



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Fundusz Spójności



Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej,
Sp. z o.o. w Gliwicach
ul. Chorzowska 150, 44-100 Gliwice

Gliwice, 10 czerwca 2020 r.

**Do Wykonawców
ubiegających się o udzielenie zamówienia**

PKM DT/ TT / 2106 / 2020

dot.: Dostawa dziesięciu fabrycznie nowych elektrycznych autobusów komunikacji miejskiej wraz z infrastrukturą ładowania w 2021 roku dla PKM, Sp. z o.o. z siedzibą w Gliwicach - sprawa nr PN/UZP/TT/1/2020

Zamawiający udziela odpowiedzi na pytania do treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (zwanej dalej SIWZ), które wpłynęły od Wykonawców:

Pytanie nr 299:

Wnioski o dopuszczenie poprzez zmianę Załącznika nr 1 i 2 do Umowy – Specyfikacja techniczna autobusów- dwu- i trzyosowego:

Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej, Sp. z o. o. w Gliwicach ul. Chorzowska 150, 44-100 Gliwice
tel. (0...32) 3304 600; fax (0...32) 3304 601; e-mail: info@pkm-gliwice.com.pl; www.pkm-gliwice.com.pl

NIP 631-21-25-476

kapitał zakładowy 43 714 500 zł

Numer KRS 0000102832 Krajowego Rejestru Sądowego Rejestru Przedsiębiorców - Sąd Rejonowy w Gliwicach,

X Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego

Wnosimy o informację czy treść tego punktu ma charakter informacyjny? Wymagania co do czasu ładowania pantografem (max czas ładowania) Zamawiający zawarł w innym miejscu.

Odpowiedź nr 299:

Zamawiający potwierdza, że w treści punktu 5.5 Załącznika nr 1 do umowy (str. 81 SIWZ) oraz punktu 5.5 Załącznika nr 2 do umowy (str.115 SIWZ) zawarł jedynie informacyjnie wskazówkę o możliwych zakresach czasu pracy ładowarek pantografowych na przystankach końcowych. Zakresy te wynikają z rozkładu jazdy autobusów na linii A-4 oraz 676, a zapis zawiera informację o praktycznych czasach użytkowania ładowarki, wynikających z rozkładowych (planowanych) okresów postoju pojazdu na przystankach końcowych w czasie dnia pracy pojazdu (wskazując, że szacowane przez Zamawiającego te okresy mogą wynosić od 1min. do 40 min.).

Pytanie nr 300:

Wnioski o dopuszczenie poprzez zmianę Załącznika nr 1 i 2 do Umowy – Specyfikacja techniczna autobusów- dwu- i trzyosiowego - Pkt 11.1.

Wnosimy o dopuszczenie jako równoważnego układu kierowniczego z hydrauliczną serwowpompą zasilaną silnikiem elektrycznym.

Odpowiedź nr 300:

Zamawiający zawarł wyjaśnienie poruszanej kwestii w odpowiedzi na pytanie nr 168.

Pytanie nr 301:

Wnioski o dopuszczenie poprzez zmianę Załącznika nr 1 i 2 do Umowy – Specyfikacja techniczna autobusów- dwu- i trzyosiowego - Pkt 20.3.5.2.:

Wnosimy o dopuszczenie jako równoważnego rozwiązania, w którym przewody układu ogrzewania umieszczone w kanałach dachowych w przedziale pasażerskim nie są w otulinach izolujących. W miejscu tym z uwagi na brak strat ciepła nie zachodzi konieczność stosowanie otulin.

Odpowiedź nr 301:

Zamawiający wyraża zgodę na zastosowanie zaproponowanego rozwiązania, polegającego na rezygnacji z montażu otulin izolujących przewody układu ogrzewania w przypadku zastosowania izolacji cieplnej ścian poszycia komór/przestrzeni nadwozia, w których znajdują się te przewody.

Zamawiający wprowadzi odpowiednie zmiany treści SIWZ, w trybie określonym w art. 38 ust. 4 ustawy Prawa zamówień publicznych (**zmiana nr 88**).

