

Miejski Zakład Komunikacyjny w Bielsku-Białej Sp. z o.o.
ul. Długa 50, 43-309 Bielsko-Biała
telefon: +48 33 814-35-11
e-mail: sekretariat@mzk.bielsko.pl

Wszyscy Wykonawcy

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia sektorowego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego z zastosowaniem ustawy Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1605 z późn. zm.), dalej zwanej Pzp, na podstawie art. 376 pkt 1, do którego zastosowanie mają przepisy art. 132-139 Pzp, pn.: **Dostawa autobusów o napędzie spalinowym klasy MINI, MEGA i MAXI dla Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Bielsku-Białej Spółka z o.o.**, postępowanie DO.ZP.D.47.2024.DZ.

Zamawiający informuje, że na podstawie art. 135 ust. 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych, zwaną dalej „PZP” wpłynęły pytania dotyczące treści Specyfikacji Warunków Zamówienia w postępowaniu p.n.: „**Dostawa autobusów o napędzie spalinowym klasy MINI, MEGA i MAXI dla Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Bielsku-Białej Spółka z o.o.**”

Zgodnie z 135 ust. 2 i 6 PZP Zamawiający przekazuje treść pytań wraz z odpowiedziami.

1. Pytanie:

„Zamawiający w w § 8 Umowy - Załączniku nr 1 do SWZ napisał:

1. W przypadku nieterminowego zrealizowania zamówienia, Zamawiający może naliczyć Wykonawcy karę w wysokości 0,2% ceny brutto, o której mowa w § 5 ust. 1 umowy, za każdy dzień zwłoki, za każdy niedostarczony autobus w terminie.

2. W przypadku niedostarczenia i nieodebrania przez Zamawiającego autobusów z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy, w terminie powyżej 30 dni, licząc od terminu wskazanego w § 2, Zamawiającemu służy prawo rozwiązania umowy w trybie natychmiastowym oraz naliczenia kary umownej w wysokości 15 % całkowitej wartości brutto zamówienia, określonej w § 5 ust. 2. W takim przypadku, kary, o której mowa w ust. 1 nie nalicza się.

3. W przypadku nieterminowego usunięcia wad zgłoszonych w okresie gwarancji lub rękojmi Zamawiający może naliczyć Wykonawcy karę umowną w wysokości 0,1% ceny brutto sprzedaży autobusu, o której mowa w § 5 ust. 1 umowy za każdy dzień zwłoki, liczony po 5 dniach roboczych od daty zgłoszenia.

4. (...)

5. W przypadku nieterminowej dostawy części zamiennych Zamawiający może naliczyć Wykonawcy karę umowną w wysokości 0,5 % ceny brutto niedostarczonych części, za każdy dzień zwłoki, liczony po 5 dniach roboczych od daty zamówienia.

W ocenie Wykonawcy, wyżej wymienione kary umowne są wysokie, dlatego wnosimy o ich obniżenie. 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 wygórowane kary umowne przekładają się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów. Wykonawca racjonalnie kalkulujący cenę ofertową musi bowiem

