

Pytanie zadane w dniu 16.12.2020 (po terminie zadawania pytań).

261.) Umowa załącznik nr 9 paragraf 4 punkt 8 ppkt c

Prosimy o uszczegółowienie dotyczące oczekiwań Zamawiającego co do czasów reakcji na zgłoszenie telefoniczne. Prosimy o informację czy czas reakcji dla zgłoszeń zarejestrowanych w tygodniu mają być analogiczne jak dla zgłoszeń w niedzielę i święta?

Prosimy o szczegółowe określenie:

- czasu reakcji
- oczekiwanego czasu w którym ma zostać rozwiązane zgłoszenie

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający uzupełnił zapisy w załączniku nr 9 do umów stanowiących załącznik nr 7 i 8, § 4, ust.8, lit. c) otrzymują brzmienie:

(...)

c) Wykonawca zapewni utrzymanie i zdalne wsparcie oprogramowania systemu informacji pasażerskiej na zasadzie helpdesk w godzinach 07⁰⁰ – 19⁰⁰ siedem dni w tygodniu (te same zasady helpdesk i czasy reakcji dotyczą również niedziel i świąt).

- ✓ czas reakcji – 1 godzina;
- ✓ oczekiwany czas w którym ma zostać rozwiązany zgłoszony problem – 8 godzin (czas pomiędzy godziną 19⁰⁰ a godziną 07⁰⁰ dnia następnego nie jest wliczany do czasu na rozwiązanie problemu).

Pytanie zadane w dniu 17.12.2020 (po terminie zadawania pytań).

262.) W punkcie 38.1 załącznika nr 9 i nr 10 do SIWZ Zamawiający wymaga funkcji aktywnego tempomatu posiadającego homologację. W chwili obecnej nie istnieją przepisy homologacyjne definiujące wymagania dla funkcji aktywnego tempomatu. Zamawiający oczekuje również systemu, który zapobiega najechaniu na obiekty ruchome i nieruchome przed pojazdem przez co rozumie się wysyłanie sygnałów o przeszkodzie, a w przypadku braku reakcji, rozpoczęcie częściowego hamowania, a przy małych prędkościach zatrzymania autobusu przed przeszkodą. W odniesieniu do pojazdów kategorii M3 klasy I, nie ma również wymogów homologacyjnych dla tego typu systemów.

1. Prosimy o podanie regulacji prawnych lub norm wg jakich funkcja aktywnego tempomatu ma działać.
2. Prosimy o podanie regulacji prawnych lub norm wg jakich funkcja zapobiegania najechaniu na obiekty ruchome i nieruchome przed pojazdem ma działać i/lub ma być homologowana.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, iż nie wymaga funkcji aktywnego tempomatu a jedynie wskazuje na możliwość dostawy autobusu, który posiada aktywny tempomat zapobiegający najechaniu na obiekty ruchome i nieruchome przed pojazdem z funkcją ostrzegania akustycznego, optycznego. Wskazanie wymagania dotyczącego homologacji wynika z faktu, że ten układ wspomagający jest bezpośrednio związany z układem hamulcowym, który podlega homologacji w ramach procedur dopuszczenia pojazdu do ruchu drogowego. Zamawiający nie dopuszcza montażu jakichkolwiek urządzeń dodatkowych zintegrowanych z układem hamulcowym w pojeździe po jego homologacji. Zamawiający nie oczekuje samodzielnej homologacji urządzenia aktywnego tempomatu, a jedynie homologowanego autobusu wyposażonego w przedmiotowe urządzenie wspomagające prowadzenie pojazdu. W SIWZ zamawiający określił jedynie wymagania funkcjonalne tempomatu bez wskazywania wymagań szczegółowych dopuszczających produkt do użytkowania. Zamawiający uzna wymaganie za spełnione, jeżeli

przedmiotem dostawy będzie autobus posiadający homologację obejmującą również tempomat aktywny, a nie będący urządzeniem zamontowanym w autobusie po jego homologacji.

