

Żywiec, dnia 22 września 2016 r.

GKI.271.3.2016.

OFERENCI

Dotyczy: przetargu nieograniczonego pn. „Dostawa autobusów niskopodłogowych dla potrzeb Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Żywcu Sp. z o.o.”, nr ogłoszeń: 2016/S 169-303593 i 2016/S 180-322558

Odpowiedzi na zapytania dotyczące przetargu:

Treść zapytania nr 2:

„Jak wynika z § 11 ust. 1 pkt 1 lit. d wzoru Umowy (załącznik nr 5 do SIWZ), w przypadku odstąpienia od umowy przez Zamawiającego z przyczyn zależnych od Dostawcy, Dostawca zobowiązany będzie do zapłaty kary umownej w wysokości 10% wynagrodzenia umownego brutto za całość dostawy. Oznacza to, iż niezależnie czy Zamawiający odstąpi od całości czy wyłącznie od części Umowy, kara umowna będzie liczona od całości wynagrodzenia umownego brutto”.

W związku z powyższym, wnosimy o zmianę § 11 ust. 1 pkt 1 lit. d wzoru Umowy poprzez przyjęcie, że odstąpienie przez Zamawiającego jedynie od części Umowy będzie skutkowało naliczeniem kary umownej od wartości umownej brutto niezrealizowanej części zamówienia”.

Odpowiedź:

Zamawiający nie zmienia zapisu § 11 ust. 1 pkt 1 lit. d wzoru Umowy (załącznik nr 5 do SIWZ). Kara dotyczy bowiem sytuacji, w której Zamawiający odstąpi od umowy **z przyczyn leżących wyłącznie po stronie Dostawcy** i będzie liczona od całości wynagrodzenia brutto, niezależnie od stopnia jej realizacji i wysokości należnego wynagrodzenia Dostawcy z tytułu zrealizowania części umowy.

Treść zapytania nr 3:

„Zamawiający w SIWZ w dziale VIII pkt 6 ppkt 2 oraz w dziale XVI, parametry techniczno – eksploatacyjne – punkt P6 wymaga aby przebiegi międzyobsługowe (między wymianami oleju w silniku) były potwierdzone warunkami gwarancji producenta silnika.

Czy Zamawiający zaakceptuje w tym zakresie oświadczenie producenta silnika dotyczące wymaganego przebiegu międzyobsługowego?”

Odpowiedź:

Zamawiający zaakceptuje oświadczenie producenta silnika.

Treść zapytania nr 4:

„Prosimy o informację jaki jest przewidywany przebieg roczny dla zamawianych autobusów?”

Odpowiedź:

Przebieg roczny to 45.000 do 55.000 km.

Treść zapytania nr 5:

„Zamawiający w SIWZ w dziale 8 ust. 6 pkt. 2 napisał:

„W celu umożliwienia dokonania oceny ofert Zamawiający żąda, aby Wykonawca dołączył do oferty dokumenty potwierdzające, że oferowana dostawa odpowiada określonym wymaganiom, tj.:

opisy i wykazy danych technicznych oferowanych autobusów, niezbędnych do oceny oferty wg kryteriów: parametry techniczno-eksploatacyjne i ekologia, zawierające co najmniej dane dotyczące: konstrukcji szkieletu (łącznie z ramą) i nadwozia, szyby czołowej, poszycie zewnętrzne, rodzaju i pojemności jednostki napędowej, zużycia energii, emisja dwutlenku węgla oraz zanieczyszczeń: tlenków azotu, cząstek stałych i węglowodorów, przebiegów międzyobsługowych (między wymianami oleju w silniku) potwierdzonych warunkami gwarancji producenta silnika”,

W dziale 16 ust. 2 pkt. 2 tabela pkt. P6 opisującym kryteria oceny oferty Zamawiający napisał:

„Przebiegi międzyobsługowe (między wymianami oleju w silniku) potwierdzone warunkami gwarancji producenta silnika”.

