

Kielce, 10.07.2025r.

Pytania i odpowiedzi na pytania

Dotyczy postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na: *4/2025 – Zeroemisyjny transport publiczny w centrum Kielc - zakup taboru wraz z infrastrukturą ładowania*

Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach informuje, że w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego, prowadzonym w „Trybie przetargu nieograniczonego” zgodnie z art. 132 ustawy z dnia 11 września 2019r. Prawo zamówień publicznych na: *4/2025 – Zeroemisyjny transport publiczny w centrum Kielc - zakup taboru wraz z infrastrukturą ładowania* do Zamawiającego wpłynęły następujące pytania, dotyczące wyjaśnienia treści Specyfikacji Warunków Zamówienia:

Pytanie 1

Dotyczy Załącznik 1A do SWZ, Pkt. 5.

Zwracamy się z prośbą o możliwość zastosowania wysoce wydajnego systemu nagrzewnic łączących w sobie również w sobie funkcję konwekcji. Kompaktowe rozwiązanie pozwala zrezygnować ze stosowania wielu źródeł ciepła, przy jednoczesnym równomiernym rozłożeniu ciepła na całej długości autobusu przy zachowaniu należytego poziomu ciepła w przestrzeni pasażerskiej.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na zastosowanie proponowanego rozwiązania.

Pytanie 2

Dotyczy Załącznik 1A do SWZ, Pkt. 8.1.

W związku z wymaganiem zawartym w pkt 8.1, określającym konieczność zastosowania centralnego silnika elektrycznego, zwracamy się z uprzejmą prośbą o dopuszczenie równoważnych rozwiązań, tj. osi elektrycznej z wbudowanymi (zintegrowanymi) silnikami trakcyjnymi w piastach kół.

Nowoczesne osie elektryczne z silnikami zintegrowanymi w piastach kół (tzw. „electric portal axle”) są w pełni porównywalne z centralnymi silnikami pod względem mocy, momentu obrotowego, trwałości i niezawodności. Są powszechnie stosowane w autobusach elektrycznych eksploatowanych w Europie, także w warunkach intensywnego ruchu miejskiego.

Zintegrowane silniki eliminują konieczność stosowania dodatkowych przekładni i wałów napędowych, co obniża straty mechaniczne, zmniejsza masę układu napędowego i może korzystnie wpływać na zasięg oraz zużycie energii. Zastosowanie osi elektrycznej umożliwia lepsze wykorzystanie przestrzeni wewnątrz pojazdu (np. większa powierzchnia niskiej podłogi), co jest szczególnie istotne w autobusach miejskich, zwłaszcza w autobusie o długości 10,7m który z racji konstrukcji jest pojazdem krótszym i oferuje mniej powierzchni dla pasażerów, zwłaszcza tych z niepełnosprawnościami.

Wymaganie zastosowania wyłącznie centralnego silnika może nieuzasadnienie ograniczać konkurencję poprzez wykluczenie z postępowania producentów pojazdów wykorzystujących rozwiązania oparte na osi elektrycznej, mimo że spełniają one wszystkie wymagania funkcjonalne i eksploatacyjne.

W związku z powyższym, prosimy o dopuszczenie zastosowania alternatywnego układu napędowego w postaci osi elektrycznej z silnikami zintegrowanymi, o parametrach technicznych i funkcjonalnych nie gorszych niż wymagane dla centralnego silnika.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na zastosowanie proponowanego rozwiązania, ponieważ jest ono mniej efektywne i bardziej awaryjne.

Pytanie 3

Dotyczy SWZ, Termin składania ofert.

W związku z trwającym postępowaniem przetargowym zwracamy się z uprzejmą prośbą o rozważenie możliwości przesunięcia terminu składania ofert o 3 tygodnie.

W obecnym okresie wakacyjnym wielu pracowników, zarówno po stronie wykonawcy, jak i w zakładach produkcyjnych naszych dostawców, przebywa na urloпах. Dodatkowo w wielu zakładach występują przerwy technologiczne związane z planowanymi postojami produkcji. Okoliczności te znacząco wpływają na wydłużenie procesów pozyskiwania ofert od poddostawców, jak również na czas niezbędny do uzyskania wymaganych zgód korporacyjnych.

