

sygnatura postępowania: ZP/1/PN/2020

Malbork, 02.04.2020

WYJAŚNIENIE nr 1 do TREŚCI SIWZ

dot. postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, prowadzonego na podstawie art. 134 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych w trybie prz. nieograniczonego (zamówienia sektorowe) o wartości szacunkowej przekraczającej kwoty określone w przepisach wydanych na podstawie art. 11 ust. 8 PZP (443 000 euro) na „**Dostawę autobusów elektrycznych i systemu ładowania na rzecz Miejskiego Zakładu Komunikacji w Malborku Sp. z o.o.**”

Działając na podstawie art. 38 ust. 1 ustawy z dn. 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. 2019, poz. 1843 ze zm.), Zamawiający przekazuje treść zapytań z odpowiedziami:

Pytanie z dn. 11/03/2020:

Pytanie nr 1:

Dotyczy: „**Dostawa autobusów elektrycznych i systemu ładowania na rzecz Miejskiego Zakładu Komunikacji w Malborku Sp. z o.o.**”.

Znak sprawy: ZP/1/PN/2020

Szanowni Państwo,

Uprzejmie informuję, że w załączniku do SIWZ – „Opis przedmiotu zamówienia” dotyczących zamówienia widnieje zapis „Zamawiający wymaga zastosowania instalacji automatycznego systemu gaszenia agregatu grzewczego, przestrzeni zbiornika paliwa i sprężarki”.

Zwracamy się z prośbą o doprecyzowanie powyższego zapisu.

Pożar w autobusie to ogromna strata finansowa dla Miasta jak i dla zakładu komunikacji.

Dlatego:

- Silnik trakcyjny,
- Agregat grzewczy,
- Komora silnika
- Pompa wodna
- Kompresor powietrza
- Zbiornik paliwa agregatu grzewczego

powinien zostać zabezpieczony systemem gaśniczym.

Zgodnie z nowymi przepisami unijnymi dotyczącymi systemów przeciwpożarowych UNECE R107 wszystkie nowe autobusy od 2018-2021 r. (w zależności od kategorii) muszą zostać wyposażone w system gaszenia pożarów.

System gaszenia FeuTechnik jest jedynym w tej części Europy systemem spełniającym wymogi Regulacji 107.

Środek gaśniczy z medium proszkowym jest jedynym akceptowalnym oraz najlepszym rozwiązaniem dla tego typów autobusów.

Uprzejmie informujemy, że system gaśniczy działający w oparciu o środek gaśniczy jakim jest proszek bazuje na systemie detekcji pneumatycznej. Poza tym jest:

1) **najbardziej skutecznym środkiem gaśniczym** czego dowodem jest jego zdolność do gaszenia pożarów:

2) **znacznie tańszy** w długoletniej eksploatacji niż inne systemy. To Zamawiający ponosić będzie koszty eksploatacji i serwisu systemu,

3) detekcja pneumatyczna stosowana w systemach proszkowych w przeciwieństwie do detekcji hydropneumatycznej i elektrycznej **aktywuje się natychmiast** po wykryciu źródła pożaru – działa bez zbędnej zwłoki.

W związku z powyższym, czy Zamawiający wymaga instalacji automatycznego systemu gaszenia opartego na detekcji pneumatycznej, w którym środkiem gaśniczym będzie proszek?

Odpowiedź na pytanie nr 1:

Zamawiający wymaga zastosowania instalacji automatycznego systemu gaszenia agregatu grzewczego, przestrzeni zbiornika paliwa i sprężarki.

Pytanie z dn. 12/03/2020:

Pytanie nr 1:

Szanowni Państwo, zwracamy się z następującym pytaniem: Dot. sekcji II. Opisu przedmiotu zamówienia:

STANOWISKA SZYBKIEGO ŁADOWANIA AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH. Czy Zamawiający dopuści zastosowanie w stanowiskach szybkiego ładowania autobusów elektrycznych ładowarek kolumnowych, tj.: ładowarka i maszt z pantografem w jednej obudowie? Zaproponowane rozwiązanie pozwoli na ograniczenie kosztów oraz na oszczędność przestrzeni w miejscu zakładanej instalacji ładowarki.

Odpowiedź na pytanie nr 1:

Zamawiający dopuści zastosowanie w stanowiskach szybkiego ładowania autobusów elektrycznych ładowarek kolumnowych, tj.: ładowarka i maszt z pantografem w jednej obudowie.

Pytania -1 - z dn. 18/03/2020:

Pytanie nr 1:

Szanowni Państwo

Zamawiający wprost wskazuje technologię IPv6, której główną wadą jest opóźnienie przesyłu obrazu,

W jaki sposób zamawiający chce monitorować "moment inicjacji procesu ładowania pantografowego" siwz zał 1.1 pkt 9.1.4.1.A bez możliwości podglądu na żywo bez opóźnień, sytuacja analogiczna dotyczy pozostałych kamer, które również będą nadawały z opróżnianiem?

Czy zamawiający dopuszcza kamery w technologii analogowej, której główną zaletą jest brak opóźnień przesyłu obrazu ?

Odpowiedź na pytanie nr 1:

Zamawiający podtrzymuje wymagania dotyczące systemu monitoringu.

Pytania – 2 - z dn. 19/03/2020:

Pytanie 1

Dot. Załącznik nr 1.1 do SIWZ, Opis Przedmiotu Zamówienia autobusów elektrycznych, Wymagania techniczne, Pkt. 1. Podstawowe dane techniczne, ppkt. 1.4 Wysokość.

Czy w przypadku braku ograniczeń po stronie infrastruktury drogowej Zamawiający dopuści autobus o wysokości 3500mm wraz z urządzeniem klimatyzacyjnym i bateriami?

Odpowiedź na pytanie nr 1:

Dopuszczalna jest maksymalna wysokość 3400mm wraz z urządzeniem klimatyzacyjnym i bateriami.

Pytanie 2

Dot. SIWZ, ppkt.1.1.3, część: 1, posiadania zdolności technicznej lub zawodowej oraz Załącznik nr 1.1 do SIWZ, Opis Przedmiotu Zamówienia autobusów elektrycznych, Wymagania techniczne, Pkt. 1. Podstawowe dane techniczne, ppkt. 1.7. Wymagania ogólne, ust. 2).

W związku z faktem, iż w ostatnich latach dostawy autobusów z alternatywnymi napędami – zarówno elektryczne, wodorowe czy nawet gazowe - realizowane były stosunkowo rzadko, zwracamy się

z wnioskiem o zmianę warunku zdolności technicznej lub zawodowej i nadanie mu następującego brzmienia:

„Za Wykonawcę spełniającego warunki udziału w postępowaniu zostanie uznany Wykonawca, który wykaże, że wykonał (tj. zakończył) należycie, w okresie ostatnich trzech lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy, w tym okresie, co najmniej jedną dostawę obejmującą co najmniej 3 autobusy miejskie niskopodłogowe o napędzie elektrycznym zasilanym z magazynów energii (bez silnika spalania wewnętrznego) lub autobusy w których układ napędowy jest wspomagany silnikiem elektrycznym;

Za zakończoną dostawę trzech autobusów uznaje się również zakończoną dostawę trzech autobusów w ramach umowy obejmującej dostawę większej liczby pojazdów, której należyte wykonanie zostało potwierdzone”.

Odpowiedź na pytanie nr 2:

Zamawiający informuje, iż nie wprowadzi zmiany warunku zdolności technicznej lub zawodowej

Pytanie 3

Dot. Załącznik nr 1.1 do SIWZ, Opis Przedmiotu Zamówienia autobusów elektrycznych, Wymagania techniczne, Pkt. 4. Układ kierowniczy, ppkt. 4.3. Koła jezdne, ust. 3).

Czy Zamawiający dopuści w autobusie koła wyposażone w nakrętki, które po dokręceniu kluczem dynamometrycznym będą skutecznie zabezpieczone przed ich odkręcaniem się w procesie eksploatacji autobusów?

Odpowiedź na pytanie nr 3:

Zamawiający dopuści w autobusie koła wyposażone w nakrętki, które po dokręceniu kluczem dynamometrycznym będą skutecznie zabezpieczone przed ich odkręcaniem się w procesie eksploatacji autobusów.

Pytanie 4

Dot. Załącznik nr 1.1 do SIWZ, Opis Przedmiotu Zamówienia autobusów elektrycznych, Wymagania techniczne, Pkt. 4. Układ kierowniczy, ppkt. 4.3. Koła jezdne, ust. 5).

Czy Zamawiający dopuści zastosowanie sprawdzonego i skutecznego systemu monitorowania ciśnienia powietrza w ogumieniu, w którym czujniki umieszczone są w okolicy zaworu pompowania opony ?

Odpowiedź na pytanie nr 4:

Zamawiający dopuści zastosowanie systemu monitorowania ciśnienia powietrza w ogumieniu, w którym czujniki umieszczone są w okolicy zaworu pompowania opony.

Pytanie 5

Dot. Załącznik nr 1.1 do SIWZ, Opis Przedmiotu Zamówienia autobusów elektrycznych, Wymagania techniczne, Pkt. 6. Układ chłodzenia i ogrzewania, ppkt. 6.1. Parametry ogólne, ust.3).

Czy Zamawiający dopuści zamontowanie w autobusie niezależnego kotła grzewczego zasilanego paliwem, o mocy co najmniej 12 kW?

Odpowiedź na pytanie nr 5:

Zamawiający dopuści zamontowanie w autobusie niezależnego kotła grzewczego zasilanego paliwem, o mocy co najmniej 12 kW.

Pytanie 6

Dot. Załącznik nr 1.1 do SIWZ, Opis Przedmiotu Zamówienia autobusów elektrycznych, Pkt. 6. Układ chłodzenia i ogrzewania, ppkt. 6.1. parametry ogólne, ust. 7) oraz Załącznik nr 1.1 do SIWZ, Opis Przedmiotu Zamówienia autobusów elektrycznych, Pkt. 8. Nadwozie, ppkt. 8.7. Wentylacja.

Jedną z najistotniejszych kwestii i zarazem wyzwaniem w autobusie elektrycznym, jest sprawne zarządzanie energią elektryczną zgromadzoną w bateriach trakcyjnych, do utrzymania odpowiedniego komfortu termicznego w przedziale pasażerskim oraz w kabinie kierowcy. W celu optymalizacji zużycia energii elektrycznej na cele ogrzewania oraz klimatyzacji autobusu, nasi inżynierowie po wieloletnich testach przygotowali rozwiązanie polegające na w pełni automatycznym zarządzaniu komfortem termicznym w przestrzeni pasażerskiej. System w swojej logice analizuje temperaturę zewnętrzną i wewnętrzną oraz sprawdza ilość pasażerów w autobusie, dobierając w ten sposób najlepsze parametry komfortu oraz optymalizując zużycie energii elektrycznej poprzez płynne sterowaniem agregatami odpowiedzialnymi za ogrzewanie, wentylację oraz klimatyzację. W związku z tym, iż system wykorzystuje parametry z odczytu przebiegu krzywej histerezy, nie ma konieczności programowania stałych wartości temperatury w przestrzeni pasażerskiej. Kierowca ma możliwość podwyższenia lub obniżenia przebiegu linii komfortu termicznego w przestrzeni pasażerskiej o 2°C. Istnieje również możliwość wyłączenia klimatyzacji na przestrzeń pasażerską przez kierowcę. Moc układu klimatyzacji została dobrana optymalnie pod względem wydajności i zużycia energii.

W związku z powyższym, czy Zamawiający zrezygnuje z wymogu wyposażenia autobusu z co najmniej dwu wentylatorów elektrycznych o dużym wydatku oraz dopuści zastosowanie zautomatyzowanego układu wentylacji, ogrzewania i chłodzenia przestrzeni pasażerskiej ?

Odpowiedź na pytanie nr 6:

Zamawiający dopuści rozwiązanie bez wyposażenia autobusu w co najmniej dwa wentylatorów elektrycznych o dużym wydatku w przypadku zastosowanie zautomatyzowanego układu wentylacji, ogrzewania i chłodzenia przestrzeni pasażerskiej

Pytanie 7

Dot. Załącznik nr 1.1 do SIWZ, Opis Przedmiotu Zamówienia autobusów elektrycznych, Wymagania techniczne, Pkt. 7. Układ elektryczny autobusu, ppkt. 7.3 Oświetlenie, ust.2).

Czy Zamawiający uzna za zgodne z wymaganiami SIWZ zastosowanie systemu świateł przednich pojazdu, z użyciem reflektorów o rozbudowanej optyce świateł mijania, zapewniających bardzo dobrą widoczność poboczy i obszaru bezpośrednio przed pojazdem,

pozwalających na rezygnację ze świateł przeciwmgłowych przednich i zapewniających dobrą widoczność w warunkach jazdy we mgle?

Odpowiedź na pytanie nr 7:

Zamawiający uzna za zgodne z wymaganiami SIWZ zastosowanie systemu świateł przednich pojazdu, z użyciem reflektorów o rozbudowanej optyce świateł mijania, zapewniających bardzo dobrą widoczność poboczy i obszaru bezpośrednio przed pojazdem, pozwalających na rezygnację ze świateł przeciwmgłowych przednich i zapewniających dobrą widoczność w warunkach jazdy we mgle

Pytanie 8

Dot. Załącznik nr 1.1 do SIWZ, Opis Przedmiotu Zamówienia autobusów elektrycznych, Wymagania techniczne, Pkt. 8. Nadwozie, ppkt. 8.9. Stanowisko kierowcy, ust. 10). Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie zapewniające sterowanie układu ogrzewania, wentylacji i klimatyzacji kabiny kierowcy, w tym nadmuch ciepłego powietrza na nogi kierowcy, które będzie realizowane z zastosowaniem tzw. „FrontBox-u”?

Odpowiedź na pytanie nr 8:

Zamawiający dopuścił rozwiązanie zapewniające sterowanie układu ogrzewania, wentylacji i klimatyzacji kabiny kierowcy, w tym nadmuch ciepłego powietrza na nogi kierowcy, które będzie realizowane z zastosowaniem tzw. „FrontBox-u w Załączniku nr 1.1. do SIWZ.

Pytanie 9

Dot. Załącznik nr 1.1 do SIWZ, Opis Przedmiotu Zamówienia autobusów elektrycznych, Wymagania techniczne, Pkt. 10. Wyposażenie dodatkowe, ppkt. 10.1. Pozostałe wyposażenie, ust.4).

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o rezygnację z wymogu odczytu temperatury w przedziale pasażerskim.

Temperatura w autobusie będzie ręcznie regulowana przez kierowcę jednocześnie bez możliwości jej odczytu na termometrze.

Odpowiedź na pytanie nr 9:

Zamawiający wyraża zgodę na rozwiązanie w którym temperatura w autobusie będzie ręcznie regulowana przez kierowcę jednocześnie bez możliwości jej odczytu na termometrze.

Pytania – 1 - z dn. 19/03/2020:

Pytanie 1

Dotyczy załącznika 1.1, pkt 2.4 - Baterie i ładowanie.

Wykonawca sugeruje dopuszczenie pantografu podnoszonego z dachu pojazdu - ma to na celu zwiększenie konkurencyjności co za tym idzie finalnie lepszej oferty dla Zamawiającego od strony ceny.

Odpowiedź na pytanie nr 1:

Zamawiający nie dopuszcza pantografu podnoszonego z dachu pojazdu.

Pytanie 2

Dotyczy załącznika 1.1, pkt 8.5 ust. 1 - Drzwi i przyciski sygnalizujące. Czy Zamawiający może doprecyzować tekst: "Pierwsze drzwi wyposażone w zamek patentowy i podgrzewaną...(niedopuszczalna szyba podgrzewana elektrycznie)" -

Najskuteczniejszym sposobem podgrzewania szyby w drzwiach bocznych jest użycie wiązki elektrycznej. W związku z tym sugeruję aby to rozwiązanie zostało dopuszczone, choćby jako niepreferowane.

Odpowiedź na pytanie nr 2:

Zamawiający dopuści rozwiązanie które zabezpieczy szybę prawej połowy 1 drzwi przed parowaniem z wyjątkiem szyby ogrzewanej elektrycznie.

Pytanie 3

Dotyczy załącznika 1.1, pkt 8.5 ust. 15 - Drzwi i przyciski sygnalizujące Czy Zamawiający dopuści przyciski umieszczone w poszyciu drzwi? Proponowane rozwiązanie jest bardzo estetyczne oraz intuicyjne dla pasażerów.

Odpowiedź na pytanie nr 3:

Zamawiający nie dopuszcza przycisków umieszczonych w poszyciu drzwi.

Pytania – 2 - z dn. 19/03/2020

Pytanie 1.

Dot. wyposażenie dodatkowe; 1. Komputer pokładowy; n) Maksymalne rozmiary 310 mm (szer.)x 190 mm (wys.) x 70 mm (gł.) Wymiary komputera pokładowego obejmują terminal kierowcy. Część operacyjna może być instalowana poza kabiną kierowcy w miejscu niedostępnym dla pasażerów i stanowić jedną zintegrowaną całość z dopuszczalną zewnętrzną anteną GPS/GSM.

Pytanie:

Zwracamy się z prośbą o dopuszczenie panelu sterującego o rozmiarach 310 mm (szer.)x 208 mm (wys.) x 70 mm (gł.). Różnica pomiędzy wskazanym przez Zamawiającego rozmiarem a naszym produktem wynosi 18 mm, co nie ma wpływu na funkcjonalność, ani aranżację kabiny kierowcy, natomiast znacząco ogranicza wybór dostępnych na rynku produktów.

Odpowiedź na pytanie nr 1:

Zamawiający dopuszcza panel sterujący o rozmiarach 310mm(szer.)x208mm(wys.)x70mm(gł.).

Pytanie 2.

Dot. Wyposażenie dodatkowe; 1. Komputer pokładowy; k) Temperatura pracy: od -25 C do 60 C.

Pytanie:

Dostarczony autobus w świetle wymagań powinien być wyposażony w klimatyzację, skutkiem czego temperatura w przestrzeni pasażerskiej nie powinna przekraczać 30 C w najgorętsze dni roku. Wymaganie temperatury pracy 60C jest według nas na wyrost i znacząco ogranicza konkurencję. Zwracamy się z prośbą o dopuszczenie urządzenia z maksymalną temperaturą pracy 55C.

Odpowiedź na pytanie nr 2:

Zamawiający dopuszcza urządzenie z maksymalną temperaturą pracy 55C.

