terminie do 7 dni od dnia protokolarnego odbioru autobusów w siedzibie Zamawiającego.

oraz

Zamawiający w załączniku nr 1 do SIWZ, pkt. 35. ppkt. 1. napisał:

Przeszkolenie w siedzibie Zamawiającego co najmniej 12 kierowców w zakresie obsługi pojazdu i systemu ładowania w terminie do 5 dni od dnia protokolarnego odbioru autobusów w siedzibie Zamawiającego oraz 8 pracowników Stacji Obsługi MZK S.A. w zakresie obsługi i napraw gwarancyjnych i pogwarancyjnych dotyczących autobusów wraz z systemem ładowania baterii trakcyjnych, minimum 1 pracownika w zakresie dokumentacji i formy rozliczania napraw gwarancyjnych w terminie do 7 dni od dnia protokolarnego odbioru autobusów w siedzibie Zamawiającego.

Prosimy o potwierdzenie, że osoby dedykowane przez Zamawiającego do wykonywania obsługi i napraw pojazdów będą posiadały uprawnienia do obsługi urządzeń elektrycznych SEP lub równoważne.

Odpowiedź 16

Zamawiający potwierdza, że osoby dedykowane przez Zamawiającego do wykonywania obsługi i napraw pojazdów będą posiadały uprawnienia do obsługi urządzeń elektrycznych SEP lub równoważne.

Pytanie 17

Zamawiający w SIWZ, pkt. 3.10.4 napisał:

3.10.4 Minimalne warunki Serwisu: Wykonawca zobowiązany jest na własny koszt:
(...)

- d) *wyposażyc Stację Obsługi Zamawiającego na koszt Wykonawcy w narzędzia specjalistyczne do naprawy i obsługi autobusów oraz urządzenia diagnostyczne wraz z oprogramowaniem do diagnozowania wszystkich systemów- układów pojazdu (obsługa w języku polskim) – szczegółowy wykaz wymaganych przez Zamawiającego narzędzi i urządzeń specjalistycznych określa Załącznik nr 9 do SIWZ.*

(...)

oraz

Zamawiający w załączniku nr 5 do SIWZ, par. 4 ust. 3. napisał:

Przed upływem terminu określonego w § 3 ust 1 Wykonawca przekaze w cenie zamówienia wskazanej w § 2 ust 1, narzędzia specjalistyczne do naprawy i obsługi autobusów oraz urządzenia diagnostyczne wraz z oprogramowaniem do diagnozowania wszystkich systemów

– układów pojazdu (obsługa w języku polskim) oraz zapewni w ciągu 3 lat po odbiorze autobusu nieodpłatnie aktualizację oprogramowania do przekazanych urządzeń diagnostycznych.

oraz

Zamawiający w załączniku nr 1 do SIWZ, pkt. 35. ppkt. 7. napisał:

Wykonawca zobowiązany jest wyposażyć Stację Obsługi Zamawiającego w narzędzia specjalistyczne do naprawy i obsługi autobusów oraz urządzenia diagnostyczne wraz z oprogramowaniem do diagnozowania wszystkich systemów- układów pojazdu (obsługa w języku polskim).

17.1. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wyraża zgodę, aby do diagnozy wszystkich systemów – układów pojazdu dostarczyć jedno urządzenie diagnostyczne łączące w sobie wszystkie funkcje, zgodnie z powyższymi zapisami oraz Załącznikiem nr 9 do SIWZ.

17.2. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza dostarczenie jednego kompletu wyposażenia diagnostycznego (złożonego z narzędzia diagnostycznego oraz komputera) wspólnego dla całej dostawy.

17.3. Prosimy o potwierdzenie, że zapisy nie dotyczą narzędzi ogólnodostępnych.

17.4 Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający za spełnienie tego warunku uzna doposażenie warsztatu w brakujące narzędzia.

Odpowiedź 17

W zakresie pytania 17.1. Zamawiający wyraża zgodę, aby do diagnozy wszystkich systemów – układów pojazdu dostarczyć jedno urządzenie diagnostyczne łączące w sobie wszystkie funkcje, zgodnie z zapisami: SIWZ, pkt. 3.10.4 lit d), załącznika nr 5 do SIWZ, par. 4 ust. 3., załączniku nr 1 do SIWZ, pkt. 35. ppkt. 7 oraz Załącznikiem nr 9 do SIWZ.

W zakresie pytania 17.2. Zamawiający dopuszcza dostarczenie jednego kompletu wyposażenia diagnostycznego (złożonego z narzędzia diagnostycznego oraz komputera) wspólnego dla całej dostawy.

W zakresie pytania 17.3. Zamawiający potwierdza, że zapisy nie dotyczą narzędzi ogólnodostępnych.

W zakresie pytania 17.4. Zamawiający za spełnienie warunku wyposażenia warsztatu uzna doposażenie warsztatu w brakujące narzędzia specjalistyczne.

Pytanie 18

Zamawiający w załączniku nr 5 do SIWZ, par. 7 ust. 2. oraz w załączniku nr 13 do SIWZ, par. 3 ust. 2. napisał:

Wykonawca usunie usterkę w siedzibie Zamawiającego w ciągu 48 godzin od momentu uzyskania informacji, o której mowa w punkcie 1.

oraz

Zamawiający w załączniku nr 5 do SIWZ, par. 7 ust. 3. oraz w załączniku nr 13 do SIWZ, par. 3 ust. 3. napisał:

W przypadku braku możliwości usunięcia przez Wykonawcę usterki w terminie określonym w punkcie 2, Wykonawca dostarczy Zamawiającemu na koszt własny na żądanie Zamawiającego w ciągu 24 godzin autobus zastępczy do czasu usunięcia usterki.

