

Warszawa, dnia 14 listopada 2018 r.

DAG-SZP.262.8.2018

Wykonawcy

Biorący udział w postępowaniu

ODPOWIEDZI NA PYTANIA DO TREŚCI SIWZ

Działając na podstawie art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 roku *Prawo zamówień publicznych* (tj. Dz. U. z 2017 r. poz. 1579 z późn. zm.), dalej: ustawa Pzp, Zamawiający - Narodowe Centrum Badań i Rozwoju, prowadzący postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego w trybie partnerstwa innowacyjnego (NR 44/17/PI) *na opracowanie i dostawę typoszeregu innowacyjnych pojazdów bezemisyjnego transportu publicznego*, przekazuje Wykonawcom treść pytań wraz z odpowiedziami.

Pytanie nr 1:

W nawiązaniu do zapisów pkt. 25.0.1 OPZ prosimy o wyjaśnienie co według Zamawiającego oznacza stwierdzenie „wszystkie warunki pogodowe występujące w Polsce”?

Gołoledź, mgła, intensywne opady śniegu są warunkami, w których żadne znane systemy autonomicznej jazdy nie są w stanie zapewnić bezpieczeństwa. Warunki takie nie są wyjątkiem w polskich realiach. Czy Zamawiający przewiduje procedury testowe w różnych min najtrudniejszych warunkach atmosferycznych?

Odpowiedź:

Zgodnie ze specyfikacją SAE dla 3 poziomu jazdy autonomicznej, w chwili, gdy pojazdy nie będą potrafiły poruszać się automatycznie, wówczas sterowanie przekazywane jest do kierowcy. Zgodnie z przedstawionymi w Tabeli nr 7 kryteriami oceny każdorazowa konieczność przejęcia kontroli sygnalizowana przez pojazd wpływa na liczbę punktów przyznawanych przy ocenie w trybie jazdy autonomicznej. Z uwagi na planowaną długość trwania testów (9 miesięcy) nie jest wykluczone, że takie warunki wystąpią. W tym znaczeniu planujemy przeprowadzenie testów w różnych, między innymi trudnych warunkach atmosferycznych.

00-695 Warszawa, ul. Nowogrodzka 47a | tel.: +48 22 39 07 401 | sekretariat@ncbr.gov.pl

Pytanie nr 2:

W nawiązaniu do zapisów pkt. 25.1.5 OPZ Wykonawca zakłada, że zbiór znaków, które mają być rozpoznawane ogranicza się do znaków B-33 (ograniczenie prędkości) oraz B-34 (koniec ograniczenia prędkości). Czy moduł powiadamiania o przekroczeniu prędkości ma uwzględniać zasady ujęte w ustawie „prawo o ruchu drogowym” przykładowo

- obowiązujące ograniczenie jest odwoływane przez skrzyżowanie*
- teren zabudowany?*

Odpowiedź:

Zapis w punkcie 25.1.5 OPZ dotyczy wszystkich znaków drogowych, nie tylko znaków ograniczenia prędkości. Zgodnie z opisem zawartym we wspomnianym punkcie rozpoznane znaki powinny być wyświetlane na ekranie dotykowym w pojeździe. Dodatkowo, jeśli prędkość pojazdu przekracza wartość odczytaną na rozpoznanych pionowych znakach ograniczenia prędkości – wtedy powinno być to sygnalizowane kierowcy. Zamawiający wyjaśnia, że moduł powiadamiania o przekroczeniu prędkości ma uwzględniać zasady ujęte w ustawie „prawo o ruchu drogowym”.

Pytanie nr 3:

W nawiązaniu do zapisów pkt. 25.2.4 OPZ prosimy o wyjaśnienie jak należy rozumieć „automatyczne podjeżdżanie i pozycjonowanie pod pantograf” na Poziomie 1 autonomiczności?

Poziom 1 (zgodnie z def zawartą w dokumencie SAE J3016 „Taxonomy and Definitions...”) zakłada automatyzację ruchu wzdłuż (np. hamowanie) LUB w poprzek (skręcanie) osi pojazdu.

J3016 str21 Tabela 2, „Driving Automation System (while engaged) Performs part of the DDT by executing either the longitudinal or the lateral vehicle motion control subtask”

Odpowiedź:

Rozumiemy to w ten sposób, że dotyczy zarówno skręcania i/lub zmiany prędkości pojazdu. Przy czym, jeśli wymagana jest wyłącznie zmiana prędkości, wówczas pojazd ma zmieniać wyłącznie prędkość (podjechać, zatrzymać się). Funkcjonalność ta ma być dostępna przy konfiguracji pojazdu do pracy przy poziomie autonomiczności 1.

Pytanie nr 4:

W nawiązaniu do zapisów pkt. 25.3.3 OPZ Najbezpieczniejszym sposobem przejmowania kontroli nad pojazdem autonomicznym jest dezaktywacja systemu w momencie, gdy kierowca użyje kierownicy lub pedałów hamulca lub przyspieszenia. Wymaganie zezwalania na manewry przy pomocy pedału przyspieszenia eliminuje powyższą możliwość obniżając bezpieczeństwo systemu.

Kolejne zastrzeżenie dotyczy czasu reakcji kierowcy. Manewry w systemie automatycznym są planowane w sposób ciągły z częstotliwością min 10-20Hz. Kierowca nie będzie w stanie reagować na każda zmianę wystarczająco szybko.

Jak należy zdefiniować zachowanie pojazdu w momencie, gdy kierowca nie zezwoli na kolejny manewr?

Odpowiedź:

Wykonawca może zaprogramować dodatkowo inne niż wskazany sposób sterowania. Jednak zgodnie z opisem zawartym w OPZ, sterowanie za pomocą pedału przyspieszenia jest wymaganiem obligatoryjnym (pojazd musi mieć możliwość sterowania w ten sposób). Zgodnie z zawartym opisem wciśnięcie pedału przyspieszenia zezwala na realizację kolejnego manewru, brak reakcji kierowcy nie pozwala na wykonanie kolejnego manewru przez pojazd.

Pytanie nr 5:

W nawiązaniu do zapisów pkt. 25.4.1 OPZ Wykonawca zwraca uwagę na fakt niemożliwości przeprowadzenia tego typu testów w normalnym ruchu drogowym w ramach obowiązujących przepisów, w szczególności Ustawy z dnia 11 stycznia 2018r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych Dz.U. 2018 poz. 317

Oddział 6 - Wykorzystanie dróg na potrzeby prac badawczych nad pojazdami autonomicznymi

Ponadto wymaganie autonomiczności Poziomu 3 w ruchu miejskim pełnowymiarowym autobusem jest w opinii wykonawcy daleko wykraczającym poza możliwości realizacji w podanym terminie. Wskazuje się tu na

- bardzo ograniczony czas projektu,*
- wysokie ryzyko związane z bezpieczeństwem uczestników ruchu drogowego w szczególności pieszych,*
- brak regulacji homologacyjnych dla podobnych systemów,*
- brak istniejącej infrastruktury testowej w Polsce*
- nieprecyzyjne zapisy ww ustawy w zakresie testów pojazdów autonomicznych.*

Odpowiedź:

Jesteśmy świadomi, że wprowadzenie tej innowacji do normalnego ruchu drogowego wymaga zmian legislacyjnych. Z tego powodu Zamawiający przeprowadzi testy pojazdów w symulowanym ruchu drogowym, które będą realizowane na terenie zamkniętym w warunkach zbliżonych do rzeczywistego ruchu drogowego (na podstawie listu intencyjnego podpisanego pomiędzy NCBR, Ministerstwem Infrastruktury oraz Miastem Jaworzno).

Pytanie nr 6:

Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku korzystania przez Wykonawcę z podwykonawcy niebędącego podmiotem na zasoby którego Wykonawca się powołuje celem potwierdzenia spełnienia warunków udziału w postępowaniu nie ma obowiązku przedkładania w odniesieniu do tego podmiotu dodatkowych dokumentów tj. JEDZ czy dokumenty dotyczące braku przesłanek wykluczenia z postępowania. Prosimy o potwierdzenie, że wystarczające jest wskazanie w formularzu ofertowym danych podmiotu oraz zakresu potencjalnych prac.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że zgodnie z art. 36b ustawy Pzp wymaga wskazania przez Wykonawcę w formularzu ofertowym tych części zamówienia, których wykonanie zamierza powierzyć podwykonawcom, wraz ze wskazaniem zakresu powierzonych im prac. Wykonawca, w odniesieniu do podwykonawcy/-ów, nie ma obowiązku przedkładania dokumentów dotyczących braku przesłanek wykluczenia z postępowania.

Pytanie nr 7:

Prosimy o informację czy data końcowa realizacji zamówienia tj. 31.12.2023 r. obejmuje wszystkie dostawy tj. dostawy A, B ale także dostawy C realizowane w ramach prawa opcji.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza – końcowa data realizacji, tj. 31.12.2023 r. obejmuje wszystkie dostawy (A, B, C).

Pytanie nr 8:

Prosimy o potwierdzenie, że przez stanowisko „inne równoważne” w zespołach o których mowa w Załączniku nr 5 do SIWZ (Kryteria oceny ofert) pkt. 2.4.1, 2.4.2, 2.4.3 można rozumieć jakiegokolwiek stanowisko związane z realizacją prac w przedmiotowych zespołach. Jeżeli nie prosimy o doprecyzowanie jak interpretować powyższe określenie.