Mając na uwadze wagę i złożoność zamówienia, a także konieczność przygotowania kompletnej i konkurencyjnej oferty, uprzejmie prosimy o uwzględnienie powyższych uwarunkowań i przedłużenie terminu składania ofert o 21 dni.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że modyfikuje SWZ w tym zakresie, ustalając termin składania ofert do dnia 12.08.2025r.

Pytanie 4

Dotyczy Załącznik 1B pkt. 1.1.2

PYTANIE/PROŚBA O ZMIANĘ

Zapis:

1.1.2.stacje ładowania powinny posiadać modułową budowę, minimalna wielkość modułu 30 kW, a maksymalna 40 kW, aby uszkodzenie któregośkolwiek modułu ograniczyło jedynie moc ładowania, a nie wykluczyło ładowarki z użycia. O uszkodzeniu modułu system telemetryczny informuje nadzór, wystawiając alarm z odpowiednim komunikatem

Prośba o zmianę na:

1.1.2.stacje ładowania powinny posiadać modułową budowę, minimalna wielkość modułu 30 kW, a maksymalna 60 kW, aby uszkodzenie któregośkolwiek modułu ograniczyło jedynie moc ładowania, a nie wykluczyło ładowarki z użycia. O uszkodzeniu modułu system telemetryczny informuje nadzór, wystawiając alarm z odpowiednim komunikatem

Wyjaśnienie:

Prosimy o zmianę ograniczenia maksymalnej mocy modułu na maksymalnie 60 kW, co pozwoli na złożenie ofert większej ilości dostawców, a – co za tym idzie – zwiększy konkurencyjność ofert otrzymanych w niniejszym postępowaniu. Ponadto informujemy, że podany dalej warunek nadal zostanie zachowany – w przypadku maksymalnej mocy modułu wynoszącej 60 kW, przy ewentualnym uszkodzeniu modułu, nadal ładowarka nie zostanie wyłączona z użycia, a jedynie ograniczona zostanie moc ładowania. Dodatkowo, przy podanej mocy całkowitej urządzenia, wynoszącej 120kW, należy użyć dwóch modułów o mocy 60 kW, a nie trzech o mocy 40 kW, co z wpływa negatywnie na koszty produkcji, zatem również na ostateczną cenę oferty, co nie jest korzystne dla Zamawiającego. Co więcej, przy zapisach widniejących w niniejszym załączniku (punkt 1.2.2), gdzie omawiana jest moc wyjściowa urządzeń dwuwyjściowych, moc na jedno wyjście określona została na 60 kW zatem w żaden sposób zmiana zapisu nie wydaje się wadzić Zamawiającemu.

Odpowiedź:

Zamawiający po dokonaniu analizy treści wniosku, uznaje jego zasadność i przychyli się do prośby o modyfikację zapisu Załącznika 1 B do SWZ w pkt 1.1.2

Zamawiający dokonuje modyfikacji treści pkt 1.1.2. Załącznika 1 B do SWZ, nadając mu nowe brzmienie:

stacje ładowania powinny posiadać modułową budowę, minimalna wielkość modułu 30 kW, a maksymalna 60 kW, aby uszkodzenie któregośkolwiek modułu ograniczyło jedynie moc ładowania, a nie wykluczyło ładowarki z użycia. O uszkodzeniu modułu system telemetryczny informuje nadzór, wystawiając alarm z odpowiednim komunikatem

Pytanie 5

Dotyczy Załącznik 1B pkt. 1.2.5, pkt 1.2.6 oraz 1.2.7

PYTANIE/PROŚBA O ZMIANĘ

Zapis:

- 1.2.5 *sprawność stacji ładowania: $\geq 93 \%$*
- 1.2.6 *wartość współczynnika mocy wejściowej (PF) $\geq 0,96$*
- 1.2.7 *współczynnik zawartości harmoniczných THDI max 8%,*

Prośba o zmianę na:

- 1.2.5 *sprawność stacji ładowania: $\geq 95 \%$*
- 1.2.6 *wartość współczynnika mocy wejściowej (PF) $\geq 0,99$*
- 1.2.7 *współczynnik zawartości harmoniczných THDI max 5%,*