Prosimy o potwierdzenie, że termin 48 godzin i 24 godzin dotyczy dni roboczych, tj. dni od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.

Odpowiedź 18

Zamawiający potwierdza, że termin 48 godzin i 24 godzin dotyczy dni roboczych, tj. dni od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.

Pytanie 19

Zamawiający w załączniku nr 5 do SIWZ, par. 7 ust. 3. napisał:

W przypadku braku możliwości usunięcia przez Wykonawcę usterki w terminie określonym w punkcie 2, Wykonawca dostarczy Zamawiającemu na koszt własny na żądanie Zamawiającego w ciągu 24 godzin autobus zastępczy do czasu usunięcia usterki.

19.1. Zapewnienie pojazdu zastępczego nie powinno być wymagane jeśli Zamawiający może korzystać z autobusu, w którym usterka nie wyklucza pojazdu z ruchu. Prosimy o potwierdzenie, że autobus zastępczy należy podstawić tylko w przypadku usterki uniemożliwiającej wykonywanie zadań przewozowych.

Przy czym, 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.

19.2. Z powodu małej ilości występujących elektrobusów na rynku Wykonawca może nie być w stanie zapewnić elektrobusu zastępczego, co może wiązać się każdorazowo z zapłatą zryczałtowanej kwoty 2000 zł. Mając na uwadze zapewnienie ciągłości usług przewozowych, inni Zamawiający w podobnych postępowaniach na elektrobusy dopuszczają w zastępstwie zapewnienie autobusów spalinowych. Czy Zamawiający zaakceptuje autobusy spalinowe, spełniające min. normę Euro V?

Odpowiedź 19

19.1.

Zamawiający modyfikuje zapisy Załącznika nr 5 do SIWZ – Umowa Dostawy w taki sposób, że § 7 Postępowanie reklamacyjne ust. 3 otrzymuje nowe brzmienie:

„3. W przypadku braku możliwości usunięcia przez Wykonawcę usterki w terminie określonym w punkcie 2, Wykonawca dostarczy Zamawiającemu na koszt własny na żądanie

Zamawiającego w ciągu 24 godzin autobus zastępczy do czasu usunięcia usterki, z zastrzeżeniem, iż wyłączenie autobusu z eksploatacji, powinno być uzasadnione względami eksploatacyjnymi lub bezpieczeństwa ruchu oraz zachowaniem niezbędnych funkcji użytkowych, z punktu widzenia kierowcy i pasażerów. Zamawiający dopuszcza możliwość dostarczenia w zastępstwie autobusów spalinowych spełniających min. normę Euro V”.

Pytanie 20

Zamawiający w załączniku nr 5 do SIWZ, par. 7 ust. 5. oraz w załączniku nr 13 do SIWZ, par. 3 ust. 6. napisał:

W przypadku awarii ładowarki zewnętrznej Wykonawca ma obowiązek usunąć usterkę w ciągu 6 godzin od momentu zgłoszenia przez Zamawiającego.

oraz

Zamawiający w załączniku nr 5 do SIWZ, par. 7 ust. 6. oraz w załączniku nr 13 do SIWZ, par. 3 ust. 7. napisał:

W przypadku braku możliwości usunięcia przez Wykonawcę usterki ładowarki zewnętrznej w terminie określonym w ust. 5, Wykonawca dostarczy na koszt własny Zamawiającemu w ciągu maksymalnie 12 godzin ładowarkę zastępczą o parametrach równoważnych do posiadanych przez Zamawiającego ładowarek.

Prosimy o potwierdzenie, że termin 6 godzin i 12 godzin dotyczy dni roboczych, tj. dni od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.

Odpowiedź 20

Zamawiający potwierdza, że termin 6 godzin i 12 godzin dotyczy dni roboczych, tj. dni od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.

Pytanie 21

Zamawiający w załączniku nr 5 do SIWZ, par. 8 ust. 1. napisał:

Wykonawca zapłaci Zamawiającemu kary umowne:

(...)

- c) *za każdy dzień opóźnienia w dostarczeniu dokumentacji i urządzeń, o których mowa w §4, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 0,1 % łącznego wynagrodzenia netto należnego za przedmiot Umowy, o którym mowa w § 2 ust. 1, za każdy dzień opóźnienia. Zapłacenie tej kary nie zwalnia Wykonawcy z obowiązku dostarczenia dokumentacji i urządzeń, ponadto kara z tytułu dostarczenia dokumentacji może być również naliczona, gdy w trakcie eksploatacji autobusów okaże się, że dostarczona dokumentacja nie odpowiada stanowi faktycznemu dostarczonych autobusów, np.: gdy dostarczone schematy instalacji elektrycznej różnią się od faktycznie wykonanej instalacji w autobusie,*

(...)

Zamawiający przewidział naliczenie wysokiej kary w trakcie eksploatacji autobusów, jednak nie zdefiniował momentu od którego kara zostanie naliczona oraz nie

dopuszczać możliwości aktualizacji dokumentacji. Autobusy elektryczne to pojazdy, w których rozwiązania techniczne zmieniają się wraz z rozwojem techniki. Dlatego prosimy, o potwierdzenie, że kara w trakcie eksploatacji będzie naliczona tylko w przypadku, gdy producent pojazdu nie zaktualizuje dokumentacji do zastosowanych rozwiązań i zmian technologicznych spowodowanych pojawieniem się na rynku materiałów lub urządzeń nowszej generacji.