Pytanie zadane w dniu 18.12.2020 (po terminie zadawania pytań) część 1.

263.) Zamawiający w odpowiedzi do SIWZ nr 210 pisze:

W odniesieniu do §9 ust. 3 konieczne jest wyjaśnienie, czy podstawą płatności zaliczkowych (a jeżeli tak to czy wszystkich czy tylko drugiej) będą indywidualne faktury dotyczące pojedynczych autobusów (tzn. 24 faktury zaliczkowe) czy jedna zbiorcza faktura zaliczkowa – z tym że konieczne byłoby wówczas doprecyzowanie, na które z autobusów potem zostaną porozliczane zaliczki – tego zaliczenia §9 pkt 3 lit c) nie precyzuje a jest to konieczne celem umożliwienia obu Stronom dokonania rozliczenia końcowego Umowy.

Odpowiedź Zamawiającego:

Podstawą wszystkich (nie tylko drugiej) płatności zaliczkowych będą indywidualne faktury dotyczące pojedynczych autobusów, które zostaną rozliczone ostatecznie na podstawie faktur VAT końcowych, wystawionych pojedynczo dla każdego autobusu.

Sposób identyfikacji poszczególnych autobusów na pierwszym etapie płatności pozostawia się w gestii Wykonawcy. Na etapie sporządzenia pierwszego protokołu zdawczo – odbiorczego będzie możliwość zastosowania oznaczenia wewnętrznego poszczególnego autobusu (oprócz oczywiście marki i typu), co umożliwi na drugim etapie zaliczkowania dopisania do niego oznaczenia nr VIN, dzięki czemu uzyska się bardzo precyzyjne powiązanie rozliczenia końcowego płatności na podstawie FV końcowej, uwzględniającej pierwsze dwie zaliczki rozpisane na poszczególne autobusy.

§9 pkt 3 lit c) umowy precyzuje dokładnie sposób rozliczenia zakupu autobusów. Wskazuje jednoznacznie na konieczność wystawienia faktury końcowej osobno na każdy z autobusów, co w oczywisty sposób przenosi się na tożsame podejście w przypadku faktur zaliczkowych, co wynika z samej istoty płatności zaliczkowych oraz obowiązujących zasad w zakresie rozliczania dostaw poprzedzonych przedpłatami.

Zwracamy się z wnioskiem, aby Zamawiający zgodził się na wystawienie 2 faktur zaliczkowych: I na 25%, następnie II na 25%, a nie indywidualnych faktur dotyczące pojedynczych autobusów. Rozliczenie zaliczki nastąpi przy wystawianiu **faktur końcowych** proporcjonalnie na każdy autobus po 25% z każdej faktury zaliczkowej.

Odpowiedź Zamawiającego:

W zakresie pytania Zamawiający podtrzymuje odpowiedź nr 210 udzieloną w dniu 01.12.2020r..

Pytania zadane w dniu 18.12.2020 (po terminie zadawania pytań) część 2.

Niniejszym działając w imieniu i na rzecz XXX kwestionujemy po raz kolejny **nieprawidłowo przeprowadzoną procedurę wyjaśnień i kolejne zmiany siwz, jak również w dalszym ciągu brak odpowiedzi na zadane pytania.**

Wykonawca XXX (zw. dalej XXX) po uzasadnionej zmianie siwz mógłby złożyć korzystną ekonomicznie ofertę, odpowiadającą rzeczywistym potrzebom Zamawiającego, której treść odpowiadałby treści

specyfikacji istotnych warunków zamówienia i na podstawie prawidłowo określonych kryteriów oceny ofert możliwy byłby wybór jego oferty jako najkorzystniejszej.

W oparciu o powyższe, działając na podstawie art. 38 ust. 1 ustawy Pzp. ponownie składamy wnioski dotyczący postanowień siwz.