Pytanie nr 302:

Dotyczy załącznika nr 2 do umowy – specyfikacji technicznej autobusów trzyosioowych - Pkt 16.4.2.1.

Wnosimy o doprecyzowanie, czy Zamawiający wymaga 50% szyb uchylnych/przesuwnych w całym autobusie łącznie, czy wymaga po 50% takich szyb po każdej stronie pojazdu.

Jeżeli Zamawiający ma na myśli po 50% szyb z każdej strony, prosimy o wykluczenie z tego warunku szyb o szerokości mniejszej od 820mm (są za wąskie, żeby umieścić w nich mechanizm). Ze względu na to, że z prawej strony autobusu przegubowego są 4 pary drzwi - nie ma realnej szansy na zamontowanie 50% szyb uchylnych/przesuwnych z tej strony.

Odpowiedź nr 302:

Zamawiający wyraża zgodę na wniosek dot. zmiany wymagania i wprowadza wymóg aby minimum 50% wszystkich okien bocznych pojazdu posiadała część przesuwną lub uchylną. Zamawiający wprowadzi stosowną **zmianę nr 89**.

Pytanie nr 303:

Dotyczy odpowiedzi 277 z 29.05.2020

Analizując odpowiedź na pytanie 277 z 29.05.2020 wydaje się, że Zamawiający w swoich kalkulacjach założył, że cała nominalna pojemność baterii trakcyjnych jest dostępna do wykorzystania przez użytkownika autobusu. W celu wydłużenia żywotności baterii a tym samym obniżenia kosztu zakupu i eksploatacji pojazdu, producenci autobusów udostępniają użytkownikom jedynie część pojemności nominalnej. Ilość tej użytecznej energii zależy od wielu czynników w tym od wymaganego przebiegu gwarantowanego autobusu. W dużym uproszczeniu można powiedzieć, że im mniejszy jest dostępny procent całkowitej pojemności tym dłuższa jest żywotność baterii.

W związku z powyższym wnosimy o usunięcie nowego wymagania w postaci procentowego zapasu energii pozostałej do dyspozycji dla nowych wartości przebiegu gwarantowanego lub zmianę tego wymagania na minimalny zapas energii pozostały w bateriach (ale nie do użytku Zamawiającego).

Odpowiedź nr 303:

Wniosek Wykonawcy dotyczący „*usunięcia nowego wymagania w postaci procentowego zapasu energii pozostałej do dyspozycji dla nowych wartości przebiegu gwarantowanego lub zmianę tego wymagania na minimalny zapas energii pozostały w bateriach (ale nie do użytku Zamawiającego)*” jest bezzasadny, gdyż Zamawiający w żadnym z zapisów SIWZ nie zawarł wymagania dotyczącego procentowego zapasu energii pozostałej do dyspozycji ani wymagania określającego minimalnego zapasu energii pozostałej w bateriach.

Jedynym warunkiem do spełnienia w zakresie obejmującym powyższą tematykę są nw. zapisy:

- dla autobusów dwuosioowych - zawarte w punkcie 4.2 w Załączniku nr 1 do umowy (str. 79 SIWZ),
- dla autobusów trzyosioowych - zawarte oraz w punkcie 4.2 w Załączniku nr 2 do umowy (str. 113 SIWZ).

Brzmienie tych punktów, z uwzględnieniem zmiany nr 74 dokonanej w dniu 29.05.2020r. jest następujące:

- treść punktu 4.2 w Załączniku nr 1 do umowy (str. 79 SIWZ):

„4.2 Energia akumulatorów trakcyjnych zapewniająca wykonanie przez autobus dwuosioowy co najmniej **80 km** gwarantowanego przebiegu na linii 676 lub A-4, bez konieczności doładowywania magazynów energii, w każdych warunkach atmosferycznych, przy normalnym wykorzystaniu wszystkich urządzeń znajdujących się na pokładzie autobusu, ale nie mniejsza niż 200 kWh.”