Pytanie 22

Zamawiający w załączniku nr 5 do SIWZ, par. 8 ust. 1. napisał:

Wykonawca zapłaci Zamawiającemu kary umowne:

(...)

- e) *za niedotrzymanie określonego w §7 pkt 6 Umowy terminu dostarczenia ładowarki zastępczej w wysokości 100 zł za każdą pełną godzinę opóźnienia;*

(...)

Zamawiający wraz z autobusami otrzyma więcej niż jedną ładowarkę, w przypadku awarii jednej ładowarki będzie mógł skorzystać z ładowania przy pomocy pozostałych ładowarek. Dlatego prosimy o potwierdzenie, że kara będzie naliczana tylko w przypadku gdy brak zastępczej ładowarki spowoduje brak możliwości realizacji zadań przewozowych. W przypadku braku zgody Zamawiającego na powyższe zwracamy się z wnioskiem aby kara wynosiła 500 zł za każdy dzień opóźnienia w dostarczeniu ładowarki zastępczej.

Pytanie 23

Zamawiający w załączniku nr 5 do SIWZ, par. 8 ust. 1. napisał:

Wykonawca zapłaci Zamawiającemu kary umowne:

(...)

- c) *za każdy dzień opóźnienia w dostarczeniu dokumentacji i urządzeń, o których mowa w §4, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 0,1 % łącznego wynagrodzenia netto należnego za przedmiot Umowy, o którym mowa w § 2 ust. 1, za każdy dzień opóźnienia. Zapłacenie tej kary nie zwalnia Wykonawcy z obowiązku dostarczenia dokumentacji i urządzeń, ponadto kara z tytułu dostarczenia dokumentacji może być również naliczona, gdy w trakcie eksploatacji autobusów okaże się, że dostarczona dokumentacja nie odpowiada stanowi faktycznemu dostarczonych autobusów, np.: gdy dostarczone schematy instalacji elektrycznej różnią się od faktycznie wykonanej instalacji w autobusie,*
- d) *za niedotrzymanie określonego w §7 pkt 3 Umowy terminu dostarczenia autobusu zastępczego – w wysokości 500 zł za każdy dzień opóźnienia;*
- e) *za niedotrzymanie określonego w §7 pkt 6 Umowy terminu dostarczenia ładowarki zastępczej w wysokości 100 zł za każdą pełną godzinę opóźnienia;*



- f) *za opóźnienie w dostarczeniu Zamawiającemu części zamiennych o których mowa w § 2 ust. 1 Umowy gwarancyjno-serwisowej/w wysokości 10 zł za każdą pełną godzinę opóźnienia za każdą niedostarczoną w terminie część;*

23.1. Prosimy o potwierdzenie, że kara jest naliczana za każdy dzień roboczy opóźnienia, tj. dni od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.

23.2. Prosimy o potwierdzenie, że kary z tytułu opóźnień w dostarczeniu części zamiennych będą naliczane w przypadku wyłączenia pojazdów z eksploatacji.

Przy czym, 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.

23.3. Czy Zamawiający zgadza się, aby w przypadku zwłoki w dostawie części powodującej opóźnienie w naprawie i w przypadku braku możliwości dostarczenia autobusu zastępczego przez Wykonawcę, kara umowna była naliczana tylko za jedno z tych zdarzeń?

Pytanie 28

Zgodnie z treścią § 8 ust. 1 lit b oraz c wzoru umowy, stanowiącego załącznik nr 5 do SIWZ, Zamawiający przewiduje, iż Wykonawca zobowiązany będzie do zapłaty kary umownej w następujących przypadkach:

„b) za niedotrzymanie terminu dostawy przedmiotu Umowy, o którym mowa w § 3 ust. 1 – w wysokości 0,1% łącznego wynagrodzenia netto należnego za przedmiot Umowy, o którym mowa w § 2 ust. 1, za każdy dzień opóźnienia,

c) za każdy dzień opóźnienia w dostarczeniu dokumentacji i urządzeń, o których mowa w §4, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 0,1% łącznego wynagrodzenia netto należnego za przedmiot Umowy, o którym mowa w § 2 ust. 1, za każdy dzień opóźnienia (...).”

Pragniemy zwrócić uwagę, że przedmiotem zamówienia jest dostawa 6 sztuk fabrycznie nowych autobusów miejskich wraz z dedykowanym systemem ładowania, a zamawiający ukształtował ww. kary umowne, w taki sposób, iż są one kalkulowana od łącznego wynagrodzenia netto wskazanego w § 2 ust. 1 wzoru umowy.

Powyższe powoduje, że w przypadku opóźnienia w dostawie choćby jednego pojazdu bądź jednego urządzenia/dokumentacji, o których mowa w § 4 wzoru umowy, Zamawiający będzie uprawniony do dochodzenia kary umownej

kalkulowanej od wynagrodzenia należnego za dostawę 6 sztuk pojazdów wraz z ładowarkami, a nie od wynagrodzenia jednostkowego należnego za dany pojazd / daną ładowarkę. Może zatem dojść do sytuacji, że brak dostarczenia książki gwarancyjnej dla jednego pojazdu (składającej się na dokumentację, o jakiej mowa w § 4 wzoru umowy) spowoduje naliczenie kary rzędu 16.000,00 złotych za dzień.