Odpowiedź:

Określenie „równoważne stanowisko” odnosi się do możliwości wskazania przez Wykonawców osób, które brały udział w opracowaniu: (i) innowacyjnego pojazdu silnikowego lub układu napędowego, lub (ii) innowacyjnego pojazdu kat. M. lub (iii) oprogramowania do jazdy autonomicznej, jednak zatrudnione były na innych stanowiskach niż wskazane - chodzi o stanowiska potwierdzające udział w pracach nad danym rozwiązaniem.

Pytanie nr 9:

W nawiązaniu do zapisów ART. 5 ust. 3 IPU B+R wnosimy o wyjaśnienie konsekwencji braku terminowego (zgodnie z Art. 5 pkt 3, pkt 4) IPU Umowy B+R) lub braku prawidłowego przekazania

Partnerowi danych wyjściowych niezbędnych do opracowania Planów Infrastruktury Ładowania lub przekazania dostępu na Portal z symulatorem?

Odpowiedź:

Nieprzekazanie przez NCBR wyżej wskazanych danych lub nieprzekazanie dostępu do symulatora, w zakresie w jakim spowoduje uniemożliwienie lub ograniczenie możliwości przygotowania w ramach Etapu I Fazy B+R Planów Infrastruktury Ładowania, będzie skutkowało zwolnieniem Wykonawcy z tego obowiązku w tym zakresie.

Pytanie nr 10:

W nawiązaniu do zapisów ART. 21 §13 IPU B+R wnosimy o wyjaśnienie sposobu obliczania upływu terminu, o którym mowa w Art. 21 par. 13 IPU Umowy B+R (postanowienie nie wskazuje, od kiedy liczony jest przedmiotowy termin)

Odpowiedź:

Termin 10 Dni Roboczych liczony jest od dnia poinformowania Wykonawcy przez NCBR lub Nabywcę Pojazdu o wykryciu Wady lub Usterki, niezgodności z Dokumentacją Techniczną Pojazdu lub braku danej funkcjonalności wskazanej przez Wykonawcę (nieprawidłowości).

Pytanie nr 11:

W nawiązaniu do zapisów ART. 24 §3 IPU B+R wnosimy o wyjaśnienie, na jakich zasadach (wg jakiego klucza) nastąpi przyporządkowanie konkretnych Nabywców Pojazdów do konkretnych Wykonawców, o którym mowa w Art. 24 par. 3 pkt 3) IPU Umowy B+R?

Odpowiedź:

Do etapu wdrożeniowego Zamawiający przewiduje dopuszczenie nie więcej niż dwóch wykonawców zgodnie z zapisami umowy B+R. Przypisanie konkretnych nabywców pojazdów do wykonawców w ramach Dostawy C następuje wraz z podjęciem decyzji o skorzystaniu z prawa opcji przez nabywców pojazdów.

Pytanie nr 12:

W nawiązaniu do zapisów ART. 24 §8 IPU B+R wnosimy o wyjaśnienie, jakie będą skutki zaistnienia okoliczności o których mowa w Art. 24 par. 8 pkt 1) i 2) IPU Umowy B+R, jedynie wobec jednego Wykonawcy, który uzyskał w ramach Selekcji Etapu III Wynik Pozytywny?

Odpowiedź:

Umowa B+R przewiduje różne możliwe scenariusze organizacji Fazy Wdrożeniowej, w zależności od wyników Selekcji Etapu III. Postanowienia odnoszące się do organizacji Fazy Wdrożeniowej, o których mowa w ART. 24 od §9 do §24 znajdują zastosowanie, wówczas gdy w stosunku do któregoś z dwóch Wykonawców, którzy otrzymali Wynik Pozytywny zajdą przesłanki

wymienione w ART. 24 §8 pkt 1) i 2). W przypadku gdy wskutek Selekcji Etapu III dwóch Wykonawców otrzyma Wyniki Pozytywne (i jednocześnie żaden Wykonawca nie otrzyma Warunkowego Wyniku Pozytywnego) lub tylko jeden Wykonawca otrzyma Wynik Pozytywny, ziszczenie się przesłanek, o których mowa w ART. 24 §8 nie będzie miało wpływu na zmianę organizacji Fazy Wdrożeniowej na podstawie postanowień ART. 24 §9 - §12.

Pytanie nr 13:

W nawiązaniu do zapisów ART. 27 §2 IPU B+R wnosimy o wydłużenie do co najmniej 7 dni terminu złożenia wniosku o płatność zaliczkową który został bardzo mocno skrócony przez Zamawiającego. Dodatkowo prosimy o wyjaśnienie czy wraz z wnioskiem Wykonawca zobowiązany jest przedłożyć projekt zabezpieczenia zaliczki?

Odpowiedź:

Ze względu na chęć zapewnienia płatności na rzecz Wykonawców w bieżącym roku, Zamawiający podtrzymuje postanowienia w tym zakresie. W przypadku wniosku o wypłatę zaliczki na Etap I Fazy B+R, Wykonawca wraz z wnioskiem przedkłada dokument Gwarancja Zwrotu Zaliczki, a postanowień ART. 30 § 37 – 38 nie stosuje się.

Pytanie nr 14:

W nawiązaniu do zapisów ART. 27 §7 IPU B+R zwracamy uwagę, że obecne zapisy mogą prowadzić do uznaniowej odmowy wypłaty zaliczki dla jednego z Wykonawców co może prowadzić do nierównego traktowania Wykonawców realizujących umowy B+R. Prosimy o enumeratywne wskazanie przypadków odmowy udzielenia zaliczki.

Odpowiedź:

Katalog uzasadnionych przypadków, w których NCBR jest uprawnione odmówić wypłaty zaliczki został opisany w Umowie B+R, celowo w sposób otwarty, umożliwiając wstrzymanie przekazania finansowania zaliczkowego w przypadku powzięcia informacji mogących mieć wpływ na zagrożenie ewentualnego zwrotu zaliczki. Posłużenie się w ART. 27 §7 Umowy B+R pojęciem „w uzasadnionych przypadkach” wskazuje jednak, że przyczyna odmowy musi być obiektywnie istotna i umotywowana.

Pytanie nr 15:

W nawiązaniu do zapisów ART. 31 §7 IPU B+R zwracamy uwagę, że IPU Umowy B+R, po zmianach, w wielu fragmentach (np. Art. 31 par. 7) posługuje się sformułowaniem "przedmiotów Background IP, na które została udzielona licencja, o której mowa w ART. 32 §4". Zwracamy się o wyjaśnienie, czy zgodnie z Umową B+R będą występować (a jeśli tak - jakie?) przedmioty Background IP nieobjęte udzieleniem licencji, o której mowa w ART. 32 §4?

Odpowiedź:

Tak. Umowa B+R przewiduje sytuacje, w których Wykonawca nie będzie zobowiązany do udzielenia licencji na przedmioty Background IP, o której mowa w ART. 32 §4 (*vide* ART. 31 §4 – udzielenie NCBR sublicencji na przedmiot Background IP; ART. 31 §5 – spowodowanie udzielenia NCBR licencji / sublicencji na przedmiot Background IP; ART. 31 § 6 – dostarczenie NCBR specyfikacji technicznej przedmiotu Background IP).

Pytanie nr 16:

W nawiązaniu do zapisów ART. 32 IPU B+R zwracamy uwagę, że IPU Umowy B+R nie reguluje kwestii podziału praw do Wyników Prac B+R oraz przedmiotów Background IP "wewnątrz" Partnera, który występować będzie jako konsorcjum wykonawców. Wnosimy o potwierdzenie, że zarówno Umowa B+R, jak też Umowa Wdrożeniowa pozostają tą kwestię do wewnętrznego uregulowania pomiędzy konsorcjantów.

Odpowiedź:

Jeśli nic innego nie wynika z Umowy B+R oraz Umowy Wdrożeniowej, w zakresie podziału praw i obowiązków pomiędzy członkami konsorcjum (wykonawcami wspólnie ubiegającymi się o udzielenie zamówienia, o których mowa w art. 23 ust. 1 ustawy Pzp), zastosowanie ma art. 141 ustawy Pzp, zgodnie z którym ponoszą oni solidarną odpowiedzialność za wykonanie umowy.

Pytanie nr 17:

W nawiązaniu do zapisów ART. 32 §4 IPU B+R wnosimy o wyjaśnienie, z "zapłatą" jakiej należności wiązać należy chwilę udzielenia licencji, o której mowa Art. 32 par. 4 IPU Umowy B+R?

Dodatkowo zwracamy uwagę, iż po usunięciu fragmentu "oraz przedmiotów Background IP", Art. 32 par. 4 IPU Umowy B+R stał się niezrozumiały ("niewyłącznych licencji na korzystanie z Wyników Prac B+R powstałych w danym Etapie wykorzystanych w danym Etapie i w celu realizacji Programu"). Wnosimy o jego korektę, ewentualnie - wyjaśnienie.

Odpowiedź:

Określenie „zapłata”, użyte w ART. 32 §4 Umowy B+R odnosi się do wynagrodzenia, o którym mowa ART. 26, należnego Partnerowi, za wykonanie Etapu, w którym powstał dany Wynik Prac B+R.

Wskazana część ART. 32 §4 Umowy B+R zostanie zastąpiona nowym brzmieniem tego fragmentu: „(...) niewyłącznych licencji na korzystanie z Wyników Prac B+R powstałych w danym Etapie w celu realizacji Programu.”