Pytanie 3.

Dot. Wyposażenie dodatkowe; 1. Komputer pokładowy; d) rejestrowanie w pamięci komputera wszystkich operacji wykonanych w kasownikach;

Pytanie:

Prosimy o doprecyzowanie pojęcia rejestracji w pamięci komputera wszystkich operacji wykonanych w kasownikach

Odpowiedź na pytanie nr 3:

Komputer pokładowy powinien zapisywać każdą operację skasowania biletu i jej cechy (czas wykonania, przystanek).

Pytanie 4.

Dot. Wyposażenie dodatkowe; 1. Komputer pokładowy; 3) Autokomputer zapewni możliwość podłączenia we wszystkich autobusach dodatkowych elektronicznych urządzeń peryferyjnych ze sterowaniem pokładowym.

Pytanie:

Prosimy o wskazanie dodatkowych elektronicznych urządzeń peryferyjnych ze sterowaniem pokładowym, które powinny mieć możliwość podłączenia do autokomputera.

Odpowiedź na pytanie nr 4:

Zamawiający nie przewiduje obsługiwanie przez komputer pokładowy innych urządzeń niż objęte dostawą w ramach zamówienia.

Pytanie 5.

Załącznik nr 1.1 do SIWZ OPZ autobusów elektrycznych 9.1 Wyposażenie dodatkowe 1. Komputer pokładowy

9. Inne wymagania funkcjonalne

b) Autokomputer powinien przekazywać informacje o pozycji pojazdu wraz z jego identyfikatorem do wykorzystywanego przez użytkownika przez Zamawiającego system dynamicznej informacji pasażerskiej KiedyPrzyjedzie.pl. Wymaga się, by częstotliwość przekazywania danych lokalizacyjnych była nie mniejsza niż 5 sekund. Urządzenie lokalizujące musi zapewnić buforowanie danych lokalizacyjnych w przypadku braku/zaniku zasięgu GSM i ich przesyłanie bezpośrednio po odzyskaniu połączenia.

Pytanie :

Czy Zamawiający dysponuje i udostępni wykonawcy opis i dostęp do interfejsu API, umożliwiającego przekazywanie danych o pozycji pojazdu do systemu KiedyPrzyjedzie.pl ?

Odpowiedź na pytanie nr 5:

Zamawiający udostępni wykonawcy pełny opis interfejsu API jaki należy użyć do przekazania informacji o pozycji, do systemu KiedyPrzyjedzie.pl.

Pytanie 6.

Załącznik nr 1.1 do SIWZ OPZ autobusów elektrycznych 9.1 Wyposażenie dodatkowe 2 Wewnętrzne i zewnętrzne tablice informacyjne w autobusie 1 d)

d) sterowanie tablicami kierunkowymi zewnętrznymi realizowane ma być przez dostarczony komputer pokładowy (Autokomputer); tablice muszą współpracować z zainstalowanym Autokomputerem i wyświetlać treści z plików rozkładu jazdy pochodzącego systemu MZK w Malborku Sp. z o.o.

Pytania:

- a) Jakiego programu rozkładu jazdy używa MZK w Malborku Sp. z o.o. ?
- b) Czy używany program rozkładu jazdy posiada mechanizm eksportu danych rozkładu jazdy ?
- c) Czy Zamawiający dysponuje i udostępni Wykonawcy opis formatu eksportowanych plików rozkładu jazdy ?

Odpowiedź na pytanie nr 6:

- a) Zamawiający do układania rozkładów jazdy używa programu BUSman 100, wersja 100.0492
- b) Zamawiający udostępni Wykonawcy dane pliku rozkładu jazdy w formacie xlsx.
- c) Zamawiający przekaże Wykonawcy pełny opis struktury udostępnionych danych rozkładu jazdy.

Pytania z dn. 17/03/2020:

Pytanie nr 1:

W pierwszej kolejności wskazuje Wykonawca, że z SIWZ ani specyfikacje techniczne autobusów oraz ładowarek nie posługują się pojęciem OppCharge w zakresie współpracy pomiędzy autobusami oraz ładowarkami.

Mając na względzie potrzebę zapewnienia pełnej kompatybilności pomiędzy autobusami i ładowarkami (w tym zarówno od strony technicznej, jak i informatycznej), Wykonawca zwraca się z wnioskiem o dodanie w SIWZ oraz w specyfikacjach technicznych tak ładowarek, jak i autobusów postanowienia wymagającego **pełnej zgodności ze standardem ładowania OppCharge**.

Jako uzasadnienie dla powyższego wskazać należy, że na rynku autobusów elektrycznych istnieje **wiele niekompatybilnych ze sobą sposobów ładowania** z wykorzystaniem pantografu odwróconego (np. w zakresie sposobu komunikacji bezprzewodowej) i jedynie wspólny dla Wykonawców obu części zamówienia wymóg zastosowania standardu OppCharge zapewni Zamawiającemu gwarancję bezproblemowej współpracy autobusów z ładowarkami. Standard OppCharge jest standardem w pełni otwartym na wszystkich producentów zarówno autobusów, jak i systemów ładowania. Tytułem przykładu podać należy, że według danych za rok 2019 standard OppCharge został wdrożony lub był w trakcie wdrażania w 14 krajach na całym świecie i obejmował 185 stacji ładowania i ponad 900 autobusów różnych producentów.

Odpowiedź na pytanie nr 1:

Zamawiający oczekuje pełnej kompatybilności systemu ładowania z pojazdami i taki wymóg jest zapisany w Opisie przedmiotu zamówienia i Specyfikacjach technicznych zarówno stacji ładowania jak i autobusów. Obowiązkiem Wykonawców jest zapewnić najlepsze wypełnienie tego wymagania.

Pytanie nr 2:

Wykonawca wnosi o zmianę w §3 ust. a) i b) Umowy poprzez **ich usunięcie**, a także wprowadzenie nowego §3, zgodnie z którym zapłata ceny następować będzie na podstawie faktur VAT, wystawianych przez Wykonawcę odrębnie dla każdego dostarczanego przez Wykonawcę i odbieranego przez Zamawiającego autobusu, przy czym cena brutto danego autobusu płatna będzie w terminie **30 dni** od daty otrzymania przez Zamawiającego faktury VAT i wydania danego pojazdu (po podpisaniu protokołu ostatecznego odbioru **autobusu** przez Zamawiającego. – jako uzasadnienie dla proponowanych zmian wskazać należy, że

- a. umowa dostawy dotyczy sześciu odrębnych autobusów (a więc z punktu widzenia prawa cywilnego, które reguluje umowę: świadczenia podzielnego); dodatkowo sam Zamawiający w kilku miejscach umowy zdaje się skłaniać ku

podzielności przedmiotu zamówienia, m.in. w §2 ust. 2, w którym odnosi się do ceny jednostkowej brutto za autobus EV, w §5 ust. 1 Umowy, w którym postanowiono, że Wykonawca udziela Zamawiającemu gwarancji licząc od dnia podpisania protokołu odbioru końcowego **odrębnie dla każdego autobusu**, w §9 ust. 1 lit. b), w którym zastrzeżono karę umowną za niedotrzymanie terminu dostawy 0,05% wartości dostawy netto za każdy dzień opóźnienia **odrębnie dla każdego Autobusu, którego opóźnienie dotyczy**. W ocenie Wykonawcy, pomijając zatem podzielność świadczenia, powyższe świadczy, że wolą samego Zamawiającego jest odrębny odbiór każdego z autobusów EV. W związku z powyższym zasadnym staje się wniosek Wykonawcy o odrębne rozliczanie każdego z dostarczanych autobusów na podstawie odrębnie wystawianych faktur VAT;

- b. zastrzeżenie 90-dniowego terminu płatności podatku VAT wynikającego z umowy, a więc terminu o 60 dni dłuższego aniżeli wartość netto autobusów, jest terminem niespotykanym długim w tego rodzaju umowach z zakresu prawa zamówień publicznych. Niezależnie jednak od tego zwraca uwagę Wykonawca na regulację zawartą w art. 8 ustawy o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych, zgodnie z którym *termin zapłaty określony w umowie nie może przekraczać 30 dni, liczonych od dnia doręczenia dłużnikowi faktury lub rachunku, potwierdzających dostawę towaru lub wykonanie usługi, a w transakcjach handlowych, w których dłużnikiem jest podmiot publiczny będący podmiotem leczniczym, termin ten nie może przekraczać 60 dni* (bezspoornie Zamawiający podmiotem leczniczym nie jest). Przytoczone argumenty, w tym odwołanie się do przepisów prawa powszechnie obowiązującego, potwierdzają, że zastrzeżony obecnie w umowie termin 90 dni jest nie tylko niebywale długi, ale i sprzeczny z unormowaniem ustawowym, w związku z czym Wykonawca wnosi o ujednoczenie terminu i zastrzeżenie zapłaty ceny z umowy w terminie 30 dni od daty doręczenia odrębnie każdej z faktur VAT (wystawianych osobno dla każdego dostarczanego autobusu).

Odpowiedź na pytanie nr 2:

Zamawiający wprowadza zmianę § 2 ust. 3 Załącznika nr 11.1 wzoru umowy.

§ 2 ust.3 otrzymuje brzmienie: „Zapłata całości ceny brutto, o której mowa w § 2 pkt. 1 Umowy nastąpi przelewem, w terminie 30 dni od daty otrzymania przez Zamawiającego faktury VAT i wydania przedmiotu zamówienia (po podpisaniu protokołu ostatecznego odbioru autobusów przez Zamawiającego

Pytanie nr 3:

W nawiązaniu do wniosku poprzedzającego Wykonawca wnosi o dokonanie zmiany w §3 ust. 4 Umowy poprzez zastrzeżenie, że ostateczny odbiór techniczny autobusów w siedzibie Zamawiającego zwieńczony będzie protokołami odbioru sporządzanymi odrębnie dla każdego z autobusów – powyższe uzasadnione jest podzielnością przedmiotu zamówienia i wynikającymi z tego uprawnieniami Zamawiającego, które omówione zostały w lit. a poprzedniego pytania.

Odpowiedź na pytanie nr 3:

Zamawiający wprowadza zmianę §3 ust.4 Załącznika nr 11.1 wzoru umowy.

§ 3 ust 4 otrzymuje brzmienie: „b) ostateczny odbiór autobusów po podpisaniu protokołu odbioru końcowego odrębnie dla każdego autobusu w siedzibie Zamawiającego.”

Pytanie nr 4:

Wykonawca wnosi o zmianę w §3 ust. 8 Umowy poprzez zastąpienie słów: „*oraz do zapłaty kar umownych za opóźnienie zgodnie z zgodnie z §9 ust. 1 pkt B niniejszej umowy*” słowami: „*W takim przypadku Zamawiający nie będzie naliczał kar umownych za opóźnienie w dostarczeniu przedmiotu zamówienia.*” – w ocenie Wykonawcy uregulowana w niniejszym postanowieniu procedura naprawcza, w której ustanowiono wydłużony termin dostarczenia przedmiotu zamówienia przez Wykonawcę, wyłącza możliwość naliczania kar umownych za opóźnienie w dostawie z uwagi na wyrażenie przez Zamawiającego zgody na dostawę w terminie późniejszym i wyznaczenie Wykonawcy w tym celu dodatkowego terminu.

Jeśliby jednak Zamawiający nie wyraził zgody na proponowaną zmianę, Wykonawca wnosi o zastąpienie w §3 ust. 8 słowa: „*opóźnienie*” słowem: „*zwłokę*”.

Odpowiedź na pytanie nr 4:

Zamawiający wprowadza zmianę §3 ust.8 Załącznika nr 11.1 wzoru umowy.

§ 3 ust 8 otrzymuje brzmienie: „W przypadku wykrycia wad istotnych, w tym w szczególności uniemożliwiających eksploatację autobusów w celu, w jakim zostały zakupione w trakcie końcowego odbioru autobusów Wykonawca jest zobowiązany do dostarczenia autobusów wolnych od wad w terminie maksymalnie 30 dni kalendarzowych oraz do zapłaty kar umownych za zwłokę zgodnie z zgodnie z § 9 ust. 1 pkt. B niniejszej umowy.”

Pytanie nr 5:

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie przez Zamawiającego, a w konsekwencji: doprecyzowanie treści umowy w §4 ust. 1, zgodnie z którym Wykonawca przekaże nieodpłatnie Zamawiającemu w dniu dostawy dokumentację techniczno-eksploatacyjną dostarczonych autobusów w języku polskim – czy dokumentacja ta dostarczona musi być w wersji papierowej, czy też można dostarczyć ją na nośniku elektronicznym? Kwestia ta nie jest doprecyzowana, a Zamawiający odnosi się do wersji elektronicznej dopiero w przypadku instrukcji obsługi autobusów, instrukcji napraw dla mechaników oraz katalogu części zamiennych.

Odpowiedź na pytanie nr 5:

Zamawiający wprowadza zmianę § 4 ust.1 Załącznika nr 11.1 wzoru umowy.

§ 4 ust 1 otrzymuje brzmienie: „Wykonawca przekaże nieodpłatnie Zamawiającemu w dniu dostawy dokumentację techniczno- eksploatacyjną dostarczonych autobusów w wersji elektronicznej (CD/DVD) w języku polskim oraz dodatkowo:

- instrukcję obsługi autobusów (dla kierowcy) w ilości 6 sztuk w wersji elektronicznej (płyta CD/DVD)
- instrukcję napraw dla mechaników w ilości 3 sztuk w wersji elektronicznej (CD/DVD).
- katalog części zamiennych w ilości 2 sztuk w formie papierowej oraz w formie elektronicznej.”

Pytanie nr 6:

Wykonawca wnosi o dokonanie zmiany w §4 ust. 3 Umowy poprzez poszerzenie kręgu osób zobowiązanych do przestrzegania instrukcji zawartych w dokumentacji techniczno-eksploatacyjnej o pracowników Zamawiającego oraz o podmiot, który wykonywać będzie przewozy dostarczonymi przez Wykonawcę autobusami EV. – wskazać należy, że po dostawie pojazdów Zamawiający powierzyć może dokonywanie przewozu podmiotowi trzeciemu (przewoźnikowi), który w ocenie Wykonawcy powinien być zobowiązany do przestrzegania instrukcji zawartych w przekazanej Zamawiającemu dokumentacji na równi z Zamawiającym. Podobnie w przypadku pracowników Zamawiającego, a kwestia ta ma charakter gwarancyjny i wprowadzona winna być do Umowy.

Odpowiedź na pytanie nr 6:

Zamawiający wprowadza zmianę § 4 ust.3 Załącznika nr 11.1 wzoru umowy.

§ 4 ust 3 otrzymuje brzmienie: "Zamawiający, pracownicy Zamawiającego oraz inne osoby którym Zamawiający powierzył wykonywanie zadań przy pomocy przedmiotu zamówienia o którym mowa w § 1 umowy zobowiązują się do przestrzegania instrukcji zawartych w dokumentacji techniczno-eksploatacyjnej"

Pytanie nr 7:

Wykonawca wnosi o doprecyzowanie §4 ust. 4 Umowy, zgodnie z którym Wykonawca zobowiązuje się do bezpłatnej aktualizacji dostarczonej dokumentacji techniczno-eksploatacyjnej – przez jaki okres? Obecne brzmienie zdaje się bowiem sugerować, że zobowiązanie to ma charakter bezterminowy, co nie wydaje się być uzasadnione z punktu widzenia brzmienia SIWZ i umowy. W ocenie Wykonawcy zasadnym wydaje się zastrzeżenie ww. zobowiązania do bezpłatnej aktualizacji dokumentacji w okresie udzielanej przez Wykonawcę gwarancji. Ponadto racjonalnym wydaje się być doprecyzowanie, że aktualizacja taka dokonywana może być na nośnikach elektronicznych, a nie w wersji papierowej.

Odpowiedź na pytanie nr 7:

Zamawiający wprowadza zmianę § 4 ust.4 Załącznika nr 11.1 wzoru umowy.

§ 4 ust 4 otrzymuje brzmienie: „Wykonawca zobowiązuje się do bezpłatnej aktualizacji dostarczonej dokumentacji techniczno-eksploatacyjnej. w okresie udzielanej przez Wykonawcę gwarancji. Aktualizacja taka dokonywana może być na nośnikach elektronicznych.”

Pytanie nr 8:

Wykonawca wnosi o dokonanie zmiany w §4 ust. 8 Umowy poprzez wprowadzenie przez Zamawiającego maksymalnej liczby kierowców, którzy przeszkoleni będą na terenie zajezdni autobusowej przez Wykonawcę. Obecne brzmienie umowy precyzuje minimalną liczbę kierowców (15), nie precyzując jednak liczby maksymalnej. Kwestia ta ma istotne znaczenie z punktu widzenia umożliwienia Wykonawcy rzetelnego i kompleksowego przygotowania szkolenia, w tym zapewnienia odpowiedniego poziomu merytorycznego szkolenia.

Odpowiedź na pytanie nr 8:

Zamawiający wprowadza zmianę § 4 ust.8 Załącznika nr 11.1 wzoru umowy.

§ 4 ust 8 otrzymuje brzmienie: „Wykonawca najpóźniej w dniu przekazania autobusów przeszkoli na terenie zajezdni autobusowej Zamawiającego minimum 15, maks. 25 kierowców w zakresie prowadzenia i obsługi pojazdów i dostarczy instrukcje obsługi dla kierowców w wersji książkowej w ilości 6 sztuk (po jednej na każdy autobus).”

Pytanie nr 9:

Wykonawca wnosi o dokonanie zmiany w §5 ust. 6 poprzez usunięcie ww. postanowienia i zastąpienie go postanowieniem następującym: „Zamawiający oraz Wykonawca zgodnie wyłączają odpowiedzialność Wykonawcy za wady fizyczne przedmiotu zamówienia.” – uzasadnieniem dla proponowanego wniosku o zmianę jest fakt, że zastrzeżona na poziomie umownym gwarancja i wynikające z niej uprawnienia stanowią kompleksowy i spójny system ochrony Zamawiającego na wypadek powstania wad przedmiotu zamówienia, na podstawie którego Zamawiający zyskuje realną możliwość dochodzenia należnych mu praw. Powielanie powyższego systemu uprawnień poprzez zastrzeżenie praw z tytułu rękojmi za wady fizyczne przedmiotu zamówienia jest niepotrzebne i stanowi zachwianie ekwiwalentności uprawnień stron. Podkreślić przy tym należy, że zgodnie z regulacją Kodeksu cywilnego w stosunkach między profesjonalistami (a z takimi podmiotami mamy do czynienia w przypadku niniejszej umowy) możliwe jest zarówno ograniczenie, jak i wyłączenie odpowiedzialności z tytułu

rękojmi, o co Wykonawca wnosi. Ponadto zauważyć warto, że w pełni zachowana została odpowiedzialność rękojmiana na wypadek wad prawnych przedmiotu zamówienia.

Odpowiedź na pytanie nr 9:

Zamawiający informuje, iż nie wprowadzi zmiany w § 5 ust.. 6

Pytanie nr 10:

W nawiązaniu do §5 ust. 10 Umowy Wykonawca wnosi o wprowadzenie w Umowie odrębnego postanowienia dotyczącego terminów dostawy nowych części w przypadku, gdy zgłoszone przez Zamawiającego zapotrzebowanie dotyczy części do napraw powypadkowych, a więc nieobjętych gwarancją. Proponowanym w takiej sytuacji terminem minimalnym jest 10 dni roboczych, z możliwości wydłużenia ww. terminu w przypadkach szczególnych.

Odpowiedź na pytanie nr 10:

Zamawiający wprowadza zmianę § 6 Załącznika nr 11.1 wzoru umowy.

W § 6 dopisuje ust 14, która otrzymuje brzmienie: „Wykonawca zobowiązuje się do dostarczenia nowych części do napraw powypadkowych, a więc nieobjętych gwarancją niezwłocznie od chwili otrzymania zapotrzebowania, nie później niż w ciągu 7 dni roboczych od otrzymania zamówienia. W wyjątkowych wypadkach terminy dostaw mogą być ustalane indywidualnie.

Czas realizacji zamówienia liczy się od daty zamówienia pod warunkiem, że zamówienie wpłynie do godz. 14:00, wpłynięcie zamówienia po tej godzinie powoduje liczenie czasu od dnia następnego.”

Pytanie nr 11:

Wykonawca wnosi o dokonanie zmiany w §9 ust. 1 lit. b) Umowy poprzez zastąpienie każdorazowo słów: „opóźnienia” i „opóźnienie” słowami: „zwłoki” oraz „zwłoka”. – jako uzasadnienie dla proponowanej zmiany Wykonawca podaje, że opóźnienie oraz zwłoka to pojęcia odrębnie rozumiane w prawie cywilnym. Opóźnienie jest przekroczeniem terminu o charakterze prostym, sanującym odpowiedzialność dostawcy/sprzedawcy za sam fakt przekroczenia terminu, bez uwzględnienia w takim przypadku czynnika zawinienia bądź wpływu podmiotów trzecich na fakt niedostarczenia przedmiotu zamówienia w terminie. W ocenie Wykonawcy zasadne jest wprowadzenie kar umownych za zwłokę w terminie dostawy, co będzie postanowieniem zasadnym z punktu widzenia zapewnienia ekwiwalentności świadczeń stron, a także postanowieniem elastycznym i uwzględniającym słuszne interesy obu stron umowy.

Odpowiedź na pytanie nr 11:

Zamawiający wprowadza zmianę § 9 ust.1 Załącznika nr 11.1 wzoru umowy.

§ 9 ust 1 otrzymuje brzmienie: „Wykonawca zapłaci Zamawiającemu kary umowne:

- a) Za odstąpienie od umowy z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy w wysokości 5% wartości umowy netto
- b) Za niedotrzymanie terminu dostawy 0.05% wartości dostawy netto za każdy dzień zwłoki odrębnie za każdy Autobus, którego zwłoka dotyczy.
- c) Za zwłokę w usunięciu awarii w wysokości 200 zł. za każdy dzień zwłoki (dni robocze i ustawowo wolne). Kara będzie naliczana w przypadku usterki wyłączającej pojazd z eksploatacji.”

Pytanie nr 12:

Wykonawca wnosi o usunięciu §10 ust. 4 Umowy, zgodnie z którym Zamawiający może odstąpić od Umowy, jeżeli Wykonawca nie dostarczy dokumentów koniecznych do dopuszczenia autobusu do ruchu drogowego w Polsce lub jeśli będzie opóźniał się z dostawą

autobusów dłużej niż 15 dni od wymaganego terminu. Odstąpienie od umowy nie pozbawia możliwości dochodzenia kary umownej z tytułu opóźnienia w dostawie (...). – jako uzasadnienie dla wniosku o zmianę Wykonawca wskazuje, co następuje:

- a. W jednym z wcześniejszych postanowień umownych Zamawiający ustanowił procedurę naprawczą, zgodnie z którą w przypadku wad istotnych Wykonawca zobowiązany jest do dostarczenia przedmiotu zamówienia wolnego od wad w terminie dodatkowych 30 dni. Postanowienie, zgodnie z którym Zamawiający ma możliwość odstąpienia od umowy po 15 dniach opóźnienia w dostawie stoi zatem w sprzeczności z wyznaczeniem dodatkowego terminu dostawy przedmiotu zamówienia wolnego od wad.
- b. W jednym z poprzedzających wniosków o zmianę Wykonawca przytaczał argumenty dotyczące konieczności rozróżnienia zwłoki i opóźnienia, które to argumenty pozostają aktualne również w przypadku niniejszego postanowienia.

W razie nieuwzględnienia przez Zamawiającego wniosku o zmianę, Wykonawca wnosi o:

- 1) Wydłużenie terminu, po którym Zamawiający miałby prawo od umowy odstąpić do 45 dni;
- 2) Zmianę opóźnienia na zwłokę,
- 3) Zastrzeżenie obowiązku Zamawiającego do uprzedniego wezwania Wykonawcy na piśmie do należytego wykonania obowiązków umownych z wyznaczeniem terminu dodatkowego.

Ma to niebywale istotne znaczenie zwłaszcza jeśli chodzi o uprawnienie Zamawiającego do odstąpienia od umowy w przypadku braku dostarczenia dokumentów koniecznych do dopuszczenia autobusu do ruchu drogowego w Polsce.

Odpowiedź na pytanie nr 12:

Zamawiający wprowadza zmianę § 10 ust.4 Załącznika nr 11.1 wzoru umowy.

§ 10 ust 4 otrzymuje brzmienie: „Zamawiający może odstąpić od Umowy, jeżeli Wykonawca nie dostarczy dokumentów koniecznych do dopuszczenia autobusu do ruchu drogowego w Polsce lub, jeśli będzie opóźnił się z dostawą autobusów dłużej niż 40 dni od wymaganego terminu. Odstąpienie od umowy nie pozbawia możliwości dochodzenia kary umownej z tytułu zwłoki w dostawie za okres zwłoki liczony do dnia złożenia oświadczenia o odstąpieniu od umowy.”

Pytania z dn. 19/03/2020:

1. Pkt 5.2., ppkt 2)

Wniosek nr 1

Wnosimy o dopuszczenie rozwiązania, w którym budowa/konstrukcja niektórych elementów układu pneumatycznego sprawia, że są one odporne na działanie środków chemicznych do posypywania dróg.

Uzasadnienie wniosku

Konstrukcja autobusu niskopodłogowego uniemożliwia „schowanie” wszystkich elementów układu pneumatycznego wewnątrz pojazdu i część z nich posiada kontakt z czynnikami zewnętrznymi. Dlatego w naszych pojazdach stosujemy z powodzeniem materiały i zabezpieczenia elementów układu przed zewnętrznymi czynnikami, w tym żrącymi czynnikami chemicznymi do posypywania dróg.

Ponadto wnosimy o dopuszczenie jako równoważne zastosowania w całości układu przewodów układu z tworzywa o dużej wytrzymałości.

W autobusach elektrycznych z uwagi na brak stref wysokich temperatur z powodzeniem stosujemy przewody z tekalanu (tworzywo sztuczne o dużej wytrzymałości i wysokiej odporności na czynniki zewnętrzne). Materiał ten zapewnia trwałość i parametry porównywalne, a nawet lepsze (np. niższa masa przy takiej samej wytrzymałości), niż stal nierdzewna.

Odpowiedź na pytanie nr 1:

Zamawiający dopuszcza jako równoważne zastosowania w układzie pneumatycznym przewodów z tworzywa o dużej wytrzymałości. Tam gdzie nie ma stref wysokich temperatur możliwe jest stosowanie przewodów niemetalowych.

2. Pkt 6.1., ppk 7)

Wniosek nr 2

Wnosimy o usunięcie z zapisu ww. ppkt treści: „*sprawdza ilość pasażerów w autobusie*” jako niemożliwego technicznie do realizacji.

Uzasadnienie wniosku

Liczba pasażerów w autobusie miejskim zmienia się bardzo dynamicznie, a wymiana powietrza z otoczeniem przez otwarte drzwi jest tak częsta, że uzależnienie działania systemu od liczby pasażerów w praktyce nie przyniesie zamierzonych korzyści, a jedynie skomplikowałoby i zakłócało jego działanie.

System automatycznej kontroli ogrzewania i klimatyzacji w autobusie bierze pod uwagę temperaturę na zewnątrz i wewnątrz pojazdu i na tej podstawie uruchamia, w zależności od potrzeby, odpowiednie urządzenia. Oczywiście ilość pasażerów w pojeździe ma wpływ na temperaturę panującą wewnątrz, jednakże sprawdzanie przez system kontroli klimatu ilości pasażerów nie jest technicznie możliwe.

Odpowiedź na pytanie nr 2:

Zamawiający wykreśla zapis: „*sprawdza ilość pasażerów w autobusie*” w Pkt 6.1., ppk 7)

3. Pkt 7.1., ppkt 7)

Wniosek nr 3

Wnosimy o dopuszczenie jako równoważnego rozwiązania w zakresie sygnału:

Praca silników – wnosimy o rezygnację Zamawiającego z wymagania dostępności tego sygnału.

Uzasadnienie wniosku

W przypadku autobusów elektrycznych praca silników nie jest sygnałem istotnym z punktu widzenia eksploatacji pojazdów. Zamiast tego sygnału proponujemy udostępnić szereg innych istotnych z punktu widzenia eksploatacji sygnałów wynikających ze standardu FMS (np. aktywacja hamulca postojowego czy pozycja pedału przyspieszenia)

Odpowiedź na pytanie nr 3:

Zamawiający dopuszcza równorzędne rozwiązanie w zakresie sygnałów.

4. Pkt 7.2

Wnosimy o zmianę zapisu nt. odłącznika akumulatorów na następujący: „*zalecany odłącznik akumulatorów elektromagnetyczny*”

Uzasadnienie zmiany

W codziennej eksploatacji pojazdów Wykonawcy akumulatory 24V nie powinny być w ogóle odłączane, więc typ ich wyłącznika nie ma większego znaczenia.

Stosowany przez nas wyłącznik mechaniczny ze względu na swą prostą konstrukcję jest bardziej niezawodny niż elektromagnetyczny.

Odpowiedź na pytanie nr 4:

Zamawiający dopuszcza wyłącznik inny niż elektromagnetyczny.

5. Pkt 7.4

Wniosek nr 5

Wnosimy o sprecyzowanie, co Zamawiający rozumie przez określenie "główne akumulatory". Ponadto wnosimy o dopuszczenie rozwiązania, w którym podtrzymanie zasilania przez 5 min nastąpi po wyłączeniu stacyjki w pojeździe, ewntualnie – głównego wyłącznika prądu w kabinie kierowcy.

Uzasadnienie wniosku

Główny wyłącznik prądu w pojeździe, umiejscowiony przy akumulatorach, ma zadanie właśnie odłączyć napięcie i nie pozwolić na podtrzymanie energii co do zasady swojego działania.

Dużo bardziej praktycznym rozwiązaniem jest zapewnienie podtrzymania energii (potrzebnej np do podtrzymania tablic elektronicznych i kasowników na przystanku początkowym) po wyłączeniu stacyjki, czyli przekręceniu kluczyka w pozycję „0”, ewentualnie- wyłączeniu rzeczonoego wyłącznika prądu w kabinie kierowcy, umiejscowionego na desce rozdzielczej.

Odpowiedź na pytanie nr 5:

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

6. Pkt 8.5. ppkt 15)

Wniosek nr 6

Wnosimy o rezygnację z wymogu instalacji przycisku sterującego drzwiami obok przedniego skrzydła drzwi pierwszych, ze względu na brak miejsca na montaż przycisku.

Drzwi przednie w większości autobusów przylegają do krawędzi przedniej autobusu i nie ma fizycznie miejsca na zamontowanie przed nimi takiego przycisku. Zwyczajowo więc przycisk ten montuje się tylko za przednimi drzwiami patrząc od przodu autobusu.

Odpowiedź na pytanie nr 6:

Zamawiający dopuszcza brak przycisku otwierania drzwi pierwszych od strony szyby czołowej.

7. Pkt 8.8. ppkt 1)

Wniosek nr 7

Wnosimy o zastąpienie słów:

"spełniająca wymagania zał. VII Dyrektywy Unii Europejskiej nr II Europejskiej nr 2001/85/WE)" słowami:

"spełniająca wymagania Regulaminu 107 EKG ONZ"

Uzasadnienie wniosku

Przywołana dyrektywa od kilku lat nie jest już obowiązująca i została zastąpiona Regulaminem 107.

Odpowiedź na pytanie nr 7:

Zamawiający poprawia zapis i wykreśla "spełniająca wymagania zał. VII Dyrektywy Unii Europejskiej nr II Europejskiej nr 2001/85/WE)" zastępując słowami:" spełniająca wymagania Regulaminu 107 EKG ONZ"

Pytania - 1 z dn. 20/03/2020:

Pytanie 1

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

Odpowiedź na pytanie nr 1:

Tak. Najważniejsze, by oferta i załączniki były podpisane przez osoby uprawnione do ich podpisania. Platforma nie weryfikuje, kto złożył podpis na dokumentach. Sprawdza tylko czy jakiegokolwiek pliki zostały załączone i wymaga podania adresu mailowego, na który przyjdzie potwierdzenie złożenia oferty.

Pytanie 2

Prosimy o potwierdzenie, że ilekroć w SIWZ jest mowa o rozwiązaniach zalecanych/preferowanych Zamawiający ma na myśli rozwiązania „mile widziane” a nie obligatoryjnie wymagane.

Odpowiedź na pytanie nr 2:

Zamawiający potwierdza, że ilekroć w SIWZ jest mowa o rozwiązaniach zalecanych/preferowanych Zamawiający ma na myśli rozwiązania „mile widziane” a nie obligatoryjnie wymaga

Pytanie 3

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
- Maksymalne nachylenie (%)
- Długość odcinka z nachyleniem (m)

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

Odpowiedź na pytanie nr 3:

- Średnia prędkość handlowa w km/h - 16 km/h
- Dzienny przebieg w km
 - a. Linia 1/1 - 240 km



- b. Linia 1 /2 - 260 km
 - c. Linia 1/3 - 280 km
 - d. Linia 6/1 - 270 km
 - e. Linia 6/2 - 285 km
 - f. Linia 6/3 - 230 km
- Roczny przebiegu w km - 7000 km
 - Maksymalne nachylenie (%) - 6%
 - Długość odcinka z nachyleniem (m) - 100 m

Pytanie 4

Zamawiający w rozdziale 5 , w punkcie 6. pisze:

6. „Dokument poręczenia/gwarancyjny powinien:

6.2. zawierać sformułowanie zobowiązania gwaranta do nieodwołalnego i bezwarunkowego zapłacenia kwoty zobowiązania na pierwsze żądanie zapłaty wystawione przez Zamawiającego w przypadkach określonych w ust .7 i 8.

7. Zamawiający zatrzymuje wadium wraz z odsetkami (...)

8. Ponadto Zamawiający zatrzyma wadium wraz z odsetkami (...)

Powyższe zapisy mają zastosowanie jedynie w sytuacji, w której wadium zostało wniesione w pieniądzu zgodnie z Art. 46 ust. 4 i 4a ustawy PZP. Prosimy zatem o potwierdzenie, że na wadium wnoszonym w gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej nie muszą znajdować się zapisy treści SIWZ w pkt 7 oraz 8 zapisu **„wraz z odsetkami”**.

Odpowiedź na pytanie nr 4:

Zapisy pkt. 7 i 8 w rozdziale 5 SIWZ dotyczą także wadium wnoszonego w formie gwarancji ubezpieczeniowych czy bankowych.

Wadium jest wnoszone poprzez wpłacanie na wskazane konto zamawiającego środków pieniężnych albo poprzez ustanowienie określonego prawa na rzecz zamawiającego, którego celem jest realne zabezpieczenie zapłaty kary za nienależyte zachowanie i prawo to powinno umożliwiać dostatecznie łatwe wyegzekwowanie ustalonej kwoty pieniężnej. Reasumując, zobowiązanie ubezpieczyciela jak i banku z tytułu gwarancji bankowej jest zobowiązaniem pieniężnym, polegającym na zapłacie sumy gwarancyjnej w przypadku ziszczenia się którejkolwiek z okoliczności wskazanych dyspozycją art. 46 ust. 4a i 5 ustawy PZP.

Pytanie 5

Zamawiający w punkcie 1.7 OPZ (załącznik nr. 1.1 do SIWZ) pisze:

2) Oferowany autobus nie może być prototypem i musi znajdować się w bieżącej ofercie sprzedaży oraz być dostarczony do użytkowników w podobnej kompletacji, w co najmniej 3 egzemplarzach. Za autobus o podobnej kompletacji (do oferowanych) uznaje się autobus o tych samych wymiarach zewnętrznych (...)

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający ma na myśli **wymiary zewnętrzne homologacyjne**.

Odpowiedź na pytanie nr 5:

Zamawiający ma na myśli wymiary zewnętrzne homologacyjne

Pytanie 6

Zamawiający w punkcie 2.4, 1) OPZ (załącznik nr. 1.1 do SIWZ) pisze:

- 1) *„Ilość zmagazynowanej energii w pojeździe powinna umożliwić przejechanie autobusu (w pełni obciążonego) po sześciu latach eksploatacji przy zasilaniu elektrycznym w warunkach SORT-2 co najmniej 80 km, bez doładowywania baterii w temperaturach otaczającego powietrza w miejscach zacienionych od -25°C do +40°C przez cały rok. W warunkach klimatycznych dla miasta Malbork.”*

Oraz w punkcie 2.4, 4) OPZ (załącznik nr. 1.1 do SIWZ) pisze:

- 4) *Po 6 latach eksploatacji autobus musi przejechać na jednym naładowaniu baterii (uwzględniając spadek pojemności 20%), minimum 80 km.*

Prosimy o potwierdzenie, że spadek pojemności baterii na poziomie 20% ma zastosowanie dla obu zapisów.

Odpowiedź na pytanie nr 6:

Zamawiający potwierdza, że spadek pojemności baterii na poziomie 20% ma zastosowanie dla obu zapisów.

Pytanie 7

Zamawiający w punkcie 7.2 OPZ (załącznik nr. 1.1 do SIWZ) pisze:

„2 x 12V, min 200 lub więcej Ah, zamontowane w wysuwanej obudowie; odłącznik akumulatorów elektromagnetyczny, doładowywane z głównych baterii lub poprzez złącze z prostownika. Rozładowane baterie systemowe nie powinny uniemożliwić doładowania baterii trakcyjnych.”

Prosimy o wykreślenie zdania *„Rozładowane baterie systemowe nie powinny uniemożliwić doładowania baterii trakcyjnych.”*

Baterie systemowe (2*12V) odpowiadają za zasilanie systemu odpowiedzialnego za komunikację ładowarki z pojazdem. Gdy napięcie w układzie spada poniżej 16V (z 24V) urządzenia mogą nie działać prawidłowo. W/w zapis jest nie do spełnienia. Pojazd podlega ocenie dziennej przed każdorazowym wyjazdem na linię, przez co konieczne jest również kontrolowanie stanu naładowania akumulatorów, jak również pozostałych urządzeń w pojeździe.

Odpowiedź na pytanie nr 7:

W punkcie 7.2 OPZ (zał. nr 1.1. do SIWZ nie ma takiego zapisu.

Pytanie 8

Zamawiający w punkcie 8.1 OPZ (załącznik nr. 1.1 do SIWZ) pisze:

„Szkielet wykonany z cienkościennych profili –wyprodukowanych z odpowiedniej jakości stali odpornej na korozję lub zabezpieczonej antykorozyjnie, zapewniających wymaganą wytrzymałość konstrukcji, trwałość i odporność na korozję przez okres minimum 15 lat.

Nie dopuszcza się stosowania stali konstrukcyjnej zwykłej jakości. „

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający bierze pod uwagę cały szkielet nadwozia wraz z ewentualnie występującą ramą, która jest jednocześnie płytą podłogową i jest integralnie związana z nadwoziem i bez której szkielet nie miałby podparcia dla osi jezdnych.

Odpowiedź na pytanie nr 8:

Inne elementy nośne opisane są w pkt. 1.1.7. Zamawiający potwierdza swoje zapisy.

Pytanie 9

Zamawiający w punkcie 8.8 OPZ (załącznik nr. 1.1 do SIWZ) pisze:

„1) Naprzeciw drzwi środkowych wydzielone miejsce na wózek dziecięcy i wózek inwalidzki o długości minimum 170 cm, ręcznie odkładana platforma do wjazdu wózka inwalidzkiego (spełniająca wymagania zał. VII Dyrektywy Unii Europejskiej nr 2001/85/WE) (...).”

Autobus, który ma zgodnie z Regulaminem 107 umożliwiać jednoczesne przewożenie wózka dziecięcego i inwalidzkiego musi posiadać dwa oparcia tapicerowane, co zabiera przestrzeń w pojeździe efektywnie wykorzystywaną do przewozu pasażerów stojących. Prosimy o zmianę zapisu na: *„Naprzeciw drzwi środkowych wydzielone miejsce na wózek dziecięcy **lub** wózek inwalidzki o długości minimum 170 cm”*. Zapisy te pozostają w zgodności z regulaminem 107 EKG ONZ

Odpowiedź na pytanie nr 9:

Zamawiający zmienia niewłaściwy zapis na jednoznacznie zrozumiały „wózek dziecięcy lub wózek inwalidzki”

Pytanie 10

Zamawiający w punkcie 8.5 OPZ (załącznik 1.1 do SIWZ) pisze:

„2) Pierwsze drzwi wyposażone w zamek patentowy i podgrzewaną lub podwójną szybę (niedopuszczalna szyba podgrzewana elektrycznie).

Prosimy o dopuszczenie rozwiązania powszechnie stosowanego przez Wykonawcę, czyli w pierwszym skrzydle I drzwi szyba podwójna, w drugim skrzydle I drzwi szyba pojedyncza.

Odpowiedź na pytanie nr 10:

Zamawiający w zapisie Pierwsze drzwi –miał na myśli prawą połowę(skrzydło) pierwszych drzwi patrząc od zewnątrz pojazdu

Pytanie 11

Zamawiający w punkcie 8.5 OPZ (załącznik nr. 1.1 do SIWZ) pisze:

„5) Pojazd wyposażony w system uruchamiający drzwi automatycznie przez pasażerów.”

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający ma na myśli wyłącznie otwarcie drzwi przez pasażerów (po zezwoleniu kierowcy), po naciśnięciu przycisku przy drzwiach, natomiast zamykanie drzwi możliwe wyłącznie przez kierowcę.

Odpowiedź na pytanie nr 11:

Zamawiający potwierdza, że pasażer otwiera drzwi (po zezwoleniu przez kierowcę), natomiast zamykanie drzwi możliwe tylko przez kierowcę.

Pytanie 12

Zamawiający w rozdziale 1 punkt I.5. SIWZ pisze:

„Zamawiający informuje na podstawie art. 93 ust. 1a pkt 1 ustawy, że może unieważnić postępowanie o udzielenie zamówienia, jeżeli środki, które zamawiający zamierzał przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia, nie zostaną mu przyznane. „

Prosimy o potwierdzenie, że unieważnienie może być zastosowane tylko przed rozstrzygnięciem postępowania, ewentualnie przed podpisaniem umowy.

Odpowiedź na pytanie nr 12:

Zamawiający potwierdza, że unieważnienie może być zastosowane tylko przed rozstrzygnięciem postępowania.

Pytanie 13

Zamawiający w rozdziale 1 punkt III. pisze:

„*Termin realizacji zamówienia:*

Część nr 1 : 12 m-cy od dnia zawarcia umowy. Dostawy autobusów odbywać się będą w trzech transzach, po dwie sztuki w odstępie czasowym trzech tygodni każda.”

Oraz w **§ 3 ust. 2 Projektu Umowy**(załącznik nr. 11.1 do SIWZ) **pisze:**

„*Dostawy autobusów odbywać się będą w trzech transzach, po dwie sztuki w odstępie czasowym trzech tygodni każda. Ostatnia transza w terminie zgodnym z pkt. 1.*”

Prosimy o dopuszczenie dostaw autobusów w trzech transzach, po dwie sztuki w odstępie czasowym **jednego tygodnia każda.**

Opisany powyżej harmonogram dostaw skraca Wykonawcom czas realizacji Zamówienia do 10 m-cy.

Odpowiedź na pytanie nr 13:

Zamawiający nie wyraża zgody. Tym samym, zmienia termin realizacji zamówienia dla części 1 na **14 m-cy od dnia zawarcia umowy.** *Dostawy autobusów odbywać się będą w trzech transzach, po dwie sztuki w odstępie czasowym trzech tygodni każda.*

Pytanie 14

Zamawiający w rozdziale 10 punkt 5 SIWZ pisze:

„**Przed zawarciem umowy dla części 1 Wykonawca będzie zobowiązany do przedłożenia Zamawiającemu:**

5.1. *kopię świadectwa homologacji zakupywanych autobusów elektrycznych*

5.2. *kopię homologacji EWG pojazdu odnośnie palności materiałów użytych wewnątrz konstrukcji oferowanych autobusów*

5.3. *szczegółowy opis techniczny autobusów*

(...)

5.6. *Oświadczenie o liczbie autobusów oferowanego typu, wyprodukowanych i sprzedanych przed terminem składania ofert na rynku dowolnego kraju sygnatariusza umowy GPA wraz z podaniem typu i wariantu pojazdu, terminem realizacji, nazwą odbiorcy i nazwą kraju.*

Ad.5.1

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza kopię świadectwa homologacji typu WE
Ad. 5.2

Prosimy o potwierdzenie, że Wykonawca będzie mógł przedstawić kopię homologacji palności materiałów wg. Regulaminu 118 EKG ONZ.

Ad 5.3

szczegółowy opis techniczny autobusów wg. Załącznika nr. 4 do SIWZ Wykonawca zobowiązany jest złożyć wraz z ofertą. Prosimy o potwierdzenie, że nie jest konieczne przedłożenie go po raz drugi przed zawarciem umowy.

Ad. 5.6

Z uwagi na różnorodność oferowanych pojazdów co do komplekacji, podyktowaną różnymi wymaganiami Klientów, prosimy o możliwość rezygnacji w oświadczeniu z podziału na warianty pojazdu.

Odpowiedź na pytanie nr 14:

Ad.5.1

Zamawiający dopuszcza kopię świadectwa homologacji typu WE

Ad. 5.2

Wykonawca będzie mógł przedstawić kopię homologacji palności materiałów wg. Regulaminu 118 EKG ONZ.

Ad 5.3

Jeśli Wykonawca złożył szczegółowy opis techniczny autobusów wg. Załącznika nr. 4 do SIWZ wraz z ofertą, nie jest konieczne przedłożenie go po raz drugi przed zawarciem umowy.

Ad. 5.6

Zamawiający rezygnuje z zapisu o podziale na warianty pojazdu w oświadczeniu.

Pytanie 15

Zamawiający w § 1, ust. 2. Projektu Umowy (załącznik nr. 11.1 do SIWZ) pisze:

„2. Za fabrycznie nowy autobus EV uznaje się pojazd nieeksploatowany, wyprodukowany nie wcześniej niż 12 miesięcy przed ustalonym terminem ich odbioru. „

Prosimy o potwierdzenie, że w ramach definicji „fabrycznie nowych” i „nieeksploatowanych” autobusów dopuszcza się dokonanie testów zamawianych pojazdów, będących normalnym etapem produkcji i sprawdzania sprawności produkowanych pojazdów.

Odpowiedź na pytanie nr 15:

Zamawiający potwierdza, że w ramach definicji „fabrycznie nowych” i „nieeksploatowanych” autobusów dopuszcza się dokonanie testów zamawianych pojazdów, będących normalnym etapem produkcji i sprawdzania sprawności produkowanych pojazdów .

Pytanie 16

Zamawiający w § 2 ust. 3 Projektu Umowy (załącznik nr. 11.1 do SIWZ) pisze:

„3. Zapłata ceny, o której mowa w § 2 pkt. 1 umowy nastąpi w następujący sposób

- a) wartość netto przedmiotu umowy będzie płatna przelewem w terminie 30 dni od daty otrzymania przez Zamawiającego faktury VAT i wydania przedmiotu zamówienia (po podpisaniu protokołu ostatecznego odbioru autobusów przez Zamawiającego)*
- b) wartość podatku VAT będzie płatna przelewem w terminie 90 dni od daty otrzymania przez Zamawiającego faktury VAT i wydania przedmiotu zamówienia.”*

Zatem, w obecnym brzmieniu płatność należnej Wykonawcy ceny jest rozbita i zostanie uiszczona w całości dopiero na 90 dni od daty otrzymania przez Zamawiającego faktury VAT i wydania przedmiotu zamówienia. Tak określony termin płatności stoi w sprzeczności z art. 8 ust. 2 Ustawy z dnia 8 marca 2013 r. o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych (Dz.U. 2019.118), który stanowi, że w transakcjach, w których dłużnikiem jest podmiot publiczny, termin zapłaty określony w umowie nie może przekraczać 30 dni, liczonych od dnia doręczenia dłużnikowi faktury lub rachunku, potwierdzających dostawę towaru lub wykonanie usługi. Jedynym przewidzianym przez ustawodawcę odstępstwem od tej zasady jest sytuacja, gdy podmiot publiczny jest podmiotem leczniczym w rozumieniu Ustawy – wtedy termin zapłaty można wydłużyć do 60 dni od momentu doręczenia faktury lub rachunku.

Co więcej, w myśl art. 8 ust. 4 Ustawy, jeżeli ustalony w umowie termin zapłaty jest dłuższy niż 30 dni, liczonych od dnia doręczenia dłużnikowi faktury lub rachunku, potwierdzających dostawę towaru lub wykonanie usługi, wierzycielowi który spełnił swoje świadczenie przysługują odsetki za opóźnienie w transakcjach handlowych od dnia wymagalności świadczenia pieniężnego do dnia zapłaty.

W związku z powyższym, wnosimy o zmianę § 2 ust. 3 Załącznika nr. 11.1 do SIWZ w następujący sposób:

„3. Zapłata całości ceny brutto, o której mowa w § 2 pkt. 1 Umowy nastąpi przelewem, w terminie 30 dni od daty otrzymania przez Zamawiającego faktury VAT i wydania przedmiotu zamówienia (po podpisaniu protokołu ostatecznego odbioru autobusów przez Zamawiającego)”

Odpowiedź na pytanie nr 16:

Zamawiający wprowadza zmianę § 2 ust. 3 Załącznika nr 11.1 wzoru umowy.

§ 2 ust.3 otrzymuje brzmienie: „Zapłata całości ceny brutto, o której mowa w § 2 pkt. 1 Umowy nastąpi przelewem, w terminie 30 dni od daty otrzymania przez Zamawiającego faktury VAT i wydania przedmiotu zamówienia (po podpisaniu protokołu ostatecznego odbioru autobusów przez Zamawiającego

Pytanie 17

Zamawiający w § 9 ust. 1 lit. a) Projektu Umowy (załącznik nr. 11.1 do SIWZ) pisze:

1. Wykonawca zapłaci Zamawiającemu kary umowne:

a) Za odstąpienie od umowy z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy w wysokości 5% wartości umowy netto

Prosimy o doprecyzowanie za odstąpienie której ze stron od umowy z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy, Wykonawca będzie musiał zapłacić Zamawiającemu karę umowną w wysokości 5 % wartości umowy?

Odpowiedź na pytanie nr 17:

Zamawiający wprowadza zmianę § 9 ust. 1 lit a) Załącznika nr 11.1 wzoru umowy.

§ 9 ust.1 lit a) otrzymuje brzmienie: „Za odstąpienie od umowy przez Zamawiającego lub Wykonawcę z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy w wysokości 5% wartości umowy netto.”

Pytanie 18

W paragrafie 10 ust. 1 Projektu Umowy (załącznik nr. 11.1 do SIWZ) Zamawiający opisuje zmiany umowy.

Zwracamy się z wnioskiem o wprowadzenie dodatkowych zmian umowy. Wykonawca zaznacza przy tym, że niżej wymienione zmiany w żadnej mierze nie obligują Zamawiającego do wyrażania zgody na zmiany i zgoda na nie pozostanie nadal wyłącznie prawem, a nie obowiązkiem 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.

- zmiany terminu realizacji przedmiotu umowy, na skutek zmiany uwarunkowań produkcyjnych po stronie wykonawcy lub możliwości finansowych po stronie 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.*

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

Bez wprowadzenia wyżej zaproponowanej zmiany ewentualna modyfikacja postanowień umowy.

Odpowiedź na pytanie nr 18:

W paragrafie 10 ust. 1 Projektu Umowy (załącznik nr. 11.1 do SIWZ) Zamawiający dodaje lit g) o brzmieniu: „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.”

Pytanie 19

Zamawiający w paragrafie 10 ust. 4 Projektu Umowy (załącznik nr. 11.1 do SIWZ) pisze: *Zamawiający może odstąpić od Umowy, jeżeli Wykonawca nie dostarczy dokumentów koniecznych do dopuszczenia autobusu do ruchu drogowego w Polsce lub, jeśli będzie opóźnił się z dostawą autobusów dłużej niż 15 dni od wymaganego terminu. Odstąpienie od umowy nie pozbawia możliwości dochodzenia kary umownej z tytułu opóźnienia w dostawie za okres opóźnienia liczony do dnia złożenia oświadczenia o odstąpieniu od umowy*
Wnosimy o wydłużenie terminu przewidzianego na odstąpienie od umowy z 15 dni na 30 dni. Wykonawca nie zakłada opóźnienia w dostawie pojazdów, jednakże zmiana zapisów pozwoli na ochronę interesów Wykonawcy.

Odpowiedź na pytanie nr 19:

Zamawiający wprowadza zmianę § 10 ust.4 Załącznika nr 11.1 wzoru umowy.

§ 10 ust 4 otrzymuje brzmienie: „Zamawiający może odstąpić od Umowy, jeżeli Wykonawca nie dostarczy dokumentów koniecznych do dopuszczenia autobusu do ruchu drogowego w Polsce lub, jeśli będzie opóźnił się z dostawą autobusów dłużej niż 40 dni od wymaganego terminu. Odstąpienie od umowy nie pozbawia możliwości dochodzenia kary umownej z tytułu zwłoki w dostawie za okres zwłoki liczony do dnia złożenia oświadczenia o odstąpieniu od umowy.”

Pytanie 20

Zamawiający w zał. 1.1, pkt. 8.1 tabeli napisał:

„Wykonany z profili –wyprodukowanych z odpowiedniej jakości stali odpornej na korozję lub zabezpieczonej antykorozyjnie lub aluminium, zapewniających wymaganą wytrzymałość konstrukcji trwałość i odporność na korozję przez okres minimum 15 lat. Nie dopuszcza się stosowania stali konstrukcyjnej zwykłej jakości.”

Zamawiający w pkt. 11.1 tabeli niniejszego dokumentu, wymaga gwarancji na szkielet nadwozia i podwozia **120 miesięcy**. Prosimy o skrócenie wymaganej trwałości i odporności konstrukcji na korozję do wymaganej gwarancji na szkielet nadwozia i podwozia do 120 miesięcy.

Odpowiedź na pytanie nr 20:

Zamawiający wprowadza zmianę w zał. 1.1. pkt. 8.1

Zał. 1.1., pkt 8.1 otrzymuje brzmienie: Wykonany z profili – wyprodukowanych z odpowiedniej jakości stali odpornej na korozję lub zabezpieczonej antykorozyjnie lub aluminium, zapewniających wymaganą wytrzymałość konstrukcji trwałość i odporność na korozję przez okres minimum 120 miesięcy.

Nie dopuszcza się stosowania stali konstrukcyjnej zwykłej jakości.