uwzględnić w tej cenie nie tylko koszty wytworzenia przedmiotu umowy i zakładany zysk, ale również wszelkie ryzyka związane realizacją danego zamówienia, w tym zastrzeżone przez Zamawiającego kary umowne. Zawyżanie ceny ofertowej w związku z przerzuceniem nieproporcjonalnie wysokich kar na wykonawców doprowadzić może do nieefektywnego wydatkowania środków publicznych przez Zamawiającego bądź wręcz do konieczności unieważnienia postępowania, na skutek zaofiarowania ceny w wysokości przewyższającej kwotę, jaką Zamawiający przeznaczył na sfinansowanie zamówienia. Ponadto kara umowna, której wartość nie koresponduje z wysokością szkody, jaką może ponieść Zamawiający prowadzi do nieuzasadnionego wzbogacenia Zamawiającego kosztem wykonawcy. Podkreślenia wymaga, że kara umowna, jako surogat odszkodowania, powinna zmierzać do naprawienia szkody wyrządzonej Zamawiającemu z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania świadczenia niepieniężnego, a nie stanowić dla niego źródło dodatkowego zysku. Za niedopuszczalne należy zatem uznać takie kształtowanie wysokości kar umownych które nie jest racjonalnie powiązane z możliwym uszczerbkiem po stronie Zamawiającego. W tym kontekście kary umowne powinny być 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 zarówno 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) jak i w uzasadnieniu do projektu1 aktualnie obowiązującej ustawy Prawo zamówień publicznych, gdzie wskazuje się, że: „Kierując się często uproszczonym postrzeganiem interesu zamawiającego, postanowienia umów zawierają rozwiązania nazbyt restrykcyjne i nieproporcjonalne do rodzaju i wartości zamówienia publicznego (np. z zakresu wysokości i kategorii zastrzeganych kar umownych, przerzucanie odpowiedzialności za większość ryzyk na wykonawców, nieuwzględnianie okoliczności związanych z trudnymi do oszacowania gwałtownymi zmianami rynkowymi). Paradoksalnym skutkiem takiego działania jest niekorzystny wpływ na efektywność wydatkowania środków publicznych, przez wyższe ceny wskazywane przez wykonawców uwzględniające koszt nieproporcjonalnego ryzyka po ich stronie, a także zmniejszanie konkurencyjności postępowań, przez rezygnację potencjalnych wykonawców z udziału w postępowaniach o udzielenia zamówienia publicznego.” Ponadto dążąc do zapewnienia proporcjonalności oraz równowagi stron stosunku umownego, ustawodawca przewidział w treści art. 433 katalog zakazanych postanowień umownych, wskazując, że projektowane postanowienia umowy nie mogą przewidywać:

- 1) naliczania kar umownych za zachowanie wykonawcy niezwiązane bezpośrednio lub pośrednio z przedmiotem umowy lub jej prawidłowym wykonaniem;
- 2) odpowiedzialności wykonawcy za okoliczności, za które wyłączną odpowiedzialność ponosi zamawiający;
- 3) możliwości ograniczenia zakresu zamówienia przez zamawiającego bez wskazania minimalnej wartości lub wielkości świadczenia stron.

W związku z powyższym wnosimy o zmianę § 8 i nadanie mu następującego brzmienia:

1. W przypadku nieterminowego zrealizowania zamówienia, Zamawiający może naliczyć Wykonawcy karę w wysokości 0,1% ceny netto, o której mowa w § 5 ust. 1 umowy, za każdy dzień zwłoki, za każdy niedostarczony autobus w terminie.
2. W przypadku niedostarczenia i nieodebrania przez Zamawiającego autobusów z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy, w terminie powyżej 30 dni, licząc od terminu wskazanego w § 2, Zamawiającemu służy prawo rozwiązania umowy w trybie natychmiastowym oraz naliczenia kary umownej w wysokości 10 % całkowitej wartości netto zamówienia, określonej w § 5 ust. 2. W takim przypadku, kary, o której mowa w ust. 1 nie nalicza się.
3. W przypadku nieterminowego usunięcia wad zgłoszonych w okresie gwarancji lub rękojmi

Zamawiający może naliczyć Wykonawcy karę umowną w wysokości 0,05% ceny netto sprzedaży autobusu, o której mowa w § 5 ust. 1 umowy za każdy dzień zwłoki, liczony po 5 dniach roboczych od daty zgłoszenia.

4. (...).

5. W przypadku nieterminowej dostawy części zamiennych Zamawiający może naliczyć Wykonawcy karę umowną w wysokości 0,2 % ceny netto niedostarczonych części, za każdy dzień zwłoki, liczony po 5 dniach roboczych od daty zamówienia.

Odpowiedź: Zamawiający dokonał zmian SWZ w zakresie wysokości kar umownych.

2. Pytanie:

„Zał. nr 1 do SWZ §8 ust. 3 Zamawiający napisał:

W przypadku nieterminowego usunięcia wad zgłoszonych w okresie gwarancji lub rękojmi Zamawiający może naliczyć Wykonawcy karę umowną w wysokości 0,1% ceny brutto sprzedaży autobusu, o której mowa w § 5 ust. 1 umowy za każdy dzień zwłoki, liczony po 5 dniach roboczych od daty zgłoszenia

1. Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości kary umownej z 0,1% na „0,05%” za każdy rozpoczęty roboczy dzień zwłoki. W ocenie Wykonawcy, wyżej wymieniona kara umowna jest nieadekwatna do straty poniesionej przez Zamawiającego.

