

PKM Spółka z o.o.

zarejestrowana
w Sądzie Rejonowym
w Katowicach
Wydział Gospodarczy
Krajowego Rejestru Sądowego
pod numerem
KRS: 0000058568

Kapitał zakładowy spółki:
37 908 000,00 zł

Zarząd:

Prezes
mgr Marek Pikula

Członek Zarządu
Główny Księgowy
mgr Dorota Nowak

Konto:

ING Bank Śląski S.A.
w Katowicach
Oddział w Sosnowcu
46 1050 1142 1000
0022 6439 4442

Oddziały:

41-219 Sosnowiec
ul. Lenartowicza 73
tel. 32 263 50 16
tel./fax 32 292 74 45

41-303 Dąbrowa Górnicza
Al. Piłsudskiego 60
tel./fax 32 264 20 33
tel. 32 264 20 44
tel. 32 264 20 55



Sosnowiec, dnia 06.04.2021 r.

Wykonawcy pobierający SWZ

PKM/ZS/ZZ/1020/2021

dotyczy: postępowania przetargowego na „zakup 5 sztuk fabrycznie nowych autobusów miejskich, niskopodłogowych osiemnastometrowych o napędzie Diesla spełniających normę Euro 6”, nr sprawy: U/PN/2021/02/3

Do Zamawiającego wpłynęły prośby o wyjaśnienie treści Specyfikacji Warunków Zamówienia w n/w brzmieniu:

I. „Zwracamy się z prośbą o odpowiedzi na pytania w ramach w/w postępowania:

Pytanie nr 1

ZALACZNIK NR 10 do SWZ:

26. 3. m) Pozostałe wymogi SZP

„Urządzenia elektryczne i elektroniczne SZP montowane w autobusach muszą spełniać wymagania prawa polskiego i Unii Europejskiej dla urządzeń elektronicznych montowanych w autobusach samochodowych i najpóźniej w dniu przekazania autobusu do odbioru oraz posiadać Świadectwo Homologacyjne właściwej instytucji na zgodność z dyrektywą 2004/104/WE lub Regulaminu nr 10 EKG ONZ oraz posiadać oznakowanie CE oraz deklarację zgodności lub certyfikat zgodności zgodnie z wymogami Ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2019 poz. 155). Urządzenia montowane w autobusach muszą być przygotowane do pracy w warunkach środowiskowych występujących w autobusach, w tym duża roczna amplituda temperatury, zapylenie, wilgotność oraz drgania. Urządzenia powinny być zabezpieczone przed dewastacją, zapyleniem i wilgocią o klasie ochrony urządzenia co najmniej IP 54 (zgodnie z wymogami określonymi PN-EN 60529:2003) i muszą być przystosowane do pracy w zakresie temperatur od -20 °C do +50 °C

Pytanie.

Czy "Świadectwo Homologacyjne właściwej instytucji na zgodność z dyrektywą 2004/104/WE lub Regulaminu nr 10 EKG ONZ" dla urządzeń, które nie są one istotne dla funkcji związanych z odpornością będzie można zastąpić oświadczeniem (deklaracją producenta) ?, zgodnie z pkt 3.29 : Regulaminu nr 10 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w odniesieniu do kompatybilności elektromagnetycznej -

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

"3.2.9. Nie jest wymagana homologacja typu części sprzedawanych na rynku posprzedażowym i przeznaczonych do montażu w pojazdach silnikowych, jeżeli nie są one istotne dla funkcji związanych z odpornością (zob. pkt 2.12). W takim przypadku

producent musi wydać oświadczenie, że PZE spełnia wymagania niniejszego regulaminu, w szczególności w zakresie wartości granicznych określonych w pkt 6.5, 6.6, 6.8 i 6.9."

Zamawiający, działając na podstawie art. 135 ust. 2 ustawy z dnia 11.09.2019r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 2019 z póź. zm.) zwanej dalej „ustawą” wyjaśnia, co następuje:

Wykonawca w swoim pytaniu nie sprecyzował, które urządzenia jego zdaniem nie są istotne dla funkcji związanych z odpornością. Tym nie mniej Zamawiający informuje, że oczekuje świadectwa homologacyjnego, co najmniej dla: bramek liczących, jednostki centralnej wraz z modułem komunikacyjnym oraz switcha.

„Pytanie nr 2

ZALACZNIK NR 10 do SWZ:

26. Elektroniczne systemy informacji pasażerskiej: elektroniczne tablice kierunkowe, system zapowiadania przystanków, system zliczania pasażerów, zwany również, systemem zliczania potoków pasażerskich, kasowniki i system nawigacji.

7) odczyt i aktualizacja danych (wymiana danych w obu kierunkach „z” i „do”) ze sterownika lub autokomputera, o którym mowa w pkt 5 musi następować minimum za pomocą karty pamięci i drogą radiową, z tym, że wymiana informacji drogą radiową musi następować przez dostarczony i zainstalowany przez Wykonawcę (w siedzibie Zamawiającego) serwer bazy danych wraz niezbędną infrastrukturą i oprogramowaniem (stacja bazowa, anteny itp), ponadto, odczyt i aktualizacja danych musi następować również po wyłączeniu sterownika lub autokomputera w tzw. trybie czuwania.

Pytanie.

Czy Zamawiający wymaga w niniejszym postępowaniu dostawy wyposażenia: „serwer bazy danych wraz niezbędną infrastrukturą i oprogramowaniem (stacja bazowa, anteny itp)”, czy też Wykonawca może wykorzystać urządzenia i oprogramowanie zgodne z powyższym opisem wymagań, które dostarczył i uruchomił w poprzednich zadaniach i które w razie potrzeby odpowiednio doposaży i oprogramuje dla zapewnienia wszystkich funkcjonalności wymaganych w niniejszym postępowaniu?”