- treść punktu 4.2 w Załączniku nr 2 do umowy (str. 113 SIWZ):

„4.2 Energia akumulatorów trakcyjnych zapewniająca wykonanie przez autobus przegubowy co najmniej **57 km** gwarantowanego przebiegu na linii A-4, bez konieczności doładowywania magazynów energii, w każdych warunkach atmosferycznych, przy normalnym wykorzystaniu wszystkich urządzeń znajdujących się na pokładzie autobusu, ale nie mniejsza niż 230 kWh.”

Zamawiający wyjaśnia również, że w tabeli znajdującej się w treści odpowiedzi na pytanie nr 277, Zamawiający w wierszu „g” oraz „h” przeprowadził jedynie oszacowanie „zapasu energii pozostałej do dyspozycji” po przejechaniu odcinka 80 km (autobus dwuosioowy)/ 57 km (a. trzyosioowy) przy zakładanym (stosunkowo wysokim) średnim zużyciu energii - dochodząc do konkluzji, że odcinek ten powinien zostać osiągnięty bez większych problemów, gdyż energia, która pozostanie w magazynie będzie stanowić ok.20% pojemności nominalnej. Wartości podane w wierszu „g” oraz „h” nie są jednak w żadnym wypadku warunkiem lub wymaganiem do spełnienia przez Wykonawców, a jedynie wynikiem obliczeń przeprowadzonych w tabeli.

Zamawiający wyjaśnia, iż z przytoczonych zapisów SIWZ wynika jedynie, że Wykonawca powinien zaprojektować i przygotować magazyn energii autobusu o odpowiedniej wielkości (pojemności energetycznej), wystarczającej do tego, żeby ten autobus był zdolny przejechać odpowiedni odcinek wskazanej trasy bez dodatkowego doładowywania.

Tak więc, zapis dotyczy ustalenia właściwej pojemności energetycznej magazynów energii w kontekście uzyskania wymaganego przebiegu km. Jeżeli Wykonawca uzna, że pojemność

energetyczna baterii, mimo że spełniają one warunek pojemności minimalnej (tj. co najmniej 200 albo 230 kWh) w oferowanym przez niego autobusie jest niewystarczająca, aby przejechać odpowiedni odcinek wskazanej trasy bez dodatkowego doładowywania - powinien odpowiednio zwiększyć wielkość magazynu energii.

Zamawiający wyjaśnia również, że zapisy zawarte w punktach 4.2 nie są informacją, że autobusy będą musiały w codziennej eksploatacji przejeżdżać bez doładowania odcinki (80 /57 km) wskazane w tych punktach: właśnie dlatego Zamawiający zaplanował odpowiednie rozmieszczenie szybkich ładowarek pantografowych na wybranych trasach, aby możliwe było jak najczęstsze doładowywanie pojazdu na przystankach końcowych (nawet po każdym kursie). Omawiane odcinki (80 /57 km) są jedynie informacją dla Wykonawcy w celu ustalenia właściwej (tj. wymaganej przez Zamawiającego) pojemności energetycznej magazynu energii w autobusie.

Pytanie nr 304:

Dotyczy części C1 i C2 Formularza ofertowego

Masa pojazdu – Zamawiający wymaga podania następującego parametru:

”masa pojazdu w stanie gotowym do jazdy (z materiałami eksploatacyjnymi i innymi płynami, narzędziami, kołem zapasowym i kierowcą) [kg]”

Wnosimy o usunięcie, jako oczywistej omyłki, wymogu podania masy pojazdu wraz z kołem zapasowym.

Uzasadnienie wniosku

Autobus miejski nie podlega wymogowi przewożenia koła zapasowego podczas świadczenia usług przewozowych. Z uwagi na budowę nie ma w nim nawet miejsca na jego zamocowanie. Wymaganie przez Zamawiającego dostarczenia koła zapasowego z autobusem oznacza przewożenie koła

wewnątrz pojazdu na trasie od Wykonawcy do siedziby Zamawiającego, po czym koło jest z pojazdu wyjmowane.

