

Ostrowiec Świętokrzyski, 19 października 2021 r.

Or.271.21.5.2021

Działając na podstawie art. 135 ust. 6 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2021 r. poz. 1129) zwanej dalej ustawa Pzp, Zamawiający: Gmina Ostrowiec Świętokrzyski, ul. Jana Głogowskiego 3/5, 27-400 Ostrowiec Świętokrzyski udostępnia treść zapytań wykonawców wraz z wyjaśnieniami zamawiającego oraz na podstawie art. 137 ust. 1, dokonuje zmiany treści Specyfikacji Warunków Zamówienia w postępowaniu pn: **Dostawa 9 sztuk fabrycznie nowych, niskopodłogowych, niskoemisyjnych, jednoczłonowych autobusów miejskich wyposażonych w silnik DIESEL.**

Pytanie 1

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. II. Opis Przedmiotu Zamówienia, pkt. 5. Wymagania dotyczące spełnienia przepisów, ppkt. d).

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o odstąpienie od wymogu Regulaminu nr 29 Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ.

Nie jest on wymagany dla autobusów miejskich klasy I, w związku z tym nie występuje on jako wymóg konieczny w homologacji.

Pytanie 2

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. III. Wymagania dotyczące parametrów technicznych, pkt. 1. Opis podstawowych parametrów technicznych, ppkt. 6. Dopuszczalna masa całkowita.

Czy Zamawiający dopuści autobus o dopuszczalnej masie całkowitej do 18 745 kg?

Pytanie 3

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji, Pkt. 1. Opis parametrów, ppkt. 1. Silnik, ppkt. e).

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o odstąpienie od wymogu wyposażenia silnika w system zatrzymywania i ruszania z systemem inteligentnego zarządzania energią.

Z doświadczenia wynika, że w autobusach komunikacji miejskiej zastosowanie takiego systemu nie jest eksploatacyjnie korzystne.

Zastosowanie takiego systemu prowadzi do nadmiernego obciążania wału, w następstwie czego dochodzi do wycierania łożysk wału (panewek), co w konsekwencji ma bezpośredni wpływ nie tylko na krótszą żywotność silnika lecz także na większą awaryjność pozostałych elementów osprzętu silnika takich jak np. stabilizatorów drgań, alternatorów czy rozrusznika.

Pytanie 4

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji, Pkt. 5. Układ kierowniczy, b) oraz Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji, Pkt. 16. Kabina kierowcy, a).

Czy Zamawiający dopuści nowoczesny, stały, ergonomiczny pulpit kierowcy z zestawem kontrolki informujący kierowcę na bieżąco o stanie technicznym pojazdu wraz z możliwością pełnej regulacji kierownicy w dwóch płaszczyznach?

Pytanie 5

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji, Pkt. 7. Układ hamulcowy, b).

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym informacja o załączeniu hamulca przystankowego będzie wyświetlana na desce rozdzielczej w kolorze żółtym?

Pytanie 6

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji, Pkt. 9. Układ elektryczny, c).

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym instalacja elektryczna będzie poprowadzona w kanałach sufitowych?

Pytanie 7

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji, Pkt. 10. Ogrzewanie, wentylacja, klimatyzacja – ogrzewanie.

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość zastosowania zamiast grzejników konwektorowych, tylko nagrzewnice które zabudowane są w kanałach z wysoce wydajnym nadmuchem?

Pytanie 8

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji, Pkt. 10. Ogrzewanie, wentylacja, klimatyzacja, d).

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” bez dodatkowej nagrzewnicy?

Pytanie 9

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji, Pkt. 10. Ogrzewanie, wentylacja, klimatyzacja, i).

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o zaakceptowanie rozwiązania, w którym zawartość dodatkowego zbiornika paliwa do zasilania układu ogrzewania będzie przez obsługę na bieżąco monitorowana i uzupełniana bez konieczności jego opomiarowywania i ponoszenia w związku z tym dodatkowych kosztów.

Pytanie 10

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji, Pkt. 11. Nadwozie, p). Czy Zamawiający dopuści do zastosowania gniazda zaczepów ze zintegrowanymi na stałe zaczepami?

Pytanie 11

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji, Pkt. 12. Oświetlenie, a).

Czy Zamawiający dopuści wykonanie świateł w innej technologii niż LED, kierunkowskazów przednich, świateł przeciwmgielnych tylnych i świateł cofania?

Pytanie 12

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji, Pkt. 16. Kabina kierowcy, f).

Czy Zamawiający akceptuje rozwiązanie, w którym przyciemnienie górnych części szyby przedniej i szyby bocznej lewej zostanie zrealizowane poprzez ich fabryczne oklejenie specjalnie w tym celu stosowaną, wysokiej jakości folią, której wymiary zostaną ustalone z Zamawiającym?

Pytanie 13

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji, Pkt. 16. Kabina kierowcy, i).

Czy Zamawiający dopuści w obrębie kabiny kierowcy, pojedynczy, łatwo dostępny i zamykany schowek podręczny.

Pytanie 14

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji, Pkt. 20. Pozostałe urządzenia, systemy i wyposażenie, 1. System detekcji i gaszenia pożarów.

Czy Zamawiający akceptuje system przeciwpożarowy oparty na detekcji liniowo-hydrauliczno-pneumatycznej, funkcjonujący niezależnie od zasilania prądem niezależnie od sytuacji w jakiej znajduje się autobus, z środkiem gaśniczym dużo bardziej wydajnym niż zapewniają systemy aerozolowe, którego działanie polega, w przypadku wystąpienia pożaru, na błyskawicznym wytworzeniu bardzo szczelnej powłoki odcinającej w sposób natychmiastowy

dopływ powietrza skutecznie gasząc pożar nie tylko silnika lecz również wszystkich urządzeń znajdujących się w komorze silnikowej, ponadto system spełnia wszystkie pozostałe wymagania Zamawiającego?

Na szczególną uwagę zasługuje fakt, że system ten, działa zawsze i skutecznie niezależnie od stanu naładowania baterii autobusu, również w przypadku gdy autobusy stoją zaparkowane na zajezdni z wyłączonym prądem, jak również w przypadkach, gdy tuż po kolizji drogowej, służby ratownicze w pierwszej kolejności odcinają prąd w autobusie ze względów bezpieczeństwa, aby uniknąć pożaru w skutek przepięć oraz iskrzenia, a ryzyko wystąpienia pożaru nadal występuje. Niestety system oparty o sterowanie elektryczne, jakie wymaga Zamawiający w powyższych przypadkach nie zadziała skutecznie lub nawet nie zadziała w ogóle i narazi Zamawiającego na znaczne straty finansowe oraz niebezpieczeństwo pasażerów, którzy mogą stracić przytomność w skutek kolizji lub wypadku i nadal pozostawać w autobusie.

Nasz system przez cały czas jest aktywny i działa skutecznie, stosowany jest od wielu lat w tysiącach sprzedanych również w Europie zachodniej, jednych z najlepiej zaprojektowanych technologicznie autobusach, które pragniemy zaoferować Zamawiającemu, gwarantując najlepszą jakość wykonania i sprawności oferowanych autobusów.

W związku z powyższym prosimy Zamawiającego o dopuszczenie opisanego rozwiązania, jako lepszego i bardziej skutecznego.

Pytanie 15

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji, Pkt. 20. Pozostałe urządzenia, systemy i wyposażenie, 3. System dozowania oleju.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o zaakceptowanie fabrycznego systemu automatycznych dolewek oleju, który nie posiada pamięci pracy dozownika.

Stosowane fabrycznie w naszych autobusach rozwiązanie jest zintegrowane z komputerem sterującym pracą silnika. Autobus jest wyposażony w odpowiednie czujniki, które rejestrują wszystkie zdarzenia oraz awaryjne sytuacje. W przypadku, kiedy zabraknie oleju w zbiorniku systemu dolewek, na pulpicie kierowcy pojawi się komunikat.

Takie rozwiązanie techniczne pozytywnie wpłynie na użytkowanie pojazdu w długim czasie eksploatacji zapewniając jednocześnie odpowiedni poziom informacji niezbędny do kontrolowania silnika i jego pracy.

Pytanie 16

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji, Pkt. 23. Warunki dodatkowe, ppkt. 2).

W dobie wszechobecnej cyfryzacji oraz w trosce o środowisko naturalne odstępiliśmy od wersji papierowej dokumentacji technicznej. Prosimy o możliwość dostarczenia kompletnej dokumentacji techniczno-eksploatacyjnej, schematów układów pneumatycznych i elektrycznych, instrukcji napraw wszystkich zespołów, urządzeń i układów stosowanych w autobusie oraz katalogów części zamiennych w wersji online. Wersja online jest przyjazna użytkownikowi, ułatwia wyszukiwanie konkretnych instrukcji a co najważniejsze jest na bieżąco aktualizowana.

Pytanie 17

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji, Pkt. 23. Warunki dodatkowe, ppkt. 4).

Wykonawca dysponuje uniwersalnym, dedykowanym do pracy w warunkach warsztatowych urządzeniem diagnostycznym do diagnostyki cało pojazdowej oferowanych autobusów. Urządzenie spełnia wszystkie wymagania Zamawiającego w zakresie diagnostyki oraz napraw oferowanych autobusów, jednakże odbiega od specyfikacji określonej w punkcie 25, czy w związku z powyższym Zamawiający dopuści dedykowane

Pytanie 18

Dotyczy SWZ Rozdział 11 pkt 2 ppkt 2.1

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający miał tutaj na myśli art. 108 ust. 1 pkt 4 PZP?

Pytanie 19

Dotyczy Załącznik nr 4 do SWZ Rozdział II pkt 5 lit. d

W opisie przedmiotu zamówienia Zamawiający wymaga, aby autobus spełniał wymogi homologacji typu pojazdu w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego zgodnie z Regulaminem nr 29 EKG ONZ. Niniejszy Regulamin dotyczy pojazdów z oddzielną kabiną kierowcy kategorii N (1) w zakresie osób przebywających w kabinie, w związku z czym nie dotyczy autobusów, a wyłącznie samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych.

Wymagania dotyczące bezpieczeństwa zarówno kierowcy jak i pasażerów autobusów określa Regulamin nr 66 EKG ONZ. W związku z powyższym wnioskujemy o wycofanie tego wymogu.

Pytanie 20

Dotyczy Załącznik nr 4 do SWZ Rozdział II pkt 5 lit. e

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na przedłożenie dokumentu potwierdzającego spełnienie przez oferowany autobus wymagań określonych w Regulaminie nr 66 EKG ONZ w zakresie homologacji dużych pojazdów pasażerskich w momencie dostarczenia autobusów?

Pytanie 21

Dotyczy Załącznik nr 4 do SWZ Rozdział IV pkt 1 Lp. 13

Czy Zamawiający dopuści dla pierwszych drzwi następujące rozwiązania:

- a) podgrzewane elektryczne tylko pierwsze skrzydło drzwi a drugie skrzydło z szybą pojedynczą bez ogrzewania.
- b) szyba zespolona w pierwszym skrzydle drzwi a drugie skrzydło z szybą pojedynczą bez ogrzewania.
- c) podgrzewane elektrycznie tylko pierwsze skrzydło drzwi a drugie skrzydło z szybą zespoloną.
- d) w obydwu skrzydłach zastosowanie szyb zespolonych.

Pytanie 22

Dotyczy Załącznik nr 4 do SWZ Rozdział IV pkt 1 Lp. 16 lit. d

Czy Zamawiający dopuści fotel kierowcy podgrzewany z zawieszeniem pneumatycznym i wielostopniową regulacją w zależności od indywidualnych potrzeb kierowcy?

Pytanie 23

Dotyczy Załącznik nr 4 do SWZ Rozdział IV pkt 1 Lp. 20 ppkt 1

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na system automatycznej detekcji i gaszenia pożarów nie obejmujący zbiorników paliwa zabudowanych poza komorą silnika tj. pomiędzy osią przednią a drzwiami środkowymi?

Pytanie 24

Dotyczy Załącznik nr 4 do SWZ Rozdział IV pkt 1 Lp. 24 lit. b

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na nieodpłatne wykonywanie przez Wykonawcę w ramach gwarancji dodatkowych konserwacji poszyc zewnętrznych oraz szkieletu nadwozia i podwozia? Dokumentacja gwarancyjna Wykonawcy przewiduje bowiem obowiązkowe okresowe uzupełnianie konserwacji.

Pytanie 25

Dotyczy Załącznik nr 2 do SWZ §3 ust. 8

W związku z tym, że termin realizacji przedmiotu zamówienia wynosi 300 dni, a prognozowana jest inflacja, prosimy o uzupełnienie zapisu treścią: „o ile inflacja za rok 2021 nie przekroczy 5%”.

Pytanie 26

Dotyczy Załącznik nr 2 do SWZ §3 ust. 11

W mniemaniu Wykonawcy nie powinno się uzależniać wystawienia faktur VAT od stwierdzenia ewentualnego naliczenia kar umownych, w związku z czym prosimy o wykreślenie treści: „a także stwierdzający ewentualne naliczenie przez Zamawiającego kar umownych z podaniem ich wysokości i podaniem przyczyny ich naliczenia.”

Pytanie 27

Dotyczy Załącznik nr 2 do SWZ §4 ust. 2

Zawracamy się z prośbą o dopuszczenie możliwości powiadomienia Zamawiającego o dacie dostawy każdego autobusu również drogą elektroniczną.

Pytanie 28

Dotyczy Załącznik nr 2 do SWZ §5 ust. 5

Zwracamy się z prośbą o uzupełnienie zapisu o informację w jakiej formie powinna być przekazana zgoda Zamawiającego na wprowadzenie zmian oraz złożone przez Wykonawcę stosowne dokumenty, np. drogą mailową.

Pytanie 29

Dotyczy Załącznik nr 2 do SWZ §7 ust. 1 pkt 13

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na wydłużenie terminu usunięcia wad i usterek do 7 dni roboczych?

Pytanie 30

Dotyczy Załącznik nr 2 do SWZ §7 ust. 3 pkt 6 lit. b

Zwracamy się z prośbą o wykreślenie z zapisu następującego fragmentu: „lub żądać dostawy przedmiotu umowy po raz drugi”.

Pytanie 31

Dotyczy Załącznik nr 2 do SWZ §9 ust. 7

Zwracamy się z prośbą o dopuszczenie możliwości przekazania oryginału dokumentu zabezpieczenia należytego wykonania umowy wnoszonego w formie niepieniężnej drogą mailową i/lub pocztową.

Pytanie 32

Dotyczy Załącznik nr 2 do SWZ §10 ust. 4

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na wydłużenie terminu do 7 dni roboczych?

Pytanie 33

Dotyczy Załącznik nr 2 do SWZ §11 ust. 3

Zwracamy się z prośbą o wykreślenie treści: „z zastrzeżeniem §13 ust. 1 umowy - w tym przypadku Zamawiający nie płaci kary umownej.”

Pytanie 34

Dotyczy Załącznik nr 2 do SWZ §11 ust. 4 i ust. 5

Zwracamy się z prośbą o naliczanie kar umownych od ceny jednostkowej autobusu, którego zwłoka dotyczy.

Pytanie 35

Dotyczy Załącznik nr 2 do SWZ §11 ust. 4 i ust. 5 Zwracamy się z prośbą o obniżenie kar umownych do 0,1%.

Pytanie 36

Dotyczy Załącznik nr 2 do SWZ §11 ust. 6

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na obniżenie kary umownej do 0,02%? Jednocześnie zwracamy się z prośbą o naliczanie kary umownej od ceny jednostkowej autobusu, którego zwłoka w usunięciu wad stwierdzonych przy odbiorze lub w okresie gwarancji dotyczy.

Pytanie 37

Dotyczy Załącznik nr 2 do SWZ §7 ust. 1 pkt 2

Ponieważ przedmiotem zamówienia jest dostawa 9 sztuk autobusów, które po podpisaniu bezusterkowego końcowego protokołu odbioru staną się własnością Zamawiającego, rejestracji autobusów powinien dokonać Zamawiający jako ich właściciel we właściwym dla niego Wydziale Komunikacji. W związku z powyższym prosimy o zmianę zapisów. Ponadto, jeżeli na Wykonawcy ma ciążyć obowiązek ubezpieczenia autobusów oraz pokrycie związanych z tym kosztów, prosimy o doprecyzowanie jakiego zakresu ubezpieczenia oraz na jaki okres wymaga Zamawiający.

Pytanie 38

Dotyczy Załącznik nr 2 do SWZ §11 ust. 9

Zwracamy się z prośbą o naliczanie kar umownych od ceny jednostkowej autobusu, którego zwłoka dotyczy.

Pytanie 39

Dotyczy Załącznik nr 2 do SWZ §11 ust. 9

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na obniżenie kary umownej do 0,05%?

Pytanie 40

Dotyczy Załącznik nr 2 do SWZ §11 ust. 11

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na wydłużenie terminu do 5 dni roboczych?

Pytanie 41

Dotyczy Załącznik nr 2 do SWZ §11 ust. 14

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o ustalenie maksymalnej łącznej wysokości kar umownych na poziomie 20% łącznego wynagrodzenia brutto określonego w §3 ust. 3.

Pytanie 42

Dotyczy Załącznik nr 2 do SWZ §12 ust. 1 pkt 8

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o uwzględnienie także sytuacji związanej z ogłoszeniem stanu epidemii.

Pytanie 43

Dotyczy Załącznik nr 2 do SWZ §12 ust. 4 Prosimy o wykreślenie niniejszego zapisu.

Pytanie 44

Dotyczy Załącznik nr 2 do SWZ §13 ust. 1 pkt 3

Czy Zamawiający dopuści zapis: „gdy Wykonawca jest w zwłoce w stosunku do terminu określonego w niniejszej umowie o co najmniej 30 dni”?

Pytanie 45

Dotyczy Załącznik nr 2 do SWZ §13 ust. 1 pkt 8

Z uwagi na to, że zapis jest dla Wykonawcy bardzo niekorzystny, prosimy o jego wykreślenie.

Pytanie 46

Dotyczy Załącznik nr 2 do SWZ

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na cesję przysługującej Wykonawcy wierzytelności po wcześniejszym uzyskaniu pisemnej zgody Zamawiającego?

Pytanie 47.

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

Pytanie 48.

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość złożenia należytego wykonania umowy w postaci gwarancji bankowych lub ubezpieczeniowych w formie elektronicznej tj. jako Dokument elektroniczny podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby upoważnione do reprezentacji Gwaranta?

Pytanie 49.

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

Pytanie 50.

Zamawiający w załączniku nr 4 do SWZ – rozdział IV pkt. 13 pisze: „(...)szyba każdego skrzydła pierwszych drzwi podgrzewana.”

Czy Zamawiający zgodziłby się na zastosowanie rozwiązania, w którym szyba podgrzewana jest tylko w I skrzydle I drzwi lub alternatywnie Zamawiający zgodzi się na dopuszczenie podwójnej szyby skrzydła pierwszych drzwi?

Pytanie 51.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza, aby autobus był wyposażony w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej a kabiny kierowcy była klimatyzowana przez tzw. frontbox.

Pytanie 52.

W § 8 ust. 1 wzoru Umowy stanowiącego załącznik nr.2 do SWZ Zamawiający wskazał, że *wykonawca jest odpowiedzialny i ponosi wszelkie koszty z tytułu strat materialnych powstałych w związku z zaistnieniem zdarzeń losowych i odpowiedzialności cywilnej w czasie realizacji dostawy objętej umową.*

Czy poprzez odpowiedzialność Wykonawcy za straty materialne powstałe w związku z zaistnieniem **zdarzeń losowych** Zamawiający ma na myśli, że Wykonawca przyjmuje na siebie odpowiedzialność za niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania z powodu okoliczności, za które nie można mu przypisać winy?

Ponadto, prosimy o wyjaśnienie co Zamawiający ma na myśli poprzez przypisanie wykonawcy odpowiedzialności „w związku z zaistnieniem odpowiedzialności cywilnej”.

Pytanie 53.

Czy Zamawiający zgodzi się zmniejszyć karę umowną, o której mowa w § 11 pkt. 14 wzoru Umowy z rażąco wysokiej „30% łącznego wynagrodzenia brutto”, na standardowo przyjętą w branży karę w wysokości „10% łącznego wynagrodzenia brutto”?

Kara w wysokości 30% łącznego wynagrodzenia brutto nie tylko jest karą o niespotykanej dotąd wysokości (nawet w przypadku większych przetargów) i dwukrotnie przewyższa zwyczajowo przyjętą stawkę 10%; to dodatkowo kara w takiej wysokości może być podstawą zarzutu rażącego wygórowania kary umownej na gruncie art. 484 §2 KC. Dodatkowo wykonawca zaznacza, że wyższy poziom kar umownych przekłada się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów, jako że cena pojazdów jest wypadową wszystkich kosztów i ryzyk związanych z danym kontraktem, a co za tym idzie, samo potencjalne ryzyko wyższych kar przełoży się na wyższy poziom cen pojazdów.

Z uwagi na powyższe prosimy o dostosowanie wysokości tej kary do poziomu powszechnie akceptowalnego.

Pytanie 54.

Wysokość kar umownych zawartych w paragrafie 11 wzoru Umowy, a także wartość zabezpieczenia należytego wykonania umowy naliczana jest od wartości brutto. W ocenie Wykonawcy taki model naliczania kar umownych, przyjmujący jako podstawę wyliczenia kary umownej lub zabezpieczenia od wartości brutto a nie netto, jest sprzeczny z zasadą równego traktowania, do której przestrzegania Zamawiający zobowiązany jest na podstawie art. 7 prawa zamówień publicznych. Wynika to z faktu, że w przypadku wykonawcy zagranicznego, inaczej niż w przypadku wykonawcy krajowego, cena brutto nie obejmuje podatku VAT, a w konsekwencji będzie niższa, niż w przypadku wykonawcy krajowego. W konsekwencji spowoduje to, że kwota zabezpieczenia wnoszonego przez wykonawcę zagranicznego oraz kary umowne przez niego płacone będą niższe niż w przypadku wykonawcy krajowego. Dlatego też wnosimy o zmianę § 11 poprzez zastosowanie jako podstawy naliczania kar umownych oraz ustalania wysokości zabezpieczenia kwoty netto.

Pytanie 55.

Zgodnie z § 11 wzoru Umowy stanowiącego załącznik nr 2 do SWZ Zamawiający ma prawo naliczyć Wykonawcy kary umowne:

„4. W przypadku zwłoki w wykonaniu przedmiotu umowy w terminie o którym mowa w §2 ust. 1, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 0,2% łącznego wynagrodzenia brutto Wykonawcy określonego w §3 ust. 3 za każdy dzień stwierdzonej zwłoki w dostawie autobusów.

5. Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 0,2% łącznego wynagrodzenia brutto określonego w §3 ust. 3 za każdy dzień stwierdzonej zwłoki w dostawie każdego autobusu w terminie o którym mowa w §4 ust. 2 z zastrzeżeniem zapisów w §4 ust. 3.”

Zgodnie z tym zapisem (w przypadku zwłoki w dostawie jednego z autobusów) naliczanie kary następuje od wartości brutto wszystkich 9 pojazdów w tym ośmiu niedotkniętych zwłoką w dostawie.

Kara umowna w wysokości 0,2 % łącznego wynagrodzenia brutto określonego w §3 ust. 3 za każdy dzień stwierdzonej zwłoki w dostawie każdego autobusu może wynieść już ok. 20.000,00 zł. W ocenie Wykonawcy, tak ukształtowane kary umowne są:

- 1) nieproporcjonalnie wysokie w stosunku do wartości przedmiotu zamówienia,
- 2) rażąco odbiegają od rozmiaru potencjalnej szkody, możliwej do poniesienia przez Zamawiającego w efekcie nienależytego wykonania zobowiązania przez Wykonawcę – potencjalna szkoda wynikająca z opóźnienia w dostawie jednego pojazdu nie koresponduje w żaden sposób z wysokością zastrzeżonej przez Zamawiającego kary,
- 3) wykraczają poza wysokość kar umownych standardowo stosowanych w podobnych postępowaniach prowadzonych przez innych zamawiających, w podobnym przedmiocie, np.:
 - dostawa **fabrycznie nowych niskopodłogowych autobusów komunikacji miejskiej dla Miasta Białystok**, kara w wysokości 0,2 % wartości brutto autobusów, których dotyczy zwłoka za każdy dzień zwłoki w ich dostawie, licząc od dnia przekroczenia terminu dostawy,
 - dostawa **fabrycznie nowych autobusów miejskich niskopodłogowych MAXI 12-metrowych dla Miasta Opole**, kara w wysokości za każdy pełny dzień roboczy opóźnienia w dostawie autobusu 0,1% ceny jednostkowej brutto autobusu, którego dostawa uległa opóźnieniu.

Wykonawca zdaje sobie sprawę, że w reżimie zamówień publicznych to Zamawiający, jako gospodarz postępowania określa szczegółowe warunki kontraktowe, a zasada swobody umów wynikająca z art. 353¹ KC, doznaje istotnego ograniczenia. Niemniej jednak **uprawnienie zamawiającego do jednostronnego kształtowania warunków przyszłej umowy nie może mieć charakteru absolutnego**. Zamawiający nie powinien bowiem tracić z pola widzenia celu obciążania wykonawcy karami umownymi, które to kary stanowią surogat odszkodowania należnego z tytułu niewykonania bądź nienależytego wykonania umowy.

Pragniemy wskazać, że wygórowane kary umowne przekładają się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów. Wykonawca racjonalnie kalkulujący cenę ofertową musi bowiem uwzględnić w tej cenie nie tylko koszty wytworzenia przedmiotu umowy i zakładany zysk, ale również wszelkie ryzyka związane realizacją danego zamówienia, w tym zastrzeżone przez

Zamawiającego kary umowne. **Zawyżanie ceny ofertowej w związku z przerwaniem nieproporcjonalnie wysokich kar na wykonawców doprowadzić może do nieefektywnego wydatkowania środków publicznych przez Zamawiającego** bądź wręcz do konieczności unieważnienia postępowania, na skutek zaofiarowania ceny w wysokości przewyższającej kwotę, jaką Zamawiający przeznaczył na sfinansowanie zamówienia.

Ponadto kara umowna, której wartość nie koresponduje z wysokością szkody, jaką może ponieść Zamawiający prowadzi do nieuzasadnionego wzbogacenia Zamawiającego kosztem wykonawcy. Podkreślenia wymaga, że **kara umowna, jako surogat odszkodowania, powinna zmierzać do naprawienia szkody wyrządzonej Zamawiającemu** z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania świadczenia niepieniężnego, a nie stanowić dla niego źródło dodatkowego zysku. **Za niedopuszczalne należy zatem uznać takie kształtowanie wysokości kar umownych które nie jest racjonalnie powiązane z możliwym uszczerbkiem po stronie Zamawiającego.** W tym kontekście kary umowne powinny być określone w wysokości adekwatnej do ewentualnej szkody, tak aby mogły spełniać swoje funkcje, a nie zniechęcać wykonawców do brania udziału w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego.

Obowiązek proporcjonalnego kształtowania postanowień umownych w ramach zamówień publicznych został podkreślony zarówno w **Koncepcji nowego Prawa Zamówień Publicznych** (patrz: str. 55, *Koncepcji nowego Prawa Zamówień Publicznych, czerwiec 2018, pod adresem:*

https://www.uzp.gov.pl/_data/assets/pdf_file/0029/36875/Koncepcja_nowego_prawa_zamowien_publicznych.pdf) jak i w uzasadnieniu do projektu¹ aktualnie obowiązującej ustawy Prawo zamówień publicznych, gdzie wskazuje się, że:

„Kierując się często uproszczonym postrzeganiem interesu zamawiającego, postanowienia umów zawierają rozwiązania nazbyt restrykcyjne i nieproporcjonalne do rodzaju i wartości zamówienia publicznego (np. z zakresu wysokości i kategorii zastrzeganych kar umownych, przerzucanie odpowiedzialności za większość ryzyk na wykonawców, nieuwzględnianie okoliczności związanych z trudnymi do oszacowania gwałtownymi zmianami rynkowymi). Paradoksalnym skutkiem takiego działania jest niekorzystny wpływ na efektywność wydatkowania środków publicznych, przez wyższe ceny wskazywane przez wykonawców uwzględniające koszt nieproporcjonalnego ryzyka po ich stronie, a także zmniejszanie konkurencyjności postępowań, przez rezygnację potencjalnych wykonawców z udziału w postępowaniach o udzielenia zamówienia publicznego.”

Ponadto dążąc do zapewnienia proporcjonalności oraz równowagi stron stosunku umownego, ustawodawca przewidział w treści art. 433 katalog zakazanych postanowień umownych, wskazując, że projektowane postanowienia umowy nie mogą przewidywać:

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

1. Prosimy o wyjaśnienie czym różnią się przypadki wskazane w ust. 4 i 5, ponieważ oba ustępy dotyczą kwestii zwłoki w dostawie autobusów
2. W związku z powyższym prosimy o zmianę wysokości kar z tytułu *zwłoki w wykonaniu przedmiotu umowy* oraz za każdy dzień stwierdzonej zwłoki w dostawie każdego autobusu z 0,2% łącznego wynagrodzenia brutto określonego w §3 ust. 3 na 0,2% wartości netto niezrealizowanej części przedmiotu umowy za każdy dzień zwłoki (osobno za każdy autobus).

¹ Uzasadnienie do rządowego projektu ustawy z 11.09.2019 r. Prawo zamówień publicznych, VIII kadencja, druk sejm. nr 3624

Pytanie 56.

W § 12 wzoru Umowy 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.

Na podstawie art. 144 ust. 1 pkt 1 PZP wnosimy o dopuszczenie następujących zmian umowy w sprawie udzielenia zamówienia:

1. w zakresie terminów dostaw, o których mowa w § 2 ust. 1 Umowy, jeżeli niemożność dotrzymania tych terminów wynika z przeszkody wynikającej z przyczyn leżących po stronie Zamawiającego, bądź z przeszkody niezależnej od Wykonawcy i niemożliwej wcześniej do przewidzenia, w szczególności spowodowanej:

- a) działaniem lub zaniechaniem podmiotu trzeciego, w tym organów państwowych, administracji lub innych, za które Wykonawca nie ponosi odpowiedzialności;
- b) obiektywnymi uwarunkowaniami produkcyjnymi po stronie Wykonawcy;
- c) okolicznościami siły wyższej, pod którym to pojęciem należy rozumieć jakiegokolwiek zdarzenia, które pozostają poza kontrolą którejkolwiek ze Stron, a w szczególności wojnę, powstania, zamieszki, blokady dróg, strajki, lock-outy, epidemie, pandemie, klęski żywiołowe itp.;

w takim wypadku terminy dostaw mogą ulec wydłużeniu o czas niezbędny do zakończenia wykonywania przedmiotu Umowy w sposób należyty, nie dłużej jednak niż o okres trwania przeszkody.

2. W zakresie ceny za wykonanie przedmiotu umowy, w przypadku:

- a) zwiększenia bądź zmniejszenia stawek podatku VAT, na podstawie odrębnych przepisów, które wejdą w życie po dniu zawarcia Umowy, a przed wykonaniem przez Wykonawcę świadczenia, po wykonaniu którego Wykonawca jest uprawniony do uzyskania wynagrodzenia - w takim wypadku ceny przewidziane w Umowie mogą ulec odpowiedniemu zwiększeniu bądź zmniejszeniu, jeżeli w wyniku zastosowania zmienionych stawek podatków ulega zmianie kwota należnego podatku.

3. W zakresie określonej w ofercie lub dokumentacji technicznej kompletacji, wyposażenia lub konstrukcji pojazdów, jeżeli:

- a) po podpisaniu Umowy na rynku pojawią się nowe rozwiązania techniczne lub technologiczne, czy też komponenty lub materiały nowszej generacji pozwalające na zmniejszenie czasu realizacji zamówienia lub ograniczenie kosztu eksploatacji pojazdów lub uzyskanie korzystniejszych dla Zamawiającego parametrów technicznych,
- b) zaniechano lub wycofano z produkcji określone materiały lub elementy wskazane w ofercie lub dokumentacji technicznej,
- c) zaistniała konieczność zrealizowania zamówienia przy zastosowaniu innych rozwiązań technicznych lub technologicznych, niż wskazane w ofercie Wykonawcy, gdyby zastosowanie przewidzianych wcześniej rozwiązań groziło niewykonaniem lub wadliwym wykonaniem zamówienia,

- w takim wypadku ceny przewidziane w Umowie mogą ulec odpowiedniemu zwiększeniu bądź zmniejszeniu, jeżeli dokonane zmiany w zakresie kompletacji, wyposażenia lub konstrukcji wpływają na wynagrodzenie należne Wykonawcy. Zwiększenie lub zmniejszenie ceny następuje o kwotę różnicy w stosunku do cen tych materiałów lub wyposażenia, jakie zostały przewidziane pierwotnie w ofercie lub dokumentacji technicznej

Pytanie 57.

Zamawiający w rozdziale 12 SWZ pisze: „Raport Techniczny drogowego zużycia paliwa (test SORT 2) przez oferowany autobus (w kompletacji i wyposażeniu identycznym z dostarczanym pojazdem

za wyjątkiem różnic co do opon, o ile zachowane są te same specyfikacje, wielkości i osiągi). Raport powinien być wykonany wg wytycznych UITP2.”

Powyższy wymóg dotyczący dokumentu SORT przez oferowany autobus w kompletacji i wyposażeniu zgodnym z dostarczonym pojazdem jest trudny do spełnienia. Nie oferuje się identycznych pojazdów różnym Zamawiającym. Komplectacja autobusów jest zależna od wymagań Zamawiających oraz od ilości środków finansowych jakimi dysponują. Autobusy, na których wykonuje się testy SORT mogą mieć różne ilości miejsc pasażerskich, pojemności zbiorników paliwa, różne przełożenia osi napędowej dobrane do warunków terenowych, w których autobusy będą eksploatowane lub wymagań Zamawiających w zakresie prędkości maksymalnej Vmax.

W związku z powyższym zwracamy się z prośbą aby wykonawca był zobowiązany dołączyć: Raport Techniczny drogowego zużycia paliwa (test SORT 2) przez oferowany typ autobusu. Raport powinien być wykonany wg wytycznych UITP2.

Pytanie 58.

W Załączniku nr 4 paragraf 19 ustęp 1 Zamawiający napisał:

Udzielenie Zamawiającemu autoryzacji ASO w zakresie umożliwiającym samodzielne wykonywanie przeglądów, napraw i obsługi gwarancyjnej na potrzeby własne Zamawiającego.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wyraża zgodę, aby szczegółowy zakres autoryzacji udzielonej przez Wykonawcę na wykonywanie usług technicznych, napraw gwarancyjnych i pogwarancyjnych autobusów został określony w Projekcie Umowy Serwisowej.

Pytanie 59.

W Załączniku nr 4, par. 19, ustęp 2 Zamawiający napisał:

Wyposażenie warsztatu Zamawiającego w zestaw narzędzi i urządzeń specjalistycznych umożliwiających uzyskanie autoryzacji ASO producenta na potrzeby własne oraz wykonywanie bieżących usług i napraw gwarancyjnych dostarczonych autobusów w zakresie określonym w niniejszym SWZ. W skład zestawu wchodzi: fabrycznie nowe, nieużywane, kompletne i pełnowartościowe przyrządy, narzędzia i urządzenia, niezbędne do diagnostyki, obsługi eksploatacyjnej, przeprowadzania napraw gwarancyjnych i pogwarancyjnych oraz kompletu testerów i komputera przenośnego z zainstalowanym oprogramowaniem warsztatowym (w języku polskim), niezbędnych interfejsów i okablowania dla diagnostyki

1. Wykonawca zobowiązany jest dostarczyć pisemne licencje na przekazane oprogramowanie.

Powszechnie treść licencji jest integralną częścią oprogramowania i nie jest osobno załączona, np. powszechnie użytkowany system operacyjny MS Windows . Prosimy o potwierdzenie, że jako formę dostarczenia licencji Zamawiający zaakceptuje licencję stanowiącą integralną część oprogramowania.

Pytanie 60.

W Załączniku nr 4 paragraf 19 ustęp 1 Zamawiający napisał:

Wykonawca przeprowadzi szkolenie dla 30 osób (w tym 20 kierowców i 10 mechaników) obejmujące:

- a) zapoznanie się z typem pojazdu,
- b) jazdy testowej w celu zapoznania się z jego techniką jazdy, omówienia błędów i zalecenie instruktora w celu poprawy ekonomicznego i bezpiecznej jazdy,
- c) przedstawienie zasad Eko jazdy,
- d) przeprowadzenie kolejnej jazdy testowej i korekta zauważonych błędów,
- e) omówienie szkolenia,
- f) codzienną i okresową regulacji drzwi,
- g) silnik,
- h) skrzynię biegów,
- i) układy elektryczne,
- j) układy ABS, ASR, EBS, ECASU,
- k) system grzewczego i klimatyzacji,
- l) układ zawieszenia,
- m) układ wspomagania,
- n) układ smarowania,

o) układ hamulcowy.

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

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

Pytanie 61.

W Załączniku nr 4, par. 23, ustęp 2 Zamawiający napisał:

przekazał polskojęzyczną wersję dokumentacji zastosowanego w autobusie oprogramowania, przy czym licencje oprogramowania powinny być dostarczone również w postaci w jakiej oryginalnie występują oraz dopuszcza się przekazanie dokumentacji w wersji elektronicznej lub papierowej w języku polskim,

Powszechnie treść licencji jest integralną częścią oprogramowania i nie jest osobno załączona, np. powszechnie użytkowany system operacyjny MS Windows. Prosimy o potwierdzenie, że jako formę dostarczenia licencji Zamawiający zaakceptuje licencję stanowiącą integralną część oprogramowania.

Pytanie 62.

W Załączniku nr 4, par. 2, ustęp 4 Zamawiający napisał:

Autobusy powinny być po pierwszym przeglądzie lub może on być przeprowadzany przez Zamawiającego na koszt Wykonawcy.

Czy zamawiający pisząc o „pierwszym przeglądzie” ma na myśli tzw. przegląd zerowy czy przegląd niezbędny do rejestracji pojazdu? Prosimy o potwierdzenie, że kolejne przeglądy wymagane dokumentacją producenta Zamawiający będzie wykonywał na własny koszt.

Pytanie 63.

W Załączniku nr 2, par. 10, ustęp 4 Zamawiający napisał:

W ramach udzielonej gwarancji Wykonawca zobowiązuje się w terminie 7 dni od daty pisemnego wezwania Zamawiającego do:

1) usunięcia wady fizycznej lub usterki lub

2) dostawy nowego przedmiotu umowy lub dotkniętej wadą lub usterką jego części w przypadku, kiedy samo usunięcie wady lub usterki uniemożliwia użytkowanie przedmiotu umowy zgodnie z jego przeznaczeniem.

Prosimy Zamawiającego o potwierdzenie, że zapis odnosi się do dni roboczych, tj. dni od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.

Pytanie 64.

W Załączniku nr 2, par. 11, ustęp 6 Zamawiający napisał:

W przypadku zwłoki w usunięciu wad stwierdzonych przy odbiorze lub w okresie gwarancji za wady, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 0,05% łącznego wynagrodzenia brutto Wykonawcy określonego w §3 ust. 3 za każdy dzień zwłoki w usunięciu wad licząc od upływu terminu wyznaczonego na ich usunięcie.

Wskazana wysokość kary umownej przez Zamawiającego jest wygórowana, nie znajduje żadnego uzasadnienia ekonomicznego. Ponadto, kara może przekraczać ekwiwalent ewentualnej szkody Zamawiającego, ponieważ w przypadku opóźnionego usunięcia usterki w jednym pojeździe, kara będzie naliczana od wartości wszystkich pojazdów.

W związku z powyższym wnosimy o odpowiednie zmniejszenie kary umownej do wysokości 0,01% łącznego wynagrodzenia netto Wykonawcy.

Dodatkowo prosimy Zamawiającego o potwierdzenie, że zapis odnosi się do każdego dnia roboczego (, tj. dni od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy).

Pytanie 65.

W Załączniku nr 4, par. 18, ustęp 2 Zamawiający napisał

Wyposażenie warsztatu Zamawiającego w zestaw narzędzi i urządzeń specjalistycznych umożliwiających uzyskanie autoryzacji ASO producenta na potrzeby własne oraz wykonywanie bieżących obsług i napraw gwarancyjnych dostarczonych autobusów w zakresie określonym w niniejszym SWZ. W skład zestawu wchodzi: fabrycznie nowe, nieużywane, kompletne i pełnowartościowe przyrządy, narzędzia i urządzenia, niezbędne do diagnostyki, obsługi

eksploatacyjnej, przeprowadzania napraw gwarancyjnych i pogwarancyjnych oraz kompletu testerów i komputera przenośnego z zainstalowanym oprogramowaniem warsztatowym (w języku polskim), niezbędnych interfejsów i okablowania dla diagnostyki całopojazdowej oferowanych autobusów i ich zespołów. Wykonawca zobowiązany jest dostarczyć pisemne licencje na przekazane oprogramowanie.

Czy Zamawiający uzna warunek wyposażenia warsztatu w narzędzia i urządzenia specjalistyczne za spełniony, gdy w momencie odbioru autobusów Zamawiający zostanie doposażony tylko w narzędzia których nie posiada?

Pytanie 66.

Czy Zamawiający zgadza się na dołączenie do oferty warunków gwarancji producenta, które doprecyzowują zagadnienia związane z udzieloną gwarancją?

Jeżeli nie, czy Zamawiający zgadza się na wyłączenie z gwarancji:

a) materiałów eksploatacyjnych oraz części ulegających zużyciu takich jak:

- klocki hamulcowe,
- normalnie zużywające się tarcze hamulcowe,
- amortyzatory (poza wadami fabrycznymi),
- ogumienie po przebiegu 100 000 km,
- szkło przy uszkodzeniach mechanicznych,
- bezpieczniki,
- diody LED, żarówki, świetlówki,
- pióra wycieraczek,
- akumulatory (poza wadami fabrycznymi),
- wkłady filtrów,
- paski klinowe,
- oleje smary i płyny eksploatacyjne,
- wibroizolatory zespołu chłodnic?

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

Pytanie 67.

Czy Zamawiający zgadza się na wyłączenie z gwarancji napraw powstałych w wyniku uszkodzeń na skutek:

- działania czynników zewnętrznych lub atmosferycznych, jak: asfalt kamienie, żwir, grad, osady chemiczne i sól (inne aniżeli używane do zimowego utrzymania dróg), kwasy, soki roślinne itp.,
- uszkodzeń będących wynikiem niewłaściwej eksploatacji oraz będących wynikiem nie podjęcia przez Zamawiającego/Użytkownika w odpowiednim czasie działań naprawczych mających na celu ograniczenie skutków awarii,
- szkód wyrządzonych przez osoby trzecie?

Są to zdarzenia, na które Wykonawca nie ma wpływu i nie jest w stanie określić kosztów skutków napraw wynikających z powyższych uszkodzeń.

Pytanie 68.

Dotyczy: Załącznik nr 1a, opis parametrów oraz typów pojazdów, Lp.10 Ogrzewanie wentylacja klimatyzacja

W załączniku nr 1a Zamawiający sprecyzował wymaganie zastosowania w oferowanym autobusie dodatkowego zbiornika paliwa do zasilenia układu ogrzewania. Prosimy o zaakceptowanie rozwiązania polegającego na zasilaniu dodatkowego agregatu grzewczego z głównego zbiornika paliwa o pojemności większej niż 200 litrów, bez stosowania dodatkowego zbiornika paliwa.

Za zastosowaniem tego typu rozwiązania przemawiają następujące argumenty:

- główny zbiornik paliwa o pojemności ponad 200 litrów zapewnia możliwość wykonania dziennych przebiegów autobusu z ogromnym zapasem, bez konieczności dotankowywania w ciągu wykonywania zadań przewozowych również w sytuacji, gdy jednocześnie zasilany jest agregat grzewczy

- główny zbiornik paliwa jest zawsze – po zakończeniu zadań przewozowych w danym dniu – dotankowywany do pełna, więc nie ma możliwości wystąpienia sytuacji braku paliwa do zasilenia agregatu ogrzewania podczas wykonywania przewozów
- paliwo z dodatkowego zbiornika wykorzystywane jest jedynie w ciągu kilku miesięcy w roku (w okresie jesienno – zimowym), co sprawia, iż w pozostałych okresach, gdy nie jest konieczne wspomaganie systemu ogrzewania za pomocą agregatu grzewczego, w zbiorniku tym powstają zanieczyszczenia, skutkujące awariami agregatu grzewczego w sytuacji, gdy po dłuższej przerwie zostanie on ponownie uruchomiony
- oferujemy możliwość rejestracji rzeczywistego czasu pracy agregatu grzewczego (tzn. czasu pracy, gdy agregat grzewczy pobiera paliwo ze zbiornika głównego), co pośrednio pozwala na określenie ilości paliwa zużytego na ogrzewanie
- zastosowanie zasilania agregatu grzewczego z głównego zbiornika paliwa jest rozwiązaniem prostszym i tańszym

W związku z powyższym prosimy o dopuszczenie w oferowanym autobusie realizowania zasilania agregatu grzewczego z głównego zbiornika paliwa, bez zastosowania dodatkowego zbiornika paliwa do agregatu grzewczego.

Pytanie 69.

Dotyczy: Załącznik nr 1a, opis parametrów oraz typów pojazdów, Lp. 20 Pozostałe urządzenia, systemy i wyposażenie, pkt 2 Centralny system automatycznego smarowania

W Załączniku nr 1a Zamawiający wymaga zastosowania centralnego, automatycznego systemu smarowania wszystkich punktów smarnych występujących w oferowanym autobusie.

Prosimy o dopuszczenie zastosowania rozwiązania alternatywnego do automatycznego systemu centralnego smarowania, w postaci centralnego punktu smarowania. W oferowanych przez nas autobusach występuje konieczność smarowania kilku punktów elementów zawieszenia przedniej osi jedynie raz w roku. Zastosowanie prostego rozwiązania w postaci centralnego punktu smarnego, pozwala na łatwe wykonanie tej czynności obsługowej po podłączeniu urządzenia smarującego do tylko jednego punktu, dając jednocześnie możliwość łatwego sprawdzenia, że smarowanie wykonane zostało poprawnie.

W związku z powyższym prosimy o zaakceptowanie zastosowania centralnego punktu smarnego, jako rozwiązania prostszego i znacznie tańszego od centralnego, automatycznego systemu smarowania.

Pytanie 70.

Dotyczy: Załącznik nr 1a, opis parametrów oraz typów pojazdów, Lp. 20 Pozostałe urządzenia, systemy i wyposażenie, pkt 3 System dozowania oleju

W Załączniku nr 1a Zamawiający określił wymaganie zastosowania systemu dozowania oleju do silnika , dającego „...możliwość odczytania zapisanych informacji o dolewkach...” oraz „...możliwość ustawienia parametrów pracy za pomocą odpowiedniego przenośnego czytnika danych...”.

W oferowanych przez nas autobusach zastosowany jest fabryczny, automatyczny system kontroli poziomu i uzupełniania oleju silnikowego, który realizuje następujące funkcje:

- bieżąca kontrola poziomu oleju w misce olejowej silnika, realizowana dla pełnego zakresu od poziomu od min. do max.
- wyświetlanie informacji o aktualnym poziomie oleju silnikowego na wyświetlaczu kierowcy
- uzupełnianie oleju silnikowego do optymalnego, określonego przez producenta pojazdu poziomu przez automatyczny system dozowania w zależności od mierzonego na bieżąco przez w/w system poziomu oleju w misce olejowej.
- informowanie kierowcy zarówno o aktualnym poziomie oleju w misce olejowej silnika, jak również o osiągnięciu stanu rezerwy w zbiorniku wyrównawczym

Zaprojektowany i zastosowany przez producenta pojazdu fabryczny system dozowania oleju silnikowego zabezpiecza w pełni silnik autobusu przed awarią, zapewniając utrzymanie prawidłowego, optymalnego poziomu oleju w misce olejowej silnika, nie dopuszczając zarówno do wystąpienia zbyt niskiego poziomu oleju, jak również eliminując możliwość eksploatacji silnika ze zbyt wysokim poziomem oleju silnikowego. Według naszej opinii zarówno rejestrowanie dawek oleju, jak również zmiana fabrycznie określonych przez producenta

pojazdu parametrów pracy systemu jest nieuzasadnione, a wręcz może być nawet szkodliwe z punktu widzenia prawidłowej pracy silnika.

W związku z powyższym prosimy o zaakceptowanie wyposażenia oferowanych przez nas autobusów w dedykowany do naszych pojazdów fabryczny system dozowania oleju silnikowego bez rejestracji dawek, oraz bez możliwości dokonywania zmian określonych przez producenta i ustawionych fabrycznie parametrów pracy w/w systemu. Zastosowanie w/w systemu pozwoli jednocześnie uniknąć dodatkowych kosztów wynikających z konieczności opracowania dokumentacji i wykonania montażu nietypowego systemu dozowania oleju, oraz kosztów zakupu dodatkowych urządzeń diagnostycznych.

Pytanie 71.

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu autobusy z silnikiem który posiada filtr powietrza typu suchego bez wskaźnika zabrudzenia?

Pytanie 72.

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu autobusy w których wstępny filtr odwadniający nie posiada funkcji elektrycznego podgrzewania?

Pytanie 73.

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu autobusy w których układ kierowniczy jest mechaniczny bez przyłącza diagnostycznego do jego badania?

Pytanie 74.

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu autobusy wyposażone w manualny separator oleju który nie posiada podgrzewania i automatycznego sterowania?

Pytanie 75.

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu autobusy w których okna kierowcy otwierane są elektrycznie?

Pytanie 76.

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu autobusy które posiadają zaczep holowniczy tylko z przodu pojazdu?

Pytanie 77.

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu autobusy w których przednie światła przeciwmgielne, światła mijania i drogowe nie są wykonane w technologii LED?

Pytanie 78.

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu autobusy, w których sterowanie drzwi z „blokadą” otwarcia uniemożliwia ich otwarcie podczas jazdy autobusu po przekroczeniu prędkości 5km/h?

Pytanie 79.

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu autobusy w których szybkozłaczce umożliwiające podłączenie zewnętrznego źródła sprężonego powietrza umieszczone jest przy tylnej osi po prawej stronie pojazdu?

Pytanie 80.

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu autobusy które nie są wyposażone w blokadę uruchomienia autobusu podczas uzupełniania powietrza?

Pytanie 81.

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu autobusy które nie są wyposażone w dodatkowy zbiornik paliwa do zasilenia układu ogrzewania?

Pytanie 82.

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu autobusy które nie posiadają interfejsu i oprogramowania do diagnozy i naprawy systemów ogrzewania i klimatyzacji, ale w przypadku awarii na panelu klimatyzacji wyświetlane są kody błędów?

Pytanie 83.

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu autobusy które w drzwiach przednich mają podwójne szyby ale nie są podgrzewane?

Pytanie 84.

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu autobusy bez programu diagnostycznego w system sterownia drzwi?

Pytanie 85.

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu autobusy bez systemu dozowania oleju?

Odpowiedzi Zamawiającego***Odp. na pytanie 1***

Zamawiający podtrzymuje zapis o konieczności spełnienia wymagań Regulaminu nr 29 Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ.

Odp. na pytanie 2:

Zamawiający dopuszcza masę całkowitą autobusu do 19 500 kg. Masa całkowita do 18 745 kg spełnia wymagany parametr techniczny.

Odp. na pytanie 3

Zamawiający podtrzymuje zapis o wymaganiu silnika wyposażonego w system zatrzymania i ruszania wraz z systemem inteligentnego zarządzania energią, mającego bezpośredni wpływ na obniżenie zużycia paliwa.

Odp. na pytanie 4

Zamawiający podtrzymuje zapis o wymaganiu pełnej regulacji pulpitu kierowcy wraz z kołem kierownicy.

Odp. na pytanie 5

Zamawiający podtrzymuje zapis o wymaganiu rozwiązania, w którym działanie awaryjne hamulca połączone jest z sygnałem akustycznym lub sygnalizacją świetlną (czerwoną) na desce rozdzielczej.

Odp. na pytanie 6

Zamawiający podtrzymuje zapis o wymaganiu instalacji elektrycznej poprowadzonej w tunelach pod dachem autobusu.

Odp. na pytanie 7

Zamawiający podtrzymuje zapis o wymaganiu ogrzewania realizowanego przez grzejniki konwektorowe i nagrzewnice wykorzystujące ciepło z układu chłodzenia silnika lub z niezależnego ogrzewania.

Odp. na pytanie 8

Zamawiający podtrzymuje zapis o wymaganiu dodatkowej nagrzewnicy w kabinie kierowcy uwzględniającej nawiew powietrza w kierunku kończyn dolnych kierowcy.

Odp. na pytanie 9

Zamawiający podtrzymuje zapis o wymaganiu dodatkowego zbiornika paliwa do zasilenia układu ogrzewania o pojemności min. 35 litrów z możliwością odczytu ilości paliwa na desce rozdzielczej.

Odp. na Pytanie 10

Zamawiający podtrzymuje zapis o wymaganiu zaczepu holowniczego z przodu i z tyłu pojazdu (gniazda plus wkręcany zaczep).

Odp. na pytanie 11

Zamawiający podtrzymuje zapis o wymaganiu zastosowania 100% oświetlenia w technologii LED.

Odp. na pytanie 12

Zamawiający podtrzymuje zapis o wymaganiu zastosowania przyciemnionej górnej części szyby przedniej (szyb przednich) oraz szyby bocznej kierowcy.

Odp. na pytanie 13

Zamawiający podtrzymuje zapis o wymaganiu zastosowania co najmniej dwóch schowków (w tym przynajmniej jednego zamykanego na klucz).

Odp. na pytanie 14

Zamawiający podtrzymuje następujący zapis: *Detekcja oparta o pneumatyczny detektor gazowy. Informacja wizualna i dźwiękowa dla kierowcy o aktywacji systemu. Przewód detekcyjny nie może pełnić roli dystrybutora środka gaśniczego. Środek gaśniczy: proszek gaśniczy ABC o zawartości monofosforanu amonowego nie mniejszy niż 87% wg. świadectwa jakości 3.1 EN 10204. System musi działać w temperaturze od (-)40°C, co wynika z certyfikatu zgodnie REG 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ.*

Odp. na pytanie 15

Zamawiający podtrzymuje zapis o wymaganiu automatycznego dozownika oleju do silnika. System ma posiadać możliwość odczytania zapisanych informacji o dolewkach i nieprawidłowym działaniu oraz ma umożliwiać ustawienie parametrów pracy za pomocą odpowiedniego przenośnego czytnika danych (komputera).

Odp. na pytanie 16

Zamawiający podtrzymuje wymaganie, by całość dokumentacji została opracowana w języku polskim i przekazana w 2 (dwóch) kompletach w wersji papierowej oraz 1 (jeden) komplet w wersji elektronicznej na płycie CD/DVD w ogólnodostępnym formacie (np. tzw. PDF z co najmniej aktywnym spisem treści oraz z funkcją wyszukiwania słów w treści).

Odp. na pytanie 17

Zamawiający podtrzymuje zapis dotyczący minimalnych parametrów komputera przenośnego zgodnie z opisem stanowiącym załącznik do SWZ, wraz z osprzętem.

Odp. na pytanie 18

Zamawiający potwierdza że miał na myśli art. 108 ust 1 pkt 4 ustawy Prawo zamówień Publicznych.

Odp. na pytanie 19

Zamawiający podtrzymuje zapis o konieczności spełnienia przez oferowany autobus wymagań Regulaminu nr 29 Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ.

Odp. na pytanie 20

Zamawiający podtrzymuje zapis o konieczności spełnienia przez oferowany autobus wymagań Regulaminu nr 66 Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ.

Odp. na pytanie 21

Zamawiający podtrzymuje zapis: szyba każdego skrzydła pierwszych drzwi podgrzewana.

Odp. na pytanie 22

Zamawiający podtrzymuje zapis: fotel kierowcy podgrzewany z zawieszeniem pneumatycznym i pełną regulacją bezstopniową, w zależności od indywidualnych potrzeb kierowcy.

Odp. na pytanie 23

Zamawiający podtrzymuje zapis: System automatycznej detekcji i gaszenia pożarów komory silnika i agregatu grzewczego, zabezpieczający następujące komponenty: agregat grzewczy wraz ze zbiornikiem paliwa (o ile zbiornik nie jest zabudowany na dachu pojazdu), pompa wody, sprężarka powietrza.

Odp. na pytanie 24

Zamawiający podtrzymuje zapis: bez konieczności wykonywania dodatkowych konserwacji w trakcie eksploatacji.

Odp. na pytanie 25

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę treści zapisu § 3 ust.8 wzoru umowy.

Odp. na pytanie 26

Zamawiający nie wyraża zgody na wykreślenie wnioskowanego zapisu.

Odp. na pytanie 27

Zamawiający podtrzymuje zapisy § 4 ust 2 wzoru umowy.

Odp. na pytanie 28

Zapisy nie określają formy kontaktu. Zamawiający w tym punkcie nie precyzował sposobu komunikowania się. Dopuszcza się każdą prawnie ustanowioną formę komunikowania się.

Odp. na pytanie 29

Zamawiający nie wyraża zgody na wydłużenie terminu usunięcia wad i usterek.

Odp. na pytanie 30

Zamawiający nie wyraża zgody na wykreślenie wnioskowanego zapisu.

Odp. na pytanie 31

Zamawiający podtrzymuje zapisy wzoru umowy i nie wyraża zgody na przekazanie oryginału dokumentu zabezpieczenia należytego wykonania umowy w formie niepieniężnej drogą mailową lub/i pocztową.

Odp. na pytanie 32

Zamawiający nie wyraża zgody na wydłużenie terminu do 7 dni roboczych.

Odp. na pytanie 33

Zamawiający nie wyraża zgody na usunięcie wnioskowanego zapisu.

Odp. na pytanie 34

Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące wysokości i sposobu naliczania kar umownych.

Odp. na pytanie 35

Zamawiający nie wyraża zgody na obniżenie kar umownych.

Odp. na pytanie 36

Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące wysokości i sposobu naliczania kar umownych.

Odp. na pytanie 37

Zamawiający podtrzymuje zapisy wozu umowy odnośnie rejestracji pojazdów przez Wykonawcę.

Zakres i rodzaj ubezpieczenia określają zapisy § 8 ust 3 pkt. 1 i 2 wzoru umowy. Termin zawarcia określa zapis w § 8 ust. 5.

Odp. na pytanie 38

Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące wysokości i sposobu naliczania kar umownych.

Odp. na pytanie 39

Zamawiający nie wyraża zgody na obniżenie kar umownych.

Odp. na pytanie 40

Zamawiający nie wyraża zgody na wydłużenie terminu do pięciu dni roboczych.

Odp. na pytanie 41

Zamawiający nie wyraża zgody na zmniejszenie maksymalnej wysokości kar umownych.

Odp. na pytanie 42

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisu §12 ust 8 wzoru umowy.

Odp. na pytanie 43

Zamawiający nie wyraża zgody na wykreślenie wnioskowanego zapisu.

Odp. na pytanie 44

Zamawiający nie wyraża zgody na wykreślenie wnioskowanego zapisu.

Odp. na pytanie 45

Zamawiający nie wyraża zgody na wykreślenie wnioskowanego zapisu.

Odp. na pytanie 46

Zgodnie z zapisami § 3 ust 20 wzoru umowy przeniesienie cesji wierzytelności wymaga uzyskania pisemnej zgody Zamawiającego.

Odp. na pytanie 47

Zamawiający informuje, że ilekroć w SWZ jest mowa o rozwiązaniach zalecanych/preferowanych nie wskazuje to rozwiązań obligatoryjnych.

Odp. na pytanie 48

Zamawiający nie wyraża zgody na przekazanie dokumentu zabezpieczenia należytego wykonania umowy w formie elektronicznej.

Odp. na pytanie 49

Zamawiający informuje, że nie dopuszcza możliwości podpisania umowy w formie elektronicznej.

Odp. na pytanie 50

Zamawiający podtrzymuje zapis: szyba każdego skrzydła pierwszych drzwi podgrzewana.

Odp. na pytanie 51

Zamawiający podtrzymuje zapis: „Klimatyzacja dwustrefowa przestrzeni pasażerskiej oraz kabiny kierowcy zainstalowana na dachu autobusu w kompaktowej obudowie:

- a) sterowanie klimatyzacją za pomocą zintegrowanego panelu sterowniczego systemu ogrzewania z funkcją regulacji temperatury oraz systemem szybkiego odparowania i osuszania przedniej szyby autobusu,
- b) z nadmuchem realizowanym przez zintegrowane urządzenie rozdziału nadmuchu zimnego powietrza za pomocą przewodów nawiewnych rozmieszczonych w odpowiednich punktach w przestrzeni pasażerskiej oraz nadmuchu ciepłego i zimnego powietrza w miejscu pracy kierowcy, posiadająca moc chłodzącą min. 22 kW.”

Odp. na pytanie 52

Zamawiający podtrzymuje zapisy umowne. Informuje, że odpowiedzialność cywilna jest odpowiedzialnością za szkodę wyrządzoną czynem niedozwolonym lub z tytułu nienależytego wykonania zobowiązania. Zakres odpowiedzialności wykonawcy określone zostały w zapisach § 8 wzoru umowy stanowiącego załącznik nr 2 SWZ.

Odp. na pytanie 53

Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące wysokości i sposobu naliczania kar umownych.

Odp. na pytanie 54

Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące wysokości i sposobu naliczania kar umownych.

Odp. na pytanie 55

Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące wysokości i sposobu naliczania kar umownych.

Odp. na pytanie 56

Zamawiający nie wyraża zgody na wprowadzenie proponowanych zmian w zapisach wzoru umowy.

Odp. na pytanie 57

ZAMAWIAJĄCY DOKONUJE ZMIANY ZAPISU PUNKTU 2 ROZDZIAŁU 12 SWZ na następujący: „Raport Techniczny drogowego zużycia paliwa (test SORT 2) przez oferowany typ autobusu, wykonany wg wytycznych UITP2”.

Odp. na pytanie 58

Zamawiający podtrzymuje zapis związany z udzieleniem Zamawiającemu pełnej autoryzacji ASO, zgodnie z zapisami załączników SWZ.

Odp. na pytanie 59

Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące licencji oprogramowania.

Odp. na pytanie 60

Zamawiający potwierdza, że miejscem szkoleń będzie siedziba Zamawiającego lub producenta pojazdu, mieszcząca się na terenie Polski. Zamawiający potwierdza, że zakres szkoleń ma być zgodny z zakresem udzielonej autoryzacji oraz z zakresem dokumentacji technicznej producenta.

Odp. na pytanie 61

Odp: Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące licencji oprogramowania.

Odp. na pytanie 62

Zamawiający podtrzymuje zapis: „Autobusy powinny być po pierwszym przeglądzie lub może on być przeprowadzany przez Zamawiającego na koszt Wykonawcy”. Potwierdzamy, że kolejne przeglądy Zamawiający będzie wykonywał na własny koszt. Zamawiający informuje, że jest to niezbędny element konieczny w celu rejestracji pojazdu, która jest po stronie Wykonawcy.

Odp. na pytanie 63

Zamawiający informuje, że zapis odnosi się do każdego dnia kalendarzowego.

Odp. na pytanie 64

Zamawiający informuje, że zapis odnosi się do każdego dnia kalendarzowego.

Odp. na pytanie 65

Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące wyposażenia warsztatu.

Odp. na pytanie 66

Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące gwarancji.

Odp. na pytanie 67

Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące gwarancji.

Odp. na pytanie 68

Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące wymagania dodatkowego zbiornika paliwa do zasilenia układu ogrzewania o pojemności min. 35 dm³ z możliwością odczytu ilości paliwa na desce rozdzielczej.

Odp. na pytanie 69

Zamawiający podtrzymuje następujący zapis: Centralny system automatycznego smarowania (jeżeli pojazd wymaga): Układ smarowania obejmujący wszystkie punkty smarne z autodiagnozą i informacją o diagnozie na pulpicie kierowcy. System wyposażony w czujnik niskiego stanu smaru w zasobniku.

Odp. na pytanie 70

Zamawiający podtrzymuje zapis o wymaganiu automatycznego dozownika oleju do silnika. System ma posiadać możliwość odczytania zapisanych informacji o dolewkach i nieprawidłowym działaniu oraz ma umożliwiać ustawienie parametrów pracy za pomocą odpowiedniego przenośnego czytnika danych (komputera).

Odp. na pytanie 71

Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące wymagania filtra powietrza typu suchego ze wskaźnikiem zabrudzenia.

Odp. na pytanie 72

Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące wymagania podgrzewanego elektrycznie wstępnego filtra odwadniającego.

Odp. na pytanie 73

Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące wymagania układu kierowniczego z integralnym wspomaganem hydraulicznym oraz wyposażonego w przyłącze diagnostyczne.

Odp. na pytanie 74

Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące wymagania ogrzewanego, sterowanego automatycznie separatora oleju.

Odp. na pytanie 75

Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące wymagania przesuwnego okna kierowcy.

Odp. na pytanie 76

Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące wymagania zaczepu holowniczego z przodu i z tyłu pojazdu.

Odp. na pytanie 77

Zamawiający podtrzymuje zapis o wymaganiu zastosowania 100% oświetlenia w technologii LED.

Odp. na pytanie 78

Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące wymagania automatycznej blokady jazdy do osiągnięcia prędkości 3km/h po otwarciu dowolnych drzwi.

Odp. na pytanie 79

Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące wymagania szybkozłacza umożliwiającego podłączenie zewnętrznego źródła sprężonego powietrza umieszczonego w przedniej części pojazdu za zderzakiem przednim.

Odp. na pytanie 80

Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące wymagania blokady uruchomienia autobusu podczas uzupełniania powietrza.

Odp. na pytanie 81

Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące wymagania dodatkowego zbiornika paliwa do zasilenia układu ogrzewania o pojemności min. 35 dm³ z możliwością odczytu ilości paliwa na desce rozdzielczej.

Odp. na pytanie 82

Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące wymagania interfejsu oraz licencjonowanego oprogramowania diagnostycznego umożliwiającego pełną diagnozę oraz naprawę systemu ogrzewania i klimatyzacji.

Odp. na pytanie 83

Zamawiający podtrzymuje zapis: szyba każdego skrzydła pierwszych drzwi podgrzewana.

Odp. na pytanie 84

Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące wymagania, by do obsługi drzwi dołączyć oprzyrządowanie i oprogramowanie systemu sterowania drzwi (licencjonowany program diagnostyczny z interfejsem).

Odp. na pytanie 85

Zamawiający podtrzymuje zapis o wymaganiu automatycznego dozownika oleju do silnika. System ma posiadać możliwość odczytania zapisanych informacji o dolewkach i nieprawidłowym działaniu oraz ma umożliwiać ustawienie parametrów pracy za pomocą odpowiedniego przenośnego czytnika danych (komputera).

Pytania zadane przez Wykonawców i odpowiedzi Zamawiającego oraz wprowadzona zmiana SWZ stanowią integralną część Specyfikacji Warunków Zamówienia.

Z up. Prezydenta Miasta

Dominik Smoliński
Wiceprezydent Miasta
Ostrowca świętokrzyskiego