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 - potencjalna szkoda wynikająca z opóźnienia w dostawie jednego pojazdu/ładowarki czy urządzeń/dokumentacji nie koresponduje w żaden sposób z wysokością zastrzeżonej przez Zamawiającego kary.
- 3) wykracza poza wysokość kar umownych standardowo stosowanych w podobnych postępowaniach prowadzonych przez innych zamawiających, w podobnym przedmiocie np.:
 - postępowanie o udzielenie zamówienia na dostawę 5 sztuk fabrycznie nowych ekologicznych autobusów miejskich, niskopodłogowych o napędzie elektrycznym dla PKM Katowice Sp. z o.o. (kara za opóźnienie w wysokości 0,1% ceny autobusu),
 - postępowanie o udzielenie zamówienia w przedmiocie zakupu 3 autobusów o napędzie elektrycznym dla Gminy Miasta Sochaczew (kara umowna w wysokości 1000 zł za każdy dzień opóźnienia za dany niedostarczony pojazd).

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 przeznaczyć 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 określane 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. b i c wzoru umowy i nadanie im następującego brzmienia:

„b) za niedotrzymanie terminu dostawy danego autobusu miejskiego niskopodłogowego składającego się na przedmiot Umowy, o którym mowa w § 3 ust. 1 – w wysokości 0,1% ceny netto za 1 autobus miejski, o której mowa w § 2 ust. 1 wzoru umowy za każdy dzień opóźnienia, a w przypadku niedotrzymania terminu dostawy danej ładowarki do autobusu, składającej się na przedmiot Umowy, o którym mowa w § 3 ust. 1 – w wysokości 0,1 % ceny netto 1 sztuki ładowarki do autobusu, o której mowa w § 2 ust. 1 za każdy dzień opóźnienia”

c) za każdy dzień opóźnienia w dostarczeniu dokumentacji i urządzeń, o których mowa w §4, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 500 zł za każdy dzień opóźnienia. Zapłacenie tej kary nie zwalnia Wykonawcy z obowiązku dostarczenia dokumentacji i urządzeń, ponadto kara z tytułu dostarczenia dokumentacji może być również naliczona, gdy w trakcie eksploatacji autobusów okaże się, że dostarczona dokumentacja nie odpowiada stanowi faktycznemu dostarczonych autobusów, np.: gdy dostarczone schematy instalacji elektrycznej różnią się od faktycznie wykonanej instalacji w autobusie.”

Odpowiedź 21, 22, 23, 28

Zamawiający modyfikuje zapisy Załącznika nr 5 do SIWZ – Umowa Dostawy w taki sposób, że § 8 Kary umowne otrzymuje nowe brzmienie:

“

§ 8

Kary umowne

1. Wykonawca zapłaci Zamawiającemu kary umowne:

a) za odstąpienie od Umowy z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy lub rozwiązanie umowy ze skutkiem natychmiastowym z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy w wysokości 10 % łącznej ceny umownej netto, o której mowa w § 2 ust. 1,

b) za niedotrzymanie terminu dostawy danego autobusu miejskiego niskopodłogowego składającego się na przedmiot Umowy, o którym mowa w § 3 ust. 1 – w wysokości 0,1% ceny netto za 1 autobus miejski, o której mowa w § 2 ust. 1 wzoru umowy za każdy dzień roboczy opóźnienia, a w przypadku niedotrzymania terminu dostawy danej ładowarki do autobusu, składającej się na przedmiot Umowy, o którym mowa w § 3 ust. 1 – w wysokości 0,1 % ceny netto 1 sztuki ładowarki do autobusu, o której mowa w § 2 ust. 1 za każdy dzień roboczy opóźnienia

c) za każdy dzień roboczy opóźnienia w dostarczeniu dokumentacji i urządzeń, o których mowa w §4, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 500 zł za każdy dzień roboczy opóźnienia. Zapłacenie tej kary nie zwalnia Wykonawcy z obowiązku dostarczenia dokumentacji i urządzeń, ponadto kara z tytułu dostarczenia dokumentacji może być również naliczona, gdy w trakcie eksploatacji autobusów okaże się, że dostarczona dokumentacja nie odpowiada stanowi faktycznemu dostarczonych autobusów, np.: gdy dostarczone schematy instalacji elektrycznej różnią się od faktycznie wykonanej instalacji w



autobusie. Naliczanie kary nastąpi od momentu zgłoszenia przez Zamawiającego Wykonawcy braku dokumentacji lub niezgodności dokumentacji ze stanem faktycznym.

d) za niedotrzymanie określonego w §7 pkt 3 Umowy terminu dostarczenia autobusu zastępczego – w wysokości 500 zł za każdy dzień roboczy opóźnienia;

e) za niedotrzymanie określonego w §7 pkt 6 Umowy terminu dostarczenia ładowarki zastępczej w wysokości 500 zł za każdy dzień roboczy opóźnienia;

f) za opóźnienie w dostarczeniu Zamawiającemu części zamiennych o których mowa w § 2 ust. 1 Umowy gwarancyjno-serwisowej w wysokości 10 zł za każdą pełną godzinę opóźnienia naliczaną w każdym dniu roboczym opóźnienia za każdą niedostarczoną w terminie część skutkującą wyłączeniem pojazdu z eksploatacji z zastrzeżeniem, iż wyłączenie autobusu z eksploatacji, powinno być uzasadnione względami eksploatacyjnymi lub bezpieczeństwa ruchu oraz z zachowaniem niezbędnych funkcji użytkowych, z punktu widzenia kierowcy i pasażerów.

2. Kary umowne określone w ust 1 naliczane są, z zastrzeżeniem postanowień ust. 5, niezależnie od siebie, a Zamawiający ma prawo potrącić je z należności przysługujących Wykonawcy za dostawę przedmiotu Umowy lub skorzystać z zabezpieczenia należytego wykonania umowy, wg własnego wyboru. Za dzień roboczy uznaje się dzień przypadający od poniedziałku do piątku z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.