Zamawiający, działając na podstawie art. 135 ust. 2 ustawy z dnia 11.09.2019r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 2019 z póź. zm.) zwanej dalej „ustawą” wyjaśnia, co następuje:

Zamawiający potwierdza, że wymaga dostarczenia i zainstalowania serwera bazy danych wraz niezbędną infrastrukturą i oprogramowaniem (stacja bazowa, anteny itp.).

„Pytanie 3

ZALACZNIK NR 10 do SWZ:

26. Elektroniczne systemy informacji pasażerskiej: elektroniczne tablice kierunkowe, system zapowiadania przystanków, system zliczania pasażerów, zwany również, systemem zliczania potoków pasażerskich, kasowniki i system nawigacji.

3) a) Jednostka centralna.

Zadaniem jednostki centralnej jest sterowanie wszystkimi urządzeniami SZP zamontowanymi w autobusie i kontrolowanie ich poprawnej pracy, jak również raportowanie stwierdzonych niesprawności elementów SZP

5) sterownik lub autokomputer sterujący zarówno tablicami elektronicznymi jak i

kasownikami oraz systemem zapowiadania przystanków, systemem zliczania potoków pasażerskich i system nawigacji

Pytanie.

Część wymagań sprzętowych i funkcjonalnych wymienionych w ppkt 3)a) Jednostka centralna można spełnić za pomocą sterownika lub autokomputera wymienionego w ppkt. 5, połączonego odpowiednimi interfejsami komunikacyjnymi z jednostką centralną. Takie rozwiązanie pozwoli zmniejszyć ilość urządzeń, obniżając tym samym koszt oferty i upraszczając budowę systemu.

Czy wobec powyższego Zamawiający zgodzi się na uznanie sterownika lub autokomputera jako części jednostki centralnej pod warunkiem spełnienia łącznie wszystkich wymagań dotyczących „jednostki centralnej” i „sterownika lub autokomputera” ?”

Zamawiający, działając na podstawie art. 135 ust. 2 ustawy z dnia 11.09.2019r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 2019 z póź. zm.) zwanej dalej „ustawą” wyjaśnia, co następuje:

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy Zamawiający informuje, że wyraża zgodę na rozwiązanie wskazane przez Wykonawcę pod warunkiem:

- 1) spełnienia łącznie wszystkich wymagań dotyczących „jednostki centralnej” i „sterownika lub autokomputera”,
- 2) zapewnienia stabilnej i płynnej pracy obu ww. urządzeń,
- 3) zapewnienia poprawnego działania funkcji i programów zarządzanych przez te urządzenia.

II. „Dot: Wyjaśnienia w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia dla przetargu nieograniczonego na zakup 5 sztuk fabrycznie nowych autobusów miejskich, niskopodłogowych, osiemnastometrowych o napędzie Diesla spełniających normę Euro 6. Numer referencyjny: U/PN/2021/02/3

Na podstawie art. 38 ust 1 Ustawy Prawo Zamówień Publicznych z dnia 29.01.2004 (Dz. U. 19 z dnia 09.02.2004 z późniejszymi zmianami) zwracamy się z prośbą o udzielenie wyjaśnień dotyczących Specyfikacji Warunków Zamówienia dla przetargu nieograniczonego na zakup 5 sztuk fabrycznie nowych autobusów miejskich, niskopodłogowych, osiemnastometrowych o napędzie Diesla spełniających normę Euro 6.

1. Dotyczy zał. Nr 3 do SWZ- Wzór umowy

Czy mając na względzie nawracające fale wzmożonych zakażeń SARS-CoV-2 skutkujących wyłączeniem części pracowników lub nawet całych zakładów produkcyjnych Zamawiający dopuszcza zamiarkowanie kar wskazanych w § 10 wzoru umowy w następujący sposób:

1. ust. 1 pkt 1 – zmiana 0,5% na 0,25%;
2. ust. 1 pkt 2 lit a – usunięcie lub ewentualnie zamianę na „wysokość kar umownych, obliczonych zgodnie z pkt 1, ulega podwojeniu, o ile Wykonawca nie uzasadni powodu opóźnienia dostawy”;
3. ust. 1 pkt 3 – zamiana 10% na 5%;
4. ust. 1 pkt 5 – zmiana 10 000,00 zł na 5 000,00 zł;
5. ust. 3 – usunięcie zapisu.

Uzasadnienie:

Kluczowy zapis jest w § 10 ust. 3, który mówi o dochodzeniu odszkodowania przez zamawiającego przewyższającego kary umowne na zasadach ogólnych. W przypadku, gdy Zamawiający zgodzi się zmiarkować kary, ale zapis z ust. 3 pozostanie, to i tak Zamawiający może dochodzić od Wykonawcy kwoty wyższej (wezwanie do zapłaty, powództwo cywilne o zapłatę).“

Na wstępie Zamawiający informuje, że do przedmiotowego postępowania mają zastosowanie przepisy ustawy z dnia 11.09.2019r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 2019 z póź. zm.).

Zamawiający, działając na podstawie art. 135 ust. 2 ustawy z dnia 11.09.2019r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 2019 z póź. zm.) zwanej dalej „ustawą” wyjaśnia, co następuje:

Ad. 1

Tak, w tym zakresie Zamawiający wyrazi zgodę na zmianę wysokości kary umownej, modyfikując tym samym ust. 1 pkt 1 § 10 wzoru umowy, stanowiącej załącznik nr III do SWZ, i tak:

- jest:

- 1) za nieterminową dostawę autobusów wraz z dokumentacją i dokumentami wyspecyfikowanymi w §4 pkt 1 niniejszej umowy Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 0,5 % ceny netto niezrealizowanej w terminie dostawy (lub części dostawy) za każdy rozpoczęty dzień opóźnienia,

- zapis po modyfikacji otrzymuje brzmienie:

- 1) za nieterminową dostawę autobusów wraz z dokumentacją i dokumentami wyspecyfikowanymi w §4 pkt 1 niniejszej umowy Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 0,25 % ceny netto niezrealizowanej w terminie dostawy (lub części dostawy) za każdy rozpoczęty dzień opóźnienia,

Ad. 2

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę umowy w tym zakresie, podtrzymując tym samym zapisy w SWZ.

