

Nowy Sącz, dnia 15.01.2020r.

Znak sprawy: **WO.271.1.19**

Otrzymują:
Wykonawcy w postępowaniu

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego pn. **Dostawa fabrycznie nowych niskopodłogowych autobusów miejskich zasilanych sprężonym gazem CNG spełniających normę emisji spalin EURO 6**, (Znak sprawy WO.271.1.19)

WYJAŚNIENIA TREŚCI SPECYFIKACJI ISTOTNYCH WARUNKÓW ZAMÓWIENIA

Na podstawie art. 38 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1843), zwanej dalej „ustawą”, zamawiający **Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. w Nowym Sączu**, ul. Wyspiańskiego 22, 33-310 Nowy Sącz, zwany dalej „Zamawiającym” przekazuje wykonawcom treść zapytań wraz z wyjaśnieniami, gdyż zwrócono się o wyjaśnienie treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia, zwanej dalej „SIWZ”.

Pytanie 1.

W SIWZ pkt 3. Ppkt 3.6 oraz 6.3 zostało napisane:

„Na potwierdzenie informacji podanych w ofercie, dotyczących zużycia paliwa oraz wielkości emisji zanieczyszczeń dla oferowanego autobusu, Wykonawca na 30 dni przed dostawą autobusów, dostarczy Raport Techniczny drogowego zużycia paliwa wg testu SORT 2 dla oferowanego typu autobusu, wykonany wg wytycznych UITP (International Association of Public Transport) przez niezależną, certyfikowaną jednostkę badawczą upoważnioną do wykonania takiego testu oraz „Świadectwo homologacji typu pojazdu” z wynikami badań homologacyjnych oferowanego typu autobusu. Wykazana w dokumentacji wartość wielkości emisji nie może być wyższa niż wartość wynikająca z oferty Wykonawcy. Niezgodność z powyższymi postanowieniami skutkować będzie brakiem możliwości odbioru autobusu”

” Zamawiający przed udzieleniem zamówienia, wezwie Wykonawcę, którego oferta została najwyżej oceniona, do złożenia w wyznaczonym, nie krótszym niż 10 dni, terminie aktualnych na dzień złożenia oświadczeń lub dokumentów potwierdzających okoliczności, o których mowa w art. 25 ust. 1, w zakresie wskazanym przez Zamawiającego w pkt. 5, tj.: ...”

Prosimy o informację i potwierdzenie, że wykonawca składający ofertę w w/w postępowaniu na potwierdzenie informacji zawartych w przedłożonej ofercie jest zobowiązany do przedstawienia w uzupełnieniu oferty o Raport Techniczny drogowego zużycia paliwa wg testu SORT 2 dla oferowanego typu autobusu, wykonany wg wytycznych UITP (International Association of Public Transport) przez niezależną, certyfikowaną jednostkę badawczą upoważnioną do wykonania takiego testu oraz „Świadectwo homologacji typu pojazdu” z wynikami badań homologacyjnych oferowanego typu autobusu.

Odpowiedź:

Przedmiotowy dokument Wykonawca ma obowiązek przedłożyć w trakcie realizacji zamówienia - na 30 dni przed dostawą autobusów – zgodnie z pkt. 3.6 SIWZ oraz § 2 ust. 5 wzorca umowy.

1.7. 

Pytanie 2

W SiWZ pkt 4. Ppkt 4.1 zostało napisane:

"Zamawiający określa następujący termin realizacji zamówienia 6 sztuk autobusów w terminie do 180 dni od dnia podpisania umowy"

Z racji okresu wakacyjnego lipiec-sierpień 2020 roku oraz ograniczonych możliwości produkcyjnych w tym okresie zarówno Producenta jak i poddostawców prosimy o informację czy Zamawiający wyrazi zgodę na wydłużenie terminu dostawy 6 sztuk autobusów w okresie do 210 dni od dnia podpisania umowy.

Odpowiedź:

Zamawiający wydłuża termin realizacji zamówienia 6 sztuk autobusów do 200 dni od dnia podpisania umowy.