2. Prosimy o potwierdzenie, że kary zostaną naliczone tylko za zwłokę w usunięciu usterek, powodujących wyłączenie pojazdu z eksploatacji. Wyłączenie autobusu z eksploatacji, powinno być uzasadnione względami eksploatacyjnymi lub bezpieczeństwa ruchu, określonymi we właściwych przepisach państwowych i wewnętrznych, z zachowaniem niezbędnych funkcji użytkowych, z punktu widzenia kierowcy i pasażerów.”

Odpowiedź Ad. 1: Zamawiający dokonał zmian SWZ w zakresie wysokości kar umownych.

Odpowiedź Ad. 2: Zamawiający nie potwierdza stwierdzenia.

3. Pytanie:

Zał. nr 1 do SWZ §8 ust. 5 Zamawiający napisał:

W przypadku nieterminowej dostawy części zamiennych Zamawiający może naliczyć Wykonawcy karę umowną w wysokości 0,5 % ceny brutto niedostarczonych części, za każdy dzień zwłoki, liczony po 5 dniach roboczych od daty zamówienia.

1. Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości kary umownej z 0,5% na „0,1%” za każdy rozpoczęty roboczy dzień zwłoki. W ocenie Wykonawcy, wyżej wymieniona kara umowna jest nieadekwatna do straty poniesionej przez Zamawiającego

2. Czy kara zostanie naliczona jedynie w przypadku, gdy z tytułu zwłoki w dostawie części autobus jest wycofany z eksploatacji?

3. Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku przekroczenia ustalonego terminu dostarczenia kilku tych samych części, kara będzie naliczana jak za jedną część.

4. Prosimy o potwierdzenie, powyższa kara dotyczy zamówienia, niezależnie od ilości zamówionych części?

Odpowiedź Ad. 1: Zamawiający dokonał zmian SWZ w zakresie wysokości kar umownych.

Odpowiedź Ad. 2,3,4: Zamawiający nie potwierdza stwierdzenia.

4. Pytanie:

„Dotyczy: Wzór Umowy ws. zamówienia publicznego, Par. 8, Ust. 3): Zwracamy się do Zamawiającego z prośbą o obniżenie kary umownej do wartości 0,1% ceny brutto sprzedaży autobusu, którą przyjął Zamawiający przy naliczaniu kar umownych, w przypadku nieterminowego usunięcia wad zgłoszonych w okresie gwarancji lub rękojmi za każdy dzień zwłoki, liczony po 5 dniach roboczych od daty zgłoszenia.

Wartość ta jest niewspółmiernie wysoka w odniesieniu do kar jakie ponoszą z tego tytułu Operatorzy względem Organizatorów transportu, ponadto taka metodyka naliczania kar w znaczący sposób wpłynie na wyższą cenę ofertową pojazdu. Jednocześnie nie stanowi to

wartości dodanej do samej oferty, a jedynie większą kalkulację ryzyka.”

Odpowiedź: Zamawiający dokonał zmian SWZ w zakresie wysokości kar umownych.

5. Pytanie:

„Dotyczy: Zał. 9 do SWZ, par. 3, ust.3. Celem przygotowania oferty, prosimy o określenia ilości szkoleń uzupełniających oraz podnoszących kwalifikacje.”

Odpowiedź: Zamawiający dokonał zmian w zał. nr 9 do SWZ.

6. Pytanie:

„Czy Zamawiający dopuszcza możliwość podpisania umowy w formie elektronicznej tj. jako dokument elektroniczny podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby upoważnione do reprezentacji Zamawiającego i Wykonawcy?”

Odpowiedź: Zamawiający dopuszcza proponowaną formę zawarcia umowy. Zamawiający dokonał zmiany SWZ w tym zakresie.