Pytanie nr 18:

W nawiązaniu do zapisów ART. 32 §4 pkt. 1 lit c IPU B+R wnosimy o potwierdzenie, iż w przypadku zaistnienia "ważnego powodu, który stanowi istotne zagrożenie dla działalności gospodarczej", co zostanie przez Partnera wykazane, Partner będzie uprawniony do odmowy udzielenia przez NCBR dalszej licencji na podstawie Art. 32 par. 4 pkt 1), pkt 2) lub pk 5) IPU Umowy B+R (NCBR nie będzie do tego uprawniony).

Odpowiedź:

Tak, przy czym należy zwrócić uwagę, że ważny powód, o którym mowa w przywołanych postanowieniach musi zostać wykazany (a nie tylko zaistnieć) w przypadku kwestionowania przez Partnera dopuszczalności udzielenia sublicencji.

Pytanie nr 19:

W nawiązaniu do zapisów ART. 32 §9 IPU B+R wnosimy o potwierdzenie, że Komercjalizacja Wyników Prac B+R prowadzona przez NCBR, a o której mowa m.in. w Art. 32 par. 9 IPU Umowy B+R, będzie ograniczona prawem Partnera do odmowy udzielenia sublicencji (zgodnie z Art. 32 par 4).

Odpowiedź:

Zgodnie z brzmieniem ART. 32 § 9 Komercjalizacja Wyników Prac B+R będzie odbywać się w ramach licencji, o których mowa w ART. 32 §4, natomiast ograniczenia wynikające z tego przepisu mają zastosowanie wyłącznie do udzielania przez NCBR sublicencji osobom trzecim. Ograniczenie to, w przypadku Komercjalizacji Wyników Prac B+R, nie znajdzie zastosowania np. do udzielanego NCBR lub podmiotom upoważnionym przez NCBR zezwolenia na wykonywanie praw zależnych do utworów.

Pytanie nr 20:

W nawiązaniu do zapisów ART. 32 §14 IPU B+R wnosimy o potwierdzenie, iż w przypadku, gdy "Partnerem" będzie konsorcjum wykonawców, transakcje pomiędzy nimi (wewnątrz konsorcjum) nie będą traktowane jako Komercjalizacja Wyników Prac B+R, w rozumieniu Art. 32 par 14 IPU Umowy B+R. Transakcje tego rodzaju mogą występować w szczególności po zakończeniu Programu, gdy jeden z konsorcjantów (producent pojazdu) będzie dokonywać zakupu podzespołów od innego członka konsorcjum (uprawnionego do Foreground IPU w zakresie tego podzespołu) celem skompletowania pojazdu (o specyfikacji objętej Programem) i sprzedaży go na rynku. W przypadku przyjęcia, że podobna do powyższej transakcja (między konsorcjantami) jest objęta prawem NCBR do udziału w Przychodzie z Wyników Prac B+R, doszłoby do nieuzasadnionego podwójnego czerpania przez NCBR zysku z tego samego przedsięwzięcia gospodarczego (najpierw NCBR uprawniony byłby do udziału w zysku ze sprzedaży podzespołu, a następnie - do udziału w zysku ze sprzedaży całego pojazdu obejmującego przedmiotowy podzespół).

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na pytanie nr 16. Umowa B+R, w przypadku konsorcjów, w zakresie praw i obowiązków wynikających z Umowy B+R, traktuje członków tego konsorcjów (wykonawców, o których mowa w art. 23 ust. 1 ustawy Pzp) jako Stronę Umowy B+R – Partnera.

Pytanie nr 21:

W nawiązaniu do zapisów ART. 32 §21 IPU B+R wnosimy o wyjaśnienie, do zawarcia jakiej "umowy" odnosi się Art. 32 par. 21 zdanie pierwsze IPU Umowy B+R?

Wnosimy o rozważenie, zmiany sformułowania "NCBR nabywa" na "NCBR ma prawo nabyć" w zdaniu pierwszym Art. 32 par. 21 IPU Umowy B+R. W ramach uzasadnienia niniejszego wskazujemy, że niezgodna z Umową B+R sprzedaż Foreground IP może dotyczyć jedynie niewielkiej i nieistotnej części Foreground IP. Przy obecnym, restrykcyjnym i automatycznym rozwiązaniu, nawet powyższe prowadzić będzie do pozbawienia Partnera całości Foreground IP, co spowodować może brak możliwości dalszej realizacji Umowy B+R oraz Umów Wdrożeniowych. W ocenie wykonawcy, NCBR każdą taką sytuację powinien oceniać indywidualnie.

W przypadku braku dokonania powyższej zmiany, wnosimy o wyjaśnienie na jakich zasadach, po zastosowaniu Art. 31 par. 21 IPU Umowy B+R (a tym samym - już bez Foreground IP), Partner miałby kontynuować realizację Umowy B+R / Umów Wdrożeniowych

Odpowiedź:

Umowa, o której mowa w art. 32 par. 21 zd. pierwsze, to każda umowa odnosząca się do Foreground IP (regulująca korzystanie, obciążająca albo rozporządzająca IP) zawarta przez Wykonawcę z podmiotem trzecim, której skutkiem jest (i) stworzenie na rzecz tego podmiotu trzeciego (albo podmiotu dalszego wskazanego przez ten podmiot trzeci) uprawnienia do korzystania z Foreground IP (licencja), (ii) obciążenie Foreground IP (ustanowienie zastawu na prawach Foreground IP), (iii) rozporządzenie Foreground IP (sprzedaż). W kontekście sprzedaży – sprzedaż została wyciągnięta w art. 32 par. 21 zd. pierwsze przed nawias z uwagi na to, że najczęściej będzie właśnie chodziło o sprzedaż Foreground IP przez Wykonawcę podmiotowi trzeciemu i stąd takie sformułowanie wprost „sprzedaż” w celu uchylenia wątpliwości.

Zapis „NCBR nabywa”, w art. 32 par. 21 zd. pierwsze, oznacza, że NCBR nabywa całość Foreground IP. Następnie – w zależności od własnej oceny biznesowo-prawnej – NCBR może udzielić Wykonawcy licencji na dalsze korzystanie z Foreground IP (wówczas Wykonawca będzie licencjobiorcą). NCBR nie zgadza się na zmianę komentowanego zapisu na „NCBR ma prawo nabyć”. Dotychczasowe brzmienie „NCBR nabywa” ma charakter sankcyjny, jest zgodny z założeniami finansowania w ramach programu i powoduje zwrotny skutek rozporządzający na NCBR w chwili zawarcia umowy o Foreground IP (będący rezultatem finansowania w programie) między Wykonawcą a osobą trzecią. W innym razie (proponowanym „NCBR ma prawo nabyć”) – sankcyjne zwrotne nabycie Foreground IP przez NCBR nie zrealizuje się, ponieważ to osoba trzecia - po zawarciu takiej umowy o Foreground IP - będzie dysponentem już tego Foreground IP (a z taką osobą nie łączy NCBR żadna relacja).

Pytanie nr 22:

Wnosimy o wyjaśnienie, czy Zamawiający przewidują możliwość zmiany w składzie konsorcjum wykonawców, na etapie realizacji Umowy B+R lub Umów Wdrożeniowych? Jeśli tak - na jakich warunkach?

Odpowiedź:

Zamawiający, zgodnie z odpowiedziami na pytania do ogłoszenia o zamówieniu, uprzejmie informuje, że zmiana w składzie konsorcjum jest niedopuszczalna, zarówno na obecnym etapie postępowania, jak i na etapie realizacji umowy. Zamawiający na pierwszym etapie postępowania, dokonał oceny spełniania warunków udziału w postępowaniu każdego z członków konsorcjum i na tej podstawie zakwalifikował wykonawców do dalszego udziału w postępowaniu.

Powyższe ustalenia znajdują potwierdzenie w postanowieniu Sądu Okręgowego w Lublinie z dnia 19 marca 2012 r., IX Ga 39/12: „Przyjmuje się, że w trybach przetargu ograniczonego – negocjacji z ogłoszeniem, gdy powstanie problem ewentualnych zmian w składzie konsorcjum na poszczególnych etapach postępowania, zmiany takie należy uznać za niedopuszczalne ze względu na to, że na pierwszym etapie tego postępowania, zamawiający dokonuje oceny spełniania warunków udziału w postępowaniu i na tej podstawie kwalifikuje wykonawców do dalszego udziału w postępowaniu (...). Stanowisko to w pełni podziela Sąd Okręgowy w składzie rozpoznającym przedmiotową skargę i przyjmuje je za własne. Możliwość dokonywania takich zmian wykluczają zresztą także inni komentatorzy, którzy także przyjmują, że w postępowaniach wieloetapowych nie są możliwe zmiany w składzie konsorcjum po zakwalifikowaniu go do dalszego etapu (...). Wyklucza się zatem generalnie dopuszczenie takich zmian polegających na tym, że w konsorcjum następują przekształcenia podmiotowe polegające między innymi na wystąpieniu z konsorcjum jednego podmiotu i wstąpieniu w jego miejsce innego podmiotu i to bez względu na źródło powstania i przyczyny powstania takich przekształceń. Za przyjęciem takiego stanowiska przemawia bowiem to, że to właśnie określony skład danego konsorcjum przesądził o tym, że zostało ono ostatecznie przez zamawiającego zakwalifikowane do dalszego etapu postępowania przetargowego. Inny skład konsorcjum mógłby natomiast przesądzić o zupełnie innej decyzji w tym zakresie zamawiającego. Przyjmuje się także, że przekształcenia podmiotowe w konsorcjum w takim przypadku winny by były prowadzić do kolejnego badania przez zamawiającego spełniania przez konsorcjum w nowym już składzie warunków udziału w postępowaniu przetargowym, a to by opóźniało całą procedurę tego postępowania. Przyjmuje się również, że aprobowanie przez zamawiającego takich zmian po stronie oferenta może być oceniane jako naruszenie zasady uczciwej konkurencji”

Pytanie nr 23:

W nawiązaniu do zapisów ART. 46 § 6 pkt. 7 i 8 IPU B+R Z uwagi na wprowadzenie pkt 7) i 8) do par. 6 Art. 46 IPU Umowy B+R, wnosimy o potwierdzenie, że Art. 46 Umowy B+R będzie miał odpowiednie zastosowanie także po wygaśnięciu Umowy B+R (w szczególności w przypadku,

gdyby dopiero po wygaśnięciu Umowy B+R zaistniałaby potrzeba zmiany zasad Komercjalizacji Wyników B+R).