Do celu ustalenia masy autobus jest ważony bez koła zapasowego i taką masę podaje się w wyciągu ze świadectwa homologacji typu pojazdu. Stąd w celu uniknięcia rozbieżności wnioskujemy jak na wstępie.

Odpowiedź nr 304:

Zamawiający wyjaśnia, że w przytoczonym zapisie nie zachodzi oczywista omyłka. Zamawiający w zapisie o "masie pojazdu w stanie gotowym do jazdy" odniósł się w sposób skrótowy do ogólnej definicji zawartej w przepisach homologacyjnych, tzn. do art. 2 ust. 4 lit. a ROZPORZĄDZENIA KOMISJI (UE) NR 1230/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie wykonania rozporządzenia (WE) nr 661/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wymagań w zakresie homologacji typu dotyczących mas i wymiarów pojazdów silnikowych (...) (Dz.U.UE.L.2012.353.31 z dnia 2012.12.21). Zamawiający uściślił stosowny zapis w SIWZ, tak aby nie budził on wątpliwości interpretacyjnych. Zamawiający wprowadzi odpowiednie zmiany treści SIWZ, w trybie określonym w art. 38 ust. 4 ustawy Prawa zamówień publicznych (**zmiana nr 90**).

Pytanie nr 305:

W związku z odpowiedzią Zamawiającego na pytanie nr 289 z dn. 5.06.2020, wnosimy raz jeszcze o ponowne przeanalizowanie zapisów pkt 10.4 Załączników 1 i 2 do SIWZ i dopuszczenie jako równoważnego układu bezobsługowego co najmniej w zakresie wału napędowego. Uzasadnienie wniosku Jako doświadczony producent, będący wiodącym dostawcą pojazdów niskoemisyjnych, z powodzeniem od wielu lat stosujemy w tysiącach wyprodukowanych i dostarczonych autobusów wały napędowe, których konstrukcja nie wymaga smarowania. Rozwiązanie to pozwala na zagwarantowanie Zamawiającemu co najmniej 10-letniej bezawaryjnej eksploatacji tego elementu układu napędowego. Jakakolwiek ingerencja i próba zmiany w postaci dołożenia punktów smarnych

na wale napędowym mogłaby skutkować –odwrotnie do zamiaru Zamawiającego – pogorszeniem jego trwałości.

Odpowiedź nr 305:

Zamawiający wprowadza, jako alternatywne, rozwiązanie polegające na zastosowaniu „bezobsługowego” (tzn. nie wymagającego smarowania w ciągu całego okresu eksploatacyjnego):

- wału napędowego pojazdu,

i/lub

- sworzni zwrotnic kół jezdnych osi I,

pod warunkiem udzielenia na prawidłowe działanie tych elementów gwarancji wynoszącej 10 lat, bez limitu przebiegu kilometrów.

Zamawiający dokona odpowiedniej zmiany treści SIWZ, w trybie określonym w art. 38 ust. 4 ustawy Prawa zamówień publicznych (**zmiana nr 91**).

Pytanie nr 306:

Prosimy też o informację, co oznacza odpowiedź, że kary umowne nie będą przez Zamawiającego sumowane, w przypadku gdy za jeden przypadek możliwe byłoby naliczenie kilku kar umownych – czy Zamawiający będzie stosował kary umowne naprzemiennie, alternatywnie, czy też będzie dokonywał wyboru jednej kary umownej za dane naruszenie? Odpowiedź udzielona przez Zamawiającego nie jest precyzyjna – w naszej ocenie nałożenie kar umownych natomiast powinno zawsze następować według jasnych, z góry znanych i przewidywalnych reguł.

Odpowiedź nr 306:

Zamawiający potwierdza wcześniejsze wyjaśnienia i informuje, iż kary umowne nie sumują się. W przypadku, gdy w celu usunięcia jednej wady wymagane jest użycie kilku części zamiennych (elementów), to ich nieterminowa dostawa spowoduje naliczenie tylko jednej kary za najpóźniej dostarczoną część (element).