Zamawiający w kryteriach oceny przetargu wymaga określenia kryterium długości przebiegu między obsługowego. Prosimy o potwierdzenie, że do opisanego cyklu obsługowego w zakresie wymiany oleju silnikowego nie zalicza się pierwszy tzw. zerowy przegląd podczas, którego może być wymagana wymiana oleju.”

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że pierwszy tzw. zerowy przegląd nie wlicza się w cykl obsługowy.

Treść zapytania nr 6:

„Zamawiający w załączniku 5 do SIWZ w par. 1 ust. 2 pkt. 1 napisał:

„Zakres dostawy obejmuje także: świadczenia wynikające z udzielonej gwarancji jakości, w tym świadczenie serwisu zewnętrznego w okresie gwarancji”.

Prosimy o potwierdzenie, że świadczenia takie jak przeglądy wynikające z planu przeglądów oraz wymiany materiałów i części eksploatacyjnych w okresie gwarancji oraz po okresie gwarancji będą odbywać się na koszt Zamawiającego.”

Odpowiedź:

Potwierdzamy, że przeglądy będą odbywać się bezpośrednio na koszt Operatora, tj. MZK w Żywcu Sp. z o.o., a pośrednio na koszt Zamawiającego.

Treść zapytania nr 7:

„Zamawiający w załączniku 5 do SIWZ w par. 1 ust. 2 pkt. 5 napisał:

„dostarczenie oprogramowania wraz z licencjami i koniecznych urządzeń wykorzystujących to oprogramowanie oraz dostarczanie aktualizacji oprogramowania co najmniej przez okres trwania gwarancji”.

Prosimy o potwierdzenie, że oprogramowanie ma być aktualizowane przez okres gwarancji na cały pojazd.”

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że oprogramowanie ma być aktualizowane przez okres gwarancji.

Treść zapytania nr 8:

„Zamawiający w załączniku 5 do SIWZ w par. 11 ust. 1 pkt. 1c) napisał:

„Dostawca zapłaci Zamawiającemu kary umowne za:

- zwłokę w usunięciu wad stwierdzonych przy odbiorze lub w okresie gwarancji i rękojmi za wady - w wysokości 0,01 % wynagrodzenia umownego brutto za każdy autobus dotknięty wadą, za każdy rozpoczęty dzień zwłoki. Kara liczona będzie od dnia wyznaczonego na usunięcie wad. Jeżeli nie ustalono terminu usunięcia wad, przyjmuje się termin 14-dniowy”.

Prosimy o potwierdzenie, że okres potrzebny na usunięcie wad będzie ustalony w drodze porozumienia obu stron, o ile strony nie ustalą inaczej będzie obowiązywać termin 14 dniowy.”

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że okres potrzebny na usunięcie wad będzie ustalony w drodze porozumienia obu stron, a o ile strony nie ustalą inaczej, będzie obowiązywać termin 14-dniowy.

Treść zapytania nr 9:

„Zamawiający w załączniku 6 do SIWZ w pkt. 2 napisał:

„Wykonawca udzieli Zamawiającemu gwarancji:

-na lakier – na okres nie krótszy niż 36 miesięcy”.

Prosimy doprecyzować, że wymóg gwarancji na powłoki lakiernicze dotyczy tylko zewnętrznych powłok lakierniczych.”

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że gwarancja na powłoki lakiernicze dotyczy zewnętrznych powłok lakierniczych.

Treść zapytania nr 10:

„Zamawiający w załączniku 6 do SIWZ w pkt. 2 napisał:

„2. Wymagania dotyczące gwarancji

Wykonawca udzieli Zamawiającemu gwarancji:

-na cały autobus bez limitu kilometrów, na okres przez siebie ustalony, nie krótszy jednak niż 30 miesięcy”.