Wyjaśnienie:

Na rynku jest szereg rozwiązań, gdzie sprawność stacji ładowania autobusów elektrycznych sięga $\geq 95\%$, a nawet więcej. Różnica w wysokości 2% sprawności znacząco przekłada się na koszty użytkowania, zatem wyższe koszty dla Zamawiającego w skali dnia, tygodnia, miesiąca, czy roku. Prosimy o rozważenie zapisu i zmianę na 95%, co obecnie w przypadku przetargów na rynku polskim jest standardem, zwłaszcza, że bardzo wielu dostawców potwierdza taką sprawność. Zapis wynoszący 93% od dawna nie pojawił się w postępowaniach. W przypadku wartości współczynnika mocy wyjściowej oraz THDI Zamawiający również wyjątkowo przychylnie podszedł do urządzeń, które w dłuższym okresie czasu będą po prostu mało korzystne w użytkowaniu, tj. koszty użytkowania będą niepotrzebnie zawyżone. Wszystko to ma bezpośrednie przełożenie na wartości opłacanych rachunków, a – jak wiadomo, przy obecnych cenach energii jest to istotna sprawa. Nawet jeśli Zamawiający obecnie będzie miał niższą ofertę z powodu powyższych zapisów, jest to oszczędność jednorazowa, a ładowarki

będą użytkowane przez długie lata.

Proponujemy wymagać od producentów ładowarek by dostarczyli urządzenia jak najbardziej energooszczędne, ponieważ są to po prostu zaoszczędzone pieniądze.

Prosimy o przeanalizowanie przetargów z innych miast i zwrócenie uwagi na zapisy, które widnieją w specyfikacjach. Te, które występują w tym przetargu są po prostu już odstępstwem od reguły.

Prosimy potraktować niniejsze pytanie jako troskę o Zamawiającego a nie namówienie do konkretnych rozwiązań. Nawet przeglądając karty katalogowe urządzeń konkurencji, większość oferuje urządzenia o lepszych parametrach niż podane

Odpowiedź:

Zamawiający nie zamierza dokonywać zmian we wnioskowanym zakresie.

Pytanie 6

Dotyczy Załącznik 1B pkt. 1.2.9

PYTANIE/PROŚBA O ZMIANĘ

Zapis:

1.2.8 *napięcie ładowania (wyjściowe) w zakresie 150 – 1000 V/DC,*

Prośba o zmianę na:

1.2.8 *napięcie ładowania (wyjściowe) w zakresie 150 – 800 V/DC,*

Wyjaśnienie:

Uprzejmie prosimy o zmianę zapisu na zakres napięcia wyjściowego do 800 V DC. Zakres napięcia ładowania autobusów elektrycznych w praktyce nie przekracza 800 V DC. Użycie innych podzespołów, na większe napięcie istotnie wpłynie na koszty urządzenia, a więc na cenę oferty.

Odpowiedź:

Zamawiający po dokonaniu analizy treści wniosku, uznaje jego zasadność i przychylił się do prośby o modyfikację zapisu Załącznika 1 B do SWZ w pkt 1.2.9 (w pytaniu błędnie wskazano pkt 1.2.8)

Zamawiający dokonuje modyfikacji treści pkt 1.2.9. Załącznika 1 B do SWZ, nadając mu nowe brzmienie:

napięcie ładowania (wyjściowe) w zakresie 150 – 800 V/DC,

Pytanie 7

PYTANIE/PROŚBA O ZMIANĘ

Zapis:

2.2.18 Zamawiający wymaga wykonania pełnej dokumentacji powykonawczej, zawierającej w szczególności (należy dostarczyć w 3 egzemplarzach w wersji papierowej i 3 egz. w wersji elektronicznej – edytowalnej zapisane na pendrive'ach),

- schemat logiczny budowy Systemu, z uwzględnieniem dróg przesyłu danych,
- adresację IP w powiązaniu z punktami ładowania,
- schematy usytuowania i połączeń instalowanych w punktach urządzeń,
- schematy połączeń elektrycznych,
- kopie kart katalogowych dostarczonych urządzeń/podzespołów,
- kompletną dokumentację implementacji protokołu wraz z danymi autoryzacyjnymi umożliwiającymi podłączenie do Systemu zarządzania dowolnej ładowarki zgodnej z OCPP 2.0 lub wyższej – zapewniona pełna funkcjonalność oprogramowania zarządzającego,
- instrukcję obsługi, eksploatacji i konfiguracji oprogramowania,
- potwierdzenie zgodności oprogramowania z protokołem OCPP 2.0 lub wyższym,