3. W przypadku, jeżeli szkoda Zamawiającego z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy jest wyższa niż naliczane kary umowne, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu odszkodowanie w zakresie, w jakim szkoda przewyższa kary umowne.

4. W przypadku opóźnienia Zamawiającego w płatności wynagrodzenia, o którym mowa w §2 ust. 1, Wykonawca może żądać od Zamawiającego za okres opóźnienia zapłaty ustawowych odsetek od kwot uregulowanych z opóźnieniem.

5. W przypadku bezskutecznego upływu terminu dostarczenia autobusu zastępczego, od dnia następnego po tym dniu naliczane będą kary wskazane w ust. 1 lit d), co oznacza, iż od tego dnia nie mogą być równolegle naliczane kary wskazane w ust. 1 lit f)."

Pytanie 24

Zamawiający w załączniku nr 13 do SIWZ, par. 2 ust. 1. napisał:

Wykonawca będzie dostarczał w Okresie gwarancji nieodpłatnie do siedziby Zamawiającego części nowe zamiennie do napraw gwarancyjnych autobusów oraz stacji ładowania baterii trakcyjnych w ramach ceny zaoferowanej za realizację przedmiotu Umowy Dostawy w terminie nie później niż 48 godzin od momentu zgłoszenia przez Zamawiającego zapotrzebowania.

24.1. Prosimy o potwierdzenie, że termin 48 godzin dotyczy dni roboczych, tj. dni od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.

24.2. 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?

24.3. Czy Zamawiający potwierdza, iż pod pojęciem „nieodpłatne dostarczenie części zamiennych do napraw gwarancyjnych” Zamawiający rozumie również, iż za części do napraw gwarancyjnych zostanie wystawiona faktura z wydłużonym okresem płatności, co pozwoli Zamawiającemu rozliczyć wnioski gwarancyjne i refakturować producenta autobusów. Procedura ta powoduje iż Zamawiający nie jest obciążany kosztami części do napraw gwarancyjnych.

Odpowiedź 24

W zakresie pytania 24.1. Zamawiający potwierdza, że termin 48 godzin dotyczy dni roboczych, tj. dni od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.

W zakresie pytania 24.2. Zamawiający nie wyraża zgody na stosowanie części regenerowanych do napraw.

W zakresie pytania 24.3. Zamawiający podtrzymuje zapis SIWZ, Zamawiający pod pojęciem „nieodpłatne dostarczenie części zamiennych do napraw gwarancyjnych” rozumie nieodpłatne dostarczenie Zamawiającemu części zamiennych do napraw gwarancyjnych bez faktury obciążającej Zamawiającego.

Pytanie 25

Zamawiający w załączniku nr 1 do SIWZ, pkt. 26. ppkt. 3. napisał:

Autobus powinien być takiej konstrukcji, aby poza obsługami technicznymi wykonywanymi nie częściej niż co 30.000 km przebiegu nie trzeba było wykonywać innych czynności obsługowych tzn. wszystkie prace obsługowe powinny być kumulowane do wykonania podczas obsługi technicznych (dotyczy to również czynności smarowniczych). Zamawiający dopuszcza wykonywanie obsługi codziennej (OC.)

25.1. Prosimy doprecyzować, że do opisanego okresu obsługowego nie zalicza się pierwszy tzw. zerowy przegląd, podczas którego mogą być wymagane czynności kontrolne przez producentów poszczególnych komponentów.

25.2. Prosimy o potwierdzenie, że wymagany przebieg obsługowy odnosi się do czynności wymagających wymiany części typu: filtry, oleje, płyny eksploatacyjne.

25.3. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza wykonywanie częściej niż wymagany przebieg międzyobsługowy okresowych czynności (typu kontrola, sprawdzenie) podczas których nie jest wymagana wymiana części.

Odpowiedź 25

W zakresie pytania 25.1. Zamawiający potwierdza, że do opisanego okresu obsługowego nie zalicza się pierwszy tzw. zerowy przegląd, podczas którego mogą być wymagane czynności kontrolne przez producentów poszczególnych komponentów.

W zakresie pytania 25.2. Zamawiający potwierdza, że wymagany przebieg obsługowy odnosi się do czynności wymagających wymiany części typu: filtry, oleje, płyny eksploatacyjne.



W zakresie pytania 25.3. Zamawiający dopuszcza wykonywanie częściej niż wymagany przebieg międzyobsługowy okresowych czynności (typu kontrola, sprawdzenie) podczas których nie jest wymagana wymiana części.

Pytanie 26

Zamawiający w SIWZ, pkt. 3.10.2 oraz w załączniku nr 5 do SIWZ, par. 5 ust. 3. napisał:

Szkielet podwozia – okresowe, obowiązkowe zabiegi konserwacyjne, polegające na uzupełnianiu, odnawianiu lub nakładaniu nowych warstw ochronnych profili zewnętrznych i wewnętrznych (ramy, kratownicy) przeprowadza (na własny koszt i ryzyko) Wykonawca lub ponosi pełne koszty ich przeprowadzenia w zaproponowanym przez siebie okresie gwarancji, nie mniejszym jednak niż 10 lat; powyższe nie dotyczy uzupełniania ubytków zewnętrznych powłok ochronnych, spowodowanych uszkodzeniami mechanicznymi – odpryski od uderzeń kamieni i przetarcia.