7. Pytanie:

„Załącznik nr. 3a; do SWZ Opis Przedmiotu Zamówienia. Wymagania Techniczne dla Autobusów – Część 1 Dostawa Autobusów o Napędzie Spalinowym Klasy MINI. W pkt. 1.1 Długość całkowita od 7,5-8m. W celu spełnienia stawianych przez Zamawiającego w dalszej części tego dokumentu zapisów na przykład : w zakresie ilości miejsc pasażerskich , gdzie Zamawiający preferuje jak największą ilość miejsc siedzących dodatkowo to punktując. Do spełnienia tych wymagań konieczna jest przestrzeń i wymaga to zastosowanie takich rozwiązań technicznych, które jednocześnie spełnia wymagania i nie wpłyną znacząco na pogorszenie komfortu pasażerów. To można osiągnąć jedynie poprzez zwiększenie długości autobusu. Ponadto warunek długości zapisany przez Zamawiającego bardzo znacząco ogranicza swobodę konkurencji co będzie miało znacząco negatywny wpływ na końcowe ceny w ofercie. Pytanie: Prosimy zatem o dopuszczenie pojazdu klasy MINI o długości całkowitej do 8,5m”

Odpowiedź: Zamawiający udzielił w dniu 28.10.2024 r. odpowiedzi na zadane pytanie w tym samym zakresie.

8. Pytanie:

„Załącznik nr. 3a; do SWZ Opis Przedmiotu Zamówienia. Wymagania Techniczne dla Autobusów – Część 1 Dostawa Autobusów o Napędzie Spalinowym Klasy MINI. W pkt. 3.2 Zawieszenie przednie, ppkt. b. Zamawiający żąda montażu stabilizatora w przednim zawieszeniu. Jako wiodący producent tej klasy autobusów, nasza firma jeszcze nie spotkała się z takim wymogiem dla autobusów klasy MINI. Zapewne Zamawiającemu jest znane rozmieszczenie elementów zawieszenia przedniego w tak krótkim autobusie i wie, że z uwagi na powszechnie stosowe elementy, niskie zawieszenie nie ma fizycznej możliwości zamontowania stabilizatora. Ponadto autobusy miejskie z uwagi na charakterystyczną konstrukcję mają bardzo nisko umieszczony środek ciężkości i nie potrzebują dodatkowo montażu stabilizatora dlatego o tym nie mówi Regulamin 107 EKG ONZ. Zamontowanie stabilizatora powoduje spore problemy obsługowe zawieszenia o czym Zamawiający jest doskonale poinformowany. I co najważniejsze żadne przepisy i Regulaminy nie wymagają montażu stabilizatora. Pytanie: Czy Zamawiający miał na myśli takie rozwiązanie konstrukcyjne.?”

Odpowiedź: Zamawiający udzielił w dniu 28.10.2024 r. odpowiedzi na zadane pytanie w tym samym zakresie.

9. Pytanie:

„Załącznik nr. 3a; do SWZ Opis Przedmiotu Zamówienia. Wymagania Techniczne dla Autobusów – Część 1 Dostawa Autobusów o Napędzie Spalinowym Klasy MINI. W pkt. 6.Koła i ogumienie, ppkt. 6.1: ppkt a : Zamawiający żąda tarcz kół o wymiarach 6x 17,5”. Wymiar podany przez Zamawiającego bardzo zawęża możliwość konkurencji w tym segmencie

pojazdów. Oferenci autobusów klasy MINI również korzystają z innych rozmiarów kół spełniając wszystkie wymagania Regulaminu 107 w stosunku do pojazdów klasy MINI. Wskazanie tylko na ten rozmiar powoduje, że nie ma możliwości uczciwej konkurencji i oferenci, którzy stosują rozmiar 19,5" a których pojazdy z nawiązką spełniają oczekiwania Zamawiającego nie mogą Zamawiającemu złożyć korzystnych a tym samym konkurencyjnych ofert, które mogą wpłynąć na końcową ich wartość. A jak wiadomo duchem ustawy PZP jest uzyskanie przez Zamawiającego jak najlepszej oferty przy zachowaniu dbałości o finanse publiczne. Czyż dbałość o jak najlepsze wydanie środków publicznych nie jest jednym z ważniejszych zdań Zamawiającego. Pytanie: Czy Zamawiający dopuści do postępowania tarcze kół o rozmiarach : 19,5"

Odpowiedź: Zamawiający udzielił w dniu 28.10.2024 r. odpowiedzi na zadane pytanie w tym samym zakresie.