Ad. 3

Tak, w tym zakresie Zamawiający wyrazi zgodę na zmianę wysokości kary umownej, modyfikując tym samym ust. 1 pkt 3 § 10 wzoru umowy, stanowiącej załącznik nr III do SWZ, i tak:

- jest:

- 3) za odstąpienie przez Zamawiającego od umowy z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy, a w szczególności w przypadku niespełnienia przez Wykonawcę warunków określonych w rozdziale I, części A i B Specyfikacji Warunków Zamówienia, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę w wysokości 10% ceny transakcji netto, o której mowa w § 9 ust. 2,

- zapis po modyfikacji orztytuje brzmienie:
- 3) za odstąpienie przez Zamawiającego od umowy z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy, a w szczególności w przypadku niespełnienia przez Wykonawcę warunków określonych w rozdziale I, części A i B Specyfikacji Warunków Zamówienia, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę w wysokości 5% ceny transakcji netto, o której mowa w § 9 ust. 2.

Ad. 4

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę umowy w tym zakresie, podtrzymując tym samym zapisy w SWZ.

Ad. 5

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę umowy w tym zakresie, podtrzymując tym samym zapisy w SWZ.

„2.Dotyczy zał. Nr III do Wzoru umowy - §2

2.1 Czy mając na względzie nawracające fale wzmożonych zakażeń SARS-CoV-2 skutkujących wyłączeniem części pracowników lub nawet całych zakładów produkcyjnych Zamawiający dopuszcza zamiarkowanie kar wskazanych w § 2 ust. 1 Załącznika nr III do wzoru umowy w następujący sposób:

1. pkt 7 – zamiana 100 euro na 50 euro; komentarz: do Waszej wewnętrznej analizy kwestia terminów, od kiedy kary mogą być naliczane
2. pkt 8 – zamiana 20 euro na 10 euro;
3. pkt od 9 do 13 włącznie – zamiana 100 euro na 50 euro; komentarz: w pkt. 9 do Waszej wewnętrznej analizy kwestia terminów, od kiedy kary mogą być naliczane
4. pkt 14 – zamiana 150 euro na 75 euro

Zamawiający, działając na podstawie art. 135 ust. 2 ustawy z dnia 11.09.2019r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 2019 z póź. zm.) zwanej dalej „ustawą” wyjaśnia, co następuje:

Odpowiadając na powyższe pytania Zamawiający informuje, iż nie wyraża zgody na zmianę Karty Obsługi Serwisowej (załącznika nr III do wzoru umowy) w tym zakresie, podtrzymując tym samym zapisy w SWZ.

„Odnosnie przedłużenia gwarancji:

2.2 Czy Zamawiający dopuszcza rezygnację z następujących zapisów Załącznika nr III do wzoru umowy:

1. § 2 ust. 1 pkt 5;
2. § 3 ust. 2 pkt 5 oraz § 3 ust. 4 pkt 4;
3. § 3 ust. 6;
4. § 7 ust. 2 zdanie ostatnie

oraz dodanie „Strony wyłączają obowiązywanie art. 581 KC.”

Uzasadnienie

Zapisy dotyczące przedłużenia gwarancji na czas naprawy wynikają z treści art. 581 § 2 KC (zacytowany poniżej), który to zgodnie ze znaczną częścią orzecznictwa ma charakter

bezwzględnie obowiązujący i nie ulega wyłączeniu nawet na mocy zapisów umownych pomiędzy stronami – dlatego też istnieje wysokie ryzyko, że nawet w przypadku zgody na dodanie klauzuli wyłączającej art. 581 KC, przepis ten i tak będzie obowiązywać z mocy prawa.

Co istotne, § 1 przedmiotowej regulacji, także będzie obowiązywać, a to oznacza, że w przypadku **istotnej naprawy** jakiejś części w autobusie lub ją wymienił, bieg terminu gwarancji na naprawioną/wymienioną część rozpoczyna się od nowa.

Art. 581 [Bieg terminu]

§ 1. Jeżeli w wykonaniu swoich obowiązków gwarant dostarczył uprawnionemu z gwarancji zamiast rzeczy wadliwej rzecz wolną od wad albo **dokonał istotnych napraw rzeczy objętej gwarancją, termin gwarancji biegnie na nowo od chwili dostarczenia rzeczy wolnej od wad lub zwrócenia rzeczy naprawionej.** Jeżeli gwarant wymienił część rzeczy, przepis powyższy stosuje się odpowiednio do części wymienionej.

§ 2. W innych wypadkach termin gwarancji ulega przedłużeniu o czas, w ciągu którego wskutek wady rzeczy objętej gwarancją uprawniony z gwarancji nie mógł z niej korzystać.

Zamawiający, działając na podstawie art. 135 ust. 2 ustawy z dnia 11.09.2019r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 2019 z póź. zm.) zwanej dalej „ustawą” wyjaśnia, co następuje:

Odpowiadając na powyższe pytania Zamawiający informuje, iż nie wyraża zgody na zmianę Karty Obsługi Serwisowej (załącznika nr III do wzoru umowy) w ww. zakresie, podtrzymując tym samym zapisy w SWZ.

„3. Dotyczy Wzór umowy. § 4. Dokumentacja i narzędzia specjalistyczne

Czy w związku z wymogiem przyznania Zamawiającemu autoryzacji wewnętrznej zrezygnuje on z wersji papierowej dokumentacji i dopuści rozwiązanie polegające na stałym, nieodpłatnym dostępie do dokumentacji technicznych instrukcji napraw oraz technicznych informacji serwisowych w formie online w okresie 10 lat od przekazania autobusów, co umożliwi też w razie konieczności ich wydruk?