Ponieważ, Wykonawca nie może odpowiadać za mechaniczne uszkodzenia powodujące ubytki konserwacji prowadzące do powstawania ognisk korozji, prosimy o potwierdzenie, że zapis ten nie dotyczy ognisk korozji i ubytków konserwacji powstałych na skutek mechanicznego uszkodzenia konserwacji.

Odpowiedź 26

Zamawiający potwierdza, że zapis SIWZ, pkt. 3.10.2 oraz załącznika nr 5 do SIWZ, par. 5 ust. 3 nie dotyczy ognisk korozji i ubytków konserwacji powstałych na skutek mechanicznego uszkodzenia konserwacji.

Pytanie 27

Zamawiający w załączniku nr 1 do SIWZ, pkt. 11. ppkt. 14 n) napisał:

Stacja ładowania musi posiadać modem GSM (minimum 3G) z wolnym dostępem wszystkich krajowych operatorów telefonii komórkowej (bez sim-lock'a). Stacja ładowania musi posiadać możliwość komunikacji on-line z zewnętrznymi systemami nadzoru i przekazywać następujące parametry w czasie rzeczywistym:

- status: wolny, ładowanie, awaria, wyłączone zasilanie,
- ID, SOC baterii oraz stan przebiegu kilometrów ładowanego autobusu,
- moc chwilową pobieraną przez autobus,
- energię pobraną przez dany autobus w trakcie ładowania,
- energię pobraną przez całą stację ładowania,
- godzinę rozpoczęcia, zakończenia oraz czas ładowania każdego autobusu,
- możliwość zarządzania mocą z poziomu zewnętrznego systemu nadzoru: start/stop/pauza ładowania, ograniczenie maksymalnej mocy ładowania,
- pomiar temperatury zewnętrznej,
- pomiar temperatury oraz wilgotności wewnątrz urządzenia.



Ponieważ wymagany przez Zamawiającego dostęp on-line do odczytu parametrów pracy ładowarki może wiązać się z ponoszeniem kosztów. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający będzie ponosił koszty z tym związane, lub prosimy określić że dostęp on-line ma być aktywny w okresie gwarancji na stacje ładowania.

Odpowiedź 27

Zamawiający potwierdza, iż koszty związane z dostępem on-line do odczytu parametrów pracy ładowarki będą ponoszone przez Zamawiającego.

Pytanie 29

Zamawiający w paragrafie 5 ust. 7 umowy pisze:

1. *Wykonawca odpowiada za przedmiot Umowy z tytułu rękojmi za wady, na zasadach określonych w przepisach Kodeksu cywilnego, z tym że zgodnie z art. 558 § 1 k.c. okres rękojmi zostaje przedłużony do upływu okresów, o których mowa w niniejszym paragrafie.*

W paragrafie 5 Zamawiający przewiduje bardzo długie okresy gwarancji m.in. na:

- *na szkielet nadwozia i podwozia – minimum 10 lat,*
- *na poszycie i dach – minimum 10 letni okres eksploatacji autobusu,*
- *na szczelność okien – minimum 10 lat,*
- *na akumulatory lub superkondensatory lub też inne urządzenia, w których gromadzona jest energia elektryczna do trakcji napędu elektrycznego – minimum 8 lat, bez względu na ilość cykli ładowania, z uwzględnieniem gwarantowanego przebiegu,*
- *na dedykowany system ładowania baterii trakcyjnych – minimum 72 miesiące; w okresie obowiązywania gwarancji raz na 12 miesięcy będzie wykonywany na koszt Wykonawcy przegląd urządzeń systemu ładowania i na tę okoliczność sporządzony będzie protokół,*

Takie postanowienie umowy jest całkowicie niestandardowe i praktycznie nie występuje na rynku. Jest bowiem zasadniczo równoznaczne z udzieleniem przez Wykonawcę 10-letniej gwarancji. Wprowadzenie 10-letniego okresu rękojmi nakłada na Wykonawcę odpowiedzialność za wszelkie wady pojazdów przez cały okres ich żywotności.

Ustalenie tak długiego okresu rękojmi musi radykalnie zwiększyć ceny ofertowe Wykonawców.

W konsekwencji z pewnością dojdzie do przekroczenia kwoty jaką Zamawiający zamierza przeznaczyć na realizację zamówienia. Wszystko to prowadzi do wniosku, że postanowienie dotyczące rękojmi mogło być wynikiem omyłki. Wnosimy o zmianę postanowień umowy poprzez na skrócenie rękojmi do standardowo stosowanego zamówieniach publicznych na autobusy okresu 2 lat lub okresu równego gwarancji na cały autobus. Pozostawienie 30% zabezpieczenia należytego

wykonania umowy, o którym mowa w § 10 na okres rękojmi w wysokości min. 10 lat, również wpływa na podwyższenie ceny oferowanych autobusów. Dodatkowo w przypadku wystawiania gwarancji należytego wykonania kontraktu w formie gwarancji ubezpieczeniowej lub bankowej, ciężko jest określić jaka kwota miałaby być pozostawiona na okres rękojmi równy gwarancji na cały pojazd a jaka na gwarancję na szkielet. Towarzystwa ubezpieczeniowe standardowo nie wydają gwarancji należytego wykonania kontraktu na okres rękojmi większy niż 5 lat. Biorąc pod uwagę powyższe wnosimy o skrócenie okresu i określenie jednego terminu obowiązywania rękojmi.