Zamawiający określił swoje wymagania dotyczące gwarancji, prosimy doprecyzować, że Zamawiający zgodzi się na wyłączenie z gwarancji:

- materiałów, części i podzespołów eksploatacyjnych (np.: wkłady filtrów, paski klinowe, klocki hamulcowe, oleje, smary, płyny eksploatacyjne itp), oraz części, które przy użytkowaniu ich zgodnie z przeznaczeniem, w warunkach zgodnych z instrukcją obsługi ulegają normalnemu zużyciu podczas eksploatacji autobusu lub partii autobusów takich jak:

-żarówki, świetlówki, diody świetlne, bezpieczniki,

-normalnie zużywające się tarcze hamulcowe,

-amortyzatory (poza wadami fabrycznymi),

-pióra wycieraczek,

-szkło przy uszkodzeniach mechanicznych,

-ogumienie po przebiegu 100 000 km,

-akumulatory (poza wadami fabrycznymi).”

Odpowiedź:

Zamawiający zgadza się na wyłączenie z gwarancji materiałów i części ulegających naturalnemu zużyciu jak wymienione w zapytaniu.

Treść zapytania nr 11:

„Prosimy o potwierdzenie, że gwarancja nie obejmuje Uszkodzeń powstałych na skutek:

- kradzieży, włamania, pożaru, klęsk żywiołowych (np. powodzi).*
- 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.*
- używania niewłaściwych paliw, olejów, smarów, płynów lub innych materiałów eksploatacyjnych (lista zalecanych materiałów eksploatacyjnych zawarta jest w dokumentacji technicznej przekazywanej z autobusem lub partią autobusów).”*

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, za wyjątkiem pożaru autobusu powstałego w wyniku wad fabrycznych autobusu.

Treść zapytania nr 12:

„Zamawiający w załączniku 6 do SIWZ w pkt. 3.2 napisał:

„3.2. Wykonawca przekaze Operatorowi niezbędne narzędzia i oprogramowanie do uzyskania autoryzacji wewnętrznej, w tym:

- do obsługi klimatyzacji (mobilna, automatyczna stacja klimatyzacji),*
- do obsługi monitoringu,*
- przyrząd do diagnozy skrzyń biegów zamontowanych w autobusach”.*

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający uzna wymóg dostarczenia przyrządu do diagnozy skrzyń biegów za spełniony jeśli Wykonawca dostarczy jedno urządzenie zapewniające możliwość diagnozowania silnika oraz skrzyni biegów.”

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza tylko oryginalne urządzenie producenta skrzyń biegów zamontowanych w autobusach.

Treść zapytania nr 13:

„Zamawiający w załączniku 5 do SIWZ w par. 11 ust. 1 pkt. 1c) napisał:

„Dostawca zapłaci Zamawiającemu kary umowne za:

- zwłokę w usunięciu wad stwierdzonych przy odbiorze lub w okresie gwarancji i rękojmi za wady - w wysokości 0,01 % wynagrodzenia umownego brutto za każdy autobus dotknięty wadą, za każdy rozpoczęty dzień zwłoki. Kara liczona będzie od dnia wyznaczonego na usunięcie wad. Jeżeli nie ustalono terminu usunięcia wad, przyjmuje się termin 14-dniowy. Zgodnie z tym zapisem w przypadku stwierdzenia wady w pojedynczym autobusie naliczanie kary od wartości całego zamówienia jest nie współmierne, gdyż jest naliczane również od wartości pozostałych pojazdów niedotkniętych wadą. Prosimy o zmianę zapisu: że kara będzie naliczana w wysokości 0,01% od wartości brutto każdego autobusu dotkniętego wadą.”*

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że kara umowna w tym przypadku będzie liczona od **wartości brutto każdego autobusu dotkniętego wadą**. Taki był też zamysł Zamawiającego. Niemniej w celu wyeliminowania wątpliwości interpretacyjnych Zamawiający nadaje nowe brzmienie w § 11 ust. 1 pkt. 1 lit. c) projektu umowy:

„c). zwłokę w usunięciu wad stwierdzonych przy odbiorze lub w okresie gwarancji i rękojmi za wady – w wysokości 0,01% od wartości brutto każdego autobusu dotkniętego wadą, za każdy rozpoczęty dzień zwłoki. Kara liczona będzie od dnia wyznaczonego na usunięcie wad. Jeżeli nie ustalono terminu usunięcia wad, przyjmuje się termin 14-dniowy,”

W załączeniu poprawiony projekt umowy (załącznik nr 5 do SIWZ).