10. Pytanie:

„Załącznik nr. 3a; do SWZ Opis Przedmiotu Zamówienia. Wymagania Techniczne dla Autobusów – Część 1 Dostawa Autobusów o Napędzie Spalinowym Klasy MINI. W pkt.7;ppkt 7,1;pkt. O : Zamawiający podał wymiary lusterek zewnętrznych min. 360x180 mm wraz z ramionami. W rozporządzeniu UE ECE R46 wyraźnie określono, w jaki sposób należy zaprojektować wymiary i położenie lusterek zewnętrznych. Zgodnie z rozporządzeniem UE ECE R46, mniejsze lusterka wsteczne mogą być stosowane w zależności od lusterek zewnętrznych i pozycji kierowcy. Aby zwiększyć konkurencję, powiązany element powinien zostać zaktualizowany tak, aby był zgodny z ECE R46 zamiast minimalnych wymiarów. Wszystkie pojazdy z WVTA są produkowane zgodnie z tymi przepisami. Tylko dlatego, że powiązana specyfikacja różni się od rozporządzenia, wyklucza to z konkurencji wielu producentów OEM, którzy produkują pojazdy zgodnie z przepisami UE. Zamawiający nie po raz pierwszy wciela się w rolę regulatora przepisów określających wymagania czyli stara się być Ustawodawcą a nie operator bo chyba na tym polega jego rola. Powyższy zapis ogranicza możliwość uczciwej konkurencji Pytanie : Wnosimy o zmianę zapisu i dostosowanie do ogólnie obowiązujących przepisów obowiązujących na terenie Unii Europejskiej.”

Odpowiedź: Zamawiający udzielił w dniu 28.10.2024 r. odpowiedzi na zadane pytanie w tym samym zakresie.

11. Pytanie:

„Załącznik nr. 3a; do SWZ Opis Przedmiotu Zamówienia. Wymagania Techniczne dla Autobusów – Część 1 Dostawa Autobusów o Napędzie Spalinowym Klasy MINI. W pkt.7;ppkt 7,2 ;ppkt. d). Zamawiający oczekuje montażu drzwi przednich otwieranych do wnętrza , a drzwi środkowych podwójnych , otwieranych na zewnątrz, odskokowoprzesuwanych. Chcemy zaoferować autobus z drzwiami podwójnymi otwieranymi tak ja prawie 99% producentów tego typu pojazdów. Drzwi otwierane do wewnątrz posiadają same zalety, nie są uszkodzane przez wysokie krawężniki na przystankach, łatwiejsze w obsłudze i serwisie przez to bardziej niezawodne i co tańsze w eksploatacji co przekłada się na końcową cenę. Dla bardzo wielu producentów Żądane przez Zamawiającego rozwiązanie bardzo ogranicza możliwości konkurencji a tym samym uzyskanie jak najlepszej oferty cenowe. A Zamawiający chcąc postępować zgodnie z duchem ustawy i nie narażać na zawyżane cenowo oferty powinien rozważyć dopuszczenie naszej propozycji. Pytanie; Czy Zamawiający dopuści do postępowania autobus klasy MINI , którego drzwi pierwsze i drugie będą się otwierały do środka?”

Odpowiedź: Zamawiający udzielił w dniu 28.10.2024 r. odpowiedzi na zadane pytanie w tym samym zakresie.

12. Pytanie:

SIWZ, Rozdział XVII Opis kryteriów oceny ppkt. 18.1.3.2. Kryterium Nr 2; Tr.9 : Zamawiający