Uzasadnienie:

Proponowane rozwiązanie jest standardem obecnie stosowanym we współpracy z autoryzowanymi stacjami serwisowymi oraz ogólnosiwiatowym trendzie do odchodzenia od wersji papierowych, których produkcja przyczynia się degradacji środowiska naturalnego poprzez redukcję bezcennych zasobów leśnych. Przyznając autoryzację wewnętrzną na obsługi i naprawy autobusów przekazujemy nasze wieloletnie know how a także uprawnienia do korzystania z najnowszych narzędzi elektronicznych niezbędnych w bieżącej współpracy z Wykonawcą. Zamawiający uzyskuje dostęp online do najnowszych opracowań i instrukcji technicznych, co podnosi na wyższy poziom współpracę z Wykonawcą jak i komfort pracy Zamawiającego, przyczyniając się jednocześnie do ochrony środowiska naturalnego. Okazjonalny wydruk pojedynczych stron do celów warsztatowych nie naraża Zamawiającego na jakiegokolwiek dodatkowe koszty. Zmiany związane z elektronizacją dostępów do zasobów technicznych są już codziennością, stawiając także pracownikom warsztatów wymagania obsługi komputera celem znalezienia szukanych w katalogach elektronicznych podzespołów. Wykonawca w

ramach wymogów tego postępowania przeszkoli oddelegowanych pracowników Zamawiającego w obsłudze i tak bardzo intuicyjnie już działających katalogów napraw, części zamiennych oraz instrukcji montażowych. Proponowane rozwiązanie jest jedynym sensownym, ekonomicznym i ekologicznie zasadnym wymogiem współczesnych czasów.“

Zamawiający, działając na podstawie art. 135 ust. 2 ustawy z dnia 11.09.2019r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 2019 z póź. zm.) zwanej dalej „ustawą” wyjaśnia, co następuje:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę umowy w tym zakresie, podtrzymując tym samym zapisy w SWZ.

„ 4. Dotyczy: wzór umowy. Zał nr 1 – warunki obsługi gwarancyjnej

4.1 Czy Zamawiający dopuszcza możliwość rozliczania napraw gwarancyjnych z Wykonawcą w elektronicznym systemie gwarancyjnym online udostępnionym bezpłatnie przez Wykonawcę?

Uzasadnienie:

Elektroniczny system rozliczania gwarancji stanowi w dobie cyfryzacji narzędzie do sprawnego rozliczania wszelkich przypadków gwarancyjnych. Zamawiający z racji uzyskania autoryzacji wewnętrznej nabywa uprawnienia jak i obowiązki co do charakteru współpracy z Wykonawcą a system elektronicznego rozliczania gwarancji jest jego nierozłącznym elementem.

Obsługa takiego systemu jest w j. polskim, bezpłatna i nie wymaga od Zamawiającego zakupu żadnych dodatkowych licencji ani aktualizacji. Użytkownik będąc na prawach stacji serwisowej Wykonawcy samodzielnie rozlicza naprawę zgodnie z ustaloną procedurą gwarancyjną Wykonawcy, co określać będzie odrębna umowa.

Praktyka rozliczeń gwarancji online jest obecnie obowiązującym standardem współpracy z autoryzowanymi stacjami obsługi dając stronom obopólne korzyści także finansowe wynikające z obrotu pomiędzy stronami w zakresie wykonywania usług gwarancyjnych przez samego Zamawiającego.

System taki wprowadzie wymusza na Zamawiającym formalnie zakup części zamiennych, lecz w oparciu o system samofakturowania Zamawiający po wykonaniu wymiany uszkodzonej części otrzymuje zwrot poniesionych nakładów wraz z dodatkowym narzutem wynikającym z uprawnień w ramach autoryzacji wewnętrznej. Rozliczenia odbywają się w oparciu o odroczone terminy płatności z uwzględnieniem kompensat, co nie naraża Zamawiającego na dodatkowe wydatki finansowe.

W związku z powyższym:

4.2 Wnioskujemy o zmianę zapisów Zał III do wzoru umowy_KOS w §7pkt1 na następujący:

1. W okresie gwarancji Wykonawca zapewnia Zamawiającemu bieżący dostęp (od ręki) do części zamiennych dla potrzeb wykonania napraw gwarancyjnych poprzez skład konsygnacyjny /lub magazyn depozytowy (o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 4 KOS) lub w przypadku braku tych części na składzie konsygnacyjnym / lub magazynie depozytowym. Wykonawca zobowiązany jest dostarczyć nieodpłatnie Zamawiającemu w/w części zamienne w ciągu 2 dni kalendarzowych, licząc od dnia zgłoszenia oraz części do napraw nie podlegających gwarancji lub napraw powypadkowych w ciągu 10 dni kalendarzowych, licząc od dnia zgłoszenia. Dopuszcza się odpłatną formę dostawy części

zamiennych pod warunkiem możliwości zastosowania kompensaty wynikającej z rozliczeń naprawy gwarancyjnej w oparciu o system samofakturowania z dodatkowym narzutem wynikającym z przyznanej autoryzacji wewnętrznej.

Zamawiający, działając na podstawie art. 135 ust. 2 ustawy z dnia 11.09.2019r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 2019 z póź. zm.) zwanej dalej „ustawą” wyjaśnia, co następuje:

Odpowiadając na powyższy wniosek Wykonawcy Zamawiający informuje, iż KOS nie wyklucza prowadzenia rozliczeń gwarancji w programie udostępnionym bezpłatnie przez Wykonawcę. Nie mniej jednak, niezależnie od pracy na powyższym programie Zamawiający równoległe stosować będzie procedurę opisaną w § 2 ust. 1 pkt 17 oraz w § 5.

Odpowiadając na drugą część wniosku Wykonawcy Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację § 7 pkt 1 KOS w wersji zaproponowanej przez Wykonawcę, podtrzymując tym samym zapisy SWZ.

„ 5. Dotyczy: zał 10 do SWZ. SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DLA AUTOBUSÓW osiemnastometrowych pkt 3.9

Czy Zamawiający zaakceptuje bezawaryjne, fabryczne rozwiązanie Wykonawcy polegające na zastpsowaniu automatycznego, elektronicznie sterowanego dozownika oleju silnikowego z zintegrowanym czujnikiem przechyłu bez pamięci elektronicznej?