W przypadku różnych zdarzeń Zamawiający będzie naliczał kary umowne za każde naruszenie.

Pytanie nr 307:

Prosimy o dopuszczenie, w zakresie zmiany numer 63, umiejscowienia schowka wyposażenia elektronicznego poza kabiną kierowcy, w dogodnym miejscu, w części sufitowej, zabezpieczonym przed dostępem osób niepowołanych, z łatwym dostępem obsługowym.

Odpowiedź nr 307:

Zamawiający informuje, że przychyliła się do wniosku Wykonawcy i dokonuje zmiany w pkt. 18.10 Załącznika nr 1 i 2 ogólnych warunków umowy, w trybie określonym w art. 38 ust. 4 ustawy Prawa zamówień publicznych (**zmiana nr 94**).

Pytanie nr 308:

W punkcie 10.1.1 zamawiający pisze, że przekroczenie terminu dostarczenia dokumentacji będzie skutkowało naliczeniem kary w wysokości 0,1% wartości netto przedmiotu zamówienia. Uważamy, że taki sposób naliczania kar za opóźnienie w dostarczeniu dokumentacji jest nieproporcjonalny do wartości dostarczonych ładowarek i niesprawiedliwy dla producentów ładowarek, którzy będą pełnili funkcję podwykonawcy/poddostawcy autobusów. Proponujemy, aby ten zakres kar odnosił się wyłącznie do wartości dostarczanych ładowarek (bez uwzględniania wartości systemu nadzoru, który nie będzie wchodził w zakres wymaganej dokumentacji), a ich wartość będzie określona w formularzu cenowym. W związku z tym proponujemy, aby zapis w punkcie 10.1.1 nabrał brzmienia:

„w przypadku przekroczenia, określonego w pkt. 2.1.2 niniejszej Umowy, terminu dostarczenia dokumentacji posadowienia urządzeń infrastruktury ładowania, Kupujący może naliczyć Sprzedającemu karę umowną w wysokości 0,10 % całkowitej wartości netto 5 szt. podwójnych stacjonarnych ładowarek Plug-in oraz 3 szt. zintegrowanych stacji szybkiego ładowania pantografowego.

Odpowiedź nr 308:

Zamawiający dokona zmiany w punkcie 10.1.1 ogólnych warunków umowy (**zmiana nr 95**).

Pytanie nr 309:

Wnioski o dopuszczenie poprzez zmianę Załącznika nr 1 i 2 do Umowy – Specyfikacja techniczna autobusów- dwu- i trzyosowego - Pkt 20.1.7.2:

Wnosimy o rezygnację Zamawiającego z ręcznego programowania granicznych temperatur działania układu.

System ogrzewania w naszych autobusach został zaprogramowany w sposób zapewniający maksymalny komfort pasażerom, przy jednoczesnej minimalizacji zużycia energii elektrycznej (niezbędnej do maksymalizacji walorów trakcyjnych pojazdu).

System działa w oparciu zaprogramowaną krzywą temperatur, dążąc do optymalnej różnicy temperatur pomiędzy wnętrzem i zewnątrz pojazdu. Załącza automatycznie odpowiednie urządzenia w zależności od potrzeby podgrzania bądź schłodzenia pojazdu.

Doświadczenie we współpracy z klientami w różnych warunkach klimatycznych pokazuje, że ingerencja mechaniczna w zmianę tej krzywej mogłaby spowodować nieprawidłowe działanie układu i w konsekwencji niezadowolenie pasażerów.

Odpowiedź nr 309:

Zamawiający wprowadzi, jako dodatkowe, rozwiązanie polegające na możliwości przeprogramowania krzywej temperatur, według której system optymalizuje różnice temperatur pomiędzy wnętrzem i zewnątrz pojazdu w celu zmiany parametrów automatycznego załączania/wyłączania system klimatyzacji. Przeprogramowanie takie będzie realizowane bezpłatnie przez służby serwisowe Wykonawcy na pisemny wniosek Zamawiającego, przy czym zadanie takie nie może być zlecane przez Zamawiającego częściej niż raz w ciągu każdego roku trwania gwarancji na system klimatyzacji.