Odpowiedź 29

Zamawiający modyfikuje zapisy Załącznika nr 5 do SIWZ – Umowa Dostawy w taki sposób, że § 5 Gwarancja, rękojmią ust.7 otrzymuje nowe brzmienie:

„7. Wykonawca odpowiada za przedmiot Umowy z tytułu rękojmi za wady, na zasadach określonych w przepisach Kodeksu cywilnego, z tym że zgodnie z art. 558 § 1 k.c. okres rękojmi zostaje przedłużony do upływu okresu, o którym mowa w ust.1 lit e) niniejszego paragrafu.”

Pytanie 30

Zamawiający w paragrafie 12 opisał zasady wprowadzenia zmian w umowie. Zwracamy się z wnioskiem o wprowadzenie dodatkowych punktów dopuszczających możliwość zmiany umowy w następujących przypadkach:

- zmiany terminu realizacji przedmiotu umowy, na skutek zmiany uwarunkowań produkcyjnych po stronie wykonawcy lub możliwości finansowych po stronie Zamawiającego,
- zmiany terminu realizacji przedmiotu umowy, na skutek siły wyższej, w tym katastrofalnym działaniem przyrody, zaburzeniami życia zbiorowego (działania zbrojne, ataki terrorystyczne, użycie sił militarnych i policyjnych, strajki, lokauty, itp.) albo innymi niezależnymi okolicznościami,
- zmiany w kompletacji przedmiotu umowy, wynikające z konieczności dostosowania go do aktualnych wymagań Zamawiającego
- zaniechano lub wycofano z produkcji określone materiały lub elementy wskazane w ofercie lub dokumentacji technicznej,
- zaistniała konieczność zrealizowania zamówienia przy zastosowaniu innych rozwiązań technicznych/technologicznych, niż wskazane w ofercie Wykonawcy, gdyby zastosowanie przewidzianych wcześniej rozwiązań groziło niewykonaniem lub wadliwym wykonaniem zamówienia.
- zmiany zapisów w umowie serwisowej, jeśli zmiany te wynikają z postępu technicznego, modernizacji autobusu przez producenta, zmian organizacyjnych lub konieczności dostosowania przedmiotu umowy do zmieniających się wymagań wynikających z przepisów prawnych.

- wszelkich zmian umowy, których nie można było przewidzieć w chwili zawarcia niniejszej umowy, a mających charakter zmian nieistotnych, tzn. takich, o których wiedza na etapie postępowania o udzielenie zamówienia nie wpłynęłaby na krąg podmiotów ubiegających się o to zamówienie lub na wynik postępowania.

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. 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 zmianę § 12 w sposób, który przyczyni 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 obliguje Zamawiającego do wyrażania zgody na ewentualne zmiany umowy i pozostanie to nadal wyłącznie prawem, a nie obowiązkiem Zamawiającego.

Odpowiedź 30

Zamawiający podtrzymuje zapis SIWZ.

Pytanie 31

Zamawiający w załączniku nr 1 do SIWZ – OPZ, punkt 3, podpunkt 2b pisze:

- b) *gwarantowany przebieg musi być wykonany w każdych warunkach atmosferycznych w zakresie występowania temperatur od -25 °C do +45 °C,*

w punkcie 10, podpunkt 3 Zamawiający pisze:

- c) *3. Zdolność magazynowania energii w pojeździe powinna umożliwić przejechanie autobusu przy zasilaniu elektrycznym w warunkach odpowiadających realizowanych przez MZK S.A. w Ostrowie Wielkopolskim zadań niezależnie od panujących warunków atmosferycznych w zakresie występowania temperatur od -25°C do +45°C co najmniej 130 km, bez doładowywania baterii.*

W punkcie 11, podpunkt 13.k Zamawiający pisze:

Zakres temperatur pracy: -25°C do +45°C.



Biorąc pod uwagę warunki klimatyczne panujące na terenie Polski (<https://pl.climate-data.org/search/?q=ostr%C3%B3w+wielkopolski>) średni zakres temperatur w mieście Ostrów Wielkopolski wynosi 8,3°C. W związku z tym wymóg górnego progu temperatury do +45 °C z pewnością nie jest konieczny do zastosowania. W związku z powyższym: czy Zamawiający dopuści zmianę zakresu temperatur od -25 °C do +40 °C?

Odpowiedź 31

1) Zamawiający modyfikuje zapisy Załącznika nr 1 do SIWZ - OPZ w taki sposób, że rozdz. 3 Gwarancja przebiegu dla autobusu elektrycznego pkt. 2 lit. b) otrzymuje nowe brzmienie:

„b) gwarantowany przebieg musi być wykonany w każdych warunkach atmosferycznych w zakresie występowania temperatur od -25C do +40C,”

2) Zamawiający modyfikuje zapisy Załącznika nr 1 do SIWZ - OPZ w taki sposób, że rozdz. 10 Magazyn energii elektrycznej pkt. 3 otrzymuje nowe brzmienie:

„3. Zdolność magazynowania energii w pojeździe powinna umożliwić przejechanie autobusu przy zasilaniu elektrycznym w warunkach odpowiadających realizowanych przez MZK S.A. w Ostrowie Wielkopolskim zadań niezależnie od panujących warunków atmosferycznych w zakresie występowania temperatur od -25°C do +40°C co najmniej 130 km, bez doładowywania baterii.”

3) Zamawiający modyfikuje zapisy SIWZ w taki sposób, że pkt. 3.7 otrzymuje nowe brzmienie:

„Oferowane autobusy muszą być tak skonstruowane, aby możliwa była ich bezawaryjna długotrwała eksploatacja w temperaturach otaczającego powietrza w miejscach zacienionych od -25°C do +40°C”.