Odpowiedź:

Rozwiązanie opisane w pytaniu zostało przewidziane w ART. 41 §2 Umowy B+R, zgodnie z którym wygaśnięcie Umowy B+R nie wpływa na trwanie stosunków prawnych pomiędzy Stronami, które powstały na podstawie Rozdziału VI (Prawa własności intelektualnej powstałej w Fazie B+R). Ponadto postanowienie to, *in fine*, ustanawia, że tak długo jak obowiązuje jakiegokolwiek postanowienie Umowy poza Rozdziałem XII (Zmiana i adaptacja Umowy), rozdział ten (w domyśle Rozdział XII) ma zastosowanie.

Pytanie nr 24:

W nawiązaniu do zapisów ART. 46 § 11 IPU B+R wnosimy o potwierdzenie prawidłowości następującego fragmentu Art. 46 par. 11 IPU Umowy B+R: "Termin realizacji danego Etapu rozumiany jest jako okres odpowiednio od dnia następującego po dniu zawarcia Umowy do dnia, w którym upływa Termin Doręczenia Wyników Prac B+R dla Etapu I albo okres od dnia następującego po dniu opublikowania na Stronie internetowej NCBR Listy Rankingowej obejmującej Wynik Pozytywny dla danego Wykonawcy odpowiednio dla Etapu I lub II do dnia, w którym upływa Termin Doręczenia Wyników Prac B+R dla Etapu II lub III". Zgodnie ze zmianami wprowadzonymi w IPU Umowy B+R - Etap I nie będzie zakończony Listą Rankingową.

Odpowiedź:

Wskazana część ART. 46 §11 Umowy B+R zostanie zastąpiona nowym brzmieniem tego fragmentu: „(...)Termin realizacji danego Etapu rozumiany jest jako okres odpowiednio od dnia następującego po dniu zawarcia Umowy do dnia, w którym upływa Termin Doręczenia Wyników Prac B+R dla Etapu I albo okres odpowiednio od dnia uzyskania przez Partnera Wyniku Pozytywnego po Selekcji Etapu I lub od dnia następującego po dniu opublikowania na Stronie internetowej NCBR Listy Rankingowej obejmującej Wynik Pozytywny dla danego Wykonawcy dla Etapu II, do dnia, w którym upływa Termin Doręczenia Wyników Prac B+R dla Etapu II lub III”.

Pytanie nr 25:

W nawiązaniu do zapisów ART. 47 § 130 IPU B+R wnosimy o wyjaśnienie zasad rozróżnienia pojęć "Usterki" i "Wady" (zgodnie z Art. 48 par. 129 i par. 130 IPU Umowy B+R). Zgodnie z obecnymi definicjami, Usterka to (m.in.) "odstępstwo odpowiednio od któregośkolwiek z wymogów OPZ", a Wada to (w szczególności) "niezgodność z jakimkolwiek wymogiem OPZ". Co jest kryterium granicznym wskazanych pojęć (skoro "Usterka to nie "Wada")?

Odpowiedź:

Zamawiający przedstawił wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 36.

Pytanie nr 26:

W nawiązaniu do zapisów ART. 16 § 4 Umowy Wdrożeniowej wnosimy o wyjaśnienie, jaki zakres ma mieć "obsługa techniczna", do której wykonania Partner jest zobowiązany (w ciągu 24 h od zgłoszenia) na podstawie Art. 16 par. 4 pkt 1 IPU Umowy Wdrożeniowej?

Odpowiedź:

Obsługa techniczna obejmuje całokształt działań po stronie Wykonawcy umożliwiających usunięcie Usterki lub Wady.

Pytanie nr 27:

W nawiązaniu do zapisów ART. 21 § 5 Umowy Wdrożeniowej wnosimy o usunięcie sformułowania „i gwarancji jakości” z Art. 21 pat. 5 IPU Umowy Wdrożeniowej, zgodnie ze zmianą dokonaną w Art. 21 par. 2 IPU Umowy Wdrożeniowej.

Odpowiedź:

Wskazana część ART. 21 §5 Umowy Wdrożeniowej zostanie zastąpiona nowym brzmieniem tego fragmentu: „Zabezpieczenie Należytego Wykonania Umowy wniesione zostanie na cały okres ważności Zabezpieczenia. Terminem ważności Zabezpieczenia Należytego Wykonania Umowy jest termin Odbioru ostatniego z Pojazdów objętych Umową oraz 30 dni po tym terminie, zaś w zakresie Zabezpieczenia Należytego Wykonania Umowy wniesionego na pokrycie roszczeń w okresie rękojmi za wady, termin obowiązywania rękojmi za wady w stosunku do ostatniego z Pojazdów objętych Umową oraz 15 dni po tym terminie.”

Pytanie nr 28:

W nawiązaniu do zapisów ART. 22 § 1 Umowy Wdrożeniowej zwracamy uwagę, że treść Art. 22 IPU Umowy Wdrożeniowej sugeruje, że podstawowym (jeśli nie jedynym) sposobem wprowadzenia Konwersji lub Zwiększenia Zasięgu Pojazdu jest wykonanie tych procesów przez podmioty inne niż Partner ("podmioty zainteresowane"). Wnosimy o wyjaśnienie, czy Zamawiający przewidują możliwość zlecenia Konwersji/Zwiększenia Zasięgu Pojazdu bezpośrednio Partnerowi? A jeśli tak - na jakich zasadach? W ocenie wykonawcy, Partnerowi (z uwagi na konieczność ochrony jego Własności Intelektualnej) powinno przysługiwać pierwszeństwo w tym zakresie.

Odpowiedź:

ART. 22 Umowy Wdrożeniowej ma na celu zabieganie sytuacji tzw. *vendor lock-in* przy przeprowadzaniu Konwersji lub Zwiększenia Zasięgu Pojazdów. Ze względu na to, że podmiotami, które mogą zlecać dokonanie Konwersji lub Zwiększenia Zasięgu Pojazdów są Nabywcy Pojazdów (określone Miasta), podlegające reżimom związanym z udzielaniem zamówień publicznych, uznano za wskazane przewidzenie w Umowie Wdrożeniowej mechanizmu, który będzie umożliwiał udział także podmiotom trzecim w ewentualnych postępowaniach publicznych mających za przedmiot dokonanie Konwersji lub Zwiększenia Zasięgu Pojazdów. Umowa Wdrożeniowa nie wyklucza przy tym udziału Partnera w takim postępowaniu; ustanawia ona

wyłącznie zasady, które zobowiązują Partnera do udzielenia licencji na warunkach FRAND, w zakresie wskazanym w art. 22 §2, innym podmiotom niż Partner (podmiotom zainteresowanym).

Pytanie nr 29:

W nawiązaniu do zapisów ART. 22 § 2 Umowy Wdrożeniowej wnosimy o potwierdzenie, że licencja, do której udzielenia będzie zobowiązany Partner na podstawie Art. 22 par. 2 IPU Umowy Wdrożeniowej, swoim zakresem będzie obejmować wyłącznie możliwość wykorzystania przedmiotu licencji do Konwersji/Zwiększenia Zasięgu Pojazdów objętych daną Umową Wdrożeniową (tzn. podmiot zainteresowany nie będzie uprawniony do jakiegokolwiek szerszego wykorzystania przedmiotu licencji).

Odpowiedź:

Na mocy ART. 22 §2 wśród przesłanek zobowiązania Partnera do udzielenia licencji znajdują się m.in. takie okoliczności: licencja ma być udzielona na korzystanie z przedmiotów Własności Intelktualnej niezbędnych do dokonania Konwersji lub Zwiększenia Zasięgu Pojazdów, udzielenie licencji ma odbywać się na warunkach FRAND, zakres licencji ma być zgodny z zakresem określonym w ofercie podmiotu zainteresowanego i obejmować ma co najmniej wymienione w tym postanowieniu pola eksploatacji.

Pytanie nr 30:

W nawiązaniu do zapisów ART. 22 § 3 Umowy Wdrożeniowej wnosimy o doprecyzowanie zasad płatności opłaty, o której mowa w Art. 22 par. 3 IPU Umowy Wdrożeniowej (w szczególności wskazanie momentu jej wymagalności).

Odpowiedź:

Ustalenie szczegółowych zasad dokonywania rozliczeń (w tym daty wymagalności) pomiędzy Partnerem a podmiotem zainteresowanym pozostawione jest poza zakresem regulacji Umowy Wdrożeniowej. ART. 22 § 3 Umowy Wdrożeniowej ustanawia wyłącznie limit wysokości opłat, jakie będą musieli ponieść Nabywcy Pojazdów, w przypadku skorzystania z możliwości dokonania Konwersji lub Zwiększenia Zasięgu Pojazdu.