Treść zapytania nr 14:

„W załączniku nr 6 pkt 1 ppkt 1.4 lp. 2 Zamawiający wymaga 10 siedzeń bezpośrednio z niskiej podłogi. Pytamy: Czy Zamawiający dopuści autobu dysponujący 7 takimi miejscami?”

Odpowiedź:

Ilość miejsc dostępnych z niskiej podłogi jest punktowanym kryterium parametrów techniczno-eksploatacyjnych, jest to też element standardów wprowadzonych przez Operatora, tj. MZK w Żywcu Sp. z o.o., dlatego też Zamawiający nie dopuszcza mniejszej ilości miejsc dostępnych z niskiej podłogi niż 10.

Treść zapytania nr 14:

„W załączniku nr 6 pkt 1 ppkt 1.4 lp. 2 Zamawiający wymaga silnika o poj. Skokowej od 9 dm³ do 12 dm³.

Pytamy: Czy Zamawiający dopuści silnik o pojemności 6,7 dm³ dysponujący mocą 210 kW oraz momentem obrotowym rzędu 1100 Nm już przy 1200 obr/min?”

Odpowiedź:

Operator, tj. MZK w Żywcu Sp. z o.o., ma doświadczenie w eksploatacji silników o pojemności do 9 dm³ i powyżej 9 dm³. Autobusy eksploatowane są w trudnych warunkach górskich, na liniach miejskich i podmiejskich, przy dużych różnicach wzniesień, różnych obciążeniach i różnych prędkościach, a autobusy 12 metrowe dodatkowo obsługują linie najbardziej obciążone pasażerami. W związku z tym silniki o mniejszych pojemnościach pracują przy dużych obciążeniach i są nadmiernie eksploatowane, co powoduje skrócenie ich żywotności. W tym terenie optymalnym rozwiązaniem w autobusach 12 metrowych jest zastosowanie silnika o pojemności powyżej 9 dm³. Ponadto zapis o mocy i pojemności silnika pow. 9 dm³ zawarty jest we wniosku o dofinansowanie zadania ze środków budżetu Unii Europejskiej.

Zamawiający nie dopuszcza zastosowania silnika o mniejszej pojemności niż 9 dm³.

Treść zapytania nr 15:

„W załączniku nr 6 pkt 1 ppkt 1.4 lp. 2 Zamawiający wymaga: „szkielet i rama – samonośne nadwozie o konstrukcji kratownicowej, integralnie ze sobą związane, spawane z zamkniętych profili, wykonane w oparciu o najnowocześniejsze obecnie stosowane technologie,

z materiałów odpornych na korozję: stal odporna na korozję – nierdzewna 1.4003 wg PN-EN-10088, lub z blach stalowych o podwyższonej jakości obustronnie ocynkowanych, zabezpieczonych metodą kataforezy KTL”.

Pytamy: Czy Zamawiający dopuści autobus o konstrukcji szkieletu ze stali konstrukcyjnej galwanizowanej (ocynkowanej) wyposażony w panele boczne aluminiowe oraz przednią i tylną ścianę z elementów z tworzyw sztucznych? Konstrukcja taka gwarantuje min. 10 letnią eksploatację bez perforacji profili.”

Odpowiedź:

Dopuszczamy rozwiązania zgodne z zapisami w SIWZ. Jest to też punktowane kryterium oceny techniczno-eksploatacyjnej.

Zamawiający nie dopuszcza konstrukcji szkieletu ze stali galwanizowanej.

Treść zapytania nr 16:

„W załączniku nr 6 pkt 1 ppkt 1.4 lp. 11 Zamawiający wymaga sztywnej belki.