Zamawiający wprowadzi odpowiednie zmiany treści SIWZ, w trybie określonym w art. 38 ust. 4 ustawy Prawa zamówień publicznych (**zmiana nr 96**).

Pytanie nr 310:

Wnioski o dopuszczenie poprzez zmianę Załącznika nr 1 i 2 do Umowy – Specyfikacja techniczna autobusów- dwu- i trzyosiowego

Pkt 20.3.8.

Z uwagi na argumenty przytoczone już w argumentacjach poprzednich wniosków, wnioskujemy o dopuszczenie:

- w pkt 20.3.8.1 – włączenia agregatu grzewczego przy $t_z = +10$ st. C.
- w pkt 20.3.8.2- włączenia automatycznego nagrzewnic po osiągnięciu temperatury płynu $+35$ st. C.
- w pkt 20.3.8.3- wyłączanie dmuchaw po osiągnięciu $t_w 22$ st. C
- wykreślenia pkt 20.3.8.4 – z powodów przytoczonych w we wniosku nr... dotyczącym pkt 20.1.7.2 powyżej
- w pkt 20.3.8.5- wyłączania się automatycznie przy temp płynu chłodzącego $+75$ st, ponownego włączania przy spadku temp cieczy chłodzącej do $+68$ st.

Ponawiamy argument, że ingerencja w ww. układ może spowodować jego nieprawidłowe działanie i w konsekwencji brak komfortu pasażerów.

Odpowiedź nr 310:

Zamawiający zgadzając się z Wykonawcą co do zasadniczej treści wniosku, rozszerzy i uściśli stosowne zapisy w SIWZ

Zamawiający wprowadzi odpowiednie zmiany treści SIWZ, w trybie określonym w art. 38 ust. 4 ustawy Prawa zamówień publicznych (**zmiana nr 97**).

Pytanie nr 311:

W odpowiedzi na pytanie nr 232 z 26.05.2020 Zmawiający wymaga ściśle aby autobusy oferowane były praktycznie w tej samej kompletacji co pojazdy, które zostały wykorzystane do przeprowadzenia testu zużycia energii E-Sort. Znalazło to odzwierciedlenie w postaci zmiany nr 55. Zmiana ta tak

szczegółowo opisuje cechy wspólne autobusów testowanych i oferowanych, że w praktyce uniemożliwia wykorzystanie w postępowaniu przetargowym raportu technicznego posiadanego przez producenta. Gdyby w każdym postępowaniu na zakup autobusów elektrycznych wszyscy Zamawiający wymagali podobnych kryteriów to producent musiałby przeprowadzić testy E SORT na co najmniej kilkunastu różnych autobusach, co i tak nie gwarantowałoby to spełnienia wymagań chociażby ze względu na wprowadzanie na rynek baterii o większej pojemności czy różnicy w masie pojazdów wynikających z tolerancji w procesie produkcji autobusów.

Przeprowadzenie natomiast testu zużycia energii E SORT na autobusach wyprodukowanych dla Zamawiającego tuż przed ich dostawą narażałoby Zamawiającego jak i Producenta na ryzyko niemożności odbioru przedmiotu zamówienia, gdyby okazało się, że wartości choć nieznacznie różnią się od tych deklarowanych na etapie składania ofert.

Dodać należy, że ani układ drzwi, ani typ baterii nie mają wpływu na zużycie energii.

Co się tyczy masy pojazdu – podanie dokładnej masy pojazdu który nie został wyprodukowany jest niemożliwe na dzień składania ofert. Masa pojazdu zależy m. in. od ilości zabudowanych w nim baterii, a ta z kolei zależy od wymagań operatora co do przebiegów bez doładowywania. Jest więc zupełnie inna w różnych autobusach oferowanych w różnych postępowaniach.