Pytanie nr 31:

W nawiązaniu do zapisów ART. 22 § 5 Umowy Wdrożeniowej wnosimy o dokonanie zmiany w treści Art. 22 par. 5 IPU Umowy Wdrożeniowej, poprzez zamianę sformułowania "podmiotowi zainteresowanemu" na "Nabywcy Pojazdu". Umowa dopuszcza, aby "podmiotem zainteresowanym" nie był Nabywca Pojazdu (a jedynie podmiot działający na jego zlecenie). Nie można wykluczyć, że "podmiotem zainteresowanym" będzie konkurent rynkowy Partnera. W takim przypadku, nie ma podstaw do tego, by taki podmiot oceniał "należytość" uzasadnienia ograniczenia licencji. Tym bardziej, że w przypadku, gdy "podmiot zainteresowany" nie będzie

Nabywcą Pojazdu, nie będzie on również zobowiązany do zachowania w poufności informacji otrzymanych od Partnera.

Odpowiedź:

Art. 22 § 5 Umowy Wdrożeniowej dwukrotnie posługuje się zwrotem "podmiotowi zainteresowanemu". Z treści pytania Zamawiający wnioskuje, że Wykonawca odnosi się do obydwu zwrotów wykorzystanych w tej jednostce redakcyjnej: „Partner, o ile jest to uzasadnione jego interesem związanym z odwróceniem grożącej istotnej szkody, co uzasadni należycie na piśmie podmiotowi zainteresowanemu, może ograniczyć zakres licencji do Własności Intelektualnej do zakresu niezbędnego do Konwersji lub Zwiększenia Zasięgu Pojazdu oraz informacji dotyczących przedmiotu takiej licencji przekazywanych podmiotowi zainteresowanemu”.

Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z art. 22 §45 Umowy Wdrożeniowej „podmiotem zainteresowanym” jest Nabywca Pojazdu oraz wszelkie podmioty, które są zainteresowane pozyskaniem licencji na korzystanie z Własności Intelektualnej do Innowacji I, w rozumieniu Umowy B+R, w celu dokonania na zlecenie Nabywcy Pojazdu Konwersji lub Zwiększenia Zasięgu Pojazdu.

Oznacza to, że zakres podmiotowy sformułowania „podmiot zainteresowany” nie jest ograniczony wyłącznie do Nabywcy Pojazdu.

Zamierzeniem Zamawiającego odzwierciedlonym w art. 22 Umowy Wdrożeniowej jest zapewnienie Nabywcy Pojazdu możliwości dokonania Konwersji lub Zwiększenia Zasięgu Pojazdu na zasadach określonych art. 22 Umowy Wdrożeniowej.

Art. 22 § 5 Umowy Wdrożeniowej stanowi podstawę do ograniczenia w pewnych sytuacjach zakresu licencji do Własności Intelektualnej oraz informacji przekazywanych podmiotowi zainteresowanemu. Dokonanie proponowanej przez Wykonawcę zmiany spowodowałoby niespójność wewnętrzną Umowy Wdrożeniowej, a tym samym jest niemożliwe do zaakceptowania przez Zamawiającego.

Pytanie nr 32:

W nawiązaniu do zapisów ART. 23 § 3 Umowy Wdrożeniowej wnosimy o zmianę Art. 23 par. 3 IPU Umowy Wdrożeniowej, poprzez (i) doprecyzowanie, że Partner zobowiązany jest do ponoszenia wyłącznie "zwykłych" związanych z instalacją i utrzymaniem czujników (ii) koszty wynikające z przeprowadzanych przez Nabywcę Pojazdu późniejszych modernizacji/zmian w obszarze zajezdni, wiążących się z koniecznością zmian w zainstalowanych czujnikach, ponosi Nabywca Pojazdu.

Odpowiedź:

(i) Tak, dotyczy to kosztów związanych z instalacją, konfiguracją, kalibracją i utrzymaniem czujników.

(ii) Koszty wynikające z przeprowadzanych przez Nabywcę Pojazdu późniejszych modernizacji/zmian w obszarze zajezdni, wiążących się z koniecznością zmian w zainstalowanych czujnikach, ponosi Nabywca Pojazdu.

Pytanie nr 33:

W nawiązaniu do zapisów ART. 26 § 3 Umowy Wdrożeniowej wnosimy o zmianę treści Art. 26 par. 3 IPU Umowy wdrożeniowej poprzez zmianę „Pojazdu” (po „zostaną ujawnione Wady”) na „w co najmniej 50% Pojazdów Partii Próbnej”. Konieczność przedmiotowej zmiany wynika z konieczności zachowania spójności ze zmianami Art. 9 par. 4 IPU Umowy Wdrożeniowej.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że w Art. 26 § 3 Umowy Wdrożeniowej Nabywca Pojazdu jest uprawniony odstąpić od Umowy w całości, jeśli w ramach prób Partii Próbnej Pojazdów zostaną ujawnione nieusuwalne Wady w co najmniej 50% Pojazdów Partii Próbnej w odniesieniu do każdej kategorii długości Pojazdu u danego Nabywcy Pojazdu lub Partner nie usunie Wad zgłoszonych mu zgodnie z Art. 9 § 3. Zamawiający dostosuje postanowienia umowy w tym zakresie.

Pytanie nr 34:

W nawiązaniu do kar umownych wskazanych w Art. 29 Umowy Wdrożeniowej prosimy o wyjaśnienie dlaczego wysokość kar wskazana jest w walucie Euro skoro pozostałe kary umowne są naliczone w walucie PLN? Zwracamy uwagę, że wynagrodzenie Wykonawcy wypłacane jest w walucie krajowej i nie ma podstaw do żądania płatności kar umownych w innej walucie.

Odpowiedź:

Kary naliczane są w kwocie odpowiadającej równowartości w złotych polskich. Płatność będzie odbywać się w złotych polskich.

Pytanie nr 35:

W nawiązaniu do kar umownych wskazanych w Art. 29 § 4 pkt. 9 Umowy Wdrożeniowej wnosimy o wyjaśnienie, do którego momentu naliczana będzie kara umowna z Art. 29 par. 4 pkt 9 IPU Umowy Wdrożeniowej? Jeśli do momentu skutecznego usunięcia Usterki/Wady - kara ta będzie podlegać dublowaniu z karą za nieterminowe usunięcie Usterki/Wady. W takiej sytuacji, wnosimy o zmianę sposobu naliczenia przedmiotowej kary na karę jednorazową (jedna błędna porada = jedna kara).

Odpowiedź:

Zgodnie z art. 29 § 4 pkt. 9 Umowy Wdrożeniowej kara naliczana jest w kwocie odpowiadającej równowartości w złotych polskich 100 euro (według średniego kursu NBP w dniu naliczenia kary) za każdy rozpoczęty dzień, licząc od dnia zgłoszenia przez Zamawiającego do Wykonawcy wniosku o udzielenie rady. Zamawiający przychyliła się do propozycji ustalenia terminu do którego będzie naliczana kara, tj. do momentu skutecznego usunięcia Usterki/Wady. Zamawiający jednocześnie nie podziela opinii o dublowaniu się ww. kary z karą za nieterminowe usunięcie Usterki/Wady, ponieważ w obu tych przypadkach inny podmiot zobowiązany jest do usunięcia Usterki/Wad.

Pytanie nr 36:

W nawiązaniu do kar umownych wskazanych w Art. 32 § 64 Umowy Wdrożeniowej wnosimy o wyjaśnienie zasad rozróżnienia pojęć "Usterki" i "Wady" (zgodnie z Art. 32 par. 63 i par. 64 IPU Umowy Wdrożeniowej). Zgodnie z obecnymi definicjami, Usterka to (m.in.) "odstępstwo odpowiednio od któregoś z wymogów OPZ", a Wada to (w szczególności) "niezgodność z jakimkolwiek wymogiem OPZ". Co jest kryterium granicznym wskazanych pojęć (skoro "Usterka to nie "Wada")?

Odpowiedź:

Definicja „**Wady**” zastosowana w IPU Umowy B+R odnosi się do uchybień, które odpowiadają wadom fizycznym albo prawnym, zgodnie z rozumieniem tych pojęć w ustawie z dnia 23 kwietnia 1964 r. *Kodeks cywilny*, Każdy przypadek takiego „*naruszenia*”, w tym niezgodności z Opisem Przedmiotu Zamówienia – Zamawiający rozważając zasadność nałożenia na Wykonawcę kary umownej analizował będzie indywidualnie. Z uwagi na brak możliwości określenia wyczerpującego katalogu tego typu sytuacji – w definicji „**Wady**” celowo posłużono się pojęciami stosowanymi w **Kodeksie cywilnym w odniesieniu do rękojmi za wady rzeczy (prawne i fizyczne)**, interpretując te pojęcia zgodnie z poglądami orzecznictwa i doktryny prawa cywilnego, że **wada fizyczna** (przyp. rzeczy, tu: dostarczonych pojazdów) może polegać na **braku tych właściwości rzeczy, o których istnieniu sprzedawca zapewnił kupującego**.

Zgodnie z wyrokiem Sądu Najwyższego w sprawie o sygn. akt. V CSK 210/15 „**Nie ma podstaw do uznania, że zaistnienie jej powinno być połączone z dodatkowym wymaganie wykazania zmniejszenia użyteczności rzeczy**. Dla oceny czy rzecz ma wadę decydujące znaczenie **ma kryterium funkcjonalne** a nie normatywno-techniczne. Oznacza to, że wada fizyczna pod tą postacią występuje wtedy, **gdy wartość lub użyteczność rzeczy została zmniejszona, biorąc pod uwagę cel oznaczony w umowie, albo wynikający z umowy lub przeznaczenia rzeczy**. (zob. wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie sygn. akt I ACa 937/15). Przy ocenie pojęcia **wady fizycznej** zastosowanie znajduje **kryterium funkcjonalne**. Odnosi się ono do **użyteczności** rzeczy rozumianej jako spełnianie przez nią wymagań normalnego użytku, które dotyczą z kolei posiadania takich właściwości przez przedmiot sprzedaży, które odpowiadają jego przeznaczeniu, lub wynikają z okoliczności bądź umowy. Przy tym choć na skutek zmniejszenia funkcjonalności następuje zazwyczaj obniżenie wartości rzeczy, to do powstania wady fizycznej wystarczające jest zaistnienie przynajmniej jednej z wymienionych okoliczności. Skoro zatem zgodność z normą techniczną nie musi wyłączać zmniejszenia użyteczności, lub wartości przedmiotu umowy sprzedaży, to zasadnie podnosi się w judykaturze, że przy ocenie istnienia wady fizycznej kryterium funkcjonalne wysuwa się na plan pierwszy przed kryterium normatywno-technicznym (wyrok Sądu Apelacyjnego w Białymstoku, sygn. akt I ACa 961/15).

Pytanie nr 37:

W nawiązaniu do zapisów ART. 10 § 2, 5, 7 IPU B+R prosimy o potwierdzenie że Zamawiający miał na myśli „ewentualne” oświadczenie o postąpieniu.

Odpowiedź:

Wykonawcy w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego konkurują pomiędzy sobą – również kryterium cenowym. W związku z tym to do Wykonawcy należy decyzja co do tego czy zdecyduje się obniżyć oferowaną pierwotnie Cenę pojazdu. Należy podkreślić, że zgodnie z art. 26 § 4 Istotnych Postanowień Umowy o ustanowienie partnerstwa innowacyjnego w programie Bezemisyjnego Transportu Publicznego (dalej: „**Umowa B+R**” lub „**IPU B+R**”) „W przypadku wskazania przez Partnera w Oświadczeniu o Postąpieniu kwot niższych niż wskazane w art. 26 § 2 lub § 3, Partnerowi należy się wynagrodzenie niższe, wskazane w Oświadczeniu o Postąpieniu, przy czym strony zobowiązane są do zawarcia aneksu do Umowy B+R (forma pisemna pod rygorem nieważności), zgodnie z art. 46 § 4, który uwzględni wskazaną niższą kwotę. Do czasu zawarcia aneksu do Umowy B+R NCBR nie jest zobowiązany do zapłaty nadwyżki wynagrodzenia ponad kwotę wskazaną w Oświadczeniu o Postąpieniu”.

Reasumując, Wykonawca nie ma obowiązku obniżenia zaproponowanej pierwotnie Ceny, ale po każdym etapie prac B+R każdy z Wykonawców zobowiązany jest w ramach przedkładanych Zamawiającemu „**Wyników Prac Etapu**” do złożenia **Oświadczenia o postąpieniu**, w którym takie postąpienie proponuje (obniży pierwotnie wskazaną Cenę) albo zadeklaruje utrzymanie Ceny określonej w dotychczasowej wysokości.

Pytanie nr 38:

W nawiązaniu do zapisów ART. 18 § 8 IPU B+R prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wezwie do uzupełnienia a czynność ta nie jest zależna od jego uznaniowej decyzji przez co może powodować nierówne traktowanie Wykonawców.

Odpowiedź:

W pierwszej kolejności Zamawiający wyjaśnia, że w zapytaniu Wykonawcy wskazana została jednostka redakcyjna nie istniejąca w Istotnych Postanowieniach Umowy B+R. W art. 16 § 8 IPU B+R jest natomiast mowa o wezwaniu Wykonawców do Zgodnie z powołaną powyżej jednostką redakcyjną IPU B+R (art. 16 § 8) „*W przypadku jeśli Wynik Prac Etapu nie wskazuje dostatecznych danych stanowiących podstawę obliczenia wyniku za kryterium merytoryczne zgodnie z załącznikiem nr 4) to, niezależnie od postanowień dotyczących spotkań z Wykonawcami, Komisja Ekspertów może raz wezwać Wykonawcę, aby w terminie wyznaczonym, nie krótszym niż 10 Dni Roboczych od otrzymania wezwania, uzupełnił na piśmie (pod rygorem nieważności) dane niezbędne do przeprowadzenia oceny lub przedłożył pisemne wyjaśnienia, pod rygorem przyznania 0 (zero) punktów za dane kryterium*”.

Odnosząc się do wątpliwości wskazanych w ww. zapytaniu Zamawiający wskazuje, że postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego Nr 44/17/PI pn: „*Opracowanie i dostawa typoszeregu innowacyjnych pojazdów bezemisyjnego transportu publicznego*” prowadzone jest według zasad odnoszących się do przygotowania i przeprowadzania postępowania o udzielenie zamówienia, określonych w ustawie Prawo zamówień publicznych – w szczególności w jej Rozdziale 2. W związku z tym **postępowanie to prowadzone jest w sposób zapewniający**

zachowanie uczciwej konkurencji i równe traktowanie wykonawców oraz zgodnie z zasadami proporcjonalności i przejrzystości.

Wobec tego w sytuacji, gdy Zamawiający stwierdzi, że informacje przedstawione przez Wykonawcę/Wykonawców w przedłożonych przez niego/nich Wyniku/ach Prac Etapu nie są kompletne, przez co nie pozwalają na przeprowadzenie oceny zgodnie z załącznikiem nr 4 – skorzysta z rozwiązania przewidzianego w art. 16 § 6 IPU B+R i wezwie do uzupełnienia informacji **wobec każdego z Wykonawców**, których dotyczyło stwierdzenie takiego braku przedłożenia wyczerpujących informacji pozwalających na dokonanie oceny.

Pytanie nr 39:

W nawiązaniu do zapisów ART. 17 §5 Umowy Wdrożeniowej prosimy o wyjaśnienie czy utworzenie magazynu depozytowego zapewnia w całości Wykonawca? Jeżeli tak prosimy o potwierdzenie, że jego utworzenie jest składową ceny pojazdu.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż Wykonawca jest zobligowany do zapewnienia świadczeń gwarancyjnych zgodnie z zapisami Umowy Wdrożeniowej, stroną odpowiedzialną za zapewnienie magazynu depozytowego jest Wykonawca.

Pytanie nr 40:

W nawiązaniu do zapisów Tabeli nr 1 pkt. 3.1 Załącznika nr 4 do IPU prosimy o wyjaśnienie co Zamawiający rozumie przez określenie „zadania przewozowe”.

Odpowiedź:

Zamawiający rozumie przez to przewóz osób na określonej trasie zgodnie z rozkładem jazdy przy wykorzystaniu określonego taboru.

Pytanie nr 41:

W nawiązaniu do zapisów Tabeli nr 3 pkt. 3.9 i 3.10 i 3.16 Załącznika nr 4 do IPU prosimy o wyjaśnienie w jakim momencie zamówienia Wykonawca zobowiązany jest podać cenę modułu wodorowego .

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że Wykonawca zobowiązany będzie do podania ceny modułu wodorowego na Etapie I.

Pytanie nr 42:

Prosimy o wyjaśnienie czy dystans 2500 km wskazany w Tabeli nr 6 Załącznika nr 4 do IPU dotyczy całej Serii Testowej tj. łącznie testów pojazdu 10,12 i 18m?

Odpowiedź:

Łączny dystans, o którym mowa w Tabeli 6 załącznika 4 dotyczy każdego z pojazdów Serii Testowej. Słowo „łącznie” odnosi się do sumy kilometrów przejechanych przez dany pojazd w różnych miastach, w różnym czasie dla danego pojazdu danego wykonawcy danej kategorii długości (10m, 12m, 18m).

Pytanie nr 43:

Prosimy o potwierdzenie, że maksymalne przebiegi wskazane w pkt. 7.1 – 7.6 to realne przebiegi na jakich będą testowane pojazdy. Prosimy o wyjaśnienie jak będą dzielone przebiegi na poszczególne długości pojazdów. Czy przebieg dotyczy całej Serii? Jeżeli tak jakie są przebiegi dla poszczególnych długości pojazdów?

Odpowiedź:

Podane przebiegi wskazane w punktach 7.1-7.6 tabeli 7 odnoszą się do poszczególnych pojazdów danego producenta danej kategorii długości (10m, 12m, 18m).

Pytanie nr 44:

Prosimy o wyjaśnienie fragmentu „... lub w inny innowacyjny sposób, będący efektem wspólnej realizacji programu Bezemisyjnego Transportu Publicznego.”, punktu 4.3.3 lit. a) OPZ.

„ Pantograf zamontowany na Pojeździe (na dachu nad drugą osią) lub w inny innowacyjny sposób, będący efektem wspólnej realizacji programu Bezemisyjnego Transportu Publicznego.”

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż zapis w punkcie 4.3.3. winien brzmieć: „Pantograf zamontowany na Pojeździe (na dachu nad drugą osią)”.

Pytanie nr 45:

Prosimy o potwierdzenie, że wszędzie gdzie mowa jest o zasięgu pojazdu, np. pkt.3.3.2, itp., zakłada się zużycie energii autobusu na km wg. procedury SORT 2.

Odpowiedź:

Wszędzie w dokumencie, w szczególności w rozdziale 3.3, o ile nie podano inaczej, to wszystkie zasięgi odnoszą się do pomiaru wg. procedury SORT-2.

Pytanie nr 46:

W punkcie 4.6.4 OPZ Zamawiający zapisał :

„...System ładowania musi pracować bezproblemowo w temperaturach przekraczających 40°C w lecie oraz poniżej - 30°C w okresie zimowym.”

Chodzi zapewne raczej o „bezproblemową pracę w zakresie temperatur: -30 st C do + 40 st C ”.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, iż miał na myśli bezproblemową pracę systemu ładowania w zakresie temperatur otoczenia 30°C - 40°C.

Pytanie nr 47:

W nawiązaniu do zapisów ART. 6 §2 pkt. 9 Umowy Wdrożeniowej prosimy o potwierdzenie, że zastosowanie powyższego zapisu jest bezpośrednio związane ze wskazaną w SIWZ przesłanką wykluczenia z postępowania z tytuł zaistnienia okoliczności wskazanych w art. 24 ust. 5 pkt.1 ustawy Prawo zamówień publicznych i nie stanowi rozszerzenia tej przesłanki czyli nie zmienia warunków udziału w postępowaniu.

Odpowiedź:

Kwestia przesłanek powodujących wykluczenie Wykonawcy z udziału w postępowaniu badana jest w toku postępowania i dotyczy ubiegania się o udzielenie zamówienia, natomiast umowa wdrożeniowa zawierana jest już z wyłonionymi w tym postępowaniu Wykonawcami. Wobec tego nie należy utożsamiać tych przesłanek. Powyższe stanowisko potwierdza orzecznictwo Krajowej Izby Odwoławczej, w tym wyrażone m.in. w wyroku z dnia 26 lutego 2010 r., KIO/UZP 120/10, KIO wskazała, że „z przeznaczenia instytucji prawnej jaką jest dokumentowanie spełnienia warunków udziału w postępowaniu można wywieść twierdzenie, że wykonawca powinien udokumentować spełnienie wymaganych warunków udziału w postępowaniu w tym nie pozostawiania w stanie likwidacji czy upadłości na dzień składania wniosków o dopuszczenie do udziału w postępowaniu. Natomiast ogłoszenie upadłości czy postawienie w stan likwidacji po złożeniu wniosku o dopuszczenie do udziału w postępowaniu może mieć znaczenie przy zawieraniu umowy, ale nie powinno mieć jakiegokolwiek znaczenia dla statusu wykonawcy w trakcie postępowania o udzielenie zamówienia po złożeniu wniosku”.

Wskazanie ww. okoliczności w Umowie wdrożeniowej służy celowi jaki dzięki tej umowie ma zostać osiągnięty, tj. rzeczywistemu dostarczeniu do Nabywców pojazdów – pojazdów zgodnie z zamówieniem.

Pytanie nr 48:

W nawiązaniu do zapisów ART. 2 §9 prosimy o wyjaśnienie czy Wariant Alternatywny Pojazdu posiada taką samą cenę jednostkową co Wariant Podstawowy Pojazdy tj. czy bez względu na to w jakim wariantcie Nabywca zakupi pojazd zapłaci taka samą cenę jednostkową?

00-695 Warszawa, ul. Nowogrodzka 47a | tel.: +48 22 39 07 401 | sekretariat@ncbr.gov.pl

Odpowiedź:

Zgodnie z ART. 2 §9 pkt 1) IPU B+R Wykonawca dostarczy Pojazd w Wariacie Podstawowym lub Alternatywnym zgodnie z wyborem Nabywcy Pojazdu, który zapłaci Wykonawcy tę samą cenę jednostkową za Pojazd niezależnie od wybranego wariantu.

Pytanie nr 49:

W związku z wystąpieniem nieprzewidzianego dnia wolnego od pracy tj. dnia 12.11.2018 r. przez co skrócony został realny termin na przygotowanie oferty końcowej wnosimy o przedłużenie terminu złożenia ofert na dzień 20.11.2018 r.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż przedłuża termin składania ofert do dnia 21 listopada 2018, do godz. 13.00.

Pytanie nr 50:

W punkcie 22.2.1 nie została wskazana przez Zamawiającego pojemność buforowania cyklicznego w przypadku zerwania połączenia – czy w związku z tym możemy przyjąć, że urządzenie telemetryczne będzie przygotowane na „buforowanie” przez okres 120 min?

Odpowiedź:

Zgodnie z opisem zawartym w punkcie 22.2.1. buforowanie na potrzeby wznowienia transmisji po przerwaniu połączenia powinno nastąpić niezwłocznie po ponownym nawiązaniu połączenia (tzw. rekuncylacja). Można przyjąć, że rozmiar bufora cyklicznego, o którym mowa w pkt. 22.2.1 powinien być wystarczający do przechowania danych z okresu minimum 120 minut.

Pytanie nr 51:

W punkcie 3.2. SIWZ Świadczenia poboczne w 2) Zamawiający zapisał wymóg dotyczący fazy rozwojowej:

„...Liczba ładowarek: po jednej ładowarce na Pojazd, chyba, że Pojazd skonstruowany będzie w ten sposób, że możliwe będzie jego ładowanie prądem zmiennym mocą równą sumie mocy znamionowych wszystkich silników elektrycznych umieszczonych w Pojeździe przy wykorzystaniu przetwornicy statycznej Pojazdu.,

a w 3) wymóg dla fazy wdrożeniowej :

„... dostawę do każdego Pojazdu po jednej sztuce przeznaczonej dla niego ładowarki wraz z przewodami do podłączenia do sieci i gniazda Pojazdu, o mocy ładowania dostosowanej przez producenta, lecz nie mniejszej niż 40kW, zasilanej 3x400 V AC, 50 Hz, chyba, że Pojazd skonstruowany będzie w ten sposób, że możliwe będzie jego ładowanie mocą równą co najmniej

jednej dziesiątej sumy mocy znamionowych wszystkich silników elektrycznych umieszczonych w Pojeździe przy wykorzystaniu przetwornicy statycznej Pojazdu;”

Proponujemy ujednoczyć zapisy dla obu faz, biorąc za obowiązujący zapis dla fazy wdrożeniowej : „...Pojazd skonstruowany będzie w ten sposób, że możliwe będzie jego ładowanie mocą równą co najmniej jednej dziesiątej sumy mocy znamionowych wszystkich silników elektrycznych umieszczonych w Pojeździe przy wykorzystaniu przetwornicy statycznej Pojazdu;”

Odpowiedź:

W celu ujednoczenia brzmienia Zamawiający proponuje zapis: „... dostawę do każdego Pojazdu po jednej sztuce przeznaczonej dla niego ładowarki wraz z przewodami do podłączenia do sieci i gniazda Pojazdu, o mocy ładowania dostosowanej przez producenta, lecz nie mniejszej niż 40kW, zasilanej 3x400 V AC, 50 Hz, chyba, że Pojazd skonstruowany będzie w ten sposób, że możliwe będzie jego ładowanie mocą równą co najmniej jednej dziesiątej sumy mocy znamionowych wszystkich silników elektrycznych umieszczonych w Pojeździe przy wykorzystaniu przetwornicy statycznej Pojazdu lub innego przekształtnika wykorzystywanego do celów trakcyjnych w pojeździe.” Z punktu widzenia Zamawiającego kluczowe jest zasilanie prądem zmiennym oraz wykorzystanie przekształtnika wykorzystywanego do celów trakcyjnych.

Pytanie nr 52:

Załącznik nr 1 do OPZ - Katalog wyposażenia, PI 4)

Wykonawca prosi o zweryfikowanie podanych wartości. Podane czasy ładowania od 0 do 100% wymagałyby mocy ładowania przekraczających 1 MW.

Odpowiedź:

P1 4) Podane wartości dotyczą zasięgu 40km. Zgodnie z zawartym opisem, przy zasięgu 120km możliwe jest proporcjonalne wydłużenie czasu ładowania.

Pytanie nr 53:

Załącznik nr 1 do SIWZ - Opis Przedmiotu Zamówienia

1.13.6. Jeżeli awaria zespołu układu napędowego wymusza wyłączenie zasilania elektrycznego to warunek ten nie może zostać spełniony. Zgodnie z regulaminem, pojazd badany jest na możliwość kierowania z wyłączonym układem wspomagania. Wykonawca prosi o wyjaśnienie braku korelacji z regulaminem.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że jeżeli awaria układu napędowego nie wymusza wyłączenia wspomagania to warunek ten musi zostać zachowany.

Pytanie nr 54:

1.13.7 Wykonawca prosi o uzasadnienie dlaczego wymagane jest wyposażenie pojazdu w zabezpieczenie przed nadmiernym przechyłem podczas jazdy również w przypadku, gdy budowa ogólna pojazdu tego nie wymaga.

Odpowiedź:

Układ taki jest wymagany. Zamawiający nie określa sposobu jego działania.

Pytanie nr 55:

1.13.12. Ogólnie przyjęte zasady mówią o okresie gwarancji 6-8 lat pod warunkiem corocznych przeglądów powłok lakierniczych. Wykonawca prosi o uzasadnienie okresów 10 i 15 lat dotyczących kosztów konserwacji i napraw ognisk korozji.

Odpowiedź:

Podane okresy wymagają z wymagań współzamawiających.

Pytanie nr 56:

1.14.1 Wykonawca prosi o szczegółowe wyjaśnienie jaki zakres prac ma obejmować 20 rbh. Zapis wydaje się być sprzeczny z 3.3.2.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że zapisy te nie wykluczają się. Zapis zawarty w punkcie 3.3.2 uszczegóławia wymagania konstrukcyjne dotyczące kształtu wymiennych magazynów energii. Części B mogą znajdować się dowolne elementy, gniazda, złącza, kontrolki, tabliczki znamionowe i inne - zgodnie z wymogami Wykonawcy umożliwiające osiągnięcie wymagań opisanych w punkcie 1.14.1.

Pytanie nr 57:

1.14.2 Wykonawca prosi o uściślenie kwot wyrażonych procentowo oraz uszczegółowienie prac i kosztów wchodzących w zakres konwersji.

Wykonawca prosi o weryfikację, czy nie użyto błędnie dni kalendarzowych zamiast roboczych, wskazując na problematyczność takiego zapisu np. w okresie świątecznym.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że koszty konwersji obejmują zastąpienie całości lub części magazynów energii Pojazdu innym rodzajem magazynu energii zgodnie z możliwościami wynikającymi z zastosowanej w Pojeździe Innowacji I, o której mowa w punkcie 1.14.2 OPZ. Określenie kwot wyrażonych procentowo ustala Wykonawca na podstawie opracowanego przez siebie budżetu. W toku negocjacji uszczegółowiono, że Wykonawca zostanie powiadomiony przez Nabywcę z

00-695 Warszawa, ul. Nowogrodzka 47a | tel.: +48 22 39 07 401 | sekretariat@ncbr.gov.pl

półrocznym wyprzedzeniem o zamiarze konwersji. Zamawiający wyjaśnia, że taki okres pozwoli na zaplanowanie wszystkich czynności po stronie Wykonawcy.

Pytanie nr 58:

2.7.1. Wykonawca prosi o techniczne uzasadnienie takiego rozwiązania w odniesieniu do wymogów maksymalnej wysokości pojazdu, pantografu, ogniw fotowoltaicznych a także do przepisów homologacyjnych odnośnie wysokości przestrzeni pasażerskiej.

Odpowiedź:

Podane okresy wymagają z wymagań współzamawiających.

Pytanie nr 59:

3.3.2, 3.3.3, Wykonawca prosi o techniczne uzasadnienie podanych wartości oraz o uzasadnienie tak szczegółowego podania wymiarów oraz rozmieszczenia komponentów zasobnika energii, szczególnie w kontekście projektu badawczo rozwojowego.

Odpowiedź:

Uszczegółowienie zapisów dotyczących wymiennych magazynów energii zawartych w tych punktach wynika z uwag zgłaszanych przez wykonawców w zakresie doprecyzowania wymagań dotyczących modułowych magazynów energii.

Pytanie nr 60:

3.5.1, Przy założeniu przebiegu 800 tys. km i 10-letniego okresu gwarancji, biorąc pod uwagę żywotności baterii, konieczna będzie ich dwukrotna wymiana, w związku z czym maksymalna cena pojazdu jest za niska o 50%. Wykonawca prosi o weryfikację zapisu dotyczącego 10. letniego okresu gwarancji na baterie.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza rozwiązania, w których baterie nie wymagają wymiany.

Pytanie nr 61:

4.3.2 Wykonawca prosi o techniczne uzasadnienie zapisu dot. masy szyn do ładowania montowanych na pojeździe.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że w toku przeprowadzonych negocjacji zwiększono dopuszczalną masę szyn do ładowania.

Pytanie nr 62:

13.7.4. Z punktu widzenia bezpieczeństwa i zapewnienia funkcjonalności pojazdu funkcje sterowania pojazdem nie powinny być współdzielone z innymi systemami dodatkowymi. Wykonawca prosi o weryfikację wymogu wydzielenia obszaru do monitoringu na wspólnym ekranie dotykowym.

Odpowiedź:

Dopuszczalne jest wydzielenie obszaru logicznego (fragmentu ekranu) do każdych z tych funkcji.

Pytanie nr 63:

14.2.1. Wykonawca prosi o uzasadnienie braku możliwości wykonania mocowań foteli ze stali oraz poręczy foteli z tworzyw sztucznych.

Odpowiedź:

Dopuszczamy mocowanie foteli ze stali nierdzewnej.

Pytanie nr 65:

14.3.1, 14.3.2 Wykonawca prosi o weryfikację, czy wymóg osobnych miejsc na wózek inwalidzki i dziecięcy dotyczy również pojazdu 10 m. Wydaje się to wątpliwe do zrealizowania przy jednoczesnym zapewnieniu 4 miejsc z niskiej podłogi oraz wydzielonej przestrzeni dla automatu biletowego.

Odpowiedź:

Wykonawca dopuszcza dla pojazdu 10m rezygnację z wydzielonej przestrzeni dla automatu biletowego.

Pytanie nr 66:

14.3.13 Zapis stoi w sprzeczności z definicją miejsca siedzącego w regulaminie 107. Wykonawca prosi o wyjaśnienie.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że zapisy nie są sprzeczne: wymagania zawarte w OPZ są bardziej wymagające.

Pytanie nr 67:

17.1.1. Wykonawca prosi o wyjaśnienie, czy zastosowanie lusterek cyfrowych w postaci kamer umożliwi rezygnację z lusterek tradycyjnych.

Odpowiedź:

Nie. Zamawiający informuje, że lusterka tradycyjne są wymagane.

Pytanie nr 68:

19.1.2. Wykonawca prosi o sprecyzowanie, czy zapis dotyczy zewnątrz czy wnętrza pojazdu.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że zapis dotyczy wnętrza pojazdu.

Pytanie nr 69:

Zwracam się z uprzejmą prośbą o przedłużenie terminu składania ofert w postępowaniu nr 44/17/PI. Modyfikacja treści SIWZ do postaci, którą otrzymaliśmy w dniu 6.11.2018 r, w stosunku do treści SIWZ, udostępnionej przez Zamawiającego w pierwotnej postaci, wymaga od nas bardzo dużych zmian w ofercie ostatecznej, w stosunku do oferty wstępnej, co jednocześnie wymaga dłuższego czasu na opracowanie dokumentów.

Uprzejmie proszę o przedłużenie terminu składania ofert do dnia 30.11.2018 r.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż przedłuża termin składania ofert do dnia 21 listopada 2018, do godz. 13.00.

Pytanie nr 70:

W pkt. 11.3 SIWZ Zamawiający wyznaczył termin składania ofert na dzień 19 listopada 2018 r. o godz. 13:00.

Pytający zwraca się z prośbą o zmianę pkt. 11.3 SIWZ w następujący sposób:

„Termin składania ofert upływa dnia 3 grudnia 2018 r. o godz. 13:00. Otwarcie ofert odbędzie się 3 grudnia 2018 r. o godz. 14:00. Otwarcie ofert nastąpi w siedzibie Zamawiającego pod przywołanym wyżej adresem w sali 236 (piętro 2)“.

Zwracamy uwagę, iż we wcześniejszej wersji SIWZ z dnia 7 września 2018 r. Zamawiający przewidywał dłuższy termin na złożenie oferty, a mianowicie 1 grudnia 2018 r. o godz. 13:00. W dokumencie SIWZ z dnia 6 listopada Zamawiający zmienił termin składania ofert na dzień 19 listopada 2018r. godz. 13:00. Daje to Wykonawcom zaledwie 8 dni roboczych na przygotowanie i złożenie oferty. Jest to termin zbyt krótki zważywszy na obszerność dokumentacji przetargowej i zakres wprowadzonych zmian po fazie negocjacji, w stosunku do wcześniejszej wersji SIWZ.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż przedłuża termin składania ofert do dnia 21 listopada 2018, do godz. 13.00.

00-695 Warszawa, ul. Nowogrodzka 47a | tel.: +48 22 39 07 401 | sekretariat@ncbr.gov.pl

Zamawiający uprzejmie informuje, że przedłuża termin składania i otwarcia ofert.

Termin składania ofert: do dnia 21 listopada 2018r. do godziny 13.00.

Otwarcie ofert odbędzie się w dniu 21 listopada 2018 r. o godz. 14.00. Otwarcie ofert nastąpi w siedzibie Zamawiającego w sali 236 (piętro 2).

Jednocześnie Zamawiający informuje, że:

- zgodnie z powyższym data wskazana w punktach 11.3 i 15.1. SIWZ uległa zmianie,
- niezwłocznie dokona stosownych zmian w dokumentacji przetargowej, odzwierciedlających przedstawione powyżej wyjaśnienia i zamieści je na stronie internetowej.

Zatwierdzam

Maciej Martyniuk

Dyrektor Działu Rozwoju Innowacyjnych Metod Zarządzania Programami

Potwierdzam zgodność kopii z dokumentem elektronicznym:

Identyfikator dokumentu	22211.166755.116632
Nazwa dokumentu	44.17.PI Odp na pytania_2018-11-14_na_strone.pdf
Tytuł dokumentu	44.17.PI Odp na pytania_2018-11-14_na_strone.docx
Sygnatura dokumentu	DAG-SZP.262.8.2018
Data dokumentu	2018-11-14 20:20:24
Skrót dokumentu	CDB7EFF3952FBD8C76369FCCB1A2EF4AD31F64 CC
Wersja dokumentu	1.5
Data podpisu	2018-11-14 20:20:15
Podpisane przez	Maciej Martyniuk dyrektor działu
	EZD 3.71.481.481.12387
Data wydruku:	2018-11-14 20:21:43
Autor wydruku:	Golińska Olga Główny specjalista