Pytamy: Czy Zamawiający dopuści autobus z osią przednią niezależną, zapewniającą wyższy poziom bezpieczeństwa i komfortu pasażerów?”

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza autobus z osią niezależną. Jest to jednak rozwiązanie bardziej awaryjne i w związku z tym droższe w eksploatacji. Nie ma też wpływu na większe bezpieczeństwo.

Treść zapytania nr 16:

„Czy Zamawiający dopuści zastosowanie w oferowanych autobusach jednoczłonowych, silników o pojemności skokowej pomiędzy 7 dm³ a 8 dm³ ?

Silniki o pojemnościach skokowych poniżej 9 dm³, używane do napędu autobusów jednoczłonowych, posiadają właściwe parametry techniczne do ich napędu i porównywalną z silnikami o pojemnościach powyżej 9 dm³ trwałość.

Zgodnie z wymogami Zamawiającego, autobusy powinny spełniać surowe wymagania ekologiczne. Silniki o pojemnościach pomiędzy 7 dm³ a 8 dm³, są pod tym względem optymalnym rozwiązaniem.

- *zużywają o około 10 % mniej paliwa,*
- *są lżejsze, co wpływa na znaczne zmniejszenie obciążenia tylnej osi,*
- *w warunkach komunikacji miejskiej, częściej niż silniki o większej pojemności, pracują w zakresie prędkości obrotowych maksymalnego momentu, dzięki czemu:*
- *zmniejsza się emisja, głównie tlenku węgla i węglowodorów,*
- *nie występuje częste zapychanie się filtra cząstek stałych, a tym samym częsta konieczność jego oczyszczania, wpływająca na zwiększenie zużycia paliwa i chwilowe znaczące zwiększenie emisji,*
- *stabilne są warunki reakcji katalitycznych*

Wymienione powyżej zalety stosowania w autobusach jednoczłonowych silników o pojemnościach skokowych pomiędzy 7 dm³ a 8 dm³, potwierdzone zostały w czasie wieloletnich badań oraz w eksploatacji.”

Odpowiedź:

Operator, tj. MZK w Żywcu Sp. z o.o., ma doświadczenie w eksploatacji silników o pojemności do 9 dm³ i powyżej 9 dm³. Autobusy eksploatowane są w trudnych warunkach górskich, na liniach miejskich i podmiejskich, przy dużych różnicach wzniesień, różnych obciążeniach i różnych prędkościach, a autobusy 12 metrowe dodatkowo obsługują linie najbardziej obłożone pasażerami. W związku z tym silniki o mniejszych pojemnościach pracują przy dużych obciążeniach i są nadmiernie eksploatowane, co powoduje skrócenie ich żywotności. W tym terenie optymalnym rozwiązaniem w autobusach 12 metrowych jest zastosowanie silnika o pojemności powyżej 9 dm³. Ponadto zapis o mocy i pojemności silnika pow. 9 dm³ zawarty jest we wniosku o dofinansowanie zadania ze środków budżetu Unii Europejskiej.

Zamawiający nie dopuszcza zastosowania silnika o mniejszej pojemności niż 9 dm³.

Treść zapytania nr 16:

„Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, gdzie światła lamp tylnych autobusu realizowane będzie za pomocą technologii LED, z wyjątkiem światła cofania i światła przeciwmgłowego tylnego, w których zainstalowano energooszczędne i trwałe żarówki ?

Oświetlenie takie stosowane jest powszechnie w pojazdach komunikacji miejskiej ze względu na łatwość obsługi warsztatowej, niskie koszty eksploatacji jako części zamienne oraz, ze względu na bardzo mały łączny czas pracy, mały pobór energii, zapewniając przy tym wymagane natężenie oświetlenia lamp tylnych autobusu.”

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza rozwiązanie opisane w powyższym zapytaniu.

Otrzymują:

1. Oferenci/BIP Żywiec
2. a/a GKI

NACZELNIK WYDZIAŁU
Zagól
mgr Dariusz Zagól