Pytanie 21

Zamawiający w zał. 1.1, pkt. 11.2 tabeli napisał:

„Powłoki lakiernicze- 60 miesięcy”

Oraz w zał.11.1, par. 5, ust. 1 napisał:

„-..... na powłoki lakiernicze”

Prosimy o potwierdzenie, że gwarancja udzielona na powłokę lakierniczą dotyczy zewnętrznych powłok lakierniczych nadwozia.

Odpowiedź na pytanie nr 21:

Zamawiający potwierdza, że gwarancja udzielona na powłokę lakierniczą dotyczy zewnętrznych powłok lakierniczych nadwozia.

Pytanie 22

Zamawiający w zał. 1.1, pkt. 11.3 tabeli napisał:

„(...)Wszystkie koszty wykonania przeglądów gwarancyjnych i napraw leżą po stronie wykonawcy.”

Oraz w zał. 11.1 do SIWZ, par. 7, ust. 3 napisał:

„3. Zamawiający wykonywać będzie w okresie gwarancyjnym (po podpisaniu Umowy Serwisowej) prace naprawcze na koszt Wykonawcy, jeżeli zachodzą przesłanki do świadczenia gwarancji producenta w drodze Porozumienia Stron oraz akceptacji wszystkich kosztów przez Wykonawcę.”

1. Prosimy o potwierdzenie, że przeglądy codzienne będą wykonywane na koszt Zamawiającego.

2. Zamawiający wymaga aby Wykonawca udzielił autoryzacji MZK Malbork, która będzie uregulowana osobną umową, co sprawia że czynności przeglądowe w okresie gwarancyjnym, Zamawiający w większości przypadków będzie w stanie wykonywać we własnym zakresie.

Brak informacji dotyczący stawki rozliczeniowej warsztatu Zamawiającego uniemożliwia poprawną kalkulację oferty, dlatego prosimy o podanie wysokości stawki rozliczeniowej stosowanej lub oczekiwanej przez Zamawiającego.

Odpowiedź na pytanie nr 22:

Zamawiający potwierdza, że przeglądy codzienne będą wykonywane na koszt Zamawiającego. Stawka rozliczeniowa warsztatu Zamawiającego będzie uregulowana osobną umową.

Pytanie 23

Zamawiający w zał. 11.1 do SIWZ, par. 6, ust. 9 napisał:

„9. W przypadku ujawnienia w okresie gwarancji wadliwej części Zamawiający złoży email-em zapotrzebowanie na części bez wad określając nazwę części i numer katalogowy.”

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

Odpowiedź na pytanie nr 23:

Zamawiający wprowadza zmianę § 6 ust 9 Załącznika nr 11.1 wzoru umowy.

§ 6 ust 9, która otrzymuje brzmienie: „Zamawiający potwierdza że zamówienia na części będą składane w pierwszej kolejności drogą elektroniczną za pośrednictwem sklepu internetowego, jeżeli Wykonawca taki zapewnia, lub email-em zapotrzebowanie na części bez wad określając nazwę części i numer katalogowy.”

Pytanie 24

Zamawiający w zał. 11.1 do SIWZ, par. 4, ust. 5 napisał:

„5. Wykonawca zobowiązuje się do przeszkolenia na własny koszt 5 pracowników zaplecza technicznego Zamawiającego w zakresie obsługi i napraw gwarancyjnych i pogwarancyjnych dostarczonych autobusów, najpóźniej w trzy dni robocze od dnia dostawy autobusów. Przeszkolenie pracowników nie zwalnia Wykonawcy z obowiązku wykonywania napraw gwarancyjnych. Pracownicy delegowani na szkolenia będą posiadali wymagane specjalistyczne uprawnienia branżowe”

Oraz w zał. 11.1 do SIWZ, par. 4 pkt. 8 Zamawiający napisał

„Wykonawca najpóźniej w dniu przekazania autobusów przeszkoli na terenie zajezdni autobusowej Zamawiającego minimum 15 kierowców w zakresie prowadzenia i obsługi pojazdów i dostarczy instrukcje obsługi dla kierowców w wersji książkowej w ilości 5 sztuk (po jednej na każdy autobus).”

Natomiast w zał. nr 1.1 do SIWZ, pkt. 12.1 napisał:

„Przeszkolenie na koszt Wykonawcy co najmniej 5 pracowników Zamawiającego w zakresie obsługi i napraw gwarancyjnych i pogwarancyjnych. Szkolenie na terenie MZK w Malborku Sp. z o.o. –2-dniowe, 2 bloki po 7 h.

Wykonawca w dniu odbioru (przed przekazaniem) autobusów przeszkoli również po 3 kierowców na autobus w zakresie: obsługi codziennej pojazdów, obsługi wszystkich urządzeń zamontowanych w pojeździe, techniki jazdy oferowanym autobusem miejskim oraz zapozna z podstawowymi parametrami pojazdu, jak i obsługą pulpitu kierowcy.”

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

2. Prosimy o potwierdzenie, że podana wyżej liczba pracowników Zamawiającego do przeszkolenia w zakresie obsługi i napraw gwarancyjnych i pogwarancyjnych dotyczy całego zamówienia.

3. Prosimy o potwierdzenie, że miejscem szkolenia kierowców będzie siedziba Zamawiającego lub Wykonawcy.

4. Przedstawione wyżej zapisy dotyczące wymagań względem szkolenia kierowców wskazują na przeszkolenie 3 kierowców na autobus lub minimum 15 kierowców. Prosimy o ujednoczenie zapisów do 15 kierowców na zamówienie.

Odpowiedź na pytanie nr 24:

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

Zamawiający potwierdza, że podana wyżej liczba pracowników Zamawiającego do przeszkolenia w zakresie obsługi i napraw gwarancyjnych i pogwarancyjnych dotyczy całego zamówienia.

Zamawiający potwierdza, że miejscem szkolenia kierowców będzie siedziba Zamawiającego lub Wykonawcy.

Zamawiający wprowadza zmianę § 4 ust.8 Załącznika nr 11.1 wzoru umowy.

§ 4 ust 8 otrzymuje brzmienie: „Wykonawca najpóźniej w dniu przekazania autobusów przeszkoli na terenie zajezdni autobusowej Zamawiającego minimum 15, maks. 25 kierowców w zakresie prowadzenia i obsługi pojazdów i dostarczy instrukcje obsługi dla kierowców w wersji książkowej w ilości 6 sztuk (po jednej na każdy autobus).”

Pytanie 25

Zamawiający w zał. 11.1 do SIWZ, par. 4, ust. 6 napisał:

„7. Dla zapewnienia ciągłości właściwego poziomu obsługi i eksploatacji autobusów strony każdorazowo uzgadniać będą sposób kontynuowania szkoleń przez Wykonawcę, nie mniej niż jedno rocznie przez okres gwarancji na cały autobus.”

Prosimy o potwierdzenie, że szkolenia wykraczające poza zakres opisany w ust. 5 niniejszego paragrafu, będą odbywać się na koszt Zamawiającego.

Odpowiedź na pytanie nr 25:

Zamawiający potwierdza, że szkolenia wykraczające poza zakres opisany w ust. 5 niniejszego paragrafu, będą odbywać się na koszt Zamawiającego.

Pytanie 26

Zamawiający w zał. 11.1 do SIWZ, par. 6, ust. 10 napisał:

„10. Wykonawca zobowiązuje się do dostarczenia nowych części niezwłocznie od chwili otrzymania zapotrzebowania, nie później niż w ciągu 5 dni roboczych od otrzymania zamówienia. W wyjątkowych wypadkach terminy dostaw mogą być ustalone indywidualnie. Czas realizacji zamówienia liczy się od daty zamówienia pod warunkiem, że zamówienie wpłynie do godz. 14:00, wpłynięcie zamówienia po tej godzinie powoduje liczenie czasu od dnia następnego.”

1. 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?

2. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający poprzez dni robocze, rozumie dni od poniedziałku do piątku z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.

Odpowiedź na pytanie nr 26:

1. Zamawiający wyraża zgodę na stosowanie części regenerowanych do napraw po uprzednim uzgodnieniu z Zamawiającym.

2. W Zał. 11.1 do SIWZ, §10 ust 7 jest opisane pojęcie „dni robocze”. - „Pod pojęciem „dni robocze” rozumie się dni od poniedziałku do soboty z wyłączeniem świąt i dni ustawowo wolnych od pracy.”

Pytanie 27

Zamawiający w zał. 11.1 do SIWZ, par. 7, ust. 1 napisał:

„1. Wykonawca usunie awarię w ciągu 5 dni roboczych od momentu przekazania informacji email-em z wyłączeniem napraw powypadkowych i skomplikowanych technologicznie poważnych napraw, które wymagają uzgodnienia długości ich trwania..”

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza możliwość zgłaszania napraw poprzez inny udostępniony Zamawiającemu system zgłoszeń dostępny za pośrednictwem Internetu.

Odpowiedź na pytanie nr 27:

Zamawiający wprowadza zmianę § 7 ust.1 Załącznika nr 11.1 wzoru umowy.

§ 7 ust 1 otrzymuje brzmienie: Wykonawca usunie awarię w ciągu 5 dni roboczych od momentu przekazania informacji system zgłoszeń dostępny za pośrednictwem Internetu lub email-em z wyłączeniem napraw powypadkowych i skomplikowanych technologicznie poważnych napraw, które wymagają uzgodnienia długości ich trwania..

Pytanie 28

Zamawiający w zał. nr 1.1 do SIWZ pkt. 10.1.13 napisał:

„Wykonawca jest zobowiązany dostarczyć przenośne urządzenie/a diagnostyczne wraz z zainstalowanym oprogramowaniem w jęz. polskim, niezbędnymi interfejsami i okablowaniem, służące do diagnostyki całopojazdowej oferowanych autobusów i ich wszystkich podzespołów sterowanych elektronicznie, a w szczególności: baterii trakcyjnych, napędu elektrycznego wraz z systemem sterowania, systemu odzyskiwania (rekuperacji) energii do wspomagania elektrycznego, a także awarii systemu elektrycznego. Dostawca zobowiązany jest w okresie gwarancji aktualizować je oraz udzielić licencji na programy na okres 10 lat.”

1 Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wyraża zgodę, aby do diagnozy wszystkich wymienionych układów dostarczyć jedno urządzenie diagnostyczne łączące w sobie wszystkie funkcje opisane powyżej.

2 Nie wszystkie oprogramowania diagnostyczne wymagają aktualizacji w celu poprawnej obsługi partii autobusów. Dlatego prosimy o potwierdzenie, że dokumentacja i oprogramowanie diagnostyczne nie muszą być aktualizowane, jeśli nie ogranicza to w żaden sposób ich funkcjonalności dla dostarczonych pojazdów.

3 Prosimy o potwierdzenie, że jeżeli Zamawiający posiada już narzędzia specjalne oraz specjalistyczne oprogramowanie, z których można korzystać przy obsłudze oferowanych autobusów Wykonawca może doposażyć Zamawiającego tylko w narzędzia specjalne oraz specjalistyczne oprogramowanie, których Zamawiający nie posiada.

Odpowiedź na pytanie nr 28:

1. Zapis w pkt.10.1.14 umożliwia dostarczenie jednego urządzenia diagnostycznego dla pełnej diagnostyki pojazdu.

2.Dokumentacja i oprogramowanie powinny zapewniać pełną funkcjonalność w zakresie diagnostyki w odniesieniu do dostarczonych pojazdów i w takim zakresie być aktualizowane.

3.Zamawiający **nie potwierdza** interpretacji Oferenta. Należy dostarczyć kompletne narzędzia specjalne oraz specjalistyczne oprogramowanie zgodnie z wymaganiami Zamawiającego.

Pytanie 29

Zamawiający w zał. 1.1 do SIWZ, pkt. 13.3 tabeli napisał:

„Czas reakcji na zgłoszony problem –jeden dzień roboczy. Dostępność części podstawowych eksploatacyjnych na magazynie –trzy dni robocze od zgłoszenia zapotrzebowania. Pozostałe części –do jednego tygodnia w uzgodnieniu z Zamawiającym.”

Prosimy o potwierdzenie, że w szczególnych przypadkach, części nie występujących w katalogu lub w standardowym obrocie, tj. takich zespołów i podzespołów jak: silnik trakcyjny, oś napędowa elektryczna, przednia oś, bateria trakcyjna, elementy elektrycznego układu napędowego, elementy kratownicy, termin do jednego tygodnia może ulec wydłużeniu za porozumieniem stron pomiędzy Dostawcą, a Odbiorcą.

Odpowiedź na pytanie nr 29:

Zamawiający potwierdza, że w szczególnych przypadkach, części nie występujących w katalogu lub w standardowym obrocie, tj. takich zespołów i podzespołów jak: silnik trakcyjny, oś napędowa elektryczna, przednia oś, bateria trakcyjna, elementy elektrycznego układu napędowego, elementy kratownicy, termin do jednego tygodnia może ulec wydłużeniu za porozumieniem stron pomiędzy Dostawcą, a Odbiorcą.

Pytanie 30

Zamawiający w zał. nr 1.1 do SIWZ pkt. 11.4 napisał:

„Z gwarancji wyłączone mogą być materiały eksploatacyjne: bezpieczniki, żarówki, świetlówki, diody świetlne, amortyzatory (poza wadami fabrycznymi), normalnie zużywające się tarcze hamulcowe, paski klinowe, klocki hamulcowe, okładziny szczęk ki klinowe, klocki hamulcowe, okładziny szczęk hamulcowych, wkłady filtrów, oleje, smary, płyny eksploatacyjne, pióra wycieraczek, akumulatory rozruchowe (poza wadami fabrycznymi).które uległy naturalnemu zużyciu w trakcie prawidłowej eksploatacji autobusu.”

oraz w zał. nr 11.1 do SIWZ par. 5 pkt. 2 Zamawiający napisał:

„Z gwarancji są wyłączone materiały eksploatacyjne, bezpieczniki, żarówki, paski klinowe, klocki hamulcowe, okładziny klocków hamulcowych, świetlówki, diody świetlne, normalnie zużywające się tarcze hamulcowe, amortyzatory (poza wadami fabrycznymi)”

Prosimy o ujednoczenie powyższych zapisów i podanie oficjalnej listy materiałów wyłączonych z gwarancji.

Odpowiedź na pytanie nr 30:

Zamawiający wprowadza zmianę Załącznika nr 1.1 do SIWZ pkt 11.4.

Pkt 11.4otrzymuje brzmienie: Z gwarancji wyłączone mogą być materiały eksploatacyjne: bezpieczniki, żarówki, świetlówki, diody świetlne, amortyzatory (poza wadami fabrycznymi), normalnie zużywające się tarcze hamulcowe, paski klinowe, klocki hamulcowe, okładziny klocków hamulcowych.

Pytania - 2 z dn. 20/03/2020:

1. W przypadku, gdy ładowarka i słup z pantografem będą odrębnymi od siebie urządzeniami, jakie będą szacowane odległości między ww.?

Odpowiedź na pytanie nr 1:

Zamawiający dopuści zastosowanie w stanowiskach szybkiego ładowania autobusów elektrycznych ładowarek kolumnowych, tj.: ładowarka i maszt z pantografem w jednej obudowie.

2. Wykonawca zwraca się z prośbą o wskazanie sposobu, który uniemożliwi ingerencję osób trzecich w konstrukcję stacji ładowania, o którym mowa w dokumentach Zamawiającego (Opis przedmiotu zamówienia).

Odpowiedź na pytanie nr 2:

Odpowiednie środki zabezpieczające stację ładowania Wykonawca przedstawi na etapie prac projektowych w zależności od szczegółowych uwarunkowań w miejscu lokalizacji stacji ładowania.

3. Czy Zamawiający wskazuje na konieczność zastosowania elementów zabezpieczających ładowarki przed uszkodzeniami mechanicznymi, np. w postaci słupków lub odbojników rurowych?

Odpowiedź na pytanie nr 3:

Zamawiający wskazuje na konieczność zastosowania elementów zabezpieczających ładowarki za jezdniowe. Formę zabezpieczenia Wykonawca przedstawi Zamawiającemu do uzgodnienia w ramach prac projektowych..

4. Proszę o informację, jaki rodzaj fundamentów ładowarki i masztu, Wykonawca powinien zaprojektować, wykonać, dostarczyć i posadzić we wskazanej lokalizacji? Czy mają to być fundamenty prefabrykowane, wykonane w Zakładzie Prefabrykacji Betonowej, czy betonowane na miejscu, w szalunku, z przygotowanym zbrojeniem?

Odpowiedź na pytanie nr 4:

Wykonawca we wskazanej lokalizacji stosuje fundamentowanie wybrane w trakcie prac projektowych i najlepiej odpowiadającej danej lokalizacji.

5. Proszę o określenie zakresu i treści wymaganej dokumentacji projektowej, o której mowa w dokumentach Zamawiającego (Opis przedmiotu zamówienia).

Odpowiedź na pytanie nr 5:

Treść i zakres dokumentacji projektowej musi odpowiadać wszystkim wymaganiom prawa.

6. Proszę o informację, jako część opisową i graficzną (plan sytuacyjny), dotyczące dokładnej lokalizacji ładowarek i masztu, wraz z niezbędnymi wymiarami.

Odpowiedź na pytanie nr 6:

Zamawiający dołączy do dokumentów posiadane plany sytuacyjne dotyczące lokalizacji ładowarek

7. Jaki rodzaj nawierzchni występuje w rejonach miejsc planowanych robót budowlanych instalacyjnych i przyłączeniowych)?
Proszę o wskazanie, czy jest to nawierzchnia bitumiczna, z kostki betonowej, betonowa, czy gruntowa utwardzona lub teren zielony i jaka nawierzchnia ostatecznie powinna być odtworzona po rozbiórce i robotach ziemnych?

Odpowiedź na pytanie nr 7:

W rejonie miejsc planowanych robót budowlanych stacji ładowania autobusów elektrycznych o mocy wyjściowej 190 kW (na pętli) jest nawierzchnia z kostki betonowej.

W rejonie miejsc planowanych robót budowlanych stacji ładowania zajezdniowej jest nawierzchnia betonowa.

8. Czy w przypadku nawierzchni z kostki betonowej, do odtworzenia nawierzchni, należy wykorzystać materiały pochodzące z rozbiórki tej nawierzchni czy materiały fabrycznie nowe, niewykorzystywane dotychczas w robotach budowlanych?

Odpowiedź na pytanie nr 8:

Do odtworzenia nawierzchni z kostki betonowej, należy wykorzystać materiały pochodzące z rozbiórki tej nawierzchni.

9. Czy Zamawiający wskazuje na bezwykopowy sposób technologii prowadzenia i budowy trasy kablowej jako przeciskową metodę, czy tradycyjny sposób robót ziemnych z wykonaniem rozbiórki nawierzchni, wykopów i odtworzeniem nawierzchni po robotach?

Odpowiedź na pytanie nr 9:

Zamawiający wskazuje na tradycyjny sposób robót ziemnych z wykonaniem rozbiórki nawierzchni i odtworzeniem po robotach

10. Czy Zamawiający posiada informację, dotyczącą występujących warunków gruntowo-wodnych w miejscu posadowienia fundamentów ładowarek?

Odpowiedź na pytanie nr 10:

Zamawiający nie posiada informacji, dotyczącej występujących warunków gruntowo-wodnych w miejscu posadowienia fundamentu urządzenia 1 x190 kW (odwrócony pantograf) i w terenie przyległym, gdzie planowane będą do wykonania roboty budowlane.

11. Czy do ładowarek powinno być wykonane dojście np. chodnik lub inny utwardzony teren?
Jeżeli tak, proszę o określenie wielkości wymaganej powierzchni.

Odpowiedź na pytanie nr 11:

Ładowarki będą instalowane na istniejących chodnikach, wykonanie dojeżdż nie jest wymagane.

12. Czy w pobliżu planowanych lokalizacji stacji ładowania, znajdują się napowietrzne linie elektroenergetyczne, przeznaczone do przesyłania energii elektrycznej i w jaki sposób należy realizować roboty, uwzględniając występowanie wymienionych elementów zagospodarowania terenu?

Odpowiedź na pytanie nr 12:

W pobliżu planowanych lokalizacji stacji ładowania „Wielbark” znajduje się napowietrzna linia elektroenergetyczna, przeznaczona do przesyłania energii elektrycznej.

W opisie przedmiotu zamówienia (dot. systemu ładowania), tabela, pkt II (Stanowiska szybkiego ładowania autobusów elektrycznych), ppkt E 2), Zamawiający określił wymagania dotyczące dostawy i montażu stacji ładowania.

13. Czy w miejscu planowanej inwestycji występują inne elementy infrastruktury (oświetlenie, słupy, maszty, itp.), które stanowią kolizję i wymagają zmiany ich położenia lub wykonania dodatkowych robót, polegających na zmianie lokalizacji tych elementów, co wiąże się z dodatkowymi kosztami (demontaż, transport, itp.), przebudowa studni (kablowych, kanalizacyjnych, itp.)?

Odpowiedź na pytanie nr 13:

W miejscu planowanej inwestycji występują inne elementy infrastruktury (oświetlenie, słupy, maszty, itp.).

14. Czy w związku z planowanymi robotami budowlanymi, istnieje kolizja z występującymi nasadzeniami drzew lub krzewów oraz zachodzi konieczność przeprowadzenia wycinki tych nasadzeń?

Odpowiedź na pytanie nr 14:

W związku z planowanymi robotami budowlanymi, nie istnieje kolizja z występującymi nasadzeniami drzew lub krzewów oraz nie zachodzi konieczność przeprowadzenia wycinki tych nasadzeń.

15. Czy w otoczeniu ładowarek i masztu powinna być wykonana utwardzona opaska (np. z kostki betonowej)?

Odpowiedź na pytanie nr 15:

W otoczeniu ładowarek i masztu powinna być wykonana utwardzona opaska (np. z kostki betonowej)

16. Czy w związku z lokalizacją stacji ładowania, może wystąpić likwidacja istniejących miejsc parkingowych?
Jeżeli tak, czy Wykonawca zobowiązany jest dodatkowo do wykonania takich miejsc parkingowych?

Odpowiedź na pytanie nr 16:

W związku z lokalizacją stacji ładowania nie wystąpi likwidacja istniejących miejsc parkingowych

17. Czy Zamawiający wskazuje na konieczność wykonania oznakowania stacji ładowania?
Jeżeli tak, to w jaki sposób należy takie oznakowanie wykonać.
Proszę o informacje szczegółowe i wytyczne, dotyczące technologii.

Odpowiedź na pytanie nr 17:

Zamawiający wskazuje na konieczność wykonania oznakowania stacji ładowania.
Przez oznakowanie stacji ładowania rozumie się: oznakowanie pionowe: znak D- 18a, oznakowanie poziome: koperta biała z napisem EE.

18. Czy Zamawiający jest właścicielem działek, na których planowana jest lokalizacja urządzeń do ładowania?

Odpowiedź na pytanie nr 18:

Zamawiający jest użytkownikiem wieczystym terenu zajezdni, i posiada umowę użyczenia terenu na okres 15 lat na którym jest planowana lokalizacja stacji ładowania pantografowej (pętla autobusowa „Wielbark”), oraz zgodę GDDKiA na lokalizację Stacji ładowania przy ul. Al. Wojska Polskiego 91 na działce nr 126 w m.Malbork

19. Czy w przypadku konieczności wykonania robót budowlanych, połączonych z rozbiórką nawierzchni i kolizji z elementami uzbrojenia podziemnego, Zamawiający dopuszcza zmianę usytuowania elementów tego uzbrojenia?

Odpowiedź na pytanie nr 19:

Zamawiający nie przewiduje w trakcie wykonania robót budowlanych kolizji z elementami uzbrojenia podziemnego.

20. Czy przed rozpoczęciem robót w pasie drogowym, Zamawiający wymaga formalnych podstaw – zezwolenia, na zajęcie pasa drogowego, wraz z procedurą przyjęcia/przekazania tego pasa drogowego na czas realizacji robót i opracowania czasowej i stałej organizacji ruchu?

Odpowiedź na pytanie nr 20:

Zamawiający wymaga formalnych podstaw – zezwolenia, na zajęcie pasa drogowego, wraz z procedurą przyjęcia/przekazania tego pasa drogowego na czas realizacji robót i opracowania czasowej i stałej organizacji ruchu.

21. Czy przyłączy dostarcza zasilanie bezpośrednio do stacji ładowania, czy do złącza kablowego posadowionego w pobliżu stacji ładowania?

Odpowiedź na pytanie nr 21:

Przyłączy dostarcza zasilanie do złącza kablowego posadowionego w pobliżu stacji ładowania

22. Czy Zamawiający posiada warunki przyłączenia?

Odpowiedź na pytanie nr 22:

Zamawiający posiada warunki przyłączenia.

23. Proszę o informację, kto zobowiązany jest do uzyskania odpowiednich pozwoleń i uzgodnień dla budowy stacji ładowania?

Odpowiedź na pytanie nr 23:

Zgodnie z częścią . 2 (zał. 2.2 do SIWZ), tabela (poz. II Stanowiska szybkiego ładowania autobusów), pkt E ppkt 2) Wykonawca w zakresie zamówienia wykona właściwe prace projektowe i uzyska wszelkie konieczne pozwolenia.

24. Czy teren objęty planowanym rozmieszczeniem urządzeń - ładowarek i stacji, znajduje się w strefie ochrony konserwatorskiej lub wymaga uzyskania decyzji lokalizacji inwestycji celu publicznego?

Odpowiedź na pytanie nr 24:

Teren objęty planowanym rozmieszczeniem urządzeń - ładowarek i stacji, nie znajduje się w strefie ochrony konserwatorskiej i nie wymaga uzyskania decyzji lokalizacji inwestycji celu publicznego.

25. W opisie przedmiotu zamówienia (dot. systemu ładowania), tabela, pkt II (Stanowiska szybkiego ładowania autobusów elektrycznych), ppkt B 16), Zamawiający określił: "Komunikacja pomiędzy stacją ładowania i autobusem musi odbywać się zgodnie ze standardami IEC 61851-1/23 / ISO15118 Ed1 oraz OppCharge."

Wykonawca wyjaśnia, że standard OppCharge, jest obecnie jedynym uznanym na świecie standardem opisującym komunikację w ładowarkach z wykorzystaniem odwróconego złącza pantografowego. Jednocześnie OppCharge nie jest zgodny z ISO15118 Ed1. Prosimy o poprawę zapisu na:

"Komunikacja pomiędzy stacją ładowania i autobusem musi odbywać się:

- dla złącza pantografowego: zgodnie ze standardem OppCharge;
- dla złącza CCS Type2: zgodnie ze standardami IEC 61851-1/23 / ISO15118 Ed1"

Odpowiedź na pytanie nr 25:

Zamawiający zmienia zapis na: "Komunikacja pomiędzy stacją ładowania i autobusem musi odbywać się:

- dla złącza pantografowego: zgodnie ze standardem OppCharge;
- dla złącza CCS Type2: zgodnie ze standardami IEC 61851-1/23 / ISO15118 Ed1"

26. W opisie przedmiotu zamówienia (dot. systemu ładowania), tabela, pkt II (Stanowiska szybkiego ładowania autobusów elektrycznych), ppkt B 10), Zamawiający określił: "Napięcie na wyjściu złącza ładowania powinno pojawić się dopiero po zablokowaniu hamulca awaryjnego pojazdu oraz po poprawnym podłączeniu i komunikacji autobusu ze stacją ładowania."

Wykonawca informuje, że stacje ładowania będą się komunikowały z pojazdami zgodnie ze wskazanymi przez Zamawiającego standardami. Oznacza to jednocześnie, że nie ma technicznej możliwości, aby rozpoczęcie procesu ładowania (z punktu widzenia stacji ładowania) uzależnić od tego czy w pojeździe jest zaciągnięty hamulec ręczny. Zgodnie z protokołem, komunikacja pomiędzy ładowarką, a pojazdem, a w konsekwencji opuszczenie pantografu i rozpoczęcie ładowania rozpoczyna się na żądanie pojazdu. Prosimy o usunięcie wskazanego zdania z wymagań części 2. niniejszego postępowania. Jeżeli Zamawiającemu zależy na uniemożliwieniu rozpoczęcia procesu ładowania do czasu zaciągnięcia przez pojazd hamulca ręcznego, sugerujemy dodanie tego typu wymagania do części I niniejszego postępowania.

Odpowiedź na pytanie nr 26:

Zamawiający usuwa tekst" po zablokowaniu hamulca awaryjnego pojazdu oraz"

27. W opisie przedmiotu zamówienia, (dot. systemu ładowania), tabela, pkt II (Stanowiska szybkiego ładowania autobusów elektrycznych), ppkt C 6), Zamawiający określił:

“System pozycjonowania autobusu elektrycznego względem platformy ładującej umieszczony na ramieniu masztu.”

Wykonawca informuje, że stacje ładowania będą się komunikowały z pojazdami zgodnie ze wskazanymi przez Zamawiającego standardami. W ramach wyżej wymienionych standardów nie został przewidziany system pozycjonowania pojazdu. Prosimy o doprecyzowanie, w jaki sposób Zamawiający oczekuje spełnienia w/w wymagania?

Odpowiedź na pytanie nr 27:

Zamawiający wykreśla zapis: System pozycjonowania autobusu elektrycznego względem platformy ładującej umieszczony na ramieniu masztu.”

28. W opisie przedmiotu zamówienia, (dot. systemu ładowania), tabela, pkt III (System monitorowania stacji ładowania autobusów elektrycznych (miasto, zajezdnia)), ppkt 10 a), Zamawiający określił:

“System wraz z jego komponentami (w tym baza danych) zostanie dostarczony z niezbędnymi licencjami umożliwiającymi użytkowanie Systemu przez Zamawiającego z uwzględnieniem następujących parametrów:

a) Ograniczoną licencją dla trzech stanowisk lub zastosowanymi rozwiązaniami technicznymi co do ilości monitorowanych stacji ładowania (...)

Niniejsze zamówienie przewiduje dostawę łącznie 5 stacji ładowania pojazdów (2 pantografowe szybkie min 190 kW + 3 wolne, dwuwyjściowe min 80 kW). Czy Zamawiający oczekuje, że system monitoringu oraz niezbędne licencje obejmą wszystkie 5 stacji ładowania? Jeśli tak prosimy o odpowiednie dopasowanie w/w wymagania (zastąpienie ograniczenia licencji dla trzech stanowisk).

Odpowiedź na pytanie nr 28:

Zamawiający zmienia zapis w zał. 2.1 w pkt III (System monitorowania stacji ładowania autobusów elektrycznych (miasto, zajezdnia)), ppkt 10 a)

Na: System wraz z jego komponentami (w tym baza danych) zostanie dostarczony z niezbędnymi licencjami umożliwiającymi użytkowanie Systemu przez Zamawiającego w pełnym zakresie w odniesieniu do wszystkich dostarczonych stacji.

29. W opisie przedmiotu zamówienia, (dot. systemu ładowania), tabela, pkt III (System monitorowania stacji ładowania autobusów elektrycznych (miasto, zajezdnia)), ppkt 12 e), Zamawiający określił:

“W ramach serwisu gwarancyjnego oprogramowania Wykonawca zapewni w godzinach roboczych telefoniczne konsultacje w sprawie rozwiązywania problemów niezakwalifikowanych jako awarie”

Wykonawca, chcąc jak najdokładniej oszacować koszty realizacji Przedmiotu Zamówienia zwraca się z prośbą do Zamawiającego o określenie maksymalnego limitu godzin konsultacji telefonicznych, np. “nie więcej niż 40 godzin w roku”.

Odpowiedź na pytanie nr 29:

Zamawiający określa powyższy limit jako” nie więcej niż 50 godzin w roku, z możliwością wykorzystania 50% z całego limitu w pierwszych 12 miesiącach funkcjonowania systemu”.

30. W formularzu ofertowym (zał. 2 do SIWZ), w części II, przy każdym z typów ładowarek umieszczone są 2 wiersze. Kolumna „ilość” sugeruje, że w polach ceny należy wpisać cenę za jedną i, odpowiednio, dwie sztuki (ładowarki szybkie) i trzy sztuki (ładowarki wolne). Jednak stoi to w sprzeczności z nazwą sąsiedniej kolumny, „Cena jednostkowa netto”. Prosimy o doprecyzowanie i ujednoczenie formularza oraz dokładne wyjaśnienie gdzie i co należy wpisać. Dołączamy tabelkę z podkreślonymi elementami, o których mowa:

Marka i typ:	Cena jednostkowa netto [PLN] <i>(do dwóch miejsc po przecinku)</i>	Ilość [szt.]	podatek VAT [PLN] <i>(do dwóch miejsc po przecinku)</i>	Cena brutto (z podatkiem VAT) [PLN] <i>(do dwóch miejsc po przecinku)</i>
Dostawa, montaż i uruchomienie dwóch systemów ładowania autobusów elektrycznych prądem stałym, o minimalnej mocy wyjściowej 190 kW każda na pętli autobusowej Wielbark Cmentarz oraz na pętli autobusowej Piaski I w Malborku				
.....		1		
.....		2		
Dostawa, montaż i uruchomienie trzech dwuwyjściowych stacjonarnych stacji wolnego ładowania autobusów elektrycznych prądem stałym, o mocy wyjściowej minimum 80 kW (2x40kW) każda				
.....		1		
.....		3		
RAZEM CENA OFERTY:				
(całkowita wartość zamówienia brutto)				

Odpowiedź na pytanie nr 30:

W opinii Zamawiającego formularz oferty jest wykonany prawidłowo. Tabela składa się z dwóch elementów, z których każdy został podzielony na dwa wiersze, które określają ceny netto, brutto dla jednego urządzenia oraz ceny netto, brutto dla kilku urządzeń (odpowiednio 2, 3). W ostatnim wierszu oznaczonym jako **RAZEM CENA OFERTY (całkowita wartość zamówienia brutto)** należy wpisać sumę wiersza drugiego i czwartego brutto (kolor czerwony)

Marka i typ:	Cena jednostkowa netto [PLN] <i>(do dwóch miejsc po przecinku)</i>	Ilość [szt.]	podatek VAT [PLN] <i>(do dwóch miejsc po przecinku)</i>	Cena brutto (z podatkiem VAT) [PLN] <i>(do dwóch miejsc po przecinku)</i>
Dostawa, montaż i uruchomienie dwóch systemów ładowania autobusów elektrycznych prądem stałym, o minimalnej mocy wyjściowej 190 kW każda na pętli autobusowej Wielbark Cmentarz oraz na pętli autobusowej Piaski I w Malborku				
.....		1		
.....	xxx.xx	2	xxx.xx	xxx.xx
.....				
Dostawa, montaż i uruchomienie trzech dwuwyjściowych stacjonarnych stacji wolnego ładowania autobusów elektrycznych prądem stałym, o mocy wyjściowej minimum 80 kW (2x40kW) każda				
.....		1		
.....	xxx.xx	3	xxx.xx	xxx.xx
.....				
RAZEM CENA OFERTY:				xxx.xx
<i>(całkowita wartość zamówienia brutto)</i>				

31. W projekcie umowy (zał. 11.2 do SIWZ), § 2 pkt 2 a) i b) – Zamawiający podał 90 dniowy termin na zapłatę podatku VAT. Termin ten jest niezgodny z ustawą z dnia 8 marca 2013 r. o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych i powinien zostać skrócony i ujednoczony z terminem zapłaty całości ceny. W chwili obecnej termin ten może stanowić nie tylko zagrożenie dla Zamawiającego, ale też Wykonawcy, którzy są solidarnie zobowiązani do zapłaty podatku VAT.

Odpowiedź na pytanie nr 31:

Zamawiający wprowadza zmianę § 2 ust. 2 Załącznika nr 11.2 wzoru umowy.
§ 2 ust.2 otrzymuje brzmienie: „Zapłata całości ceny brutto, o której mowa w § 2 pkt. 1 Umowy nastąpi przelewem, w terminie 30 dni od daty otrzymania przez Zamawiającego faktury VAT i wydania przedmiotu zamówienia (po podpisaniu protokołu ostatecznego odbioru autobusów przez Zamawiającego

32. Dotyczy projektu umowy (zał. 11.2 do SIWZ), § 2 pkt 4 – Prosimy o zmianę sposobu płatności. Przedmiot umowy nie jest objęty obowiązkiem dokonywania zapłaty w formie *split payment*.

Odpowiedź na pytanie nr 32:

Zamawiający nie zmieni zapisu w projekcie umowy (zał. 11.2 do SIWZ), § 2 pkt 4

33. Dotyczy projektu umowy (zał. 11.2 do SIWZ), § 3 pkt 2 – prosimy o wyjaśnienie co Zamawiający rozumie pod pojęciem “przekazanie”. Termin ten zostaje użyty zamiennie z innymi terminami jak dostawa itp. Czy Zamawiający może ewentualnie ujednoclić umowę lub wskazać różnicę między tymi pojęciami?

Odpowiedź na pytanie nr 33:

Zamawiający wprowadza zmianę § 3 ust. 2 Załącznika nr 11.2 wzoru umowy.

§ 2 ust.2 otrzymuje brzmienie: ”Wykonawca zobowiązany jest do potwierdzenia na piśmie na 7 dni przed terminem przekazania gotowość przekazania stacji ładowania.”

34. Czy Zamawiający pokryje koszty Wykonawcy w przypadku, gdyby opóźnił się z dokonaniem odbioru ze swojej winy?

Odpowiedź na pytanie nr 34:

Zamawiający nie przewiduje pokrycia kosztów w przypadku, gdy z 7 dniowym wyprzedzeniem poinformuje o opóźnieniu z dokonaniem odbioru ze swojej winy. Po tym terminie Zamawiający pokryje ewentualne koszty dojazdu.

35. Dotyczy projektu umowy (zał. 11.2 do SIWZ), § 3 pkt 7 – Prosimy o doprecyzowanie czy Zamawiający przewiduje jakieś czynności ze swojej strony (podczas odbioru stacji ładowania), gdyż nie opisał ich w tej części umowy?

Odpowiedź na pytanie nr 35:

W ramach procedury odbiorowej Wykonawca dostarczy:

- Opis techniczny urządzenia,
 - Instrukcję obsługi Urządzenia w języku polskim
 - Instrukcję serwisową w języku polskim
 - Poświadczenie prawidłowości montażu
 - Deklarację zgodności CE –wystawia producent,
 - Zatwierdzone protokoły pomiarów elektrycznych wraz z kopią świadectwa kwalifikacyjnego osoby zatwierdzającej protokoły pomiarów elektrycznych
- Opinię o spełnieniu u wymagań z zakresu ochrony przeciwpożarowej – wystawia rzeczoznawca do spraw zabezpieczeń przeciwpożarowych.

36. Dotyczy projektu umowy (zał. 11.2 do SIWZ), § 3 pkt 8 – Prosimy o wyjaśnienie z jakiego powodu Zamawiający określił termin 30 dni na wymianę towaru na wolny od wad, skoro Wykonawca ma obowiązek i tak zapłacić karę umową określoną w § 7 ust. 1 pkt b)?

Odpowiedź na pytanie nr 36:

Zapłata kary umownej nie zwalnia Wykonawcy z dostarczenia Zamawiającemu urządzeń wolnych od wad.

37. Dotyczy projektu umowy (zał. 11.2 do SIWZ), § 4 pkt 4 – Czy Zamawiający dopuści elektroniczną wersję aktualizacji? Dzięki takiemu zabiegowi, Zamawiający niewątpliwie przyczyni się do ochrony środowiska i zapobiegnięciu jego degradacji.

Odpowiedź na pytanie nr 37:

Zamawiający dopuści elektroniczną wersję aktualizacji.

38. Dotyczy projektu umowy (zał. 11.2 do SIWZ), § 4 pkt 1 – Czy Zamawiający dopuści przekazanie dokumentów w wersji elektronicznej? Dzięki takiemu zabiegowi, Zamawiający niewątpliwie przyczyni się do ochrony środowiska i zapobiegnięciu jego degradacji.

Odpowiedź na pytanie nr 38:

Zamawiający dopuści przekazanie dokumentów w wersji elektronicznej

39. Dotyczy projektu umowy (zał. 11.2 do SIWZ), § 5 ust. 1 – Zamawiający posłużył się tutaj zwrotem “protokołu odbioru końcowego”. Czy jest to inny protokół niż protokół “ostateczny” określony w § 3 ust. 6? Jeżeli jest, prosimy opisać procedurę odbiorową do niego.

Odpowiedź na pytanie nr 39:

Zamawiający wprowadza zmianę § 5 ust. 1 Załącznika nr 11.2 wzoru umowy.

§ 5 ust.1 otrzymuje brzmienie: Wykonawca udziela Zamawiającemu gwarancji licząc od dnia podpisania protokołu ostatecznego odbioru:

40. W projekcie umowy (zał. 11.2 do SIWZ), § 6 pkt 6 lit a) – Zamawiający wprowadził dwie okoliczności zwalniające zabezpieczenie. Okoliczności te nie zostały nigdzie sprecyzowane w umowie i nie pozwalają Wykonawcy na ustalenie terminu w którym może się ubiegać o zwrot zabezpieczenia. Z tego względu prosimy o odpowiedzi na następujące pytania:
- Co oznacza termin “wykonanie umowy”? Czy jest on tożsamy z dniem podpisania protokołu końcowego?
 - W jaki sposób Zamawiający uzna, że Zamówienie zostało wykonane należycie? Czy Wykonawca dostanie potwierdzenie/informację o podjęciu takiej decyzji? Czy Wykonawca może w jakiś sposób odnosić do podjętej decyzji, jeżeli tak to w jaki sposób?

Odpowiedź na pytanie nr 40:

- Termin “wykonanie umowy” jest tożsamy z dniem podpisania protokołu końcowego
- Zamawiający za należycie wykonane zamówienie uzna przekazanie przedmiotu umowy wolnego od wad, przekazanego podpisanym protokołem ostatecznego odbioru.

41. Dotyczy projektu umowy (zał. 11.2 do SIWZ), § 6 pkt 6 lit b) – Od jakiego momentu Zamawiający będzie liczył rozpoczęcie biegu terminu rękojmi? Ile według Zamawiającego wynosi termin rękojmi?

Odpowiedź na pytanie nr 41:

Sprawy te reguluje kodeks cywilny. Termin wynosi 2 lata – art. 568 k.c.

42. Dotyczy projektu umowy (zał. 11.2 do SIWZ), § 7 ust. 1 a) – Czy zamawiający może wskazać okoliczności w których będzie uprawniony do odstąpienia od umowy? Wykonanie przez Zamawiającego uprawnienia o odstąpieniu od umowy powoduje bardzo daleko idące skutki prawne i Wykonawca musi mieć pewność w jakich sytuacjach Zamawiający może skorzystać z tych uprawnień. Będziemy zobowiązani za podanie tych okoliczności, a nie ogólnikowych stwierdzeń np. “nienależyte wykonanie umowy”.

Odpowiedź na pytanie nr 42:

Zamawiający informuje, iż nie wprowadzi zmiany w § 7 ust. 1

43. Dotyczy projektu umowy (zał. 11.2 do SIWZ), § 7 ust. 1 – Czy Zamawiający może wprowadzić górny limit kar umownych np. 25% wartości wynagrodzenia? Co do zasady Zamawiającemu przysługuje roszczenie o naprawienie szkody, a więc jego interesy są jak najbardziej zabezpieczone.

Odpowiedź na pytanie nr 43:

Zamawiający informuje, iż nie wprowadzi zmiany w § 7 ust 1 projektu umowy (zał. 11.2 do SIWZ)

44. Dotyczy projektu umowy (zał. 11.2 do SIWZ), § 7 ust. 1 c) – Czy za dzień opóźnienia będzie traktowany też dzień w którym wystąpiła usterka, czy dopiero każdy kolejny dzień po upływie terminu przewidzianego na naprawę usterki z wyłączeniem tego dnia, w którym zakończył się termin na naprawę usterki?

Odpowiedź na pytanie nr 44:

za dzień opóźnienia będzie traktowany każdy kolejny dzień po upływie terminu przewidzianego na naprawę usterki.

45. Dotyczy projektu umowy (zał. 11.2 do SIWZ), § 7 ust. 1 c) – Wykonawca rozumie, że w przypadku możliwości ładowania pojazdów na innych stanowiskach, nie będzie on obciążony karami umownymi?

Odpowiedź na pytanie nr 45:

Zamawiający wprowadza zmianę § 7 ust 1 c Załącznika nr 11.2 wzoru umowy.

§ 7 ust 1 c, otrzymuje brzmienie: 'Zaopóźnienie w usunięciu awarii w wysokości 300 zł. za każdy dzień opóźnienia (dni robocze i ustawowo wolne). Kara będzie naliczana w przypadku usterki wyłączającej możliwość ładowania pojazdów na danym stanowisku.'

Oraz wprowadza zmianę w § 8 dopisując ust 7 który otrzymuje brzmienie: „Pod pojęciem „dni robocze” rozumie się dni od poniedziałku do soboty z wyłączeniem świąt i dni ustawowo wolnych od pracy.”

46. Dotyczy projektu umowy (zał. 11.2 do SIWZ), § 7 – prosimy o wprowadzenie do umowy klauzuli siły wyższej, która jest standardową klauzulą w zamówieniach publicznych. Wprowadzenie tej klauzuli pozwoli na ewentualne ograniczenie szkód zarówno po stronie Zamawiającego jak i Wykonawcy. Poniżej proponujemy treść:

“Za siłę wyższą uważa się okoliczności powstałe po zawarciu niniejszej Umowy w wyniku niekontrolowanych, niemożliwych do przewidzenia i nieuniknionych zdarzeń o charakterze nadzwyczajnym, które mają bezpośredni wpływ na wykonanie zobowiązań umownych stron umowy w szczególności za zdarzenia o charakterze siły wyższej będą uznawane takie wydarzenia jak: epidemia, stan zagrożenia epidemiologicznego, stan nadzwyczajny, akty prawne i zalecenia wydawane przez rząd danego Państwa UE, zmierzające do zniwelowania zagrożenia wywołanego epidemią lub stanem zagrożenia epidemiologicznego. Strony uznają, iż w przypadku wystąpienia zagrożenia epidemiologicznego, za wystarczające uznają komunikaty Rządu RP oraz decyzje zarządu o ograniczeniu kontaktu pracowników z kontrahentami.”

Odpowiedź na pytanie nr 46:

Zamawiający informuje, iż nie wprowadzi zmiany w § 7

47. Dotyczy projektu umowy (zał. 11.2 do SIWZ), § 8 ust. 1 – prosimy o dodanie tir. 4, który będzie określał możliwość wydłużenia terminu realizacji umowy, w przypadku podejmowania przez Rząd RP, dalszych kroków zmierzających do ograniczenia stanu zagrożenia epidemiologicznego. Brak wprowadzenia takiego zapisu, spowoduje że mimo szczerych chęci do wywiązania się z umowy przez Zamawiającego lub Wykonawcę, nie będą oni mogli realizować swoich zobowiązań.

Odpowiedź na pytanie nr 47:

W przypadku wystąpienia w/w okoliczności zostanie wprowadzony odpowiedni aneks do umowy.

48. Dotyczy projektu umowy (zał. 11.2 do SIWZ), § 8 ust. 4 – Co Zamawiający rozumie pod pojęciem “ładowarka”. Jest to pojęcie użyte pierwszy raz w umowie i nie służyło ono do określenia przedmiotów dostawy. Czy zatem “ładowarka” oznacza coś innego niż stacje ładowania?

Odpowiedź na pytanie nr 48:

Zamawiający wprowadza zmianę § 8 ust. 4 Załącznika nr 11.2 wzoru umowy.

§ 8 ust.4 otrzymuje brzmienie: Zamawiający może odstąpić od Umowy, jeżeli Wykonawca będzie opóźniał się z dostawą stacji ładowania dłużej niż 10 dni od wymaganego terminu. Odstąpienie od umowy nie pozbawia możliwości dochodzenia kary umownej z tytułu opóźnienia w dostawie za okres opóźnienia liczony do dnia złożenia oświadczenia o odstąpieniu od umowy

49. Czy Zamawiający może przekazać procedury jakie posiada lub wdrożył w wyniku wystąpienia zdarzeń wywołanych COVID-19?

Odpowiedź na pytanie nr 49:

Zamawiający na chwilę obecną nie wdrożył procedur w wyniku wystąpienia zdarzeń wywołanych COVID-19

50. Dotyczy Specyfikacji technicznej oferowanych ładowarek cz. 2 (zał. 2.2 do SIWZ), tabela (poz. I Stacje Ładowania Zajezdniowego), pkt 1) – Zamawiający wymaga dostawy do zajezdni autobusowych, natomiast w umowie wskazał, że wymaga

dostawy do siedziby Zamawiającego. Czy Zamawiający może sprecyzować w które miejsce Wykonawca ma dostarczyć stacje ładowania i kiedy na Zamawiającego przejdzie ryzyko utraty lub zniszczenia stacji ładowania?

Odpowiedź na pytanie nr 50:

Zamawiający wprowadza zmianę § 3 ust. 4 Załącznika nr 11.2 wzoru umowy.
§ 3 ust.4 otrzymuje brzmienie: Wykonawca ponosi koszt transportu stacji ładowania do zajezdni autobusowej Zamawiającego w tym ubezpieczenia. Wykonawca ponosi również koszt ich montażu w miejscu wskazanym przez Zamawiającego.

51. W jaki sposób będą przeprowadzane badania stacji ładowania?

Odpowiedź na pytanie nr 51:

Zamawiający przewiduje kontrolę prawidłowego działania stacji ładowania poprzez próbę ładowania autobusu elektrycznego i sprawdzenie poprawności działania systemów wchodzących w skład stacji ładowania

52. Czy Zamawiający zapewni autobus do dokonania badania?

Odpowiedź na pytanie nr 52:

Zamawiający zapewni autobus do dokonania badania.

53. Dotyczy Specyfikacji technicznej oferowanych ładowarek cz. 2 (zał. 2.2 do SIWZ), tabela (poz. II Stanowiska szybkiego ładowania autobusów), pkt E ppkt 5) - Czy Zamawiający chce żeby Wykonawca dokonał w jego imieniu zgłoszenia do UDT i przeprowadził w jego imieniu wszelkie badania? Jeżeli tak to czy:

- a. Zamawiający udzieli Wykonawcy stosownych pełnomocnictw? Prosimy o załączenie wzoru pełnomocnictwa do projektu umowy.
- b. Czy Zamawiający pokryje, ewentualnie czy Wykonawca będzie miał możliwość refakturowania opłat przed UDT na Zamawiającego? W jaki sposób będą wyglądały rozliczenia za opłaty z UDT?

Odpowiedź na pytanie nr 53:

Zamawiający oczekuje, że zgodnie z częścią . 2 (zał. 2.2 do SIWZ), tabela (poz. II Stanowiska szybkiego ładowania autobusów), pkt E ppkt 2) 2) Wykonawca w zakresie zamówienia wykona właściwe prace projektowe i uzyska wszelkie konieczne pozwolenia. Obejmuje to również czynności związane ze zgłoszeniem do UDT. Zamawiający udzieli odpowiednich pełnomocnictw Wykonawcy.

Wykonawca odpowiednie koszty uwzględni w cenie ofertowej.

54. Dotyczy Specyfikacji technicznej oferowanych ładowarek cz. 2 (zał. 2.2 do SIWZ), tabela (poz. IV Szkolenia), pkt IV – W treści umowy Zamawiający wskazuje tylko jedno szkolenie dla dwóch pracowników. W pkt IV (Specyfikacji technicznej oferowanych ładowarek cz. 2) jest to już bardziej rozbudowane. Prosimy o ujednoczenie lub wskazanie poprawnego zapisu dotyczącego szkoleń.

Odpowiedź na pytanie nr 54:

Zamawiający wprowadza zmianę § 4 ust. 5 Załącznika nr 11.2 wzoru umowy.

§ 4 ust.5 otrzymuje brzmienie: „Wykonawca w ramach dostawy i uruchomienia systemu ładowania oraz systemu monitoringu stacji ładowania zobowiązuje się do przeprowadzenia w siedzibie zamawiającego cykl szkoleń dla pracowników Zamawiającego, zajmujących się eksploatacją i nadzorem nad eksploatacją systemów. Zamawiający wymaga, aby szkolenie odbyło się w grupach tematycznych:

- a) szkolenie serwisowe z zakresu obsługi oraz diagnostyki systemu,
- b) szkolenie użytkowe z zakresu bieżącej eksploatacji systemu ładowania mające na celu przygotowanie pracowników do obsługi systemu ładowania w szczególności systemu monitoringu stacji ładowania,
- c) szkolenie dla administratorów systemu monitoringu stacji ładowania.

Wykonawca przeprowadzi szkolenia w siedzibie Zamawiającego lub na terenie Miasta Malbork.

Szczegółowy zakres, plan, termin szkoleń oraz liczbę uczestników Wykonawca uzgodni z Zamawiającym. Wykonawca zobowiązuje się dostarczyć na potrzeby szkolenia niezbędny do jego realizacji sprzęt oraz materiały. Pomieszczenie udostępnia Zamawiający.

Po zakończeniu szkoleń personel Zamawiającego będzie w stanie przeprowadzić diagnostykę działania systemu i określić zakres czynności niezbędnych do przeprowadzenia napraw, a także wprowadzania zmian i korekt.

Przeszkolenie pracowników nie zwalnia Wykonawcy z obowiązku wykonywania napraw gwarancyjnych. Pracownicy delegowani na szkolenia będą posiadali wymagane specjalistyczne uprawnienia branżowe.”

55. Dotyczy Specyfikacji technicznej oferowanych ładowarek cz. 2 (zał. 2.2 do SIWZ), tabela (poz. V Serwis pogwarancyjny i części zamienne) – Prosimy o wskazanie czy Serwis pogwarancyjny ma być odpłatny czy nieodpłatny. Co do zasady Wykonawcy świadczą dodatkowo płatny serwis pogwarancyjny, który jest wyliczany w oparciu o indywidualny zakres prac lub cennik Wykonawcy. Prosimy o doprecyzowanie.

Odpowiedź na pytanie nr 55:

Serwis w okresie pogwarancyjnym będzie płatny w ramach odrębnej umowy.

56. Wykonawca informuje, iż nie jest w stanie pobrać spakowanego pliku „espd-request”. Plik posiada błąd. Prosimy o ponowne zamieszczenie prawidłowej paczki lub wskazanie instrukcji jej pobrania (ze wskazaniem programu do jej pobrania).

Odpowiedź na pytanie nr 56:

Plik nie posiada błędu. Jest zapisany we właściwym formacie xml.

Zgodnie z rozdz. 3 SIWZ w ust. 1 pkt. 1.1. ppkt 1) Wykonawca do wypełnienia oświadczenia w formie jednolitego dokumentu może pobrać go i przedstawić w jednej z form przedstawionych poniżej:

„ 1) ze strony internetowej w postaci .xml:

https://platformazakupowa.pl/pn/mzk_malbork

*W tym celu wykonawca powinien ze strony platformy zakupowej pobrać spakowany plik „**espdrequest**”, który należy rozpakować. Uruchomić stronę <https://espd.uzp.gov.pl>, po uruchomieniu i wyborze języka*

*polskiego wybrać opcję „**Jestem wykonawcą**”, następnie „**zaimportować ESPD**”, wczytać rozpakowany plik jednolity dokument JEDZ, wybrać kraj „**Polska**” i postępować dalej w narzędziu. JEDZ wraz z ofertą oraz wszelkimi wymaganymi dokumentami należy przesłać na adres https://platformazakupowa.pl/pn/mzk_malbork przed upływem terminu składania ofert w postaci elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym.*

2) Lub wykorzystać udostępniony przez Zamawiającego edytowalny formularz utworzony w serwisie ESPD na stronach Komisji Europejskiej...

57. Dodatkowo Wykonawca wskazuje, że edytowalna wersja formularza JEDZ utworzona w serwisie ESPD na stronach Komisji Europejskiej i zamieszczona w formacie PDF, również posiada swoje ograniczenia (tj. nie można multiplikować danego pola, np. w przypadku potrzeby wpisania większej liczby przedstawicieli Wykonawcy). W związku z powyższym Wykonawca prosi o zamieszczenie JEDZ w formacie WORD lub wyrażenie zgody na zastosowanie takiego formatu w razie potrzeby.

Odpowiedź na pytanie nr 57:

Zamawiający, w załączeniu, udostępnia edytowalną wersję JEDZ

58. Z uwagi na dużą ilość pytań, które zostały zadane oraz czas potrzebny na analizę odpowiedzi jakie udzieli Zamawiający, Wykonawca wnosi o wydłużenie terminu składania ofert o min. dwa tygodnie.

Odpowiedź na pytanie nr 58:

Zamawiający wyraża zgodę. Nowy termin wskazany na końcu niniejszego pisma.

Pytania - 3 z dn. 20/03/2020:

Pytanie 1

W SIWZ, rozdział drugi, punkt 1.1.3. Zamawiający wymaga:

„Zamawiający uzna ww. warunek za spełniony jeżeli Wykonawca wykaże, że w okresie ostatnich trzech lat przed upływem terminu składania ofert, wykonał co najmniej 1 zamówienie(umowa), polegające na dostawie fabrycznie nowych autobusów elektrycznych o łącznej wartości brutto nie mniejszej niż 8.000.000zł. (słownie: osiem milionów złotych);”

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający uzna warunek za spełniony również w przypadku wykonania kilku dostaw pojazdów elektrycznych o łącznej wartości przekraczającej 8 000 000zł.

Dodatkowo prosimy o dopuszczenie wykorzystania referencji odbiorcy pojazdów zamiast opisanej przez Zamawiającego umowy, jako potwierdzenia wykonania zamówienia. Umowy handlowe pomiędzy podmiotami mogą stanowić tajemnicę handlową, a proponowane referencje są powszechnie akceptowanym dowodem realizacji dostawy. Dlatego też prosimy o usunięcie zapisu o umowie i zastąpieniu go referencjami.

Odpowiedź na pytanie nr 1:

1 zamówienie traktowane jest jako jedna umowa, obejmująca dostawę *fabrycznie nowych autobusów elektrycznych o łącznej wartości brutto nie mniejszej niż 8.000.000zł. (słownie: osiem milionów złotych). Dowodami na potwierdzenie spełnienia warunku są dokumenty określone w rozdz. 3 ust. 2 pkt 2.1. ppkt 2.1.1. SIWZ, tj. ... przy czym dowodami, o których mowa, są referencje bądź inne dokumenty wystawione przez podmiot, na rzecz którego dostawy były wykonywane, a w przypadku świadczeń okresowych lub ciągłych są wykonywane, a jeżeli z uzasadnionej przyczyny o obiektywnym charakterze wykonawca nie jest w stanie uzyskać tych dokumentów - oświadczenie wykonawcy; w przypadku świadczeń okresowych lub ciągłych nadal wykonywanych referencje bądź inne dokumenty potwierdzające ich należyte wykonywanie powinny być wydane nie wcześniej niż 3 miesiące przed upływem terminu składania ofert albo wniosków o dopuszczenie do udziału w postępowaniu*

Pytanie 2

W punkcie 1.7 podpunkt 7 Zamawiający wymaga:

„Konstrukcja nośna autobusu ma być wykonana z materiałów nierdzewiejących lub trudnordzewiejących. W przypadku zastosowania materiałów trudnordzewiejących, autobus musi posiadać pełne zabezpieczenie antykorozyjne i nie wymagać dodatkowych prac w tym zakresie w trakcie eksploatacji.”

Prosimy o dopuszczenie konstrukcji nośnej wykonanej ze stali konstrukcyjnej wysokiej wytrzymałości zabezpieczonej metodą kataforezy całopojazdowej oraz dokonywania inspekcji okresowych i ewentualnych napraw związanych z korozją.

Uzasadnienie:

Żadne materiały używane przy produkcji konstrukcji nośnej autobusów nie zapewnią pełnej i bezwarunkowej pewności braku występowania korozji w całym okresie eksploatacji pojazdu. Zatem nawet w przypadku zastosowania metali trudnordzewiejących (określanych nierdzewnymi) inspekcje i kontrole są konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa eksploatacji ponieważ również takie podlegają korozji w określonych warunkach. Stąd też wnosimy o odpuszczenie stali konstrukcyjnej wysokiej wytrzymałości zabezpieczonej metodą kataforezy całopojazdowej oraz dokonywania inspekcji okresowych i ewentualnych napraw, gdyż jest to najlepiej oceniana technologia wykorzystywana przy zabezpieczeniu antykorozyjnym autobusów zapewniająca maksymalną trwałość konstrukcji.

Odpowiedź na pytanie nr 2:

Zamawiający oświadcza, że przedstawione rozwiązanie spełnia wymagania opisane w punkcie 1.7. podpunkt 7.

Pytanie 3

W punkcie 2.4 podpunkt 2 Zamawiający wymaga:

„Baterie przystosowane do szybkiego ładowania mocą 200 kW o pojemności nie mniejszej niż 145kWh.”

Prosimy o dopuszczenie baterii przystosowanych do ładowania mocą 150kW

Odpowiedź na pytanie nr 3:

Zamawiający nie wyraża zgody na obniżenie mocy ładowania baterii trakcyjnych. Moc ładowania determinuje czas ładowania baterii na pętli a Zamawiający nie ma możliwości wydłużania czasu tego postoju w celu dostosowania do niższej mocy ładowania.

Pytanie 4

Prosimy o wskazanie planowanego dziennego przebiegu dla pojazdów elektrycznych dostarczonych do Zamawiającego w ramach niniejszego postępowania.

Odpowiedź na pytanie nr 4:

Przebiegi na poszczególnych liniach:

- 1/1 - 240 km
- 1 /2 - 260 km
- 1/3 - 280 km
- 6/1 - 270 km
- 6/2 - 285 km
- 6/3 - 230 km

Pytanie 5

W punkcie 2.4 podpunkt 3 Zamawiający wymaga:

„Wykonawca przystosuje autobus do ładowania pantografem odwróconym poprzez zakup i montaż pantografowego złącza ładowania (kompletna szyna prądowa do transferu energii elektrycznej z odbieraka do zasilania pojazdu) wraz z układem sterującym pracą mechanizmu, komunikacja drogą radiową (w oparciu o standard ISO 15118 oraz IEC 61851-23). Prawidłowe pozycjonowanie pojazdu pod pantografem sygnalizowane na pulpicie kierowcy. Wszelkie uzgodnienia dotyczące komunikacji ładowarka –autobus należy przeprowadzić z dostawcą stacji ładowania. Zamawiający dopuszcza jako równoważne z sygnalizacją pozycjonowania, zastosowanie innego zewnętrznego elementu ułatwiającego kierowcy prawidłowy podjazd pod stację ładowania (np próg zwalniający). Po stronie wykonawcy leży dostarczenie niezbędnych elementów i posadowienie ich w okolicy ładowarki umożliwiając prawidłowy podjazd autobusu w sposób gwarantujący prawidłowe pozycjonowanie pojazdu.”

Prosimy o dopuszczenie ładowania pojazdu jedynie za pomocą wtyczki, zarówno na pętlach autobusowych jak i na zajezdni, przy użyciu wymaganej przez Zamawiającego wtyczki CCS Combo 2 **przy zagwarantowaniu przez Wykonawcę minimalnego zasięgu w pełni naładowanego autobusu na poziomie 200km.**

Uzasadnienie:

Oferowany pojazd wykona wymaganą przez Zamawiającego pracę przewozową przy większości zadań bez doładowywania w trakcie doby, co znacznie obniży koszty eksploatacji dzięki skuteczniejszemu wykorzystaniu czasu pracy kierowcy i pojazdu.

Równocześnie infrastruktura która stanowi przedmiot niniejszego postępowania umożliwia ładowanie pojazdu wtyczką zarówno na pętli jak i w zajezdni, dzięki czemu nawet w przypadku najbardziej wymagających zadań wykonywanych przez Zamawiającego, umożliwi sporadyczne doładowanie pojazdu w trakcie pracy przewozowej równie sprawnie co ładowanie pantografowe. Pozwoli to osiągać przebiegi znacznie przekraczające 200km w ciągu doby, zachowując jednocześnie korzyści płynące z rzadszego ładowania pojazdu.

Odpowiedź na pytanie nr 5:

Zamawiający nie wyraża zgody na ładowanie pojazdu wtyczką w trakcie postoju autobusu na pętli. Wymagany przez Zamawiającego system ładowania pojazdów został wybrany w drodze szczegółowych analiz i jest optymalnym wariantem technologiczny dla Zamawiającego.

Pytanie 6

W punkcie 3.1 Zamawiający wymaga:

„Zawieszenie pneumatyczne z szybko wymiennymi elementami sprężynującymi w postaci miechów ze zintegrowanym, elastycznym ogranicznikiem skoku. Zawieszenie przednie: preferowana belka sztywne, dopuszcza się zawieszenie niezależne z zastosowaniem

stabilizatora. Wszystkie dostarczone pojazdy muszą posiadać taką samą konfigurację elementów podwozia”

Wnioskujemy o dopuszczenie rozwiązania zawieszenia niezależnego bez stabilizatora. Jest to obecnie powszechnie stosowane rozwiązanie, które oferuje mniejszą komplikację i łatwiejsze serwisowanie układu przy jednoczesnym zapewnieniu stabilności prowadzenia pojazdu uzyskanej poprzez zmianę geometrii punktów mocowania do konstrukcji.

Odpowiedź na pytanie nr 6:

Zamawiający nie dopuszcza takiego rozwiązania.

Pytanie 7

W punkcie 5.2 podpunkt 1 Zamawiający wymaga:

„Instalacja pneumatyczna wyposażona w osuszacz powietrza oraz separator kondensatu, wykonana z materiałów odpornych na korozję; przyłącze do podłączenia sprężonego powietrza z zewnętrznego źródła zasilania (przyłącze umieszczone w przedniej i tylnej ścianie pojazdu zabezpieczone przed działaniem czynników zewnętrznych). Kompletaacja zespołów i podzespołów, zgodna z dostarczonymi schematami instalacji pneumatycznej.”

Prosimy o dopuszczenie zintegrowanego osuszacza powietrza z separatorem kondensatu/odolejaczem.

Uzasadnienie:

Proponowane rozwiązanie obniża ilość podzespołów obsługowych w pojeździe ułatwiając obsługę i serwisowanie pojazdu.

Odpowiedź na pytanie nr 7:

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie

Pytanie 8

W punkcie 8.2 podpunkt 1 Zamawiający wymaga:

„Poszycie boczne ze stali odpornych na korozję, aluminium lub tworzyw sztucznych, dzielone na panele (osobne panele poszycia nadkoli i pozostałych części poszycia). Zderzaki dzielone wieloczęściowe najlepiej na trzy części, wykonane z tworzywa sztucznego.”

Wnioskujemy o dopuszczenie zastosowania paneli bocznych wykonanych ze szkła hartowanego łączonego z wysokowytrzymałym tworzywem sztucznym.

Odpowiedź na pytanie nr 8:

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie pod warunkiem zachowania podziału na panele.

Pytanie 9

W punkcie 8.2 podpunkt 4 Zamawiający pisze:

„Konstrukcja dachu umożliwiająca montaż odbieraka prądu (szyny), służące do doprowadzenia napięcia zasilającego z zewnętrznego źródła, celem doładowania baterii trakcyjnych. W związku z tym konstrukcja dachu musi być przystosowana do wchodzenia na niego w celach serwisowych i naprawczych.”

Wnioskujemy o dopuszczenie dachu, który nie umożliwi chodzenia i przebywania na nim. W przypadku prowadzenia prac serwisowych na dachu pojazdu, prace prowadzi się przy użyciu dedykowanej platformy serwisowej. Wchodzącej w skład narzędzi dostarczanych wraz z dostawą pojazdów.

Odpowiedź na pytanie nr 9:

Zamawiający dopuszcza dach, który nie umożliwi chodzenia i przebywania na nim. W przypadku prowadzenia prac serwisowych na dachu pojazdu, prace prowadzi się przy użyciu dedykowanej platformy serwisowej wchodzącej w skład narzędzi dostarczanych wraz z dostawą pojazdów.

Pytanie 10

W punkcie 8.6 Zamawiający wymaga:

Szyba czołowa dzielona w układzie pionowym i osobna szyba przedniego górnego ekranu (dopuszczona szyba jednolita). Od wewnątrz przesłona słoneczna dla kierowcy w formie opuszczanej rolety. Szyba czołowa przedniego ekranu zabezpieczona przed parowaniem. Rozsuwana szyba boczna w oknie kabiny kierowcy, uchylne lub przesuwne górne partie okien bocznych w przedziale pasażerskim (minimum 7). Szyby przesuwne lub uchylne wyposażone w zamki zamykane za pomocą kluczy typu energetycznego (np. kwadrat) blokujące okno w pozycji zamkniętej. Szyby boczne i tylna przyciemniane minimum 21%.”

Wnioskujemy o dopuszczenie pojazdu z 6 oknami uchylnymi. Uzasadniamy to faktem, że w oferowanym przez nas pojeździe stosujemy bardzo szerokie okna, a co za tym idzie ilość okien uchylnych jest ograniczona. Zwracamy również uwagę, że to nie ilość a powierzchnia okien uchylnych determinuje skuteczność wentylacji wnętrza pojazdu. Zapis w punkcie 8.6 sugeruje, że Zamawiający oczekuje pojazdu o dużej skuteczności wymiany powietrza, jednak wymagany przez niego parametr nie jest obiektywny. Może dojść do sytuacji, że konkurencyjny pojazd będzie posiadać 7 okien uchylnych z mniejszą skutecznością wymiany powietrza niż oferowany przez nas wariant z 6 szybami uchylnymi. Podsumowując wnioskujemy o dopuszczenie pojazdu z 6 oknami uchylnymi pod warunkiem zastosowania rozwiązania gwarantującego bardzo skuteczną wymianę powietrza.

Odpowiedź na pytanie nr 10:

Zamawiający wyraża zgodę na zastosowanie 6 okien uchylnych.

Pytania z dn. 27/03/2020:

Pytanie 1

§ 4

Dokumentacja techniczna i szkolenie

w pkt 1 jest zawarte sformułowanie:

Wykonawca przekaze nieodpłatnie

– katalog części zamiennych w ilości 2 sztuk w formie papierowej oraz formie elektronicznej. Wnosimy o dopuszczenie jako równoważnego rozwiązania w postaci dostarczenia dokumentacji wyłącznie w wersji elektronicznej w 2 kpl (online oraz na płycie DVD) z możliwością wydrukowania dowolnego jej fragmentu w dowolnym czasie, bez jakichkolwiek limitów.

Wprowadzenie takiej zmiany pozwoli na wyeliminowanie konieczności zbędnego drukowania całości dokumentacji w ilości kilkudziesięciu tysięcy stron papieru, która- nieaktualizowana- w krótkim czasie byłaby nieaktualna.

Proponowane rozwiązanie jest dużo bardziej ekologiczne, pozostając w zgodzie z zamówieniem przez Zamawiającego ekologicznie czystych autobusów.

Mając na względzie przedstawione argumenty wnoszę jak na wstępie o uzasadnioną zmianę SIWZ.

Odpowiedź na pytanie nr 1:

Zamawiający wprowadza zmianę § 4 ust. 1 Załącznika nr 11.1 wzoru umowy.

§ 4 ust.1 otrzymuje brzmienie: "Wykonawca przekaże nieodpłatnie Zamawiającemu w dniu dostawy dokumentację techniczno-eksploatacyjną zgodnie z Opisem Przedmiotu Zamówienia."

Na podstawie udzielonych odpowiedzi, Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust 4 ww ustawy modyfikuje treść SIWZ (w załączeniu). **Zmianie ulega termin składania ofert i mija w dniu 24.04.2020 r. o godz. 12:00.**

Jednocześnie, z uwagi panujące zagrożenie epidemiologiczne związane z ogłoszeniem przez Światową Organizację Zdrowia pandemii koronawirusa (wywołującego COVID-19), wypełniając obowiązek jawności z otwarcia ofert, o którym mowa w rozdz. 7 ust. 2.1. SIWZ, powołując się na opinię Urzędu Zamówień Publicznych z dn. 16/03/2020 r., informujemy, iż otwarcie ofert **w obecnej sytuacji epidemicznej nastąpi poprzez transmisję online. Link do strony zostanie podany na platformie postępowania w terminie późniejszym.**

Załączniki:

1. Poprawiony OPZ (zał. 1.1.)
2. Poprawiony OPZ (zał. 1.2.)
3. Poprawione Specyfikacje Techniczne (zał. Nr 2.1)
4. Poprawione Specyfikacje Techniczne (zał. Nr 2.2)
5. Edytowalna wersja JEDZ
6. Poprawiony pr umowy części 1 (zał. 11.1)
7. Poprawiony pr umowy części 1 (zał. 11.2)
8. Potwierdzenie przesunięcia terminu składania ofert z DUUE
9. Modyfikacja SIWZ
10. Mapki.zip

Zatwierdziła:
Małgorzata Zemlik
Prezes Zarządu