oczekuje spełnienia dodatkowych wymogów określonych w Regulaminie 66 EKG ONZ. Spełnienie dodatkowych wymagań określonych w Regulaminie 66 EKG ONZ w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich, potwierdzone dokumentem wydanym przez uprawniony podmiot. Regulamin EKG ONZ R66 dotyczy zabezpieczenia przed przewróceniem się pojazdów/autobusów kategorii klasy II i klasy III, które są obecnie używane w autobusach służbowych i międzymiastowych. Pojazdy/autobusy klasy II i klasy III są bardzo wrażliwe na przewrócenie ze względu na duże prędkości, wysokie sufity i wyżej położony środek ciężkości niż w innych pojazdach ze względu na obecność przestrzeni bagażowych pod przestrzenią pasażerską. Z tego powodu przepisy UN ECE R66 stały się obowiązkowe dla tych pojazdów. Ponieważ autobusy objęte przetargiem są sklasyfikowane jako klasa I, nie podlegają one obowiązkowi UN ECE R66 zgodnie z przepisami Unii Europejskiej. Wynika to z faktu, że autobusy klasy I mają niższe ryzyko przewrócenia ze względu na niższe warunki; - Autobusy są przeznaczone do użytku miejskiego, - Prędkość jest ograniczona do 80 km/h, - Wysokość sufitu jest niska ze względu na brak przestrzeni bagażowej w dolnej części autobusu, - Środek ciężkości jest niższy w porównaniu z autobusami klasy II i III. Podobne zastosowanie mają pasy bezpieczeństwa. Ponieważ prędkości są wysokie w autobusach klasy II i III, pasy bezpieczeństwa są obowiązkowe dla każdego siedzenia przed ryzykiem przewrócenia się i wypadku, a pasażerowie stojący nie są dozwoleni. - W przypadku autobusów klasy I, wymaganych w ramach wspomnianego przetargu, pasy bezpieczeństwa nie są wymagane ze względu na niskie ograniczenie prędkości oraz niskie ryzyko wypadków i dachowania. Z tego samego powodu w autobusach klasy I mogą być przewożeni pasażerowie stojący. W rezultacie norma UN ECE R66 nie jest wymagana przez przepisy UE dla autobusów miejskich klasy I. Zamawiający zapewne zdaje sobie sprawę, że Regulamin 66 EKG ONZ nie może być w pełni przeprowadzony w autobusach miejskich a wykonuje się tylko badania szczątkowe tak więc żaden autobus miejski nie spełnia tego Regulaminu. Warto również zaznaczyć, że firm spełniających wybrane fragmenty Regulaminu 66 a nigdy całego Regulaminu, jest bardzo niewiele co zapewne natychmiast wpłynie na ilość ofert w postępowaniu a tym samym na zawyżone ceny chcąc uzyskać jak największe korzyści z tego zamówienia, uprzejmie prosimy o usunięcie tego artykułu z punktów kryteriów technicznych. Co bardzo istotne w autobusach klasy MINI jak do tej pory nie spotkaliśmy się jeszcze ze spełnieniem wymogów Regulaminu 66, żaden ze znanych nam producentów z powodu wielu uwarunkowań m.in. konstrukcyjnych nie posiada takiego dokumentu. Sprawa jest to tyle złożona, że sam Zamawiający zaznaczył, że dotyczy to wytrzymałości dużych pojazdów Pytanie: Prosimy o rezygnację z oceny tego kryterium w stosunku do autobusów klasy MINI.

Odpowiedź: Zamawiający udzielił w dniu 28.10.2024 r. odpowiedzi na zadane pytanie w tym samym zakresie.

13. Pytanie:

„W związku z prowadzonym postępowaniem przetargowym, zwracamy się z prośbą o wyjaśnienie poniższego:

Załącznik 3b do SWZ, załącznik 3c do SWZ

Pkt. 9.4 Urządzenia pokładowe w autobusach

Czy Zamawiający dopuści zastosowanie kasownika biletów papierowych, spełniającego wszystkie funkcjonalności opisane w załącznikach SWZ, innego niż wskazany, NJ 24COT, którego producentem jest Mikroelektronika?”

Odpowiedź: Zamawiający dopuszcza zastosowanie kasowników innych producentów niż wskazano w dokumentacji prowadzonego postępowania, spełniających wszystkie opisane w dokumentacji postępowania funkcjonalności z zastrzeżeniem zapisów SWZ w pkt. 3.1.6, 3.2.6 oraz 3.3.6 - „Ileokroć opis przedmiotu zamówienia odnosi się do norm, ocen technicznych, specyfikacji technicznych, systemów referencji technicznych oraz

znaków towarowych, o których mowa w art. 101 ust. 1 pkt 2 oraz ust. 3 ustawy Pzp, Zamawiający – na podstawie art. 101 ust. 4 ustawy Pzp – dopuszcza rozwiązania równoważne pod warunkiem, że Wykonawca udowodni w ofercie, że proponowane rozwiązania w równoważnym stopniu spełniają wymagania określone w opisie przedmiotu zamówienia. Zamawiający uznaje rozwiązanie za równoważne, które umożliwia uzyskanie założonego w opisie przedmiotu zamówienia efektu za pomocą innych rozwiązań technicznych lub parametrów nie gorszych od wymaganych i opisanych w SWZ (...)”

ZATWIERDZAM:

Hubert Maślanka

Prezes Zarządu
MZK w Bielsku – Białej Sp. z o. o.