Prośba o zmianę na:

2.2.18 Zamawiający wymaga wykonania pełnej dokumentacji powykonawczej, zawierającej w szczególności (należy dostarczyć w 3 egzemplarzach w wersji papierowej i 3 egz. w wersji elektronicznej – edytowalnej zapisane na pendrive'ach),

- schemat logiczny budowy Systemu, z uwzględnieniem dróg przesyłu danych,
- adresację IP w powiązaniu z punktami ładowania,
- schematy usytuowania i połączeń instalowanych w punktach urządzeń,
- schematy połączeń elektrycznych,
- kopie kart katalogowych dostarczonych urządzeń/podzespołów,
- kompletną dokumentację implementacji protokołu wraz z danymi autoryzacyjnymi umożliwiającymi podłączenie do Systemu zarządzania dowolnej ładowarki zgodnej z OCPP 1.6J lub wyższej – zapewniona pełna funkcjonalność oprogramowania zarządzającego,
- instrukcję obsługi, eksploatacji i konfiguracji oprogramowania,
- potwierdzenie zgodności oprogramowania z protokołem OCPP 1.6J lub wyższym.

Wyjaśnienie:

Prosimy o dopuszczenie protokołu OCPP 1.6J, który jest obecnie powszechnie używany. Ponownie wpłynie to na większą ilość oferentów, a co za tym idzie – bardziej konkurencyjną ofertę dla Zamawiającego.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał modyfikacji SWZ we wnioskowanym zakresie, zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr 14 udzieloną przez Zamawiającego w dniu 07.07.2025 r.

Pytanie 8

Pytanie do § 3 ust. 4, § 3 ust. 8, § 3 ust. 11 wzoru umowy.

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie i doprecyzowanie procedury przekazania i odbioru autobusów w umowie. W aktualnym kształcie umowy:

- „Przekazanie i odbiór autobusów odbędzie się w siedzibie o **Zamawiającego**” (§ 3 ust. 4, pisownia oryginalna)
- „Dokonanie przez Strony odbioru każdego autobusu **u Wykonawcy** zostanie potwierdzone protokołem – zdawczo odbiorczym” (§ 3 ust. 8)
- „**Wykonawca zobowiązuje się umożliwić Zamawiającemu** sprawdzenie odbieranego autobusu **w pomieszczeniu** zabezpieczającym przed wpływem warunków atmosferycznych, pozwalającym na obejrzenie od dołu podwozia”. (§ 3 ust. 11)

Z powyższego nie wynika jasno, gdzie ma nastąpić odbiór autobusów - z jednej strony „w siedzibie Zamawiającego”, z drugiej „u Wykonawcy”. Zamawiający powinien doprecyzować tę procedurę. Ponadto w każdym przypadku jeżeli Zamawiającego odbiera autobus i wchodzi w jego posiadanie (tj. Zamawiający może fizycznie władać autobusem, ma do niego kluczyki itp.) to odpowiedzialność za tak odebrany autobus powinna przechodzić na Zamawiającego, zgodnie z art. 433 pkt 3) PZP

Odpowiedź:

Procedura odbioru w siedzibie Wykonawcy jest przewidziana dla potrzeb rejestracji autobusu gdyż jednym z dokumentów niezbędnych do rejestracji jest faktura, której wystawienie jest możliwe po wstępnym odbiorze autobusów u Wykonawcy. Odbiór ostateczny autobusów odbędzie się w siedzibie Zamawiającego.

Pytanie 9

Pytanie do § 4 ust. 2 oraz ust. 3 wzoru umowy.

Zgodnie z umową, Zamawiający miałby przystąpić do odbioru ładowarek zajezdniowych po ich posadowieniu i pełnym uruchomieniu, co miałoby obejmować włączenie do sieci energetycznej, badania i odbiory przez UDT i nadzór budowlany itp. Zamawiający wskazał, że czynności te Wykonawca jest obowiązany przeprowadzić własnym staraniem, na swój koszt i odpowiedzialność.