Uzasadnienie:

Oferowany dozownik jest wyposażony w zbiornik wyrównawczy pozwalający na monitorowaniu poziomu oleju w silniku podczas codziennych przeglądów obsługowych, a każdy ubytek oleju poniżej sugerowanego zakresu pracy jest sygnalizowany na kokpicie kierowcy.

Zamawiający, działając na podstawie art. 135 ust. 2 ustawy z dnia 11.09.2019r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 2019 z póź. zm.) zwanej dalej „ustawą” wyjaśnia, co następuje:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę proponowaną przez Wykonawcę, podtrzymując tym samym zapisy w SWZ.

„ 6. Dotyczy: zał 10 do SWZ. SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DLA AUTOBUSÓW osiemnastometrowych pkt 15

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie gdzie po przyjechaniu i otwarciu drzwi pojazd obniży poziom zawieszenia, a po zakończeniu wymiany pasażerskiej i ruszeniu z przystanku automatycznie się wypoziomuje?

Powyższa propozycja jest bardzo korzystna z punktu widzenia użytkownika, gdyż unikana jest sytuacja „ciąglego podnoszenia i opuszczania się pojazdu” podczas postoju na przystanku oraz otwierania i zamykania drzwi.

Zamawiający, działając na podstawie art. 135 ust. 2 ustawy z dnia 11.09.2019r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 2019 z póź. zm.) zwanej dalej „ustawą” wyjaśnia, co następuje:

Tak, Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie, modyfikując tym samym zapisy w pkt 2 wiersz 15 tabeli zamieszczonej w rozdziale VI załącznika nr 10 do SWZ w sposób następujący:

- jest:

2) obniżenie poziomu wejścia do autobusu (obniżenie poziomu musi odbywać się przy zamkniętych/otwartych drzwiach) przez zastosowanie „tzw. przyklęku” prawej strony autobusu – podniesienie autobusu z przyklęku musi następować automatycznie po zamknięciu wszystkich drzwi. System „przyklęku” służy do obniżenia prześwitu podwozia autobusu po stronie drzwi dla pasażerów, proces ten odbywa się z wykorzystaniem układu zawieszenia kół autobusu. Dzięki temu następuje zmniejszenie odległości podłogi autobusu od powierzchni chodnika na przystanku, co ułatwia wejście/wyjście osobą poruszającym się na wózkach, innym osobą o ograniczonych możliwościach poruszania się, a także przyspiesza wymianę pasażerów na przystanku.

- zapis po modyfikacji otrzymuje brzmienie:

2) obniżenie poziomu wejścia do autobusu (obniżenie poziomu musi odbywać się przy zamkniętych/otwartych drzwiach) przez zastosowanie „tzw. przyklęku” prawej strony autobusu – podniesienie autobusu z przyklęku musi następować automatycznie po zamknięciu wszystkich drzwi. System „przyklęku” służy do obniżenia prześwitu podwozia autobusu po stronie drzwi dla pasażerów, proces ten odbywa się z wykorzystaniem układu zawieszenia kół autobusu. Dzięki temu następuje zmniejszenie odległości podłogi autobusu od powierzchni chodnika na przystanku, co ułatwia wejście/wyjście osobą poruszającym się na wózkach, innym osobą o ograniczonych możliwościach poruszania się, a także przyspiesza wymianę pasażerów na przystanku. **Zamawiający dopuści również rozwiązanie techniczne, w którym po podjechaniu autobusem na przystanek i otwarciu drzwi autobus obniży poziom zawieszenia, a po zakończeniu wymiany pasażerskiej, zamknięciu drzwi i ruszeniu autobusem z przystanku, autobus automatycznie się wypoziomuje do znamionowej wysokości zawieszenia.**

„ 7. Dotyczy: zał 10 SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DLA AUTOBUSÓW osiemnastometrowych pkt 20

Czy Zamawiający zaakceptuje fabryczne rozwiązanie Wykonawcy polegające na zastosowaniu siedzeń o ergonomicznym kształcie, zaopatrzonych w łatwo wymienne „miękkie” (piankowane o grubości pianki wynoszącej co najmniej 15mm na siedzisku i co najmniej 10 mm w oparciu) wkładki tapicerowane na całej powierzchni, w oparciu i siedzisku?

Uzasadnienie

Zaproponowane rozwiązanie jest sprawdzonym rozwiązaniem seryjnym i zapewnia pełny komfort podróżowania pasażerów.“

Zamawiający, działając na podstawie art. 135 ust. 2 ustawy z dnia 11.09.2019r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 2019 z póź. zm.) zwanej dalej „ustawą” wyjaśnia, co następuje:
Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę proponowaną przez Wykonawcę, podtrzymując tym samym zapisy w SWZ.

„ 8. Dotyczy: zał 10 SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DLA AUTOBUSÓW osiemnastometrowych pkt 37

W punkcie „System kontroli trzeźwości kierowcy” podpunkt e): ” zamontowanie stacyjki typu BYPASS, która w przypadku awarii systemu odłącza go od układu elektrycznego autobusu – lokalizacja (i sposób odłączania) stacyjki do uzgodnienia z Zamawiającym na etapie podpisywania umowy”.

W związku z powyższym wnosimy o wyjaśnienie i podanie jaki konkretnie rodzaj stacyjki jest rozumiany pod wyżej opisanym wymogiem?

Zamawiający, działając na podstawie art. 135 ust. 2 ustawy z dnia 11.09.2019r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 2019 z póź. zm.) zwanej dalej „ustawą” wyjaśnia, co następuje:

Zamawiający wyjaśnia, że stacyjka typu BYPASS musi mieć indywidualny dla danego autobusu klucz po przekręceniu, którego (w stacyjce) nastąpi odłączenie Systemu kontroli trzeźwości od instalacji w autobusie co spowoduje możliwość uruchomienia silnika autobusu bez konieczności wykonania testu trzeźwości.