264.) Dotyczy załączników 9 i 10 pkt 8.6.7

W odniesieniu do odpowiedzi Zamawiającego na pytanie 246 i wynikającej z niej zmiany zapisów w punkcie 8.6.7. załączników 9 i 10 wnosimy o dopuszczenie (w przypadku braku gniazda do ładowania autobusów po prawej stronie przy nadkolu przedniej osi) dostawy i montażu oryginalnych przewodów o długości 10 m we wskazanych ładowarkach wraz z ładowarkami. Wykonawca autobusów porozumie się w tej kwestii z dostawcą ładowarek i pokryje koszty zastosowania dłuższych przewodów.

Uzasadnienie

Pozwoli to na zapewnienie lepszej jakości zastosowanego rozwiązania a także zapobiegnie mogącej wystąpić sytuacji w której przekazanie autobusów na czas będzie niemożliwe z powodu ewentualnych opóźnień w dostawie ładowarek.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmienia zapisy w załącznikach nr 9 do SIWZ pkt. 8.6.7. i nadaje mu brzmienie:

„8.6.7. Dwa gniazda ładowania CCS Combo-2(Type2/mode4) zgodne z normą PN-EN 62196-3:2015-02 lub równoważne, jedno usytuowane po prawej stronie autobusu przy nadkolu przedniej osi i drugim w części tylnej nadwozia na ścianie bocznej po lewej lub prawej stronie za ostatnimi drzwiami lub na ścianie tylnej (łącznie dwa gniazda w autobusie).

Zamawiający dopuszcza brak gniazda w dostarczonych autobusach po prawej stronie przy nadkolu przedniej osi. W przypadku braku tego gniazda Wykonawca autobusów w ramach otrzymanego wynagrodzenia musi porozumieć się z Wykonawcą infrastruktury ładowania i wraz z ładowarkami dostarczy i zamontuje we wskazanych ładowarkach 5 szt. oryginalnych przewodów do ładowania plug – in autobusów o długości minimum 10 metrów”.

Zamawiający zmienia zapisy w załącznikach nr 10 do SIWZ pkt. 8.6.7. i nadaje mu brzmienie:

„8.6.7. Dwa gniazda ładowania CCS Combo-2(Type2/mode4) zgodne z normą PN-EN 62196-3:2015-02 lub równoważne, jedno usytuowane po prawej stronie autobusu przy nadkolu przedniej osi i drugim w części tylnej nadwozia na ścianie bocznej po lewej lub prawej stronie za ostatnimi drzwiami lub na ścianie tylnej (łącznie dwa gniazda w autobusie).

Zamawiający dopuszcza brak gniazda w dostarczonych autobusach po prawej stronie przy nadkolu przedniej osi. W przypadku braku tego gniazda Wykonawca autobusów w ramach otrzymanego wynagrodzenia musi porozumieć się z Wykonawcą infrastruktury ładowania i wraz z ładowarkami dostarczy i zamontuje we wskazanych ładowarkach 2 szt. oryginalnych przewodów do ładowania plug – in autobusów o długości minimum 10 metrów”.

265.) Dotyczy punktu 4.6.1. załączników 9 i 10.

W związku ze zmianami treści punktu 4.6.1. załączników 9 i 10 dokonanymi przez Zamawiającego w odpowiedzi na pytania 179 i 243 wnosimy o potwierdzenie, że w przypadku spełnienia dopuszczonych przez Zamawiającego „kontroli stanu wyeksploatowania magazynów energii poprzez zliczanie energii włączanej i wyładowanej ze wszystkich magazynów energii łącznie, a także zliczanie oraz rejestrowanie energii przez system telemetryczny Wykonawcy który, to zapewni Zamawiającemu na bieżąco w ramach otrzymanego wynagrodzenia przez okres minimum 20 lat dostęp do zebranych informacji dotyczących wyeksploatowania magazynów energii” oznacza brak konieczności spełnienia dalszych zapisów zawartych w tym punkcie.

Uzasadnienie

Intencją pytań 179 oraz 243 zadanych przez Wykonawcę było dopuszczenie zaproponowanych rozwiązań jako alternatywnych do rozwiązań wymaganych. Dopuszczenie przez Zamawiającego tych rozwiązań przy jednoczesnym pozostawieniu dalszych wymagań z punktu 4.6.1. oznacza de facto konieczność spełnienia punktu 4.6.1. w jego pierwotnej wersji.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza, iż w przypadku umożliwienia przez Wykonawcę Zamawiającemu „kontroli stanu wyeksploatowania magazynów energii poprzez zliczanie energii włączanej i wyłączanej ze wszystkich magazynów energii łącznie, a także zliczanie oraz rejestrowanie energii przez system telemetryczny Wykonawcy który, to zapewni Zamawiającemu na bieżąco w ramach otrzymanego wynagrodzenia przez okres minimum 20 lat dostęp do zebranych informacji dotyczących wyeksploatowania magazynów energii” oznacza brak konieczności spełnienia dalszych zapisów zawartych w tym punkcie.

266.) Dotyczy odpowiedzi Zamawiającego nr 50 z dnia 1.12.2020 oraz odpowiedzi Zamawiającego nr 245 z dnia 15.12.2020.

Biorąc pod uwagę odpowiedzi Zamawiającego nr 50 z dnia 1.12.2020 oraz nr 245 z dnia 15.12.2020, wnosimy o dopuszczenie monitorowania parametru mocy wszystkich magazynów energii [W] zamiast parametru pobieranej mocy przez napęd trakcyjny [kW].

Moc magazynów energii jest w dużym stopniu powiązana z mocą napędu trakcyjnego i powinna być wystarczającym parametrem do monitorowania przez Zamawiającego.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje udzielone odpowiedzi nr 50 z dnia 01.12.2020 i z nr 245 z dnia 15.12.2020r. Zapisy SIWZ pozostają bez zmian.

267.) Pkt 14.15 załącznika nr 8 i nr 9

Wnosimy o dopuszczenie rozwiązania w postaci akumulatorów 24 V umieszczonych w stałej, nieruchomej obudowie.

Ze względu na ich niewielkie gabaryty i wagę oraz fakt stałego ładowania z baterii trakcyjnych i związany z tym brak konieczności częstego serwisowania/wysuwania, rozwiązanie to jest prostsze i w zupełności wystarczające w zakresie dostępu do akumulatorów.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający usuwa zapisy w załączniku nr 9 i nr 10 do SIWZ pkt. 14.15.

268.) Pkt 19.27.5 z załącznika nr 8 i 9:

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość wyświetlania liczników z pkt 19.27.5 na terminalu LCD systemu informacji pasażerskiej, umiejscowionego w zasięgu wzroku kierowcy, z prawej strony deski rozdzielczej ?

Z punktu widzenia dostępności i widoczności danych jest to rozwiązanie równoważne z wymaganym.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmienia zapisy w załączniku nr 9 i nr 10 do SIWZ pkt.19.27.5., przed wyliczeniem i nadaje im brzmienie:

„19.27.5. Liczniki wyskalowane w kWh lub MWh. Zamawiający dopuszcza wyświetlanie informacji wymienionych w pkt od 19.27.5.1 do 19.27.5.4 na wyświetlaczu systemu informacji pasażerskiej.”

269.) Do treści Uwagi pod koniec punktu 24.2 dla załącznika nr 8 i nr 9.

Wnosimy o dopuszczenie wyświetlania licznika całkowitego czasu pracy pieca na osobnym wyświetlaczu zamontowanym w pobliżu deski rozdzielczej kierowcy.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmienia zapisy w załączniku nr 9 i nr 10 do SIWZ pkt.24.2 w zakresie Uwagi.

„Uwaga: W przypadku zastosowania do ogrzewania pieca wykorzystującego paliwo płynne (przez paliwo płynne Zamawiający rozumie olej napędowy spełniający aktualnie obowiązujące normy) na pulpicie kierowcy musi zostać umieszczony wskaźnik poziomu tego paliwa a zastosowany zbiornik na paliwo musi być pojemności minimum 40 litrów z króćcem i rurą wlewu wykonanymi w sposób umożliwiający napełnianie przy użyciu standardowego dystrybutora i „pistoletu” o wydajności co najmniej 120 dm³/min oraz musi spełniać wymagania zawarte w Obwieszczeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 27 października 2016r, poz.2022, Dział III, Rozdział 1, §9, ust.1, pkt. 7. W kabinie kierowcy musi być dostępny licznik całkowitego czasu pracy pieca bez możliwości jego kasowania”.

270.) Odnosząc się do wniosku odpowiedzi nr 228 w części dotyczącej punktu 4.5 a także odpowiedzi nr 250, w której Zamawiający nie potwierdził, że czas postoju na autobusie na przystanku krańcowym nie będzie równoważny z czasem ładowania autobusu prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający:

- a) Będzie eksploatował pojazdy ze starannością wymaganą od podmiotu zawodowo trudniącego się przewozem osób (art. 354 §2 k.c.) – bowiem punkt 4.5 prowadzi do wniosku, że Zamawiający nie ma woli dostosowywania się do jakichkolwiek ograniczeń, wynikających ze specyfiki kupowanego produktu i może według własnego przekonania eksploatować autobusy w sposób „rabunkowy” – bez należytej dbałości o ich podzespoły – w tym wypadku w szczególności baterie.
- b) Ma świadomość konieczności przeprowadzania ładowań autobusów w trakcie codziennej eksploatacji oraz że z upływem czasu – ze względu na technologiczne zużywanie się baterii – te ładowania mogą być konieczne częściej lub mogą wymagać większej niż pierwotnie ilości czasu.

Jako uzasadnienie powyższego przede wszystkim wskazać należy, że współczesne konstrukcje autobusów elektrycznych nie pozwalają na zgromadzenie w autobusie takiej ilości energii, elektrycznej, która pozwoliłaby na odbycie wszystkich dziennych kursów autobusu bez ładowania. Po drugie – technologiczny i akceptowany przez Zamawiającego spadek pojemności baterii może wymuszać częstsze doładowywanie. Co więcej – dbałość o baterie wymaga, aby nie doprowadzać do ich pełnego rozładowania, bowiem prowadzi to do pogorszenia ich parametrów. Są to elementy wiedzy powszechnej, zwłaszcza wśród podmiotów zajmujących się zagadnieniem elektromobilności. Tymczasem powyższe postanowienia mogą prowadzić do wniosków sprzecznych z tą wiedzą, dlatego prosimy o wyjaśnienie tych kwestii.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający usuwa zapisy w załączniku nr 9 i nr 10 do SIWZ pkt. 4.5.

271.) Wobec braku potwierdzenia dostępności całego czasu postoju na przystanku krańcowym dla ładowania, prosimy o wskazanie jaki procent czasu na każdym przystanku krańcowym Zamawiający przewiduje jako czas ładowania baterii.

Odpowiedź Zamawiającego:

Dostępny czas ładowania na przystankach krańcowych jest determinowany potrzebami uzupełnienia energii w magazynach energii oraz czasem rzeczywistym realizacji rozkładu jazdy.

272.) Po raz kolejny odnosząc się do zmiany postanowienia §10 ust. 16 Umowy - wskazujemy, że dokonane modyfikacje, jakkolwiek będące ograniczeniem pierwotnego limitu kar umownych, nie spełniają nadal wymogów wstawianych współcześnie przed Zamawiającym.

Prosimy o zmianę postanowienia §10 ust. 16 Umowy i ustanowienie limitu kar umownych w wysokości nie większej niż 20% Wynagrodzenia umownego. Przyjęty przez Zamawiającego limit ma charakter

pozornego miarkowania kar umownych, bowiem przy tak wysokim wynagrodzeniu łącznym jego pułap nadal stanowi ogromną sumę, której naliczenie mogłoby prowadzić do rażącej straty Wykonawcy. Co więcej – kwota ta jest całkowicie nierynkowa – nie jest spotykana ani w prywatnych kontraktach, ani w zamówieniach publicznych.