Pyt. nr 3:

W warunkach przetargowych SPECYFIKACJA ISTOTNYCH WARUNKÓW ZAMÓWIENIA pkt 13 pkt T1 napisano:

T1.	Materiał lub technologia wykonania konstrukcji nadwozia i podwozia autobusu.	10	konstrukcja szkieletu wykonana ze stali odpornej na korozję nierdzewnej wg PN-EN 10088 lub aluminium, z elementami poszycia z tworzyw sztucznych.	10
			konstrukcja szkieletu wykonana ze stali o wysokiej wytrzymałości zabezpieczonej antykorozyjnie metodą kataforezy całopojazdowej.	5
			konstrukcja szkieletu i poszycia nadwozia wykonane z innych materiałów lub w innej technologii.	0

W budowie naszych produktów stosujemy najnowsze dostępne rozwiązania konstrukcyjne wpływające na ergonomię oraz bezpieczeństwo osób podróżujących. Budowa autobusu miejskiego jest konstrukcją bardzo rozbudowana oraz wysoce zaawansowana. Wykorzystując mieszaną technikę budowy pojazdów do budowy szkieletu nadwozia autobusu wykorzystywane jest aluminium, natomiast podwozie wykonane jest ze stali niskowęglowej o podwyższonej jakości zabezpieczonej przeciw korozji w procesie elektroforezy.

Wnosimy z wnioskiem o uzupełnienie naszego rozwiązania technicznego w odpowiednią grupę punktu T1 lub stworzenie dodatkowej równoważnej metodologii oceny, ponieważ nasz produkt częściowo zawierają się pomiędzy metodologią ocenianą na 10 i 5 punktów.

Odpowiedź:

Zamawiający pozostawia zapis bez zmian. W zakresie kryterium objętego przedmiotowym pytaniem Zamawiający wyjaśnia, że dokonany dobór opisu oceny dokonał w oparciu o swoje uzasadnione potrzeby przy uwzględnieniu uwarunkowań rynkowych oraz bilansu stosunku kosztów do osiągniętej jakości.

Pyt. nr 4:

W warunkach przetargowych SPECYFIKACJA ISTOTNYCH WARUNKÓW ZAMÓWIENIA pkt 13 pkt T3 napisano:

T3.	Zużycie paliwa (spalanie)	15	Wartość S dla każdej złożonej oferty zostanie obliczona przy wykorzystaniu informacji zamieszczonych w ofercie, dotyczących wielkości jednostkowego zużycia paliwa na podstawie testu SORT 2. Oferta, której wartość będzie najniższa otrzyma 15 pkt., wartości dla pozostałych ofert obliczone zostaną według wzoru: $S = \frac{S_n}{S_b} \times 15$ gdzie: S_n – najniższa wartość spalania spośród wszystkich ofert na podstawie testu SORT 2 W przypadku niewskazania zużycia paliwa (spalania) oferta Wykonawcy zostanie odrzucona na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 2) ustawy Pzp. S_b – wartość spalania (w kWh/km) oferowanego pojazdu na podstawie testu SORT 2 Punkty zostaną przyznane w oparciu o zadeklarowane w ofercie spalanie.	
-----	---------------------------	----	---	--

Test SORT 2 jest testem ściśle określonym w swoich parametrach wykonywania badań jak również wyniki badań mogą się różnić w zależności od rodzaju klasyfikacji gazu, gęstości oraz parametrów wartości opałowej.

Prosimy o informację dla jakiego rodzaju gazu zamawiający będzie uwzględniał wynik testu SORT 2 w w/w kryterium?

Prosimy również o informację - czy jeśli na podstawie uzupełnionych dokumentów do przedstawionej oferty przedłożony dokument testu SORT 2 będzie wyliczony na podstawie innych dopuszczonych parametrów gazu, zamawiający będzie dokonywał korekty w ostatecznych wyliczeniach?

Odpowiedź:

Rodzaj paliwa wg PN-C-04750:2011: gaz z rodziny gazy ziemne, wysokometanowy, symbol E.

Dokument testu SORT 2 Wykonawca ma obowiązek przedłożyć w trakcie realizacji zamówienia - na 30 dni przed dostawą autobusów – zgodnie z pkt. 3.6 SIWZ oraz § 2 ust. 5 wzorca umowy. Wykazana w tym dokumencie wartość wielkości emisji nie może być wyższa niż wartość wynikająca z oferty Wykonawcy – a Zamawiający nie dopuszcza w tym zakresie dokonywania jakichkolwiek korekt w wyliczeniach. Zamawiający w ten sposób dokona w sposób nie budzący wątpliwości weryfikacji deklaracji Wykonawcy złożonej w ofercie. Zamawiający w związku z tym wymaga od Wykonawców wykazania wiarygodnych wielkości jednostkowego zużycia paliwa, gdyż wprowadził na etap realizacji zamówienia mechanizmy gwarantujące, że oferowane parametry zamówienia zostaną dochowane oraz przewidział sankcje umowne na wypadek ich niedochowania.

Pyt. nr 5:

W warunkach przetargowych SPECYFIKACJA ISTOTNYCH WARUNKÓW ZAMÓWIENIA pkt 13 pkt T6 oraz Załącznik nr 1 do SIWZ pkt 4 ppkt Nadwozie 2.7 napisano:

T6.	Podatność obsługowo serwisowa – poszycia boczne.	10	Dolne poszycia boczne zewnętrzne dzielone w pionie mocowane na wkręty.	10
			Dolne poszycia boczne zewnętrzne dzielone w pionie mocowane za pomocą klejenia.	5
			inne rozwiązanie.	0

1.7. 

" 7. Poszycia boczne dzielone w poziomie na dwie części dopuszcza się pionowe dzielenie paneli."

W budowie naszych produktów stosujemy najnowsze dostępne rozwiązania konstrukcyjne wpływające na ergonomię oraz bezpieczeństwo osób podróżujących. Budowa autobusu miejskiego jest konstrukcją bardzo rozbudowana oraz wysoce zaawansowana. Wykorzystując najbardziej ekonomiczną technikę budowy pojazdów w przypadku poszyc bocznych wykorzystujemy wzmocnione panele aluminiowe.

Dbając o naszych klientów, dla zmniejszenia kosztów wytwarzania oraz obniżenia kosztów eksploatacyjnych poszycia boczne do wysokości okien zostały podzielone w lini poziomej i pionowej. Badania rynkowe prowadzone wśród kilkudziesięcnej populacji autobusów miejskich dowodzą, iż najbardziej narażone na uszkodzenia pokolizyjne są elementy zewnętrzne pojazdów do max. wysokości ok. 600 – 700 mm od podłoża. Wprowadzone rozwiązanie dwuczściowego podziału poszycia w poziomie pozwoliło na zastosowanie jednolitego górnego płata klejonego do nadwozia, które znacznie zwiększając bezpieczeństwo oraz sztywność konstrukcji nadwozia; natomiast dolne poszycia do wysokości około 700 mm od wysokości podłoża zostały zaprojektowane w taki sposób, aby można było je z łatwością zdemontować za pomocą wkretów z zachowaniem wymaganego podziału pionowego.

Wnosimy z wnioskiem o uzupełnienie naszego rozwiązania technicznego w odpowiednią grupę punktu T6 lub stworzenie dodatkowej równoważnej metodologii oceny, ponieważ nasz produkt częściowo zawiera się pomiędzy metodologią ocenianą na 5 i 10 punktów.

Odpowiedź:

Zamawiający nie uwzględnia postulatów Wykonawcy. W zakresie kryterium objętego przedmiotowym pytaniem Zamawiający wyjaśnia, że dokonany dobór opisu oceny dokonał w oparciu o swoje uzasadnione potrzeby przy uwzględnieniu uwarunkowań rynkowych oraz bilansu stosunku kosztów do osiągniętej jakości.

Pytanie nr 6

W Załączniku nr 1 do SiWZ pkt 4 ppkt 4.1 zamawiający wymaga:

"Zbiorniki kompozytowe wyprodukowane nie wcześniej niż w 2020 roku, dostarczone z pełną dokumentacją homologacyjną ..."

Prosimy o potwierdzenie, iż Zamawiający w w/w zapisie wymaga, aby w oferowanym autobusie były zamontowane kompozytowe zbiorniki gazowe Klasy 3 o łącznej pojemności min. 1200 litrów, wyprodukowane nie wcześniej niż w 2020 roku, dostarczone z pełną dokumentacją homologacyjną.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza.

Pytanie nr 7

W Załączniku nr 1 do SiWZ pkt 4 ppkt 7.14.11 zamawiający wymaga:

"_ przedział pasażerski autobusu wyposażony w podwójne porty USB (typ A), 6 dla autobusów ich rozmieszczenie uzgodnione z Zamawiającym;"

Prosimy o wyjaśnienie lub potwierdzenie, iż Zamawiający w w/w zapisie wymaga, aby w każdym oferowanym autobusie było 6 podwójnych portów USB typ A.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza.

Pytanie nr 8

W Załączniku nr 1 do SiWZ pkt 4 ppkt 8.2.4 zamawiający wymaga:

"_kocioł grzewczy zasilany CNG sterowanie w zakresie temp. 55 ÷ 70 C, rury instalacji grzewczej z metali kolorowych lub stali nierdzewnej w pełnym zakresie termoizolowane;

1.7. 

Czy zamawiający dopuści rozwiązanie równoważne, gdzie kocioł grzewczy będzie zasilany CNG, ze sterowaniem w zakresie temp. $55 \div 70$ C, rury instalacji grzewczej będą wykonane w mieszanej technologii z wykorzystaniem tworzywa sztucznego, metali kolorowych i stali nierdzewnej.

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga zastosowania rozwiązań zgodnych z SIWZ.

Pytanie nr 9

W Załączniku nr 1 do SIWZ pkt 4 ppkt 11.3 zamawiający wymaga:

„ Zbiorniki sprężonego powietrza zabezpieczone antykorozyjnie od wewnątrz i od zewnątrz umieszczone w pasie nadokiennym.”

Prosimy o potwierdzenie że zamawiający dopuści rozwiązanie równoważne, w którym autobus będzie wyposażony w zbiorniki sprężonego powietrza zabezpieczone antykorozyjnie od wewnątrz i od zewnątrz i zostaną umieszczone w pasie nadokiennym oraz pod podwoziem autobusu i w specjalnej przestrzeni nad głową kierowcy.

Odpowiedź:

Tak, potwierdzamy.

Pytanie nr 10

W Załączniku nr 1 do SIWZ pkt 4 ppkt 14.2 oraz Załącznik nr 4 pk 1.1.6 zamawiający wymaga:

„Ogumienie bezdętkowe wielosezonowe, typu miejskiego, ze wzmocnionym pasem bocznym i wskaźnikami zużycia bocznego. Opony fabrycznie nowe, zapewniające przebieg min. 80 000 km w ruchu miejskim”

„ogumienie gwarancja na minimum 100 000 km przebiegu od dokonania odbioru ostatecznego Autobusów”

Prosimy o wyjaśnienie, który zapis dotyczący minimalnej gwarancji na ogumienie jest wiążący.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnił tę kwestię w odpowiedzi na pytanie nr 27 wyjaśnień SIWZ zawartych w piśmie Zamawiającego z dnia 14 stycznia 2020 r.

Pytanie nr 11.

W Załączniku nr 7 do SIWZ paragraf 4 ppkt 7 zamawiający wymaga:

„ w terminie 60 dni od daty otrzymania faktury przez Zamawiającego „
Dbając o wynik ekonomiczny Zamawiającego oraz atrakcyjność ofert przedstawionych w w/w postępowaniu przetargowym wnosimy o skrócenie terminu płatności do 30 dni od daty otrzymania faktury przez Zamawiającego.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnił ten postulat w odpowiedzi na pytanie nr 15 wyjaśnień SIWZ zawartych w piśmie Zamawiającego z dnia 10 stycznia 2020 r.

Pytanie nr 12

W Załączniku nr 7 do SIWZ paragraf 8 ppkt 3 zamawiający wymaga:

„ W przypadku, gdy opóźnienie w realizacji przedmiotu Umowy (dostawy przedmiotu Umowy), przekroczy 30 dni Zamawiającemu oprócz kary Umownej przysługuje prawo do odstąpienia od Umowy z winy Wykonawcy na podstawie § Umowy.”

Wnosimy o zmianę dotyczącym terminu w w/w zapisie i pochodnych na wartość - 60 dni .

Odpowiedź:

Zamawiający nie przychylił się do przedmiotowego postulatu.

Pytanie nr 13

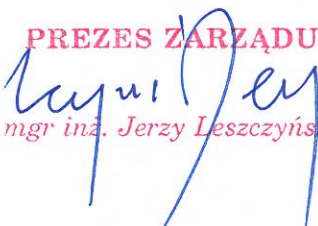
W Załączniku nr 4 do SIWZ paragraf 3 ppkt 1.3 zamawiający wymaga:

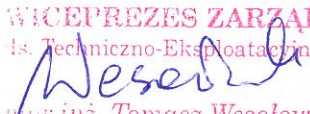
" W przypadku wyłączenia pojazdu z ruchu, zapłacenia kar umownych za niedostarczenie w terminie części zamiennych, niezbędnych do wykonywania napraw gwarancyjnych i nieobjętych gwarancją w okresie gwarancji całopojazdowej w wysokości 300 EURO za każdy dzień roboczy opóźnienia, w stosunku do terminów określonych w ust. 1 punktach 1.1. i 1.2. niniejszej umowy."

Wnosimy o zmianę wysokości zaproponowanej kary z kwoty 300 EURO na 150 EURO za każdy dzień roboczy opóźnienia, w stosunku do terminów określonych w ust. 1 punktach 1.1. i 1.2. niniejszej umowy.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnił postulat dot. wysokości kar umownych w odpowiedzi na pytanie nr 18 wyjaśnień SIWZ zawartych w piśmie Zamawiającego z dnia 10 stycznia 2020 r.

PREZES ZARZĄDU

mgr inż. Jerzy Leszczyński

WICEPREZES ZARZĄDU
ds. Techniczno-Exploatacyjnych

mgr inż. Tomasz Wesółowski