9. Dotyczy: zał 10 SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DLA AUTOBUSÓW osiemnastometrowych pkt 3

9.1 Czy Zamawiający dopuści zastowanie zbiornika oleju napędowego o pojemności minimalnej 245 litrów, gwarantującego pokonanie przy pełnym zbiorniku dystansu min. 500 km bez konieczności dodatkowego tankownia?

Zamawiający, działając na podstawie art. 135 ust. 2 ustawy z dnia 11.09.2019r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 2019 z póź. zm.) zwanej dalej „ustawą” wyjaśnia, co następuje:

Tak, Zamawiający dopuści takie rozwiązanie modyfikując tym samym zapisy w litera b) pkt 8 wiersz 3 tabeli zamieszczonej w rozdziale VI załącznika nr 10 do SWZ, w sposób następujący:

- jest:

- b) zbiornik oleju napędowego wykonany z materiałów odpornych na korozje o pojemności co najmniej 250 litrów, zamykany na klucz wlew zbiornika paliwa (korek lub klapka osłaniająca) oraz przystosowany do założenia plomb jednorazowych (kontrolno zabezpieczających) PCV,

- zapis po modyfikacji otrzymuje brzmienie:

- b) zbiornik oleju napędowego wykonany z materiałów odpornych na korozje o pojemności co najmniej 245 litrów, zamykany na klucz wlew zbiornika paliwa (korek lub klapka osłaniająca) oraz przystosowany do założenia plomb jednorazowych (kontrolno zabezpieczających) PCV.

„9.2 Czy Zamawiający dopuści zastowanie automatycznego, elektronicznie sterowanego dozownika oleju silnikowego z zintegrowanym czujnikiem przechyłu bez zapisu pracy w pamięci elektronicznej?

Uzasadnienie

Zaproponowane rozwiązanie jest sprawdzonym rozwiązaniem Wykonawcy zachowującym tą samą funkcjonalność jak to wymagane przez Zamawiającego, jest od lat stosowane w naszych pojazdach, sprawdzając się doskonale podczas codziennej eksploatacji pojazdu.“

Zamawiający, działając na podstawie art. 135 ust. 2 ustawy z dnia 11.09.2019r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 2019 z póź. zm.) zwanej dalej „ustawą” wyjaśnia, co następuje:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę proponowaną przez Wykonawcę, podtrzymując tym samym zapisy w SWZ.

„10. Dotyczy: zał 10 SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DLA AUTOBUSÓW osiemnastometrowych pkt 19.7

Wnosimy o interpretację zapisów SWZ czy Zamawiający oczekuje zastosowania zastosowania poręczy (pionowych i poziomych)wykonanych ze stali nierdzewnej – tzw. „szcztokowanych“ lub lakierowanych proszkowo?

W innym wypadku wnosimy o doprecyzowanie jakie elementy poręczy lub uchwytów powinny być wykonane ze stali nierdzewnej a jakie malowane proszkowo i w jakim kolorze RAL?

Uzasadnienie

Stal nierdzewną nie wymaga lakierowania a lakierowanie proszkowe ma sens jedynie na poręczach wykonanych ze stali.“

Zamawiający, działając na podstawie art. 135 ust. 2 ustawy z dnia 11.09.2019r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 2019 z póź. zm.) zwanej dalej „ustawą” wyjaśnia, co następuje:

W tym zakresie Zamawiający udzielił już odpowiedzi w dniu 01.04.2021 r. pismem znak: PKM/ZS/ZZ/992/2021 (odpowieź na pytanie 18)

„11. Dotyczy: zał 10 SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DLA AUTOBUSÓW osiemnastometrowych pkt 22.1

11.1 Czy Zamawiający zaakceptuje kabinę „zamkniętą” ,w której to szyba boczna drzwi wejściowych ma za zadanie pełna ochronę miejsca pracy kierowcy przed wszelkimi przejawami agresji osób trzecich.

Uzasadnienie:

Proponowane rozwiązanie jest estetycznym, najbardziej ergonomicznym i bezpiecznym rozwiązaniem, gwarantującym kierowcy bezpieczeństwo pracy i zapewniającym najlepszą widoczność ze stanowiska pracy kierowcy, bez efektu refleksów świetlnych.“

Zamawiający, działając na podstawie art. 135 ust. 2 ustawy z dnia 11.09.2019r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 2019 z póź. zm.) zwanej dalej „ustawą” wyjaśnia, co następuje:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę proponowaną przez Wykonawcę, podtrzymując tym samym zapisy w SWZ.

„11.2 Czy Zamawiający dopuści zastosowanie zamykanie kabiny w oparciu o zamek elektromagnetyczny aktywowany przyciskiem z pulpitu kierowcy?

Uzasadnienie:

Proponowane rozwiązanie jest nowocześniejsze od tradycyjnego zamka patentowego, w pełni spełniającym wszelkie aspekty bezpieczeństwa i zabezpieczenia wejścia do kabiny osób niepowołanych. Dyskretny przycisk na pulpicie kierowcy pozwala kierowcy na otwarcie drzwi wejściowych zarówno w zewnątrz jak i wewnątrz kabiny.

Zamawiający, działając na podstawie art. 135 ust. 2 ustawy z dnia 11.09.2019r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 2019 z póź. zm.) zwanej dalej „ustawą” wyjaśnia, co następuje:

W zakresie możliwości zastosowania zamka elektromagnetycznego Zamawiający wypowiedział się w dniu 01.04.2021 pismem znak: PKM/ZS/ZZ/992/2021 (odpowiedź na pytanie 19). Jednocześnie Zamawiający podkreśla, iż nadal obligatoryjny jest wymóg zastosowania zamka patentowego w drzwiach kabiny kierowcy.

„12. Dotyczy: zał 10 SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DLA AUTOBUSÓW osiemnastometrowych pkt 22.3b

Zamawiający w rozdziale VI punkt 22 ppkt. 3b opisał następujący wymóg: „spadek napięcia poniżej 23V”.