Pytanie 32 – do ustalenia

Prosimy o podanie jaka jest wysokość kopuły ładowania od jezdni do dolnej krawędzi daszka ładowarki pantografowej.

Odpowiedź 32

Zamawiający informuje, iż wysokość rzeczywista od „zera”(nawierzchni) do środka kopuły ładowania zawiera się w przedziale od 455 cm do 463 cm., natomiast wysokość rzeczywista od „zera”(nawierzchni) do dolnej krawędzi daszka ładowarki pantografowej zawiera się w przedziale od 423 cm. do 437 cm.

Pytanie 33

Zamawiający w załączniku nr 1 do SIWZ – OPZ, w punkcie 35 oraz paragrafie 4 wzoru umowy opisuje wymogi dotyczące formy dokumentacji.

Czy Zamawiający zgodzi się na zastąpienie formy papierowej dokumentacji wersją elektroniczną lub dostępem (nieodpłatnym) do serwerów, na których umieszczona jest dokumentacja? Takie rozwiązanie jest bardziej ekonomiczne i ekologiczne, pozwala na wydrukowanie danego fragmentu dokumentacji wg potrzeby.

Odpowiedź 33

Zamawiający podtrzymuje zapis Załącznika nr 1 do SIWZ – OPZ i wzoru umowy.

Pytanie 34

Jednym z kryteriów oceny ofert jest zużycie energii elektrycznej przez autobus:
 $T_5 =$ Zużycie energii elektrycznej przez autobus w kWh/100km przebiegu bez załączonych urządzeń dodatkowych w tym ogrzewania i klimatyzacji i systemu informacji pasażerskiej i innych urządzeń pomocniczych ustalone podczas testu wg procedury SORT-2 przez, którą należy rozumieć procedurę badawczą SORT (ang. Standardised On-Road Test) opracowaną przez UITP (fr. Union Internationale des Transports Publics – „zwaną dalej UITP”), w tym wypadku test SORT-2 – Easy Urban Cycle „zwanego dalej testem SORT-2” – odzwierciedlający warunki eksploatacji występujące dla typowej trasy miejskiej.

Czy Zamawiający wymaga załączenia do oferty dokumentu z testu SORT-2 dla oferowanego typu pojazdu?

Odpowiedź 34

Zamawiający nie wymaga załączenia do oferty dokumentu z testu SORT-2 dla oferowanego typu pojazdu.

Pytanie 35

Zamawiający we wzorze umowy w paragrafie 2 pisze:

2. Warunki płatności za realizację przedmiotu Umowy:

a) Należność płatna w terminie 30 dni od daty otrzymania prawidłowo wystawionej faktury VAT.

3. Podstawą do wystawienia faktury VAT jest dostarczenie przedmiotu Umowy zgodnego z parametrami wskazanymi w SIWZ, potwierdzone podpisaniem przez Strony protokołem odbioru końcowego.

4. Zapłata dokonywana będzie w formie przelewu na konto Wykonawcy w banku _____ nr _____.

Jako datę zapłaty uznaje się dzień przyjęcia wykonania przelewu przez bank prowadzący rachunek Zamawiającego.

b)

Zwracamy się z prośbą aby wykonawca mógł wystawić osobne faktury na każdy z autobusów oraz na urządzenie ładujące. Jest to podyktowane systemami fakturowania i księgowania stosowanymi w firmie u wykonawcy.

Odpowiedź 35

Zamawiający wyraża zgodę na wystawienie osobnej faktury na każdy z autobusów oraz na urządzenie ładujące, pod warunkiem, że wszystkie faktury będą wystawione z tą samą datą i z tym samym terminem płatności, ponieważ Zamawiający nie przewiduje płatności częściowych.



Odpowiedzi na pytania w postępowaniu o udzielenie Zamówienia są dla Wykonawców wiążące i stanowią integralną część Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia.

Modyfikacja SIWZ w powyższym zakresie powoduje zmiany treści ogłoszenia o zamówieniu, co zgodnie z art. 12a ust. 2 pkt 1) Pzp skutkuje koniecznością zmiany terminu składania ofert.

W związku z powyższym zmianie ulegają punkty 14.1 i 14.2 SIWZ:

14.1 Ofertę należy złożyć do dnia 29 lipca 2019 roku do godziny 9⁰⁰ w sposób określony w pkt 7.2 SIWZ.

14.2 Otwarcie ofert nastąpi w dniu 29 lipca 2019 roku o godzinie 9¹⁵ w siedzibie Zamawiającego, w Sali Konferencyjnej Zamawiającego.

PREZES ZARZĄDU
Marozak
Janusz Marozak

Arkusz 44

PLANOWANA LOKALIZACJA 3 SZT.
ŁADOWAREK ZAJEZDNIOWYCH
DWUSTANOWISKOWYCH

83/3

Bp²³

LOKALIZACJA ŁADOWAREK
ZAJEZDNIOWYCH
DWUSTANOWISKOWYCH ISTNIEJĄCYCH

StSt 2

StSt 1

Proj. stacja transformatorowa SN/nn
wg odrębnego opracowania

Uwaga: Projektowane włączenie stacji ładowania akumulatorów połączyć z uzziemieniem
projektowanej stacji transformatorowej

Załącznik nr 1 do „Wyjaśnienia i modyfikacje treści SIWZ”

z dnia 12.07.2019r.

Mapka poglądowa – planowana lokalizacja 3 szt. ładowarek stacjonarnych
do autobusów elektrycznych na zajezdni autobusowej MZK S.A. w Ostrowie
Wielkopolskim przy ulicy Lotniczej 30.

Maa