Zamawiający oczekuje wykonania umowy w sposób kompleksowy, tak aby jej rezultatem była gotowość do użytkowania ładowarek. Jednakże uzyskanie takiego rezultatu wymaga współdziałania Zamawiającego, gdyż dla niektóre z tych czynności przepisy przewidują konieczność podjęcia działań przez samego Zamawiającego.

Tytułem przykładu, to Zamawiający, jako „podmiot eksploatujący stację ładowania inną niż ogólnodostępna stacja ładowania” składa wniosek do UDT o przeprowadzenie badania stacji przed jej oddaniem do eksploatacji (art. 16 ust. 3 ustawy o elektromobilność i paliwach alternatywnych). Również to Zamawiający będzie zobowiązany do zawarcia stosownych umów dla zapewnienia energii elektrycznej do zasilania stacji ładowania na nieruchomości Zamawiającego. Dlatego też Zamawiający powinien podejmować odpowiednie działania niezwłocznie. Stanowi to wykonanie obowiązku współdziałania Zamawiającego z Wykonawcą przy wykonywaniu Zamówienia, zgodnie z art. 431 PZP. Ponadto, naruszeniem prawa byłoby wskazanie w umowie o zamówienie publiczne odpowiedzialności wykonawcy za okoliczności, za które wyłączną odpowiedzialność ponosi Zamawiający (art. 433 pkt 3 PZP). Dlatego wykonawca wnosi o zmianę w § 4 ust. 2 tak, aby otrzymał on brzmienie (zmiany wytłuszczone):

„3. Wykonawca zawiadomi Zamawiającego pisemnie o dacie dostawy urządzeń najpóźniej na 10 dni przed terminem ich dostawy, ładowarek. Wykonawca zawiadomi Zamawiającego o posadowieniu i pełnym uruchomieniu ładowarek. Zamawiający przystąpi do odbioru urządzeń w terminie do 10 dni roboczych od daty otrzymania zgłoszenia o posadowieniu i pełnym uruchomieniu ładowarek w przewidzianych lokalizacjach tj. podłączeniu (zainstalowaniu) do sieci energetycznej, uruchomieniu oraz przeprowadzeniu badań i odbiorów przez Urząd Dozoru Technicznego i Nadzór Budowlany, otrzymaniu zaświadczenia o braku podstaw do wniesienia sprzeciwu do złożonego zawiadomienia o zakończeniu budowy, pozytywnym włączeniu ich do Systemu, przy czym czynności te Wykonawca jest obowiązany przeprowadzić własnym staraniem, na swój koszt i odpowiedzialność. **Zamawiający będzie**

w tym zakresie współdziałał z Wykonawcą, a w szczególności w przypadku czynności wymagających udzielenia Wykonawcy przez Zamawiającego pełnomocnictwa Zamawiającego uczyni to w najwcześniejszym możliwym terminie. Odbiór urządzeń odbywać się będzie w dni robocze. Odbiór będzie stwierdzony w podpisanych przez przedstawicieli Zamawiającego oraz przedstawicieli Wykonawcy protokołach zdawczo-odbiorczych. Odbiór ładowarki zajezdniowej uwarunkowany jest pozytywnym wynikiem odbioru technicznego, oraz pozytywnym wynikiem testów zdolności ładowania.”

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że nie ma potrzeby dokonywania zmian ponieważ współpraca Wykonawcy z Zamawiającym wynika z przepisów Kodeksu Cywilnego do których odsyła umowa w zapisie § 10 ust. 2. Jednakże w celu usunięcia wątpliwości w tym zakresie, Zamawiający dokonuje modyfikacji warunków umowy w ten sposób że § 4 ust. 2 otrzymuje następujące brzmienie:

Wykonawca zawiadomi Zamawiającego pisemnie o dacie dostawy urządzeń najpóźniej na 10 dni przed terminem ich dostawy, ładowarek. Wykonawca zawiadomi Zamawiającego o posadowieniu i pełnym uruchomieniu ładowarek. Zamawiający przystąpi do odbioru urządzeń w terminie do 10 dni roboczych od daty otrzymania zgłoszenia o posadowieniu i pełnym uruchomieniu ładowarek w przewidzianych lokalizacjach tj. podłączeniu (zainstalowaniu) do sieci energetycznej, uruchomieniu oraz przeprowadzeniu badań i odbiorów przez Urząd Dozoru Technicznego i Nadzór Budowlany, otrzymaniu zaświadczenia o braku podstaw do wniesienia sprzeciwu do złożonego zawiadomienia o zakończeniu budowy, pozytywnym włączeniu ich do Systemu, przy czym czynności te Wykonawca jest obowiązany przeprowadzić własnym staraniem, na swój koszt i odpowiedzialność. Zamawiający będzie w tym zakresie współdziałał z Wykonawcą, a w szczególności w przypadku czynności wymagających udzielenia Wykonawcy przez Zamawiającego pełnomocnictwa Zamawiającego uczyni to w najwcześniejszym możliwym terminie. Odbiór urządzeń odbywać się będzie w dni robocze. Odbiór będzie stwierdzony w podpisanych przez przedstawicieli Zamawiającego oraz przedstawicieli Wykonawcy protokołach zdawczo-odbiorczych. Odbiór ładowarki zajezdniowej uwarunkowany jest pozytywnym wynikiem odbioru technicznego, oraz pozytywnym wynikiem testów zdolności ładowania.

Pytanie 10

Pytanie do § 5 ust. 13 wzoru umowy.

Wykonawca wnosi o zmianę w umowie, tak aby zobowiązanie Wykonawcy do „udzielenia Zamawiającemu pomocy w rozwiązywaniu każdego problemu dotyczącego dostarczonych autobusów w całym okresie ich eksploatacji.” było ograniczone do przewidywanego okresu eksploatacji autobusów, wskazanego w § 5 ust. 7 tj., do 15 lat. Wykonawca wskazuje, że aktualnie wpisane bezterminowe zobowiązanie Wykonawcy oznacza naruszenie art. 434 ust. 1 PZP tj. naruszenie obowiązku zawierania umów o zamówienie publiczne na czas określony.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że miał na myśli okres 15 lat.

Pytanie 11

Pytanie do § 5 ust. 28 wzoru umowy.

Zamawiający oczekuje, że Wykonawca zapewni dostęp do części zamiennych do dostarczonych ładowarek pojazdów elektrycznych przez okres 15 lat od daty ich dostawy. Wykonawca wnosi o skrócenie tego okresu do 6 lat, z następujących przyczyn. Zamawiający powinien uwzględniać zasadę proporcjonalności (art. 16 PZP). W tym konkretnym przypadku Zamawiający powinien mieć na względzie, że dostawca autobusu nie będzie producentem ładowarek, a będą one pochodzić od podmiotu zewnętrznego. Okres 15 lat w przypadku stosunkowej nowej technologii, jaką są ładowarki pojazdów elektrycznych, jest okresem bardzo długim. Sam postęp techniczny może doprowadzić do zdjęcia ładowarek tego typu z rynku i braku dostępności części zamiennych.

Odpowiedź:

Zamawiający nie zamierza dokonywać zmian we wnioskowanym zakresie.

Pytanie 12

Pytanie do § 5a wzoru umowy.

Zamawiający w § 5a zdanie 1 wskazał, że Wykonawca ma udzielić Zamawiającemu 60 miesięcznej rękojmi na cały przedmiot umowy.

Wykonawca wnosi o zmianę tego zdania postanowienia i nadanie mu treści:

„Wykonawca udziela Zamawiającemu rękojmi na cały przedmiot umowy zgodnie z Kodeksem cywilnym.”

Zamawiający szczegółowo uregulował odpowiedzialność Wykonawcy w zakresie gwarancji jakości dostarczanych autobusów, ładowarek i części budowlanej – proszę porównać § 5 umowy.

Wszelkie te postanowienia Zamawiający w zasadzie unieważnia, poprzez zastrzeżenie odpowiedzialności Wykonawcy z rękojmi na okres lat 5 lat. Odpowiedzialność z rękojmi jest uregulowana przepisami Kodeksu cywilnego, i obejmuje np. odstąpienie od umowy za zwrotem ceny pojazdu. Zamawiający mógłby próbować skorzystać z takiego uprawnienia np. po 4,5 roku od dostarczenia autobusu, gdy miałby on przebieg np. 400.000 km.