12.1 Wnosimy o dopuszczenie komunikatu o treści: „Akumulator za niskie napięcie” . jako rozwiązania równoważnego do obecnie wymaganego

Uzasadnienie:

Nasze autobusy są wyposażone standardowo w system automatycznej ochrony akumulatorów przed głębokim rozładowaniem. Wyświetlenie opisanego wyżej komunikatu uruchamia w sposób automatyczny zabezpieczenie zapewniając wystarczającą ilość energii do ponownego uruchomienia autobusu, co znacznie lepiej chroni układ elektryczny, gdyż wyklucza konieczność interwencji kierowcy. Dodatkowo prowadzący pojazd może w każdej chwili sprawdzić napięcie akumulatorów na woltomierzu znajdującym się w menu na kokpicie kierowcy.

12.2

Czy Zamawiający dopuści odstępstwo od sugerowanej treści niektórych komunikatów jakie mają się pojawiać na wyświetlaczu LCD oraz zaakceptuje wyświetlanie niektórych z nich na kokpicie kierowcy poza wyświetlaczem LCD:

- aktywny asr (jest domyślnym działaniem w tle - brak informacji na displayu. w przypadku dezaktywacji pojawia się komunikat na kontrolce – poza wyświetlaczem led
- spadek napięcia poniżej 23v. (komunikat dostępny na wyświetlaczu led ze wskazaniem rzeczywistej wartości napięcia pokładowego)
- włączone podgrzewanie lusterka, (widoczny poza wyświetlaczem led. na aktywnym przycisku świeci żółta dioda led
- praca dodatkowego agregatu grzewczego, jest widoczna na sterowniku badera świeci czerwona dioda led
- załączone wentylatory dachowe, jest na przycisku świeci żółta dioda led
- przystanek na żądanie – wózek inwalidzki (należy otworzyć drugie drzwi) – informacja dostępna poprzez świecącą diodę led

- przystanek na żądanie – wózek dziecięcy (należy otworzyć drugie drzwi,), informacja dostępna poprzez świecąca diodę led
- podłączono sprężone powietrze z źródła zewnętrznego, - dostępny na wyświetlaczu led w postaci otwartej klapy,

Uzasadnienie:

Wyświetlacz LCD jest jednym z wielu dostępnych źródeł informacji dla kierowcy. Wykonawca projektując kokpit kierowcy przedstawia różne komunikaty widoczne w zależności od stopnia ich ważności w różnych miejscach kabiny kierowcy kierując się ergonomią pracy kierowcy oraz częstością korzystania z nich. Zaproponowane rozwiązania w niczym nie zakócają pracy kierowcy i jedynie w praktyczny sposób wspomagają dostęp do najważniejszych komunikatów, co w pozytywny sposób przekłada się na bezpieczeństwo prowadzenia pojazdu.

12.3

Czy Zamawiający uzna za wystarczającą informację o podpięciu powietrza, sygnalizowaną na pulpicie kierowcy piktogramem otwartej klapy z jednoczesną blokadą pojazdu?

Uzasadnienie:

Informacja taka uniemożliwia ruszenie z miejsca do momentu odłączenia przewodu powietrza wraz jednoczesnym zamknięciem klapy spod której możliwy jest dostęp do zaworu powietrza.

12.4 Czy Zamawiający dopuści rezygnację z komunikatu na wyświetlaczu LCD informującego o włączonym odbiorniku mocy przed stacją?

Uzasadnienie:

Wykonawca wyposaża pojazdy w system zarządzania energią elektryczną, zabezpieczający pojazd przed zbyt dużymi spadkami napięcia pokładowego poprzez automatyczne i sukcesywne odłączenie w określonym czasie poszczególnych grup urządzeń odbiorczych w pojeździe, co jest rozwiązaniem pewnym, nie wymagającym wnikliwego sprawdzania wszystkich informacji na wyświetlaczu LCD.

Dodatkowo autobusy wyposażone są w system informacji dźwiękowej o włączonych istotnych odbiornikach energii (np. Światła zewnętrzne).

Zamawiający, działając na podstawie art. 135 ust. 2 ustawy z dnia 11.09.2019r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 2019 z póź. zm.) zwanej dalej „ustawą” wyjaśnia, co następuje:

Odpowiadając na pytania od 12.1 do 12.4 Zamawiający informuje iż częściowo przychyła się do wniosku Wykonawcy, modyfikując tym samym **wiersz 22 załącznika nr 10 do SWZ poprzez wprowadzenie nowego tekstu pod litera b) pkt 3 wiersza 22 tego załącznika w sposób następujący:**

Zamawiający zaakceptuje również autobus, w którym na wyświetlaczu LCD nie są sygnalizowane poniższe komunikaty, pod warunkiem, że komunikaty te będą sygnalizowane w odrębny poniższy sposób:

- aktywny asr (domyślnie załączony - brak informacji na wyświetlaczu LCD, w przypadku dezaktywacji pojawia się komunikat sygnalizowany kontrolką poza wyświetlaczem LCD),

- spadek napięcia poniżej 23V (komunikat dostępny na wyświetlaczu LCD ze wskazaniem rzeczywistej wartości napięcia pokładowego oraz dodatkowo napis na wyświetlaczu LCD- akumulator za niskie napięcie),
- włączone podgrzewanie lusterka, sygnalizowane na aktywnym przycisku świeci dioda LED,
- praca dodatkowego agregatu grzewczego, sygnalizowana na sterowniku ogrzewania świeci dioda LED
- załączone wentylatory dachowe, sygnalizowane na aktywnym przycisku świeci dioda LED,
- przystanek na żądanie – wózek inwalidzki (należy otworzyć drugie drzwi) – sygnalizowane świecąca diodą LED na pulpicie kierowcy,
- przystanek na żądanie – wózek dziecięcy (należy otworzyć drugie drzwi), sygnalizowane świecąca diodą LED na pulpicie kierowcy,
- podłączono sprężone powietrze z źródła zewnętrznego - sygnalizowane na wyświetlaczu LCD w postaci otwartej klapy oraz dodatkowo dedykowaną kontrolką (diodą LED) na pulpicie kierowcy,
- włączony odbiornik mocy przed stacją (np. oświetlenie wewnątrz autobusu) sygnalizuje lampka kontrolna na tablicy wskaźników lub też sygnał dźwiękowy,

„13.Dotyczy: zał 10 SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DLA AUTOBUSÓW osiemnastometrowych pkt 24.1

Czy Zamawiający dopuści zastosowanie okien uchylnych w górnej części szyb bocznych jako rozwiązanie równoważne do wymaganego.

Uzasadnienie:

Szyby uchylne są sprawdzonym, fabrycznym rozwiązaniem Wykonawcy, gwarantują większą powierzchnię wlotu powietrza od okien przesuwnych, są znacznie tańszym rozwiązaniem z jednoczesnym zachowaniem wszelkich aspektów bezpieczeństwa i nowoczesnej estetyki pojazdu“

Zamawiający, działając na podstawie art. 135 ust. 2 ustawy z dnia 11.09.2019r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 2019 z póź. zm.) zwanej dalej „ustawą” wyjaśnia, co następuje:

Nie, Zamawiający nie dopuszcza takiego rozwiązania, podtrzymując tym samym zapisy w SWZ.

„14.Dotyczy: zał 10 SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DLA AUTOBUSÓW osiemnastometrowych pkt 31

Czy Zamawiający dopuści sprawdzony mechaniczny system centralnego smarowania podwozia z jednym punktem smarowania (za wyjątkiem wału napędowego)?

Uzasadnienie:

System działa samodzielnie a uzupełnianie smaru odbywa się wg zaleceń producenta zawartych w książce obsługi- przeglądowej.”

Zamawiający, działając na podstawie art. 135 ust. 2 ustawy z dnia 11.09.2019r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 2019 z póź. zm.) zwanej dalej „ustawą” wyjaśnia, co następuje:

Wymogi odnośnie centralnego układu smarowania są jasno jednoznacznie opisane w wierszu 31 załącznika nr 10 do SWZ i Zamawiający podtrzymuje te wymogi.

„15.Dotyczy SWZ. Miejsce i termin składania ofert

Czy Zamawiający dopuści przesunięcie terminu składania ofert o min. 14 dni?

Uzasadnienie

Dokumenty jakie Zamawiający udostępnił poprzez platformę przetargową Open nexus ukazały się z ponad tygodniowym opóźnieniem od momentu przesłania ich do europejskiej witryny przetargowej TED Europa, co zmniejszyło w znaczący sposób możliwości przygotowania oferty w przewidywanym wymogami przetargowymi terminie.

Dodatkowo przygotowanie skomplikowanej pod względem formalnym jak i technicznym oferty wymaga wielopłaszczyznowych i często międzynarodowych konsultacji skutkujących uzyskaniem niezbędnych dla tego postępowania dokumentacji i opinii.

Wydłużenie terminu składania ofert umożliwi Wykonawcom rzetelne opracowanie oferty.”

Zamawiający informuje, że zgodnie z art. 133 ust 1 ustawy Pzp – „Zamawiający zapewnia na stronie internetowej prowadzonego postępowania bezpłatny, pełny, bezpośredni i nieograniczony dostęp do specyfikacji warunków zamówienia, zwanej dalej "SWZ", od dnia publikacji ogłoszenia o zamówieniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej nie krócej niż do dnia udzielenia zamówienia.

Ogłoszenie dotyczące przedmiotowego postępowania zostało opublikowane w TED w dniu 16 marca br., i w tym też dniu na stronie platformy została udostępniona Wykonawcom SWZ wraz z załącznikami. Zatem nie było w tym względzie żadnego opóźnienia.

Odpowiadając na wniosek Wykonawcy, Zamawiający informuje, że pismem znak: PKM/ZS/ZZ/1015/2021 z dnia 06.04.2021r., dokonano zmiany treści SWZ w zakresie terminu składania ofert.

Załącznik nr 3 do SWZ – wzór umowy oraz załącznik nr 10 do SWZ – Szczegółowe wymagania dla autobusów osiemnastometrowych Euro 6 w wersji zawierającej powyższe zmiany stanowią załączniki do niniejszego pisma.

Ponadto Zamawiający działając na podstawie art. 137 ust 1, ustawy z dnia 11.09.2019r. Prawo zamówień publicznych (t. j. Dz. U. z 2019 r., poz. 2019 z póź. zm.) dokonuje zmiany treści SWZ w zakresie § 2ust. 1pkt 3 KOS załącznika nr III do wzoru umowy, i tak:

- jest:

„3) nieodpłatnego wyposażenia serwisu Zamawiającego w cztery komplety niżej wymienionych narzędzi specjalistycznych i urządzeń oraz oprogramowania¹:“

-zapis po zmianie otrzymuje brzmienie:

„ 3) nieodpłatnego wyposażenia serwisu Zamawiającego **w jeden komplet** niżej wymienionych narzędzi specjalistycznych i urządzeń oraz oprogramowania¹:“.

¹ Jeżeli użytkowanie dostarczonych narzędzi i urządzeń wiąże się z posiadaniem licencji, certyfikatów, zezwoleń itp., to Wykonawca zobowiązany jest bezpłatnie zapewnić Zamawiającemu korzystanie z tych praw przez okres co najmniej 10 lat licząc od dnia ich dostarczenia.

Załącznika nr III do wzoru umowy -KOS w wersji zmodyfikowanej stanowi załącznik do niniejszego pisma.

Powyższe odpowiedzi oraz zmiany treści SWZ stają się integralną częścią Specyfikacji Warunków Zamówienia na w/w przetarg.

Z poważaniem:

PREZES ZARZĄDU

mgr Marek Piłkuła

CZŁONEK ZARZĄDU

mgr Dorota Nowak