Nowa ustawa Prawo zamówień publicznych przewiduje limit kar umownych na poziomie 20%. Ustanawianie innego – większego limitu w przeddzień wejścia w życie nowej ustawy (w dniu podpisywania Umowy, nowe prawo już będzie obowiązywać) jest zatem pozbawione oparcia w wytycznych stanowionych przez ustawodawcę i z pewnością będzie kwestionowane przez instytucje audytowe.

Zatem wnosimy o tożsamy próg – co ma dla Zamawiającego uzasadnienie w regulacji nowej ustawy.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje odpowiedź nr 29 udzieloną w dniu 01.12.2020r. Zamawiający wskazuje, iż na dzień dzisiejszy ustawa z dnia 11 września 2019 roku Prawo zamówień publicznych, która ma wejść w życie 01.01.2021 roku nie przewiduje limitu kar umownych na poziomie 20%. Również nowelizacja ustawy opublikowana 17 grudnia 2020 roku w dzienniku ustaw pod pozycją 2275, nie wprowadziła limitu kar na poziomie 20%.

273.) Po raz kolejny wnosimy o wyjaśnienie celu wskazania Zamawiającemu listy producentów – dostawców kluczowych.

Uzasadnienie

Tworzenie takiego wymogu bez jakiegokolwiek uzasadnienia w dokumentach zamówienia, bez oparcia w obowiązujących przepisach prawa, stanowi nadużycie ze strony Zamawiającego, a także będzie źródłem problemów interpretacyjnych a tym samym sporów. Dlatego też wnosimy o wykreślenie §1 pkt 10 z Umowy oraz w konsekwencji usunięcie Załącznika 14 do Umowy.

Żądanie każdego dokumentu w przetargu publicznym powinno być uzasadnione obiektywnie.

Obowiązek stosowania zasady proporcjonalności ciąży na Zamawiających niezależnie od trybu i przedmiotu postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, także etapu jego realizacji, co oznacza że zasadę tę należy uwzględnić także przy formułowaniu postanowień umowy i wymagań na etapie realizacji umowy.

Konkretyzując warunki udziału w postępowaniu oraz wymagania, także na etapie realizacji umowy - należy pamiętać o podstawowej zasadzie obowiązującej przy ocenie spełniania jakichkolwiek wymagań: warunek plus dokument (dokumenty). Oznacza to, że wymaganie konkretnego oświadczenia lub dokumentu musi być niezbędne do oceny zdefiniowanego warunku i zasadności. Zasady powyższe również na kolejnych etapach realizacji zamówienia publicznego, w tym na etapie umowy, obligują Zamawiającego to tego, żeby wymagając złożenia żadanego dokumentu - określił i uzasadnił cel jego wymagania.

W przypadku gdy Zamawiający nie stawia warunku udziału w postępowaniu w danym obszarze, nie może żądać dokumentu, który potwierdziłby spełnianie warunku, ponieważ tego warunku nie ma.

Zatem żądanie listy dostawców kluczowych jest niezasadne, skoro Zamawiający, pomimo dwukrotnie złożonego przez nas w trybie 38 ust.1 Pzp wniosku o wyjaśnienie, takiego wyjaśnienia nie złożył i - co najważniejsze - tego wymogu nie uzasadnił.

Zamawiający powołuje się tylko na zapisy rozporządzenia wykonawczego w sprawie dokumentów, jakich może żądać zamawiający od wykonawcy – nie biorąc pod uwagę faktu istnienia generalnego zakazu ustawodawcy unijnego i krajowego (skonkretyzowanego także w art. 25 ust.1, niezmiennie w

art. 7 Pzp - naruszenie zasady proporcjonalności) – żądania wymagań, a tym samym dokumentów nieuzasadnionych. Przedmiotowe naruszenie skutkuje korektą w wysokości 25 % utraty dofinansowania.

Najistotniejsza w sprawie kwestia oceny, czy podniesione przez nas wnioski spełniają przesłanki nieprawidłowości – dla organów kontrolnych, w tym dla Prezesa UZP będzie w przypadku tego postępowania łatwa. Ten aspekt rozstrzygnięcia postępowania jest analizowany przy ocenie każdego uchybienia podniesionego przez organ kontrolny; jak bowiem wielokrotnie już podkreślano w trakcie takich kontroli - nieprawidłowości w rozumieniu Ustawy oznaczają jakiegokolwiek naruszenie przepisu prawa wspólnotowego, wynikające z działania lub zaniechania podmiotu gospodarczego, które powoduje lub mogłoby powodować szkodę w budżecie ogólnym UE w drodze finansowania nieuzasadnionego wydatku z budżetu ogólnego. Nie ma wątpliwości, że przepisy właściwe mówiące o możliwości spowodowania szkody w budżecie UE, wskazują, że nie zawsze owa nieprawidłowość musi być utożsamiana z konkretną wyliczoną szkodą. Za największe naruszenie prawa zamówień publicznych uznać należy naruszenie zasady uczciwej konkurencji, które przejawiać się może ustalaniem wszelkich warunków udziału w przetargu w sposób dyskryminujący określone podmioty lub stawianie nieuzasadnionych wymogów.

W naszej ocenie naruszenie tej zasady w następstwie błędów Zamawiającego wymienionych przez nas w przedmiotowym wniosku, skutkuje "zniechęceniem" podmiotów do udziału w nim.

Procedura postępowania o udzielenie zamówienia publicznego przewiduje różne formy weryfikacji takiego postępowania Zamawiającego, które skutkuje naruszeniem zasady uczciwej konkurencji, w tym właśnie składanie wniosków o wyjaśnienie siwz (art. 38 ust. 1 ustawy p.z.p. zatem bezowocne przypadki dla Wykonawców wyczerpania takiego trybu oznaczają, że wystąpiła nieprawidłowość - jeżeli po zapoznaniu się z warunkami przetargu podmioty, wyępujące - jak np. XXX- o weryfikację SIWZ, zaniechały w nim udziału.

Nie trzeba w tym przypadku przeprowadzać dowodu na okoliczność naruszenia zasady uczciwej konkurencji jeżeli w przedmiotowym postępowaniu do takiej sytuacji dojdzie.

Biorąc pod uwagę status dokumentu "Wymierzanie korekt finansowych za naruszenie prawa zamówień publicznych - związane z realizacją projektów współfinansowanych ze środków funduszy Unii Europejskiej" - bezspornym jest (w umowie o dofinansowanie Zamawiający zaakceptował lub będzie zobligowany zaakceptować ich stosowanie), że metoda wskaźnikowa przewidziana w tym dokumencie dla naruszeń, których wartości nie da się precyzyjnie wyliczyć – będzie zastosowana i uzasadniona przez organ kontrolny w tym postępowaniu i może wynosić do 25% korekty wydatków kwalifikowanych przedmiotowego zamówienia – w przypadku wskazanych przez nas nieprawidłowości – zgodnie z przywołanym wyżej dokumentem.

Jeszcze raz podkreślamy, iż XXX nie żąda od Zamawiającego radykalnych zmian opisu przedmiotu zamówienia, lecz wyłączenie „dopuszczenie”, wyjaśnienie, zrezygnowanie z zapisów, które blokują, a nie mają, żadnego merytorycznego uzasadnienia lub nie wynikają z przepisów prawa.

Zapisy w siwz oraz opisu przedmiotu zamówienia, które kwestionujemy - nie są także uzasadnione pod względem ekologicznym, innowacyjnym, a także ekonomicznym i tym samym mogą być podstawą do wydatkowania środków publicznych z naruszeniem Ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 roku o finansach publicznych – w związku z dofinansowaniem z budżetu UE.

Mając na względzie przedstawione argumenty wnoszę jak na wstępie o uzasadnioną zmianę siwz, bowiem w szczególności postępowanie o takiej wartości powinno być zrealizowane poprawnie i w sposób zgodny z Pzp.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający żąda listy producentów po zawarciu umowy, a nie na etapie postępowania przetargowego. Dokument ten nie jest przedkładany na etapie wyboru ofert, nie ma potwierdzać warunku udziału w postępowaniu, jest wymagany po zawarciu umowy. Taki zapis w umowie jest zgodny z obowiązującymi przepisami prawa. Zapisy SIWZ pozostają bez zmian.

274.) Ponadto wnosimy o przedłużenie terminu składania ofert, co jest to konsekwencją nadal wadliwego opisu i wadliwej siwz. Termin składania ofert wyznaczony przez Zamawiającego w kontekście koniecznych ostatecznych zmian siwz powinien być terminem realnym na uwzględnienie ich w przygotowaniu oferty.

Tymczasem faktycznie wyznaczony termin składania ofert na 5 stycznia 2021 r. - w związku ze zmianami siwz oraz okresem urlopowym z uwagi na Święta Bożego Narodzenia, Nowy Rok oraz Święto Trzech Króli – jest absolutnie nierealny.

Mamy bowiem obiektywną sytuację, kiedy dostępność pracowników XXX jest mocno ograniczona ponieważ - zgodnie z przepisami prawa pracy pracownicy mają te dni wolne od pracy. Podobnie z całkowitą pewnością sytuacja wygląda u innych Wykonawców. Tymczasem zwłaszcza w kontekście przygotowania ostatecznej wyceny i dokumentów przedmiotowych w oparciu o zweryfikowany opis przedmiotu zamówienia – logicznym jest, iż pracownicy są niezbędni do ostatecznego poprawnego przygotowania oferty i sporządzenia wyceny. W związku z tym termin wyznaczony przez Zamawiającego jest stanowczo zbyt krótki.

Zamawiający jako gospodarz postępowania może i powinien zadbać o realność terminów, może również zareagować pozytywnie na słuszny wniosek Wykonawcy.

Celem postępowania o udzielenie zamówienia publicznego jest rozstrzygnięcie przetargu i wybór Wykonawcy w warunkach rzeczywistej i możliwej konkurencji. W związku tym należy urealnić żądania związane z jego udziałem, gdyż w tym przypadku termin składania ofert determinuje złożenie ofert różnych wykonawców.

Brak zgody na przedłużenie terminu składania ofert w sytuacji, gdy Wykonawca sygnalizuje nadal problemy, blokujące konkurencyjność w postępowaniu i trudność w dotrzymaniu tego terminu nie będzie pozytywnie oceniona przez żaden organ kontrolny.

Najbardziej dotkliwą konsekwencją byłby jednak w tym przypadku brak konkurencyjności, którą w postępowaniu o takiej wartości z wykorzystaniem środków z budżetu UE Zamawiający jest zobligowany sobie zapewnić.

W związku z powyższym prosimy o urealnienie terminu na przedłożenie terminu składania ofert co najmniej do 15 stycznia 2021 roku.

W związku z powyższym zwracamy się z uprzejmą prośbą jak na wstępie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wprowadził zmiany w SIWZ pkt. XVI, ppkt 1) i 2):

- 1) Termin składania ofert upływa dnia **8 stycznia 2021 r.** o godz. **9:00**. Oferty złożone po tym terminie zostaną zwrócone.
- 2) Jawne otwarcie Ofert nastąpi w dniu **8 stycznia 2021 r.** o godz. **10:00**, w siedzibie Zamawiającego, ul. Platynowa 19/21 pokój nr 6. Ponadto Zamawiający przeprowadzi transmisję online otwarcia ofert na swoim kanale You Tube - <https://www.youtube.com/channel/UCZmJXzSNq561Rk7f9djc0JA>