Standardowy okres rękojmi wynosi 2 lata (art. 568 § 1 Kodeksu cywilnego) i do tej wartości powinien referować Zamawiający. Tymczasem Zamawiający oczekuje udzielenia rękojmi na okres charakterystyczny raczej dla inwestycji budowlanych (np. budowa budynku). Takie okresy rękojmi są wymagane ale np. przy budowie dróg. Tytułem przykładu, zamawiający Urząd Miejski w Mielcu wymagał rękojmi między 36 a 60 miesięcy przy budowie 500 metrowego odcinka drogi gminnej: (Urząd Miejski w Mielcu, nr ogłoszenia 2024/BZP 00094689, <https://ezamowienia.gov.pl/mo-client-board/bzp/notice-details/id/08dc27bb-04ab-fefd-1ec3-a1001130aac4>). Oczekiwanie 5 letniej rękojmi na rzecz ruchomą, jaką jest autobus, jest zupełnie nieproporcjonalne w ramach niniejszego postępowania, co stanowi naruszenie art. 16 pkt 3) PZP). Niewątpliwie każdy wykonawca będzie musiał takie wymagania Zamawiającego uwzględnić przy formułowaniu swojej oferty w postępowaniu. Stawianie takiego wymogu może więc ostatecznie nie sprzyjać racjonalnemu wydatkowaniu środków publicznych, zwłaszcza, że interesy Zamawiające zabezpiecza przecież gwarancja.

Odpowiedź:

Zamawiający nie zamierza dokonywać zmian we wnioskowanym zakresie.

Zamawiający ma świadomość, że gwarancja i rękojnia są oddzielnymi instytucjami prawnymi przewidzianymi w przepisach kodeksu cywilnego, jednakże uprawnienia z rękojmi są szersze niż uprawnienia z gwarancji i mogą być wykonywane niezależnie od uprawnień wynikających z gwarancji. W celu skuteczniejszej ochrony interesów Zamawiającego przewidziano wydłużenie okresu rękojmi do pięciu lat. Takie zasady Zamawiający stosował również przy zakupie autobusów w poprzednich latach. Na okres obowiązywania rękojmi przewidziano również utrzymywanie części wniesionego zabezpieczenia należytego wykonania umowy.

Pytanie 13

Pytanie do § 6 ust. 1 pkt 1.8 wzoru umowy.

Wykonawca wnosi o usunięcie postanowienia, zgodnie z którym Wykonawca miałby płacić karę umowną „za każdy inny stwierdzony przypadek nienależytego wykonywania umowy – 1 tys. zł za każdy stwierdzony przypadek.”

Takie postanowienie jest nieprecyzyjne i nieadekwatne. Kara umowna powinna być środkiem dyscyplinowania Wykonawcy, a nie źródłem przychodu dla Zamawiającego. Nie wiadomo o jakie naruszenia chodzi, ani kiedy mamy do czynienia z „przypadkiem” jego naruszenia (a więc kiedy należała kolejna kara w wysokości 1000 zł).

Proponowane postanowienie jest niezgodne z Rekomendacjami Prokuratury Generalnej RP w zakresie formułowania postanowień umów dotyczących kar umownych (Prokuratura Generalna RP, Warszawa, wrzesień 2023 r., str. 23):

„Postanowienie zastrzegające karę umowną powinno precyzyjnie określać zobowiązanie lub konkretny obowiązek dłużnika wraz ze wskazaniem, czy kara umowna przysługuje w razie jego niewykonania czy nienależytego wykonania. (...) Szczególnie istotne jest precyzyjne i przemyślane formułowanie przesłanek żądania kar umownych związanych z niedotrzymaniem przez dłużnika terminów kontraktowych. (...)”

Proponowane przez Wykonawcę postanowienie nie spełnia powyższych kryteriów i rodzi po stronie Wykonawcy ryzyko nakładania kar w sprawach drugorzędnych lub zgoła błałych. Do tego zastrzeżenie kary za każdy przypadek naruszenia umowy (a nie konkretnej postaci naruszenia, niewykonania konkretnego obowiązku) uniemożliwia porównanie kary umownej z wysokością szkody, jaką miałby ponieść Wykonawca i sprawia, że taka kara staje się nieadekwatna – a potencjalnie też podważalna, jako rażąco wygórowana względem naruszenia umowy przez Wykonawcę.

Odpowiedź:

Zawarty w § 6 ust. 1 pkt 1.7 Wzoru umowy tytuł do naliczania kar umownych (w pytaniu błędnie podano § 6 ust. 1 pkt 1.8) związany jest ściśle z przedmiotem zamówienia i opisanymi w specyfikacji i wzorze umowy obowiązkami Wykonawcy. Zawinione przez Wykonawcę naruszenie tych obowiązków skutkujących nienależytym wykonaniem umowy stanowić będzie dla Zamawiającego podstawę do naliczenia kary umownej.

Pytanie 14

Pytanie do pkt 1 ppkt 1.5 „...liczba miejsc dostępna z niskiej podłogi: minimum 5”, (dodatkowo: pkt 18 ppkt 18.6) oraz pkt 3 ppkt 3.20 „stanowisko dla wózka inwalidzkiego lub dziecięcego,....naprzeciw II drzwi, co najmniej o szerokości 750 mm i długości 2000 mm” Załącznika NR 1 A DO SWZ

W opisie przedmiotu zamówienia dotyczącym autobusów elektrycznych Zamawiający wymaga, aby liczba miejsc siedzących dostępnych z poziomu niskiej podłogi wynosiła **minimum 5 szt.**, określając jednocześnie minimalną długość stanowiska dla wózka inwalidzkiego lub dziecięcego jako **2000 mm**.

W miejskim autobusie niskopodłogowym, zarówno miejsca siedzące dostępne z poziomu niskiej podłogi, jak i stanowisko dla wózka inwalidzkiego lub dziecięcego zlokalizowane są w rejonie niskiej podłogi znajdującej się w środkowej części autobusu (między osiami pojazdu). Rozstaw osi autobusu miejskiego typu MIDI jest o ok. 1,3 – 2,5 m mniejszy niż rozstaw osi standardowego, niskopodłogowego autobusu miejskiego typu MAXI o długości 12 m, więc w środkowej części autobusu typu MIDI dysponujemy znacząco mniejszą powierzchnią niskiej podłogi. Wydłużenie do 2000 mm określonej przepisami na 1300 mm długości stanowiska dla wózka inwalidzkiego lub dziecięcego skutkuje utratą co najmniej dwóch miejsc siedzących dostępnych z poziomu niskiej podłogi. W związku z powyższym wnosimy o możliwość zaoferowania autobusu, w którym stanowisko dla wózka dziecięcego lub inwalidzkiego ma standardowe, określone przepisami wymiary minimalne **1300 x 750 mm**, lub alternatywnie: o możliwość zaoferowania autobusu posiadającego **minimum 4 miejsca siedzące dostępne z poziomu niskiej podłogi (przy zachowaniu wymaganej długości stanowiska dla wózka inwalidzkiego/dziecięcego wynoszącej 2000 mm)**.

Odpowiedź:

Zamawiający po dokonaniu analizy treści wniosku, uznaje jego zasadność i przychylił się do prośby o modyfikację zapisu Załącznika 1 A do SWZ.

Zamawiający dokonuje modyfikacji treści pkt 3 ppkt 3.20. Załącznika 1 A do SWZ, nadając mu nowe brzmienie:

Stanowisko dla wózka inwalidzkiego lub dziecięcego

Wydzielone i oznakowane miejsce do przewozu wózka inwalidzkiego albo dziecięcego wraz z elementami mocującymi usytuowane naprzeciw II drzwi, co najmniej o szerokości 750 mm i długości 1300 mm.

Uwaga: Stanowisko do przewożenia wózka inwalidzkiego musi spełnić wymagania zawarte w Załączniku nr 8 do Regulaminu nr 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ).

Jednocześnie Zamawiający podtrzymuje wymóg zapewnienia minimum 5 miejsc dostępnych z niskiej podłogi.

DYREKTOR

mgr Barbara Damian