W związku z powyższym wykonawcy, kierując się wymaganiami – jak postawione przez Zamawiającego w niniejszym postępowaniu- zmuszeni byłiby do robienia testu E SORT praktycznie oddzielnie dla każdego postępowania.

Biorąc pod uwagę specyfikę kompletacji autobusów elektrycznych i indywidualne podejście dostawcy do każdego projektu ich dostawy, wnioskujemy o przychylenie się Zamawiającego do wniosku oferenta, złożonego w pytaniu nr 232 i uznanie, iż za autobus o kompletacji i wyposażeniu zbliżonym do oferowanego uznać należy pojazd:

- tego samego typu

- o wymiarach (długość/szerokość/ wysokość) nie mniejszych niż autobusu oferowanego

- z takim samym układem napędowym (silnik/silniki, most napędowy, ew. skrzynia biegów)

- z takim samym typem kół i ogumienia wg parametrów wymaganych przez Zamawiającego.

W związku z powyższym wnosimy o wykreślenie wymagań dotyczących baterii, układu drzwi oraz masy pojazdu.

Podsumowując należy stwierdzić, że wskutek wyjaśnień i zmiany jak powyżej doszło do postawienia wymogu niemożliwego do spełnienia.

Wyjaśnienie i zmiana siwz nie może stanowić podstawy wprowadzenia innego wymagania niż zawarte w treści siwz pierwotnie, w przypadku wyeliminowania możliwości złożenia oferty na autobus dopuszczony pierwotnie, jako, że wymóg określony po zmianie siwz (zmiana nr 55) jest niemożliwy do spełnienia.

W tej sytuacji koniecznym jest zastosowanie przez Zamawiającego przepisu art. 38 ust. ust.1a aktualnej ustawy Pzp.

Reasumując składam wnioski o zmianę siwz jak powyżej – mając na względzie, że Zamawiający uzna nasze argumenty, podyktowane specjalistyczną wiedzą Wykonawcy na temat przedmiotu zamówienia, co umożliwi nam z kolei poprawne złożenie oferty.

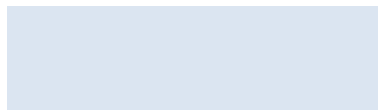
Odpowiedź nr 311:

Zamawiający zgadzając się z Wykonawcą, co do niektórych wniosków zawartych w pytaniu, zmieni stosowne zapisy w SIWZ.

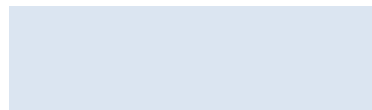
Zamawiający wprowadzi odpowiednie zmiany treści SIWZ, w trybie określonym w art. 38 ust. 4 ustawy Prawa zamówień publicznych oraz dokona stosownych zmian w treści „Ogłoszenia o zamówieniu – zamówienie sektorowe (Dyrektywa 2004/25/WE)” opublikowanego w Suplemencie do Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej (pod nr: 2020/S 075-178777) - **zmiana nr 98**.

Informacja dodatkowa:

Za pośrednictwem Platformy Zakupowej: https://platformazakupowa.pl/pn/pkm_gliwice Zamawiający udostępni zaktualizowaną wersję Formularza ofertowego z uwzględnieniem wszystkich zmian wprowadzonych w Formularzu do dnia 10.06.2020 r. włącznie.



Prezes Zarządu



Wiceprezes Zarządu

Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej, Sp. z o. o. w Gliwicach ul. Chorzowska 150, 44-100 Gliwice
tel. (0...32) 3304 600; fax (0...32) 3304 601; e-mail: info@pkm-gliwice.com.pl; www.pkm-gliwice.com.pl

NIP 631-21-25-476

kapitał zakładowy 43 714 500 zł

Numer KRS 0000102832 Krajowego Rejestru Sądowego Rejestru Przedsiębiorców - Sąd Rejonowy w Gliwicach,

X Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego