Warszawa, 2025 -04- 15

MZA/ND/143/409/25

Do wykonawców
ubiegających się o udzielenie
zamówienia

dot.: postępowania nr 143/RPP/AB/24 na zakup i dostawa 90 szt. autobusów elektrycznych, wraz z prawem opcji

Pytanie nr 14

W § 5 ust. 1 pkt 1.2. ppkt 1.2.3 Umowy przewidziano karę umowną z tytułu zwłoki w dostarczeniu danej partii autobusów w wysokości 5.000 PLN dla 31 dnia i każdego następnego dnia opóźnienia.

W pierwszej kolejności zwracamy uwagę, że zgodnie z art. 433 pkt 1 Pzp „Projektowane postanowienia umowy nie mogą przewidywać odpowiedzialności wykonawcy za opóźnienie, chyba że jest to uzasadnione okolicznościami lub zakresem zamówienia".

Z dyspozycji rzeczonego przepisu wynika zakaz wprowadzania kar umownych z tytułu opóźnienia wykonawcy w realizacji przedmiotu świadczenia. W literaturze przedmiotu możemy przeczytać, że na kanwie cytowanego przepisu *„Projektowane postanowienia umowy w sprawie zamówienia publicznego co do zasady nie mogą przewidywać odpowiedzialności wykonawcy za opóźnienie, czyli każde przekroczenie wymaganego w umowie terminu na wykonanie zobowiązania, a w przypadku gdy termin w umowie nie jest oznaczony – niezwłocznie po wezwaniu wykonawcy przez zamawiającego do jego wykonania.* ***Odpowiedzialność ta zasadniczo powinna być ustalana za zwłokę, czyli opóźnienie kwalifikowane – zawinione bezpośrednio przez dłużnika lub osoby, którymi posługuje się on przy wykonaniu zobowiązania"***. (zob. M. Jaworska (red.), Prawo zamówień publicznych. Komentarz. Wyd. 6, Warszawa 2025).

Modyfikacja ww. postanowienia pozwoli przy tym na zachowanie zgodności z pozostałą częścią omawianego postanowienia umownego. Wykonawca zwraca bowiem uwagę, że w pkt 1.2. Zamawiający wprost przesądza, że kara umowna przysługuje mu z tytułu „zwłoki" – a nie opóźnienia.

Z uwagi na powyższe wnosimy również o analogiczną modyfikację postanowień zawartych w pkt 1.2.1. oraz 1.2.2. ust. 1 § 5 Umowy.

Jednocześnie wnosimy o modyfikację wysokości kary umownej określonej § 5 ust. 1 pkt 1.2. ppkt 1.2.3 Umowy poprzez obniżenie jej do kwoty 3.000 PLN. Takie działanie pozwoli na to, aby wysokość kary z tytułu zwłoki była proporcjonalna do stopnia zawinienia.

Odpowiedź nr 14

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 15

W § 7 ust. 2 pkt 2.6. Umowy przewidziano możliwość zmiany Umowy, w stosunku do treści oferty złożonej przez wykonawcę, w sytuacji, gdy: *„zmiany w kompletacji oferowanego autobusu, spowodowane postępem technicznym, modernizacją autobusu przez producenta oraz koniecznością dostosowania Przedmiotu Umowy do zmieniających się wymagań na podstawie obowiązujących przepisów prawnych"*.

Zwracamy uwagę, że wykonawca jest zobowiązany dostarczyć autobus o parametrach określonych w treści opisu przedmiotu zamówienia dla danego zadania. Wszelkie zmiany i odstępstwa od wymagań nań określonych (w szczególności o charakterze istotnym) winny odbywać się na precyzyjnie określonych warunkach umownych, za zgodą wykonawcy oraz za zapłatą dodatkowego wynagrodzenia. Na podstawie tak skonstruowanego postanowienia umownego instytucja zamawiająca mogłaby żądać od wykonawcy dostawy nowego przedmiotu świadczenia – bez konieczności pokrycia jakichkolwiek z tego tytułu.

Z tego względu wnosimy o zmianę treści § 7 ust. 2 pkt 2.6. Umowy poprzez zastąpienie dotychczasowej treści nową, o brzmieniu następującym:

„2.6. zmiany w kompletacji oferowanego autobusu, spowodowane postępem technicznym, modernizacją autobusu przez producenta oraz koniecznością dostosowania Przedmiotu Umowy do zmieniających się wymagań na podstawie obowiązujących przepisów prawnych – wyłącznie za zgodą Wykonawcy oraz pod warunkiem zapłaty przez Zamawiającego dodatkowego wynagrodzenia z tytułu modernizacji oraz dostawy autobusu o parametrach odmiennych niż przewidziane w opisie przedmiotu zamówienia".

Odpowiedź nr 15

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 16

Wykonawca zwraca uwagę, że Zamawiający w § 8 określił przesłanki uprawniające go do odstąpienie od Umowy zawartej z wykonawcą zamówienia. Umowa nie przewiduje jednak uprawnienia wykonawcy do odstąpienia od umowy (w tym naliczenia kar umownych z tego tytułu) w przypadku naruszenia postanowień Umowy przez Zamawiającego.

Celem zachowania równowagi stron, o której mowa w art. 353(1) k.c., wnosimy o dodanie w § 8 po ust. 5 **ust. 6 i 7 o następującej treści**:

„6. Wykonawca może wypowiedzieć Umowę ze skutkiem natychmiastowym składając pisemne oświadczenie w przypadku wystąpienia zwłoki w płatności przez Zamawiającego wynagrodzenia z tytułu zapłaty za dostawę danego autobusu, o którym mowa w § 2 ust. 4 Umowy, pomimo wezwania Zamawiającego do zapłaty i wyznaczenia mu dodatkowego terminu nie krótszego niż 15 dni kalendarzowych."

„7. Wypowiedzenie umowy z przyczyn określonych w ust. 1 nastąpi w chwili doręczenia Zamawiającemu zawiadomienia o wypowiedzeniu umowy."

Mając na względzie powyższe wnosimy również o modyfikację § 5 ust. 1 Umowy, poprzez dodanie po ust. 1 pkt a. **pkt 1.1.a o treści następującej**:

„1.1.a w przypadku odstąpienia od Umowy lub jej wypowiedzenia przez Wykonawcę z powodu okoliczności, za które odpowiedzialność ponosi Zamawiający, w wysokości 10% całkowitej wartości Umowy brutto, określonej w §2 ust. 2."

Odpowiedź nr 16

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 17

Dot.: Załącznik 3 Umowa serwisowa, par. 8, ust. 4

System zakupu części zamiennych stosowany w naszej firmie prowadzony jest z zastosowaniem tzw. „matrycy rabatowej" polegającej na pogrupowaniu części. Każda grupa części ma możliwość zastosowania indywidualnego rabatu.
Wnioskujemy o wprowadzenie możliwości zastosowania różnych grup rabatowych.

Odpowiedź nr 17

Zamawiający dopuszcza przedstawione powyżej rozwiązanie pod warunkiem zadeklarowania w ofercie rabatu minimalnego dla wszystkich grup rabatowych łącznie.

Pytanie nr 18

Dot.: Załącznik 3 Umowa serwisowa, par. 9, ust. 4, pkt. 4.1

Wykonawca nie zamieszcza listy zamienników dla oryginalnych części zamiennych, dostępnych w dystrybucji Wykonawcy. Wnosimy o rezygnację z powyższego. Zamawiający dysponując numerem oryginalnej części zamiennej bez problemu znajdzie zamiennik, dostępny w ogólnej sieci handlowej.

Odpowiedź nr 18

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 19

Dot.: Załącznik 3 Umowa serwisowa, par. 11, ust. 9
„WYKONAWCA przed dostawą autobusów przekaże ZAMAWIAJĄCEMU informacje dotyczące części istotnych dla bezpieczeństwa takich jak np.: elementy układu hamulcowego (klocki, szczęki, okładziny cierne) oraz kierowniczego (drążki kierownicze oraz ich przeguby), które zamontowane były w autobusie poddanym homologacji (producent, typ, cechy identyfikacyjne)."
Prosimy o rezygnację z powyższego wymogu. Wszystkie części istotne dla bezpieczeństwa skatalogowane są w katalogu części zamiennych, który zostanie przekazany Zamawiającemu. Na każde życzenie Zamawiającego, wykonawca przekaże informacje dot. producenta, typu etc. danej części.

Odpowiedź nr 19

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 20

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na udzielenie przez Wykonawcę sublicencji zamiast licencji na korzystanie z dokumentacji i oprogramowania w zakresie określonym w SWZ. Wykonawca jako spółka zależna w strukturze koncernu odpowiada m.in. za dystrybucję, sprzedaż i aftersales oferowanych przez siebie autobusów i korzysta w tym zakresie z technologii, produktów i know-how koncernowego. Podobnie Wykonawca nie jest twórcą ani właścicielem praw autorskich majątkowych do oprogramowania i dokumentacji do systemów, w które wyposażany jest autobus zgodnie z OPZ (informacja pasażerska, monitoring itd.). Wykonawca jest w pełni uprawniony, właśnie na zasadzie licencji, do korzystania z tych technologii, produktów i know-how, a w szczególności dokumentacji i oprogramowania stanowiących utwory w rozumieniu prawa autorskiego, których udostępnienia wymaga Zamawiający zgodnie z SWZ i OPZ, i jest uprawniona do udostępniania ich dalej w pełnym, przysługującym mu zakresie, bez żadnych ograniczeń. Udostępnienie to może nastąpić jednak jedynie w ramach przysługujących Wykonawcy praw, a więc w szczególności na zasadzie sublicencji, która będzie odpowiadać wymaganiom określonym w specyfikacji przetargowej.

Odpowiedź nr 20

Zamawiający dopuszcza przedstawione powyżej rozwiązanie.

Pytanie nr 21

W autobusach wykonawcy, w celu zagwarantowania najwyższej dyspozycyjności i najdłuższej żywotności baterii trakcyjnych, stosowany jest zdalny monitoring baterii, tj. dane diagnostyczne i dotyczące eksploatacji baterii trakcyjnych są przesyłane na serwery będące w dyspozycji Wykonawcy, na jego koszt, i są okresowo analizowane przez Wykonawcę. Taka analiza pozwala na wykrycie i wczesne wyeliminowanie, we współpracy i zgodzie z Zamawiającym, ewentualnych problemów z eksploatacją baterii trakcyjnych, co zapobiega ich przedwczesnemu zużyciu. Rozwiązanie to pozwala Wykonawcy na obniżenie ryzyka usterek baterii, co zwiększy dyspozycyjność pojazdów i jednocześnie pozwoli na kalkulację oferty znacznie korzystniejszej cenowo. Ww. dane będą zabezpieczone przed dostępem osób trzecich zgodnie z aktualnymi możliwościami technologicznymi i analizowane wyłącznie przez uprawnione do tego osoby pracujące dla Wykonawcy. Czy Zamawiający przyjmuje powyższe do wiadomości i wyraża zgodę?

Odpowiedź nr 21

Zamawiający przyjmuje do wiadomości i dopuszcza przedstawione powyżej rozwiązanie. Zamawiający wymaga, aby po podpisaniu umowy, w trybie roboczym, Wykonawca przedstawił Zamawiającemu do akceptacji wykaz danych diagnostycznych pobieranych z autobusu. Zamawiający wymaga udostępniania przetworzonych danych eksploatacyjnych w zakresie baterii trakcyjnych w trybie ciągłym przez okres eksploatacji pojazdów.

Pytanie nr 22

Dot.: Umowa serwisowa § 8 ust. 4

WYKONAWCA zobowiązuje się przeszkolić odpowiednią liczbę personelu ASO ZAMAWIAJĄCEGO. Prosimy o określenie ilości osób które przeszkolić winien wykonawca zgodnie z w/w punktem.

Odpowiedź nr 22

Zamawiający domniemuje, że pytanie Wykonawcy dotyczy § 8 ust. 3. Zamawiający informuje, że to Wykonawca ustala liczbę osób zaplecza technicznego Zamawiającego, posiadających uprawnienia ASO Wykonawcy dla zapewnienia właściwego poziomu obsług technicznych oraz napraw i zapewnienia najwyższej jakości eksploatacyjnej, przy czym nie może być ona mniejsza niż 15 pracowników dla każdego zadania osobno.

Pytanie nr 23

Dot.: Umowa serwisowa § 9 ust. 1

WYKONAWCA zobowiązuje się przeszkolić niezbędną liczbę pracowników ZAMAWIAJĄCEGO w zakresie umożliwiającym właściwą eksploatację autobusów, wykonywanie obsług technicznych i napraw w zakresie udzielonej autoryzacji (w tym napraw powypadkowych) oraz obsługi dostarczonego oprogramowania w celu zgłaszania uszkodzeń, napraw i obsług technicznych, oraz rozliczania napraw gwarancyjnych. Prosimy o określenie niezbędniej liczby pracowników Zamawiającego, którą wykonawca winien przeszkolić zgodnie z w/w punktem.

Odpowiedź nr 23

Zamawiający informuje, że Wykonawca zobowiązany jest do przeszkolenia min. dziesięciu osób, pracowników Zamawiającego, instruktorów nauki jazdy lub wybranych kierowców, w zakresie prawidłowego, bezpiecznego oraz ekonomicznego eksploatowania autobusu, będącego przedmiotem dostawy oraz min 15 pracowników zaplecza technicznego dla każdego zadania osobno.

Pytanie nr 24

Dot.: SWZ Rozdział 6 – Termin wykonania zamówienia

Zwracamy się z wnioskiem o modyfikację zapisów rozdziału 6 SWZ i określenie terminów wykonania poszczególnych zadań w miesiącach **liczonych od daty zawarcia umowy** zgodnie z informacjami zawartymi w opublikowanym ogłoszeniu o zamówieniu (111032-2025, Dz.U. S: 35/2025, 19/02/2025), tj. **17 miesięcy dla Zadania I, 19 miesięcy dla Zadania II, 20 miesięcy dla Zadania III oraz 18 miesięcy dla Zadania IV**

Odpowiedź nr 24

Zamawiający przychyla się częściowo do wniosku i modyfikuje treść Rozdziału 6 SWZ – Termin wykonania zamówienia- zgodnie z poniższym:

Wykonawca zobowiązany jest zrealizować przedmiot zamówienia w terminie:

Zadanie I – autobusy ładowane wyłącznie za pomocą gniazda plug-in: 25 szt. – 14 miesięcy od daty podpisania umowy,
Zadanie II – autobusy ładowane wyłącznie za pomocą gniazda plug-in: 50 szt. – 16 miesięcy od daty podpisania umowy,
Zadanie III – autobusy ładowane wyłącznie za pomocą gniazda plug-in: 5 szt. – 12 miesięcy od daty podpisania umowy,
Zadanie IV – autobusy ładowane wyłącznie za pomocą gniazda plug-in: 10 szt. – 14 miesięcy od daty podpisania umowy.

Pytanie nr 25

Dot.: SWZ Rozdział 18, Zadanie I. Autobusy MAXI

Zwracamy się z wnioskiem o ujednolicenie zapisów Rozdziału 18 określających punktowe znaczenie kryterium "za zaoferowanie najwyższego zasięgu obliczeniowego autobusu (km)" dla Zadania I. W tabeli Zadanie I. Autobusy MAXI (12 m) HE kryterium temu przypisane zostało 5 pkt, natomiast w pkt 1.2.8 poniżej zapisano, iż "oferta z najwyższym oferowanym zasięgiem obliczeniowym otrzyma 4 pkt".

Odpowiedź nr 25

Zamawiający dokonał stosownej modyfikacji przy piśmie znak MZA/ND/143/258/25 z dnia 17.03.2025 r.

Pytanie nr 26

Dot.: Załącznik nr 4 do SWZ – formularz ofertowy

Zwracamy się wnioskiem o doprecyzowanie treści formularza ofertowego w zakresie punktu 16.

Odpowiedź nr 26

Zamawiający wymaga złożenia oświadczenia zgodnego z treścią pkt. 1.6 Załącznika nr 1 do SWZ tj. Opisu przedmiotu zamówienia.

Pytanie nr 27

Dot.: SWZ Rozdział 9. Wykaz podmiotowych środków dowodowych,
Prosimy o potwierdzenie, iż zgodnie z punktem II ppkt 4. rozdziału 9. SWZ oświadczenia, o którym mowa w Rozdziale 8 SWZ punkt I ppkt 5, Wykonawcy nie składają wraz z ofertą, a do złożenia ww. oświadczenia Zamawiający wezwie Wykonawcę, którego oferta została najwyżej oceniona.
Jednocześnie zwracamy się z wnioskiem o opublikowanie jako załącznika do SWZ wzoru oświadczenia zgodnego z oczekiwaniami Zamawiającego.
Odpowiedź nr 27

Zamawiający potwierdza powyższe jednocześnie nie przychyla się do wniosku ws. opublikowania załącznika, który winien być sporządzony we własnym zakresie przez Wykonawcę, zależnie od stanu faktycznego.

Pytanie nr 28

Dot.: SWZ Rozdział 9. Wykaz podmiotowych środków dowodowych

Mając na uwadze definicję *kraju pochodzenia* jako *"kraju, w którym towar został wytworzony, obrobiony lub przerobiony i w tym stanie nadszedł do polskiego obszaru celnego"*[1] oraz *towarów* jako *"rzeczowych składników majątkowych nabytych z przeznaczeniem do dalszej odsprzedaży (również towary w drodze)"*[2] prosimy o potwierdzenie, iż na potrzeby wyliczenia procentowego udziału towarów pochodzących z państw członkowskich UE, państw, z którymi UE zawarła umowy o równym traktowaniu przedsiębiorców, lub państw, wobec których na mocy decyzji Rady stosuje się przepis dyrektywy 2014/25/UE Zamawiający zaakceptuje wykazanie procentowego udziału towarów, tj. kompletnych autobusów spełniających wyżej opisany warunek pochodzenia, w całej dostawie na poziomie przewyższającym 50 %.

Zwracamy się z wnioskiem o rezygnację z obowiązku dołączania protokołu odbioru do przekazywanych Zamawiającemu faktur VAT. Po dokonaniu odbioru Zamawiający dysponował będzie już własnym egzemplarzem sporządzonego protokołu.

Odpowiedź nr 28

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 29

Dot.: Załącznik nr 3 do SWZ Projekt Umowy § 2 ust. 5

Zwracamy się z wnioskiem o rezygnację z obowiązku dołączania protokołu odbioru do przekazywanych Zamawiającemu faktur VAT. Po dokonaniu odbioru Zamawiający dysponował będzie już własnym egzemplarzem sporządzonego protokołu.

Odpowiedź nr 29

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 30

Dot.: Załącznik nr 3 do SWZ Projekt Umowy § 3 ust. 1

Zwracamy się z wnioskiem o modyfikację § 3 ust. 1 Projektu Umowy poprzez usunięcie przypisu 3 oraz zmianę nagłówka kolumny "termin odstawy wg oferty". W niniejszym postępowaniu Zamawiający określił termin realizacji zamówienia i nie przewidział możliwości podawania w ofercie różnych terminów.

Odpowiedź nr 30

Zamawiający dokona stosownej modyfikacji.

---

[1] https://stat.gov.pl/metainformacje/slownik-pojec/pojecia-stosowane-w-statystyce-publicznej/2123,pojecie.html
[2] https://stat.gov.pl/metainformacje/slownik-pojec/pojecia-stosowane-w-statystyce-publicznej/533,pojecie.html

Pytanie nr 31

Dot.: Załącznik nr 3 do SWZ Projekt Umowy § 3 ust. 7

Ze względu na coraz bardziej rozpowszechniony model komunikacji elektronicznej zwracamy się z wnioskiem o rezygnację z obowiązku powiadomienia Zamawiającego na piśmie o dacie odbioru każdej partii autobusów oraz o przygotowaniu autobusów do ponownego odbioru i ograniczenie tych powiadomień do drogi mailowej.

Odpowiedź nr 31

Zamawiający przychyla się do wniosku pod warunkiem dołączania do powiadomienia drogą elektroniczną, pisma podpisanego kwalifikowanym podpisem elektronicznym.

Pytanie nr 32

Dot.: Załącznik nr 3 do Umowy dostawy – Umowa serwisowa § 8 ust. 6

Zwracamy się z wnioskiem o modyfikację § 8 ust. 6 Umowy serwisowej. W niniejszym postępowaniu Zamawiający nie wymaga podawania w ofercie szacowanego łącznego kosztu posiadania autobusu z pominięciem kosztu jego zakupu, w 10-letnim okresie eksploatacji.

Odpowiedź nr 32

Zamawiający dokonał stosownej modyfikacji przy piśmie znak MZA/ND/143/234/25 z dnia 12.03.2025 r.

Pytanie nr 33

Dot.: Załącznik nr 3 do Umowy dostawy – Umowa serwisowa § 1 ust. 1 pkt 1.1.16

Zwracamy się z wnioskiem o usunięcie pkt 1.1.16 z § 1 ust. 1 Umowy Serwisowej. W niniejszym postępowaniu Zamawiający nie wymaga podawania w ofercie gwarantowanego zasięgu autobusu, to jest możliwości przejechania przez pojazd zadeklarowanej przez Wykonawcę liczby kilometrów, na warunkach określonych w § 7 ust. 3.1., przez okres od 10 do 15 roku eksploatacji pojazdu

Odpowiedź nr 33

Zamawiający domniemuje, że pytanie Wykonawcy dotyczy § 2 ust. 1 pkt 1.1.16. Zamawiający przychyla się do zmiany zapisu i dokona stosownej modyfikacji.

Pytanie nr 34

Dot.: Załącznik nr 1.1 do SWZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia, Dotyczy 25 sztuk elektrycznych autobusów klasy Maxi, Pkt. III. Wymagania dotyczące parametrów przewozowych autobusów, pkt. 1. Minimalna liczba miejsc pasażerskich.

Z uwagi na zagospodarowanie przestrzeni pasażerskiej autobusu oraz spełnienie wszystkich wymogów Zamawiającego w zakresie doposażenia dodatkowego, które mają bezpośredni mają wpływ na masę autobusu, w tym naciski na osie co dalej przekłada się na ogólną pojemność pasażerską, zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie autobusu, w którym całkowita liczba miejsc pasażerskich będzie wynosiła minimum 65.

Odpowiedź nr 34

Zamawiający przychyla się do wniosku i dokona stosownej modyfikacji SWZ.

Pytanie nr 35

Dot.: Załącznik nr 1.1 do SWZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia, Dotyczy 25 sztuk elektrycznych autobusów klasy Maxi, Pkt. III. Wymagania dotyczące parametrów przewozowych autobusów, pkt. 2.

Zwracamy się do Zamawiającego o wyrażenie zgody na zabudowanie w autobusie miejsca na wózek inwalidzki i miejsca na wózek dziecięcy, jako wspólne typu „Combo".

Takie zagospodarowanie wnętrza zgodne jest z Regulaminem 10& EKG ONZ i pozwala na zastosowanie większej liczby miejsc z niskiej podłogi.

Odpowiedź nr 35

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 36

Dot.: Załącznik nr 1.1 do SWZ, Załącznik nr 1.2 do SWZ, Załącznik nr 1.4 do SWZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, pkt. 4. Informacje o stanie baterii i procesie ładowania (informacje na desce rozdzielczej kierowcy).

W autobusach Wykonawcy nie jest podawane całkowite (tj. liczone od początku życia pojazdu) zużycie energii, aktualna rzeczywista pojemność baterii trakcyjnych czy liczba zrealizowanych cykli ładowania na głównej desce rozdzielczej kierowcy. W opinii Wykonawcy zużycie takie jest trudne w interpretacji, ze względu na to, że baterie ulegają rozładowywaniu również w czasie postoju, nawet przy wyłączeniu odbiorników prądu, co uniemożliwia wiarygodne odniesienie ubytku energii do przejechanych kilometrów w zakresie całego życia pojazdu.

W związku z powyższym zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o zaakceptowanie, jako rozwiązania równoważnego, panelu dostępnego online (w portalu Wykonawcy przeznaczonym dla Klientów), w którym dostępne są dane dotyczące średniego zużycia odniesionego do ostatnio przejechanych przez

autobus kilometrów, co zapewnia możliwość np. podglądu zużycia energii w wybranym okresie na autobus. Proces starzenia się baterii, związany z zużyciem energii, mierzalny i określony jest w autobusach Wykonawcy za pomocą warsztatowego komputera diagnostycznego.

Odpowiedź nr 36

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 37

Dot.: Załącznik nr 1.1 do SWZ, Załącznik nr 1.2 do SWZ, Załącznik nr 1.4 do SWZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, pkt. 4. Informacje o stanie baterii i procesie ładowania (informacje na desce rozdzielczej kierowcy).

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o zaakceptowanie rozwiązania, w którym na desce rozdzielczej podczas ładowania baterii będą wyświetlane dla kierowcy niezbędne informacje o zachodzącym procesie ładowania, w tym stan naładowania baterii a także informacja o pozostałym, potrzebnym czasie do naładowania baterii do poziomu 100% bez wyświetlanej informacji o mocy ładowania baterii.

Odpowiedź nr 37

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 38

Dot.: Załącznik nr 1.1 do SWZ, Załącznik nr 1.2 do SWZ, Załącznik nr 1.4 do SWZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, pkt. 9. Układ hamulcowy i układ inteligentnego wspomagania hamowania, jeśli występuje.

Zabudowany w autobusie system inteligentnego wspomagania hamowania, który wykrywa zagrożenia ewentualnej kolizji na drodze i w zależności od potrzeb zmniejsza lub redukuje do zera prędkość pojazdu, zmniejszając bądź zapobiegając skutkom ewentualnej kolizji, to jeden z najnowocześniejszych i efektywnych systemów gwarantujących bezpieczeństwo przewożonych pasażerów.

Wykonawca z uwagi na zachowanie bezpieczeństwa przewożonych pasażerów nie dopuszcza ręcznego wyłączania działania tego systemu.

W związku z powyższym prosimy Zamawiającego o odstąpienie od wymogu.

Odpowiedź nr 38

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ. Zamawiający wymaga umożliwienia wyłączania systemu wyłącznie w trybie serwisowym.

Pytanie nr 39

Dot.: Załącznik nr 1.1 do SWZ, Załącznik nr 1.2 do SWZ, Załącznik nr 1.4 do SWZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, pkt. 11. Ogumienie.

Zwracamy się do Zamawiającego o zaakceptowanie i dopuszczenie wzmocnionych, specjalnych opon przeznaczonych do miejskich autobusów elektrycznych, np. Michelin X InCity EV Z, których gwarantowany poziom emitowanego hałasu będzie nie większy niż 72 dB (A) oraz które na dzień dostawy będą fabrycznie nowe i nie starsze niż 52 tygodnie.

Odpowiedź nr 39

Zamawiający przychyla się do wniosku. Zamawiający przypomina o wymogach gwarancyjnych w zakresie opon niezależnie od zastosowanych technologii napędu jak i wieku opony.

Pytanie nr 40

Dot.: Załącznik nr 1.1 do SWZ, Załącznik nr 1.2 do SWZ, Załącznik nr 1.4 do SWZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, pkt. 12. Układ ogrzewania (oraz ogrzewania i chłodzenia baterii) oraz Pkt. 17. Urządzenie klimatyzacyjne kabiny kierowcy i przestrzeni pasażerskiej.

Czy Zamawiający zaakceptuje w pełni automatyczny system ogrzewania i klimatyzacji, pracujący zgodnie obszarem komfortu termicznego wnętrza pojazdu, ustalonego zgodnie z VDV 236, z możliwością ustalenia przez kierowcę zadanej temperatury wg jednej z trzech dostępnych zaprogramowanych krzywych temperatur wnętrza z uwzględnieniem ewentualnych zmian w niewielkim zakresie dla potrzeb Zamawiającego ?

Rozwiązanie takie w optymalny sposób dąży do zapewniania największego, możliwego zasięgu autobusu zapewniając jednocześnie termiczny komfort temperatury wnętrza pojazdu, którą odpowiedni algorytm dopasowuje i uzależnia w sposób ciągły od temperatury panującej na zewnątrz pojazdu, a także daje możliwość ingerencji Zamawiającemu.

Odpowiedź nr 40

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 41

Dot.: Załącznik nr 1.1 do SWZ, Załącznik nr 1.2 do SWZ, Załącznik nr 1.4 do SWZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, pkt. 14. Agregat grzewczy (jeśli występuje).

Prosimy Zamawiającego o dopuszczenie rozwiązania, w którym autobus wyposażony w możliwość prekondycjonowania do zadanej temperatury podczas ładowania w pełni realizuje potrzebę odpowiedniego przygotowania wnętrza autobusu pod względem termicznym i między innymi ze

względów bezpieczeństwa wyklucza potrzebę stosowania zegara preselekcyjnego do agregatu grzewczego.

Współczesne stosowane nowoczesne technologie tak jak np. prekondycjonowanie nie wymagają stosowania tradycyjnych agregatów z zegarami preselekcyjnymi co jest bardziej efektywne i przyjazne dla środowiska.

W związku z powyższym zwracamy się do Zamawiającego o dopuszczenie powyższego rozwiązania.

Odpowiedź nr 41

Zamawiający dopuszcza przedstawione powyżej rozwiązanie.

Pytanie nr 42

Dot.: Załącznik nr 1.1 do SWZ, Załącznik nr 1.2 do SWZ, Załącznik nr 1.4 do SWZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, pkt. 17. Urządzenie klimatyzacyjne kabiny kierowcy i przestrzeni pasażerskiej.

W naszych autobusach system ogrzewania i wentylowania przestrzeni pasażerskiej, a także miejsce pracy kierowcy został optymalnie sparametryzowany pod kątem stworzenia i zagwarantowania optymalnych warunków w zakresie komfortowego podróżowania pasażerów oraz cało zmianowej pracy kierowcy, niezależnie od pory roku i warunków klimatyczno-pogodowych. System ten działa w pełni automatycznie.

Prosimy Zamawiającego o dopuszczenie takiego rozwiązania.

Odpowiedź nr 42

Zamawiający dopuszcza przedstawione powyżej rozwiązanie pod warunkiem zachowania możliwości osobnego sterowania temperatury w kabinie kierowcy.

Pytanie nr 43

Dot.: Załącznik nr 1.1 do SWZ, Załącznik nr 1.2 do SWZ, Załącznik nr 1.4 do SWZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, Pkt. 22. Drzwi pasażerskie.

Zwracamy się do Zamawiającego o dopuszczenie rozwiązania, w którym co najmniej przednie skrzydło I drzwi będzie wyposażone w zamek zamykany i otwierany indywidualnym kluczem z zewnątrz autobusu, tylko drzwi II będą samoczynnie ryglowane przez sam mechanizm drzwi bez konieczności ryglowania drzwi zamkiem mechanicznym przez kierowcę czy osoby z obsługi technicznej, natomiast drzwi III i IV będą ryglowane od wewnątrz kluczem typu „kwadrat".

Odpowiedź nr 43

Zamawiający przychyla się do wniosku przy zachowaniu aktualnych na dzień dostarczenia autobusu regulacji prawnych w tym zakresie oraz przy założeniu, że zamek indywidualny dla całej partii autobusów będzie taki sam.

Pytanie nr 44

Dot.: Załącznik nr 1.1 do SWZ, Załącznik nr 1.2 do SWZ, Załącznik nr 1.4 do SWZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, pkt. 22. Drzwi pasażerskie.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie rozwiązania, w którym przy drzwiach otwieranych na zewnątrz na ściance działowej po stronie przeciwnej do wyznaczonego miejsca na wózek inwalidzki zostanie zabudowana (na wysokości 700mm +/- 50 mm - 1100mm +/- 50mm), jedna ukośna poręcz umożliwiające pasażerom komfortowe wsiadanie i wysiadanie z autobusu, spełniająca wymagania Regulaminu nr 107 EKG ONZ, a także jest już sprawdzonym rozwiązaniem w eksploatowanych w komunikacji miejskiej autobusach.

Odpowiedź nr 44

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ, z uwagi na unifikację wymagań taborowych.

Pytanie nr 45

Dot.: Załącznik nr 1.1 do SWZ, Załącznik nr 1.2 do SWZ, Załącznik nr 1.4 do SWZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, pkt. 23. Sterowanie drzwiami pasażerskimi.
W autobusach Wykonawcy jest zabudowany trójstopniowy przycisk pozwalający na pracę układu drzwi w systemie:
manualny / półautomatyczny / w pełnia automatyczny.
Jest to bardzo ergonomiczne rozwiązanie, które w każdym momencie pozwala kierowcy na bardzo świadomy wybór odpowiedniego trybu, który w pełni spełnia potrzeby w zakresie sterowania drzwiami.
Prosimy Zamawiającego o zaakceptowanie powyższego rozwiązania.
Odpowiedź nr 45

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 46

Dot.: Załącznik nr 1.1 do SWZ, Załącznik nr 1.2 do SWZ, Załącznik nr 1.4 do SWZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, pkt. 23. Sterowanie drzwiami pasażerskimi.
Czy Zamawiający potwierdzi spełnienie wymagań technicznych autobusów, jeżeli przyciski do otwierania drzwi na zewnątrz autobusu będą umieszczone przy drzwiach oraz ze względów bezpieczeństwa pasażerów system awaryjnego otwierania drzwi będzie umieszczony bezpośrednio w pobliżu drzwi, tuż obok przycisków do otwierania drzwi przez pasażerów?
Odpowiedź nr 46

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 47

Dot.: Załącznik nr 1.1 do SWZ, Załącznik nr 1.2 do SWZ, Załącznik nr 1.4 do SWZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, pkt. 23. Sterowanie drzwiami pasażerskimi.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o zaakceptowanie rozwiązania, w którym, w przypadku drzwi otwieranych na zewnątrz przycisk zostanie zabudowany wewnątrz autobusu na poręczy znajdującej się przed drugimi drzwiami w bezpośrednim sąsiedztwie tych drzwi.

Lokalizacja przycisku pozwoli na bezkolizyjne i komfortowe korzystanie z niego przez pasażerów nawet gdy drzwi drugie będą otwarte.

Odpowiedź nr 47

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 48

Dot.: Załącznik nr 1.1 do SWZ, Załącznik nr 1.2 do SWZ, Załącznik nr 1.4 do SWZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, pkt. 23. Sterowanie drzwiami pasażerskimi.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o uznanie za wystarczające dźwięki oraz informacje emitowane przez system informacji pasażerskiej w sytuacji użycia przycisku sygnalizującego konieczność użycia rampy dla wózka inwalidzkiego wewnątrz pojazdu (WWIS) oraz przycisków sygnalizujących zamiar wysiadania przez osobę z wózkiem dziecięcym wewnątrz pojazdu (WIPS).

Powyższe rozwiązanie spełnia wymogi w zakresie obowiązujących przepisów Regulaminu nr 107 EKG ONZ i jest sprawdzonym rozwiązaniem stosowanym w komunikacji miejskiej

Odpowiedź nr 48

Zamawiający przychyla się do wniosku pod warunkiem spełniania przepisów Regulaminu nr 107 EKG ONZ.

Pytanie nr 49

Dot.: Dotyczy: Załącznik nr 1.1 do SWZ, Załącznik nr 1.2 do SWZ, Załącznik nr 1.4 do SWZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, pkt. 28. Nadwozie.
Czy Zamawiający dopuści zamontowane przy drzwiach wejściowych do autobusu ścianki działowe tzw. wiatrochrony, oddzielające miejsca pasażerskie od strefy drzwi wykonane z bezpiecznego szkła z wtrąceniami na powierzchni całej szyby o kształcie małych, średnich i dużych kropek koloru matowego jednocześnie zapewniających również możliwość patrzenia przez te szyby.
Odpowiedź nr 49

Zamawiający przychyla się do wniosku i dopuści przedstawione powyżej rozwiązanie.

Pytanie nr 50

Dot.: Załącznik nr 1.1 do SWZ, Załącznik nr 1.2 do SWZ, Załącznik nr 1.4 do SWZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, pkt. 29. Zawansowane systemy wspomagania kierowcy, systemy cyberbezpieczeństwa.

Zabudowane w autobusie zaawansowane systemy wspomagania kierowcy oraz systemy cyber-bezpieczeństwa wymagane prawem na terenie Unii Europejskiej, mające na celu w szczególności bezpieczne przewożenie pasażerów, nie pozwalają i nie dopuszczają możliwości ich wyłączania.

Tylko sprawne działanie wszystkich systemów gwarantuje pełne bezpieczeństwo przewożonych pasażerów. Wyłączanie pojedynczych systemów w znaczącym stopniu je ogranicza.

Jedynie, prawnie dopuszczalne jest wyłączenie czasowe niektórych „drugorzędnych" systemów wspomagania, jak np. „przerwa na kawę – kierowca zmęczony".

W związku z powyższym prosimy Zamawiającego o rezygnację z regulacji natężenia sygnałów świetlnych i dźwiękowych (ze względów homologacyjnych) oraz rezygnacji z wymogu możliwości wyłączenia wszystkich systemów osobno.

Odpowiedź nr 50

Zamawiający nie przychyla się do wniosku w zakresie rezygnacji z możliwości regulacji natężenia sygnałów świetlnych.

Zamawiający nie przychyla się do wniosku w zakresie rezygnacji z możliwości wyłączenia wszystkich systemów. Zamawiający dopuszcza możliwość w obu przypadkach wykonania tych operacji w trybie serwisowym. Zamawiający podtrzymuje zapis o zalecanej możliwości wyłączenia każdego z systemów osobno. Zamawiający wyjaśnia, że może to być umożliwione w trybie serwisowym przez osobę uprawnioną do wprowadzania zmian.

Pytanie nr 51

Dot.: Załącznik nr 1.4 do SWZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia, Pkt. III. Wymagania dotyczące parametrów przewozowych autobusów, Pkt. 4. Maksymalna zewnętrzna średnica zawracania (mm).

Zwracamy się do Zamawiającego z prośbą o dopuszczenia autobusu o zewnętrznej średnicy zawracania 17 284 mm.

Odpowiedź nr 51

Zamawiający udzielił informacji w tym zakresie w odpowiedzi na pytanie nr 7

Pytanie nr 52

Dot.: Załącznik nr 1.4 do SWZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, Pkt. 2. Akumulatory trakcyjne.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie baterii trakcyjnych o deklarowanej użytkowej pojemności energetycznej min. 355 kWh.

Odpowiedź nr 52

Zamawiający częściowo przychyla się do wniosku i dokona stosownej modyfikacji wymagań w zakresie Załącznika 1.4 do SWZ wymagając baterii trakcyjnych o deklarowanej użytkowej pojemności energetycznej min. 320 kWh. Jednocześnie Zamawiający podtrzymuje obowiązek spełnienia warunku w zakresie minimalnego zasięgu nie mniejszego jak 300 km.

Pytanie nr 53

Dot.: Załącznik nr 1.1 do SWZ, Załącznik nr 1.2 do SWZ, Załącznik nr 1.4 do SWZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia, Pkt. V. Wyposażenie dodatkowe.

Prosimy Zamawiającego o wyrażenie zgody na zabudowę monitora po prawej stronie w połowie szerokości autobusu (pomiędzy środkiem kabiny kierowcy a prawym słupkiem), nie ograniczającego kierowcy widoczności przez szybę czołową i pozwalający mu na komfortowe i bezpieczne obserwowanie prawego wyświetlacza monitora.

Odpowiedź nr 53

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 54

Dot.: Załącznik nr 1.1 do SWZ, Załącznik nr 1.2 do SWZ, Załącznik nr 1.4 do SWZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia, Pkt. VI. Kolorystyka, powłoki lakiernicze, oznakowanie.

Z uwagi na konstrukcję przedniej części nadwozia autobusu, w którym maska koloru czarnego jest wyróżnikiem stanowiącym tło dla logo producenta wraz z jego dodatkami oraz stanowią jego integralną część, które są zastrzeżone i nie podlegają modyfikacji, zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie maski koloru czarnego, której boki są integralną częścią słupków A oraz zderzaka i mogą być modyfikowane oraz będą w kolorystyce wymaganej przez Zamawiającego.

Odpowiedź nr 54

Zamawiający przychyla się do wniosku pod warunkiem spełnienia wszystkich pozostałych wymagań w zakresie kolorystyki.

Pytanie nr 55

Dot.: Załącznik nr 1.1 do SWZ, Załącznik nr 1.2 do SWZ, Załącznik nr 1.4 do SWZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia, Pkt. VI. Kolorystyka, powłoki lakiernicze, oznakowanie.

Czy Zamawiający dopuści, ze względów technicznych budowy nowego rodzaju sufitu oraz wewnętrznych klap bocznych sięgających do samych okien, listwy aluminiowe zamontowane wzdłużnie na całej długości autobusu (po obydwu zewnętrznych stronach sufitu), w kolorze ciemno – czerwonym do których są mocowane również poręcze pionowe, spełniające wymagania estetyczne Zamawiającego.

Odpowiedź nr 55

Zamawiający przychyla się do wniosku i dopuszcza zaproponowane rozwiązanie.

Pytanie nr 56

Dot.: SWZ, Rozdział 15. Sposób oraz termin składania ofert.

Z uwagi na bardzo szeroki zakres przedmiotowy prowadzonego przez Zamawiającego postępowania, konieczność pozyskania od poddostawców ofert na doposażenia autobusów, uzyskanie stosownych wewnętrznych zgód, potrzebny jest dodatkowy czas na przygotowanie kompleksowej oferty, w związku z powyższym zwracamy się do Zamawiającego z uprzejmą prośbę o zmianę terminu składania ofert na dzień 11 kwietnia 2025 roku.

Odpowiedź nr 56

Zamawiający przedłużył termin składania ofert do dnia 29.04.2025 r. przy piśmie znak MZA/ND/143/266/25 z dnia 19.03.2025 r.

Pytanie nr 57

Dot.: SWZ Rozdział 5, pkt. 1

Czy Zamawiający dopuści dostarczenie kopii „Świadectwa homologacji typu pojazdu" oferowanego typu autobusu oraz kopii homologacji EWG, z uwzględnieniem zgodności wariantu i wersji w dzień dostawy autobusów (dotyczy zadania nr IV)?

Czy Zamawiający dopuści dostarczenie kopii homologacji EWG pojazdu odnośnie do palności materiałów użytych wewnątrz konstrukcji oferowanego autobusu w dzień dostawy autobusów?

Czy Zamawiający dopuści dostarczenie wraz z ofertą oświadczenia Wykonawcy o wielkości zużycia energii elektrycznej [kWh/100km] lub [kWh/km] i dostarczenie wyników badania wielkości zużycia energii elektrycznej SORT 2 w dzień dostawy autobusów?

Odpowiedź nr 57

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 58

Dot.: SWZ Rozdział 8, pkt. I, ppkt. 2, 4), f)

Czy Zamawiający dopuści wykonawcę, który wykaże, że wykonał, a w przypadku świadczeń okresowych lub ciągłych również wykonywał, w okresie ostatnich trzech lat przed upływem terminu składania ofert, a jeśli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, zamówienia polegające na dostawie lub dostawach autobusów miejskich elektrycznych1 o łącznej wartości netto (bez podatku VAT): co najmniej 11.500.000,00 złotych?

Odpowiedź nr 58

Zamawiający przychyla się do wniosku i dokona stosownej modyfikacji SWZ.

Pytanie nr 59

Dot.: Załącznik nr 3 do SWZ §3 ust. 5

Wnosimy o zmianę zapisów na:

Dostawę partii uznaje się za dokonaną w momencie odbioru przez Zamawiającego ostatniego autobusu z danej partii dostawy. Fakt odbioru (podpisania protokołu zdawczo-odbiorczego) jakiegokolwiek autobusu z danej partii po terminie dostawy, określonym dla danej partii autobusów w harmonogramie podanym w ust. 1 będzie stanowić podstawę do naliczenia kary umownej za zwłokę w dostarczeniu danej partii autobusów, w sposób ustalony w §5 ust. 1.2, chyba że zwłoka w odbiorze będzie wynikała z przyczyn, **niezawinionych przez Wykonawcę.**

Odpowiedź nr 59

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 60

Dot.: Załącznik nr 3 do SWZ §3 ust. 9, pkt 9.3

Prosimy o wyjaśnienie z jakiego powodu ma być ustalona inna szczegółowa procedura? Prosimy o wyjaśnienie jak w takim wypadku ma wyglądać proponowana procedura oraz kto będzie ponosić koszty dostarczania oraz pozostawania w depozycie Wykonawcy w czasie między odbiorem a rejestracją?

Odpowiedź nr 60

Zamawiający informuje, że procedura ustalona w trybie roboczym dla ww. przypadku musi uwzględniać okoliczności nadzwyczajne wynikające z winy Zamawiającego. Zamawiający informuje, że wszystkie koszty ponosi Wykonawca.

Pytanie nr 61

Dot.: Załącznik nr 3 do SWZ §3 ust. 11, 11.1

Czy w zakresie pkt. 11 i 11.1. istnieje możliwość zmiany i zawężenia ich do sytuacji faktycznego ponownego przyjazdu tj. sytuacji gdy za pierwszym razem faktycznie był prowadzony odbiór i nie został dokonany z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy? Sam zapis wskazuje jedynie na fakt ponownego odbierania?

Odpowiedź nr 61

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 62

Dot.: Załącznik nr 3 do SWZ §3 ust. 14

Wnosimy o zmianę zapisów i rezygnacje z możliwości modyfikacji zagospodarowania przestrzeni pasażerskiej i kabiny kierowcy w tracie wykonywania już zatwierdzonego projektu. Wnosimy o ustalenie z Zamawiającym elementów wymienionych w podpunktach 14.1-14.10 do miesiąca od podpisania Umowy. Zmiany na już wyprodukowanym autobusie skutkować będą dodatkowymi kosztami po stronie Wykonawcy oraz możliwością opóźnienia w dostawie.

Odpowiedź nr 62

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 63

Dot.: Załącznik nr 3 do SWZ §4 ust. 3, pkt. 3.2

Wnosimy o dodanie zapisu:

Szkolenia dla kierowców oraz instruktorów nauki jazdy i instruktorów nadzoru ruchu. Każdy przeszkolony przez Wykonawcę kierowca po pozytywnym zaliczeniu szkolenia powinien dostać uprawnienia lub certyfikat trenera, upoważniający do dalszego szkolenia kolejnych kierowców, którzy tym samym uzyskają uprawnienia do prowadzenia autobusów.

Odpowiedź nr 63

Zamawiający nie przewiduje przeprowadzania testów weryfikujących poprawność szkolenia i uzyskania zaliczenia. Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 64

Dot.: Załącznik nr 3 do SWZ §5 ust.1, 1.1

Wnosimy o zmianę zapisu na:

1.1 w przypadku odstąpienia od Umowy przez Zamawiającego z powodu **okoliczności zawinionych przez Wykonawcę,** w wysokości 10% całkowitej wartości Umowy brutto, określonej w §2 ust. 2,

Odpowiedź nr 64

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 65

Dot.: Załącznik nr 3 do SWZ §5 ust. 1, pkt. 1.2

Wnosimy o zmianę terminu „opóźnienia" w podpunktach 1.2.1 – 1.2.3 na „zwłokę".

Odpowiedź nr 65

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 66

Dot.: Załącznik nr 3 do SWZ §5 ust. 2

Wnosimy o dodanie zapisu:

„Zamawiający zobowiązuje się zapłacić Wykonawcy w przypadku odstąpienia od Umowy przez Wykonawcę z powodu okoliczności, za które odpowiedzialność ponosi Zamawiający karę umowną w wysokości 10% całkowitej wartości Umowy brutto, określonej w par. 2 ust. 2"

Odpowiedź nr 66

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 67

Dot.: Załącznik nr 3 do SWZ §7 ust. 6, pkt. 2)

2) maksymalna wartość zmiany wynagrodzenia Wykonawcy, jaką dopuszcza Zamawiający w efekcie zastosowania postanowień ust. 6 nie przekroczy **10%** wartości umowy brutto, określonej w §2 umowy.

Odpowiedź nr 67

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 68

Dot.: Załącznika nr 3 do Umowy dostawy § 2 ust. 2

Wnosimy zmianę wskaźnika gotowości technicznej na nie mniejszy niż 80%

Odpowiedź nr 68

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 69

Dot.: Załącznika nr 3 do Umowy dostawy § 2 ust. 2, pkt. 2.3.6

Wnosimy o zmianę zapisu na:

„wycofanych z ruchu z innych przyczyn nie zawinionych przez Wykonawcę."

Odpowiedź nr 69

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 70

Dot.: Załącznika nr 3 do Umowy dostawy § 2 ust. 2, pkt. 2.5

Wnosimy zmniejszenie kar umownych do 3.000,00 zł za każdy dzień

Odpowiedź nr 70

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 71

Dot.: Załącznika nr 3 do Umowy dostawy §7 ust. 3 pkt. 3.3

Wnosimy o wydłużenie terminu wymiany akumulatorów do 60 dni oraz o zmniejszenie kar umownych do wysokości 3.000,00 zł.

Odpowiedź nr 71

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 72

Dot.: Załącznika nr 3 do Umowy dostawy§ 9 ust. 1

Prosimy o doprecyzowanie liczby pracowników. Jaka jest niezbędna liczba pracowników według Zamawiającego?

Odpowiedź nr 72

Zamawiający udzielił informacji na to pytanie w odpowiedzi na pytanie nr 23.

Pytanie nr 73

Dot.: Załącznika nr 3 do Umowy dostawy § 10 ust. 7

Wnosimy o wydłużenie terminów i zmianę zapisu: „WYKONAWCA zobowiązany jest do wykonania obsługi technicznej w terminie nie przekraczającym **5 dni** roboczych, licząc od daty dostarczenia autobusu, lecz nie dłuższym niż **7 dni** roboczych od daty zgłoszenia."

Odpowiedź nr 73

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 74

Dot.: Załącznika nr 3 do Umowy dostawy § 11 ust. 1

Wnosimy o wydłużenie terminu dostawy części do 4 dni roboczych.

Odpowiedź nr 74

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 75

Dot.: Załącznika nr 3 do Umowy dostawy § 12 ust. 6

Wnosimy o wydłużenie terminu do 7 dni roboczych oraz wykreślenie zapisu: „Części zdemontowane w ramach napraw objętych gwarancją, nieodebrane przez WYKONAWCĘ w ustalonym terminie, przechodzą na własność ZAMAWIAJĄCEGO"

Odpowiedź nr 75

Zamawiający przychyla się do wniosku i dokona stosownej modyfikacji SWZ.

Pytanie nr 76

Dot.: Załącznika nr 3 do Umowy dostawy §13

Prosimy o poprawę oczywistej omyłki w numeracji od punktu 1.1 (zdublowany pkt).

Odpowiedź nr 76

Zamawiający przychyla się do wniosku i dokona stosownej modyfikacji.

Pytanie nr 77

Dot.: Załącznika nr 3 do Umowy dostawy §13 ust. 1, pkt 1.1.1

Wnosimy o wydłużenie terminu do 10 dni roboczych.

Odpowiedź nr 77

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 78

Dot.: Załącznika nr 3 do Umowy dostawy §13 pkt 1.1 (1.2)

Wnosimy o wydłużenie terminu do 10 dni roboczych.

Odpowiedź nr 78

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 79

Dot.: Załącznika nr 3 do Umowy dostawy §13 ust. 3, pkt 3.1

Wnosimy o zmniejszenie kar do 3.000,00 zł za każdy dzień wyłączenia jednego autobusu z eksploatacji na liniach komunikacyjnych.

Odpowiedź nr 79

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 80

Dot.: Załącznika nr 3 do Umowy dostawy §13 ust. 3, pkt 3.4

Prosimy o określenie terminu w jakim nastąpi odbiór techniczny.

Odpowiedź nr 80

Zamawiający informuje, że odbiór techniczny nastąpi niezwłocznie, lecz nie później jak w terminie 3 dni roboczych.

Pytanie nr 81

Dot.: Załącznika nr 3 do Umowy dostawy §14 ust. 1

Wnosimy o zwiększenie procentowej liczby autobusów do 20%.

Odpowiedź nr 81

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 82

Dot.: Załącznika nr 3 do Umowy dostawy §14 ust. 8

Wnosimy o wykreślenie zapisu: „oraz 12 miesięcy po jej upływie, odpowiednio dla danego zakresu przedmiotowego gwarancji. "

Odpowiedź nr 82

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 83

Dot.: Załącznika nr 3 do Umowy dostawy §14 ust. 10, pkt. 10.2

Wnosimy o zmniejszenie kary do 3.000,00 zł za każdy dzień wyłączenia jednego autobusu z eksploatacji.

Odpowiedź nr 83

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ

Pytanie nr 84

Dot.: Załącznika nr 1.4 do SWZ Rozdz. III pkt. 3

Czy zamawiający dopuszcza drzwi pasażerskie w układzie 2-2-2?

Odpowiedź nr 84

Zamawiający przychyla się do wniosku i dopuszcza ww. rozwiązanie.

Pytanie nr 85

Dot.: Załącznika nr 1.4 do SWZ Rozdz. IV pkt. 1
Ograniczenie prędkości maksymalnej autobusu do 80 km/h – czy jest to dopuszczalne przepisami prawa drogowego?
Odpowiedź nr 85

Zamawiający przyjmuje do wiadomości powyższe i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 86

Dot.: Załącznika nr 1.4 do SWZ Rozdz. IV pkt. 2

Czy zamawiający dopuszcza pojemność użytkową baterii trakcyjnych 330 kWh?

Odpowiedź nr 86

Zamawiający informuje, że udzielił informacji na powyższe pytanie nr 52.

Pytanie nr 87

Dot.: Załącznika nr 1.4 do SWZ Rozdz. IV pkt. 7

Co zamawiający rozumie pod pojęciem „końcówki drążków bezobsługowe typu „for life""?

Odpowiedź nr 87

Zamawiający pod pojęciem „bezobsługowe typu for life" rozumie końcówki, które nie wymagają smarowania lub innych czynności w całym okresie swego życia.

Pytanie nr 88

Dot.: Załącznika nr 1.4 do SWZ Rozdz. IV, pkt. 7

Jakie komponenty układu kierowniczego Zamawiający chce diagnozowań poprzez złącze OBD lub dedykowane złącze diagnostyczne

Odpowiedź nr 88

Zamawiający informuje, że zamierza diagnozować parametry pracy układu kierowniczego oraz pojawiające się błędy czy usterki.

Pytanie nr 89

Dot.: Załącznika nr 1.4 do SWZ Rozdz. IV, pkt. 8

Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie odolejacza bez podgrzewania?

Odpowiedź nr 89

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 90

Dot.: Załącznika nr 1.4 do SWZ Rozdz. IV, pkt. 12
Czy Zamawiający dopuszcza klimatyzator nie wyposażony w pompę ciepła?
Odpowiedź nr 90

Zamawiający nie dopuszcza ww. rozwiązania i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 91

Dot.: Załącznika nr 1.4 do SWZ Rozdz. IV, pkt. 14
Czy zamawiający pod pojęciem „agregat grzewczy hybrydowy" rozumie agregat wyposażony w dwie głowice grzewcze – na ON i zasilana elektrycznie?
Czy Zamawiający dopuszcza niepodgrzewany filtr paliwa do agregatu grzewczego?
Odpowiedź nr 91
Zamawiający informuje, że pod pojęciem „agregat grzewczy hybrydowy" rozumie agregat grzewczy pracujący w układzie hybrydowym wraz z pompą ciepła klimatyzatora (współpraca dwóch niezależnych układów ogrzewania). Zamawiający nie dopuszcza filtra paliwa do agregatu grzewczego niepodgrzewanego.

Pytanie nr 92

Dot.: Załącznika nr 1.4 do SWZ Rozdz. IV, pkt. 16
Czy Zamawiający dopuszcza brak wywietrzników dachowych?
Odpowiedź nr 92
Zamawiający potwierdza, że naturalna wentylacja przestrzeni pasażerskiej może odbywać się wyłącznie przez okna boczne przesuwne, a wywietrzniki dachowe są rozwiązaniem opcjonalnym.

Pytanie nr 93

Dot.: Załącznika nr 1.4 do SWZ Rozdz. IV, pkt. 17

Czy zamawiający dopuszcza klimatyzator z czynnikiem R134a?

Odpowiedź nr 93
Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 94

Dot.: Załącznika nr 1.4 do SWZ Rozdz. IV pkt. 17
Czy Zamawiający dopuszcza system antybakteryjny umieszczony w kanałach nadmuchowych?
Odpowiedź nr 94
Zamawiający dopuszcza zaproponowane rozwiązanie przy zachowaniu pełnej funkcjonalności systemu jak i kanałów wentylacyjnych oraz przy zachowaniu estetyki wnętrza pojazdu.

Pytanie nr 95

Dot.: Załącznika nr 1.4 do SWZ Rozdz. IV, pkt. 18

Co Zamawiający rozumie pod pojęciem „elektroniczne urządzenia sterujące" czy chodzi o złącza diagnostyczne?

Odpowiedź nr 95

Zamawiający pod pojęciem „elektroniczne urządzenia sterujące" rozumie sterowniki, procesory i inne urządzenia wraz z dostępnymi do nich złączami diagnostycznymi.

Pytanie nr 96

Dot.: Załącznika nr 1.4 do SWZ Rozdz. IV, pkt. 19

Czy Zamawiający dopuszcza rampę dla wózka inwalidzkiego otwieraną bez uchwytu typu „haczyk"?

Odpowiedź nr 96

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 97

Dot.: Załącznika nr 1.4 do SWZ Rozdz. IV, pkt. 22

Czy Zamawiający dopuszcza drzwi prowadzące do miejsca wyznaczonego na wózek inwalidzki i/lub wózek dziecięcy otwierane do wewnątrz?

Odpowiedź nr 97

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 98

Dot.: Załącznika nr 1.4 do SWZ Rozdz. IV, pkt. 23

Co Zamawiający rozumie pod pojęciem „wyposażony w przyciski specjalne powiązane z dostępnością pojazdu"?

Odpowiedź nr 98

Zamawiający informuje, że "przyciski specjalne powiązane z dostępnością pojazdu" należy rozumieć jako przyciski WWIS, WWDS, WIPS, ZWI wymienione i opisane w punkcie 23 Załącznika nr 1.4 do OPZ.

Pytanie nr 99

Dot.: Załącznika nr 1.4 do SWZ Rozdz. IV, pkt. 24

Czy Zamawiający dopuszcza oświetlenie kabiny kierowcy ogólne i punktowe bez możliwości regulacji kierunku strumienia światła?

Odpowiedź nr 99

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 100

Dot.: Załącznika nr 1.4 do SWZ Rozdz. IV, pkt. 26

Co Zamawiający rozumie pod pojęciem „wkładki tapicerskie siedziska i oparcia, wyposażone w gąbkę zmiękczającą pod tapicerką, w **wykonaniu łatwo wymienialnym**"?

Odpowiedź nr 100

Zamawiający informuje, że pod użytym sformułowaniem rozumie zastosowanie wkładek siedzisk i oparcia typu click -in.

Pytanie nr 101

Dot.: Załącznika nr 1.4 do SWZ Rozdz. IV, pkt. 28

Czy Zamawiający dopuszcza efektywną szerokość drzwi minimum 1120 mm dla układu podwójnego?

Odpowiedź nr 101

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 102

Dot.: Załącznika nr 1.4 do SWZ Rozdz. IV, pkt. 29

Czy Zamawiający dopuszcza autobus bez możliwości wyłączenia wszystkich systemów wspomagania kierowcy?

Odpowiedź nr 102

Zamawiający udzielił informacji na powyższe pytanie w odpowiedzi na pytanie nr 50.

Pytanie nr 103

Dot.: Załącznika nr 1.4 do SWZ Rozdz. IV, pkt. 37

Czy Zamawiający dopuszcza wyłączenie sprężarki pneumatycznej umiejscowionej na dachu pojazdu z obszaru wykonania linii detekcyjnej?

Odpowiedź nr 103

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 104

Prosimy o podanie następujących danych dotyczących warunków eksploatacji na liniach planowanych do obsługi przez autobusy będące przedmiotem zamówienia:

- Średnia prędkość handlowa
- Odległość trasa – zajezdnia [km]
- Średnia długość pojedynczego odcinka [km]
- Liczba odcinków dziennie
- Dzienny przebieg
- Roczny przebieg
- Średnia odległość między przystankami [km]

- Maksymalne nachylenie [%]
- Odcinek z maksymalnym nachyleniem [mt]
- Ilość dni pracy w roku

Dane te są niezbędne do profesjonalnego przeprowadzenia symulacji i odpowiedniego doboru magazynów energii spełniających wszystkie wymogi SWZ.

Odpowiedź nr 104

Zamawiający informuje:

- Średnia prędkość handlowa - średnia prędkość eksploatacyjna w dni powszednie 15,8 km/h, średnia prędkość eksploatacyjna w dni świąteczne – 15,3 km/h;
- Odległość trasa – zajezdnia [km] - odległość maksymalna ok 8 km;
- Średnia długość pojedynczego odcinka [km] – Spółka realizuje zadania przewozowe do 50 km, średnia długość linii komunikacyjnych zwykłych to 12,8 km;
- Liczba odcinków dziennie – w zależności od linii komunikacyjnej;
- Dzienny przebieg – wymagany ok. 300 km;
- Roczny przebieg – ok. 70 000 km;
- Średnia odległość między przystankami [km] – ok. 0,5 km (bez linii przyspieszonych);
- Maksymalne nachylenie [%] – 7%;
- Odcinek z maksymalnym nachyleniem [mt] – ok 150 m;
- Ilość dni pracy w roku - nie mniej jak 310.

Pytanie nr 105

W rozdziale 5 SWZ punkt 1d Zamawiający napisał:

Wyników badania wielkości zużycia energii elektrycznej [kWh/100km] lub [kWh/km], wykonanych przez jednostkę certyfikowaną dla oferowanego autobusu, zgodnie z wymaganiami określonymi przez UITP (Międzynarodowa Unia Transportu Publicznego, Union Internationales Transport Publics), w metodyce opracowanej dla przeprowadzania testów zużycia energii elektrycznej w pojazdach elektrycznych, test typu SORT 2 (Znormalizowany Test Jezdny, Standarised On-Road Test, wyd. 2014 r.; UITP Project E-SORT, Cycles for electric vehicles, wyd. 2017 r.), które wykonawca wykorzystał do określenia w ofercie wielkości zużycia energii elektrycznej dla oferowanego autobusu.

Prosimy o potwierdzenie, że Wykonawca może załączyć do oferty wyniki badania wielkości zużycia energii elektrycznej [kWh/100km] lub [kWh/km], wykonanych przez jednostkę certyfikowaną dla oferowanego typu autobusu, zgodnie z wymaganiami określonymi przez UITP (Międzynarodowa Unia Transportu Publicznego, Union Internationales Transport Publics), w metodyce opracowanej dla przeprowadzania testów zużycia energii elektrycznej w pojazdach elektrycznych, test typu SORT 2 (Znormalizowany Test Jezdny, Standarised On-Road Test, wyd. 2014 r.; UITP Project E-SORT, Cycles for electric vehicles, wyd. 2017 r.), które wykonawca wykorzystał do określenia w ofercie wielkości zużycia energii elektrycznej dla oferowanego autobusu.

Odpowiedź nr 105

Zamawiający potwierdza powyższe.

Pytanie nr 106

Prosimy o potwierdzenie, że ilekroć w SWZ jest mowa o rozwiązaniach „zalecanych", „opcjonalnych" Zamawiający ma na myśli rozwiązania „mile widziane" a nie obligatoryjnie wymagane.

Odpowiedź nr 106

Zamawiający potwierdza powyższe

Pytanie nr 107

W SWZ Zamawiający napisał:

TERMIN SKŁADANIA OFERT

do dnia **27.03.2025** r. do godz. 10:30

W związku z bardzo dużą ilością obecnie toczących się postępowań przetargowych, oraz bardzo wysokim stopniem skomplikowania wymagań SWZ Zamawiającego, koniecznością bardzo precyzyjnego oszacowania przedmiotu zamówienia, na który składają elementy składowe od wielu poddostawców producenta autobusów, dokonania przez nich odpowiednich analiz technicznych i produkcyjnych, które są oparte dopiero na udzielonych odpowiedziach na pytania przez Zamawiającego, prosimy o przesunięcie terminu składania ofert do dnia **30.04.2025r.**

Odpowiedź nr 107

Zamawiający wydłużył termin składania i otwarcia ofert do dnia:

1) Zadanie I - **07.05.2025 r.,**
2) Zadanie II - **07.05.2025 r.,**
3) Zadanie III - **21.05.2025 r.,**
4) Zadanie IV - **07.05.2025 r.**

Pytanie nr 108

W załączniku nr 1.1, nr 1.2 nr 1.3 oraz 1.4 do SWZ w rozdziale IV pkt 27 Zamawiający napisał:

zalecana konstrukcja pojazdu spełniająca wymagania Regulaminu nr R66 EKG ONZ; spełnienie wymogów homologacji typu pojazdu w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich (homologacja udzielona zgodnie z Regulaminem nr 66 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji dużych pojazdów pasażerskich w zakresie wytrzymałości ich konstrukcji nośnej, zawierającego serię poprawek 02 (Dz.U.UE.L.2011.84.1 z dnia 30 listopada 2011 r. z późniejszymi zmianami); jako dowód Wykonawca musi przedstawić homologację potwierdzającą spełnienie wymogów tego Regulaminu;

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga ze względów bezpieczeństwa pasażerów i kierowcy spełnienia przez konstrukcje oferowanego pojazdu wymagań Regulaminu nr R66 EKG ONZ a jako dowód Wykonawca musi przedstawić homologację potwierdzającą spełnienie wymogów tego Regulaminu i załączyć ją do oferty

Odpowiedź nr 108

Zamawiający potwierdza powyższe. Zamawiający dokonał stosownej modyfikacji wymagań przy piśmie znak MZA/ND/143/266/25 z dnia 19.03.2025 r.

Pytanie nr 109

W zał. nr 1.1 do SWZ rozdział III tabela pkt 1 Zamawiający napisał:

minimalna liczba miejsc pasażerskich :

siedzących i stojących ogółem 70

W zał. nr1.3 do SWZ rozdział III tabela pkt 1 Zamawiający napisał:

minimalna liczba miejsc pasażerskich :

siedzących i stojących ogółem 68

W zał. nr1.4 do SWZ rozdział III tabela pkt 1 Zamawiający napisał:

minimalna liczba miejsc pasażerskich :

siedzących i stojących ogółem 50

1. Prosimy o zmianę ilości miejsc z 70 na 65
2. Prosimy o zmianę ilości miejsc z 68 na 60
3. Prosimy o zmianę ilości miejsc z 50 na 45

Prośbę swoją motywujemy tym, iż Zamawiający we wszystkich częściach postępowania wymaga autobusu o bardzo bogatej kompletacji (bardzo duże i ciężkie baterie, klimatyzacja z pompa ciepła i wiele innych komponentów), co wprost wpływa na masę pojazdu, a co za tym idzie ogranicza możliwą do osiągnięcia minimalną ilość miejsc pasażerskich.

Dopuszczenie zaproponowanej ilości pasażerów spowoduje zwiększenie konkurencyjności postępowania i potencjalną ilość ofert przetargowych.

Odpowiedź nr 109

Zamawiający przychyla się do wniosku.

Pytanie nr 110

Czy Zamawiający zaakceptuje wskaźnik podłogi przeznaczonej na jednego pasażera wynoszący 0,125 m2 (8 osób/m2)?

Odpowiedź nr 110

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 111

W zał. nr 1.1, nr 1.2 nr 1.3 oraz 1.4 do SWZ rozdział IV tabela pkt 1, Zamawiający napisał:

możliwość eksploatacji w temperaturze zewnętrznej od – 30°C do 50°C

Zwracamy się z wnioskiem o dopuszczenie zakresu temp. od -25°C do 50°C "

Odpowiedź nr 111

Zamawiający przychyla się do wniosku.

Pytanie nr 112

W zał. nr 1.1, nr 1.2 nr 1.3 oraz 1.4 do SWZ rozdział IV tabela pkt 2, Zamawiający napisał:

"*wymagana moc ładowania plug-in: do 150 kW*"

Zwracamy się z wnioskiem o dopuszczenie moc ładowania *plug-in:* do 120kW, co pozytywnie wpłynie na żywotność baterii.

Odpowiedź nr 112

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ

Pytanie nr 113

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga zastosowania gniazda NATO do ładowania akumulatorów niskonapięciowych

Odpowiedź nr 113

Zamawiający potwierdza powyższe

Pytanie nr 114

W zał. nr 1.1, nr 1.2 nr 1.3 oraz 1.4 do SWZ rozdział IV tabela pkt 29, Zamawiający napisał:

- *wymagana możliwość regulacji natężenia sygnałów świetlnych i dźwiękowych oraz wyłączenia wszystkich systemów. Zalecana możliwość wyłączenia każdego z systemów osobno;*

1. Zwracamy się z wnioskiem o rezygnację z możliwości wyłączenia wszystkich systemów ADAS
2. Zwracamy się z wnioskiem o rezygnację z możliwości regulacji intensywności ostrzeżeń wyświetlanych na wyświetlaczu montowanym na słupku A wewnątrz pojazdu (ostrzeżenia dla funkcji MOIS i BSIS)

Odpowiedź nr 114

Zamawiający informuje, że udzielił odpowiedzi na powyższe pytanie w odpowiedzi nr 50.

Pytanie nr 115

W zał. nr 1.1, nr 1.2 nr 1.3 oraz 1.4 do SWZ rozdział IV tabela pkt 4, Zamawiający napisał:

dane o aktualnym stanie baterii m.in. aktualna rzeczywista pojemność baterii trakcyjnych, liczba zrealizowanych cykli ładowania, SOH – stan żywotności baterii, szacowany zasięg, zużycie średnie, zużycie chwilowe, inne dotyczące baterii odnoszące się do możliwości jezdnych pojazdu.

1.Zwracamy się z wnioskiem o rezygnację z wyświetlania poziomu SoH na pulpicie, ponieważ te dane nie są istotne dla kierowcy a samo SoH jest tylko szacowaną wartością

2.Zwracamy się z wnioskiem o rezygnację z przesyłania danych dot. Aktualna pojemność baterii, liczba realizowanych cykli ładowania i SoH. SOH jest one jedynie orientacyjny i nie stanowi wiarygodnego wskazania do oceny rzeczywistego stanu baterii.

3 Ewentualnie prosimy o dopuszczenie wyświetlania parametru SoH na pulpicie kierowcy, jedynie mającej charakter informacyjny o pewnym błędzie na poziomie 3-5%.

Natomiast dokładna wielkość parametru będzie możliwa do przedstawienia przez Wykonawcę na wniosek Zamawiającego w innej precyzyjnej i wiarygodnej formie.

Odpowiedź nr 115

Zamawiający dopuszcza rozwiązanie w którym wartość SOH wyświetlana na pulpicie kierowcy będzie miała charakter informacyjny o błędzie nie większym jak 3- 5%, zaś dokładna wielkość parametru będzie udostępniana na wniosek Zamawiającego w innej precyzyjnej i wiarygodnej formie.

Pytanie nr 116

W zał. nr 1.1, nr 1.2 nr 1.3 oraz 1.4 do SWZ rozdział IV tabela pkt 4, Zamawiający napisał:

- *na serwer Zamawiającego muszą być przesyłane po zjeździe autobusu do Oddziału następujące informacje przypisane do nr taborowego autobusu, z dnia eksploatacji, poprzez Wi-Fi: ilość energii elektrycznej pobranej z poszczególnych ładowarek [kWh]; zużycie energii elektrycznej [kWh] z podziałem na trakcję; klimatyzację i pozostałą; przebieg [km]; średnie zużycie energii od uruchomienia do zjazdu do Oddziału wyrażone w [kWh/100km];*

Zwracamy się z wnioskiem o rezygnację z przesyłania danych dot. Ilość energii elektrycznej pobranej z poszczególnych ładowarek [kWh]. W ramach tego proponujemy sumaryczna energia pobrana podczas ładowania od początku życia baterii

Odpowiedź nr 116

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 117

W zał. nr 1.1, nr 1.2 nr 1.3 oraz 1.4 do SWZ rozdział III tabela pkt 37 Zamawiający napisał:

automatycznego systemu detekcyjnego stanu baterii trakcyjnych zlokalizowanego w lub na bateriach trakcyjnych (w packach) sygnalizującego zagrożenie pożarowe, działające na zasadzie reakcji na nadmierny miejscowy wzrost temperatury w bateriach lub działający poprzez detekcję produktów

rozkładu termicznego lub procesów fizykochemicznych zachodzących w celach/packach baterii (wykrywanie gazów) jeszcze przed pojawieniem się wyższej temperatury i ognia, system pełni jednocześnie funkcje sygnalizacyjne;.

Zwracamy się z wnioskiem o zrezygnuje z wymogu systemu detekcyjnego stanu baterii trakcyjnych z zdalnym podglądem na stan baterii i linię detekcyjną. Baterie mają w sobie zabezpieczenie, gdzie przy znacznym wzroście temperatury pack bateryjny odłącza się.

Odpowiedź nr 117

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 118

W zał. nr 1.1, nr 1.2 nr 1.3 oraz 1.4 do SWZ rozdział III tabela pkt 3 Zamawiający napisał:

- *protokół transmisji danych ładowania plug-in: komunikacja przewodowa PLC (Power Line Communication) bazująca na normach: IEC 61851, DIN 70121, ISO/IEC 15118;*

Ze względu na wymóg protokołu komunikacji bazujący na normach IEC 61851, DIN 70121, ISO/IEC 15118 proszę o rezygnację z wymogu, by ładowarka przysyłała swój numer identyfikacyjny do autobusu Ładowarka nie wysyła swojego ID do autobusu.

Odpowiedź nr 118

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 119

Prosimy o potwierdzenie że w celu zapewnienia max. bezpieczeństwa zarówno pasażerom przebywającym w autobusie, jak i dla innych uczestników ruchu drogowego, Zamawiający wymaga potwierdzenia i dołączenia homologacji do oferty (jeśli taki typ ogrzewania został zaoferowany), że ogrzewanie Hybrydowe (Spalinowo –Elektryczne) jest zgodne z Regulaminem nr 122 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite wymagania techniczne dotyczące homologacji pojazdów kategorii M, N i O w odniesieniu do ich układów ogrzewania [2020/110].

Odpowiedź nr 119

Zamawiający nie potwierdza powyższego.

Pytanie nr 120

Prosimy o potwierdzenie, że oferowane autobusy powinny spełniać wymóg Regulaminu nr 29 Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ oraz, że dokumenty potwierdzające powyższe regulamin tj. homologacje, sprawozdania techniczne lub certyfikaty wydane przez jednostki zewnętrzne powinny zostać dołączone do oferty.
Spełnienie wymogów Regulaminu nr 29 Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ –Jednolitych przepisów dotyczących homologacji pojazdów w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu

użytkowego jest podyktowane dbałością o bezpieczeństwo użytkowanych pojazdów, tak aby w razie kolizji lub wypadku zminimalizować liczbę ofiar i poszkodowanych.
Uzyskanie takich potwierdzeń jest celem większości producentów autobusów miejskich (kat. M3), gdyż stanowią one potwierdzenie nowoczesnych rozwiązań konstrukcyjnych, odnoszących się do bezpieczeństwa kierowców, niezależne od kategorii pojazdu, a nadrzędnym celem i troską Zamawiającego jest zapewnienie jak największego poziomu bezpieczeństwa osobom przewożonym w autobusach będących przedmiotem niniejszego przetargu.

Odpowiedź nr 120

Zamawiający nie potwierdza powyższego.

Pytanie nr 121

Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ – wzór umowy, par. 3 ust. 3, napisał:
Warunkiem uruchomienia prawa opcji w części lub w pełnym zakresie jest oświadczenie woli Zamawiającego wykonania zamówienia w ramach prawa opcji, przekazane Wykonawcy w terminie do trzech miesięcy od daty podpisania Umowy Dostawy.
Zwracamy się z wnioskiem o doprecyzowanie termin dostawy opcji w następujący sposób:
W przypadku skorzystania przez Zamawiającego z prawa opcji, dostawa autobusów w ramach prawa opcji będzie mogła być przesunięta o okres równy okresowi w jakim Zamawiający skorzystał z prawa, opcji., tj. jeśli skorzystał w terminie 2 miesięcy od daty podpisania umowy, to termin dostawy będzie przesunięty o 2 miesiące w stosunku do terminów wskazanych w rozd. 6 SWZ.
Odpowiedź nr 121

Zamawiający przy piśmie znak MZA/ND/143/266/25 z dnia 19.03.2025 r. dokonał stosownej modyfikacji ww. zapisu.

Pytanie nr 122

W SWZ Rozdział 18. Zamawiający napisał:

W zadaniu II

1.1.1. **Kryterium „zastosowanie napędu na dwie osie pojazdu":**
Oferta na autobus, w której:
- zaoferowano rozwiązanie techniczne z drugą i trzecią z osią napędową - otrzyma 2 punkty;
- zaoferowano rozwiązanie techniczne tylko z trzecią osią napędową - otrzyma 0 punktów;

Prosimy o zrównanie punktacji Zastosowanie napędu na dwie osie pojazdu z jedną osią z silnikiem centralnym o mocy min 240kW

Zastosowanie napędu na dwie osie pojazdu wiąże się z wyższa masą autobusu oraz większym zużyciem energii jak i bardziej skomplikowanym i drogim systemem sterowania niż z napędem na jedną oś.

Odpowiedź nr 122

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 123

W załączniku nr 1.1, nr 1.2 oraz 1.3 do SWZ w rozdziale IV pkt 27 Zamawiający napisał:

Agregat grzewczy spalinowy, zasilany ON, zastosowany jako dodatkowe urządzeni grzewcze (spełniający aktualnie obowiązujące normy jakościowe dla paliw ciekłych) pracujący w układzie hybrydowym wraz z pompą ciepła klimatyzatora:
Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga zastosowania Agregatu grzewczego, analogicznie do postępowania nr **64/NT/AB/23** prowadzonego przez Zamawiającego.

Odpowiedź nr 123

Zamawiający potwierdza powyższe.

Pytanie nr 124

W załączniku nr 3 do Umowy, umowa serwisowa, w par 2 pkt 1.1. Zamawiający napisał:

Warunki gwarancji:

1.1. WYKONAWCA udziela ZAMAWIAJĄCEMU następującej gwarancji jakości na autobusy, o których mowa w §1 ust. 1:

1.1.1. na cały autobus (z wyłączeniem zakresu wyszczególnionego w ust. 1.1.2 ÷ 1.1.16) – 240.000 km przebiegu, lub 3,5 roku w zależności, co nastąpi wcześniej.

oraz

W SWZ w kryteriach ocen Zamawiający napisał:

Kryterium „Okres gwarancji na cały autobus":

Zamawiający wymaga gwarancji jakości na cały pojazd na okres min. 36 miesięcy.

Prosimy o weryfikacje i potwierdzenie, że Zamawiający wymaga min 36 miesięcy gwarancji jakości na cały pojazd.

Odpowiedź nr 124

Zamawiający przy piśmie znak MZA/ND/143/234/25 z dnia 12.03.2025 r. dokonał stosownej modyfikacji ww. zapisu.

Pytanie nr 125

W zał. nr 1 do SWZ pkt 1.2.3.4 Zamawiający napisał:

1.2.3.4. Zadanie IV – baterii litowo-jonowych zabudowanych w autobusie, ładowanych z zewnętrznego źródła energii podczas postoju autobusu: użytkowa energia akumulatorów trakcyjnych minimum 390 kWh, zapewniających uzyskanie deklarowanego gwarantowanego zasięgu, minimum 300 km,

Oraz

W zał. nr 1 do SWZ pkt 1.11 Zamawiający napisał:

1.11. *Zamawiający wymaga aby zasięg na w pełni naładowanych bateriach trakcyjnych, w całym okresie eksploatacji, wynosił co najmniej tyle, ile zostało zagwarantowane przez Wykonawcę, z zaznaczeniem że minimalne zasięgi wynoszą:*
Zadanie IV – minimum 300 km.

Wymagane autobusy w Zadaniu IV to autobusy klasy MIDI. Pojazdy o tej wielkości mają mniejszą DMC oraz mniejszą ilości do wykorzystania np. na dachu, a co za tym idzie nie ma miejsca oraz dostępnej masy na zamontowanie dużych i ciężkich baterii w porównaniu do standardowych autobusów MAXI i MEGA.

W związku z powyższym zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie *energii użytkowej akumulatorów trakcyjnych na minimum 310 kWh oraz zmniejszenie* zasięgu na w pełni naładowanych bateriach trakcyjnych, w całym okresie eksploatacji, na minimum 250 km.

Odpowiedź nr 125

Zamawiający informuje, że na powyższe pytanie udzielił informacji w odpowiedzi nr 52.

Pytanie nr 126

Wnosimy o wdrożenie wytycznych wyroku TSUE w sprawie C-652/22 Kolin poprzez wprowadzenie ograniczenia udziału wykonawców z państw trzecich, z którymi Unia Europejska nie jest związana umową międzynarodową gwarantującą na zasadzie wzajemności i równości dostęp do rynku zamówień publicznych. Zgodnie z przywołanym orzeczeniem „podmiot zamawiający może przedstawić w dokumentach zamówienia warunki traktowania, które mają odzwierciedlać obiektywną różnicę między sytuacją prawną tych wykonawców a sytuacją prawną wykonawców z Unii i z państw trzecich, które zawarły z Unią taką umowę".

Pragniemy zauważyć, że producenci autobusów z Unii Europejskiej nie mają zapewnionego pełnego dostępu do rynku zamówień publicznych w państwach takich jak Chińska Republika Ludowa czy Republika Turcji, co z kolei pozwala producentom pochodzącym z tych państw wzmocnić swoją pozycję na własnych lokalnych rynkach, a następnie tak uzyskaną przewagę wykorzystać w przetargach prowadzonych m. in w Polsce. Ponadto tacy producenci – szczególnie z Chińskiej Republiki Ludowej – otrzymują dodatkowe wsparcie państwa, podczas gdy na podobną pomoc nie mogą liczyć ich konkurenci UE. Wprowadzenie opisanych niżej ograniczeń pozwoli (przynajmniej częściowo) zniwelować tak niezasadnie uzyskaną przewagę przez podmioty z państw, które nie zapewniają równego traktowania na swoich rynkach wykonawcom z Unii Europejskiej.
Zwracamy uwagę na szczególne uprawnienia Zamawiającego – jako tzw. zamawiającego sektorowego – wynikające z art. 393 ust. 1 pkt 2 i 4 PZP, które w świetle wyroku Trybunału umożliwiają w sposób zgodny z prawem zróżnicowanie sytuacji wykonawców z państw, które nie zapewniają dostępu do swojego rynku zamówień publicznych podmiotom z UE.
Wobec tego wnosimy o zastrzeżenie w dokumentach zamówienia, że o jego udzielenie nie mogą ubiegać się wykonawcy, z którymi Unia Europejska nie jest związana umową międzynarodową gwarantującą na zasadzie wzajemności i równości dostęp do rynku zamówień publicznych. Alternatywnie wnosimy o przyjęcie w opisie pozacenowych kryteriów oceny ofert dodatkowych punktów w przypadku zaoferowania pojazdów, które zostały wyprodukowane przez podmiot mający siedzibę w Unii Europejskiej lub państwie, z którym została zawarta ww. umowa międzynarodowa.
Odpowiedź nr 126

Zamawiający dokonał stosownej modyfikacji przy piśmie znak MZA/ND/143/207/25 z dnia 06.03.2025 r.

Pytanie nr 127

Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ – wzór umowy, par. 4 ust. 3, napisał:

1. *Wykonawca zobowiązany jest do przeszkolenia dziesięciu osób, pracowników Zamawiającego, instruktorów nauki jazdy lub wybranych kierowców, w zakresie prawidłowego, bezpiecznego oraz ekonomicznego eksploatowania autobusu, będącego przedmiotem dostawy, oraz 15 pracowników zaplecza technicznego. Koszty oddelegowania swoich pracowników pokrywa Zamawiający.*

Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku wygrania więcej niż jednej części zamówienia warunek zostanie spełniony jak Wykonawca przeszkoli łącznie dziesięć osób, pracowników Zamawiającego, instruktorów nauki jazdy lub wybranych kierowców, w zakresie prawidłowego, bezpiecznego oraz ekonomicznego eksploatowania autobusu, będącego przedmiotem dostawy, oraz 15 pracowników zaplecza technicznego.

Odpowiedź nr 127

Zamawiający nie potwierdza powyższego.

Pytanie nr 128

W załączniku nr 1 do SWZ w punkcie 3.1.16, Zamawiający napisał:

3.1.16. wzorcową Instrukcję obsługi autobusu przeznaczoną dla kierowcy; Instrukcja obsługi musi być dostosowana do oferowanej kompletacji autobusów i powinna omawiać szczegółowo obsługę wszystkich urządzeń, elementów sterujących i kontrolno-diagnostycznych oraz wszystkich urządzeń dodatkowych i systemów elektronicznych zamontowanych w autobusie. Zamawiający dopuszcza dostarczenie tymczasowo standardowej Instrukcji obsługi oferowanego typu autobusu posiadanej przez Wykonawcę, wraz z zobowiązaniem niezwłocznego dostosowania jej do oferowanej kompletacji autobusów zgodnie z wymaganiami Zamawiającego. W takim przypadku, Wykonawca będzie zobowiązany do dostarczenia Zamawiającemu wzorcowej Instrukcji obsługi przeznaczonej dla kierowcy, ***nie później niż na 4 tygodnie przez terminem pierwszej dostawy.***

Zwracamy się z wnioskiem o skrócenie terminu 4 tygodni, na termin nie później niż na 2 tygodnie przed terminem pierwszej dostawy.

Odpowiedź nr 128

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 129

Zamawiający w załączniku 1.7.1, 1.7.2, 1.7.3, 1.7.4 oraz 1.8.1., 1.8.2, 1.8.3, 1.8.4. do SWZ wymaga podania danych:

Masa własna autobusu		*kg*
Nacisk na oś przednią dla masy własnej		*kg*
Nacisk na oś tylną (napędową) dla masy własnej		*kg*

Dokładne dane znane są dopiero po wyprodukowaniu i zważeniu pojazdu dlatego prosimy o odstąpienie od wymogu podawania powyższych danych lub potwierdzenie, że ww. dane podane w ofercie oraz w dokumentacji są danymi szacowanymi.

Odpowiedź nr 129

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ. Zamawiający informuje, że Wykonawca może wypełnić przedmiotową tabelę w oparciu o prospekt handlowy oferowanego przez siebie modelu.

Pytanie nr 130

Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ – wzór umowy, paragraf 3 napisał:

§3

Dostawa autobusów

2. *Dostawa autobusów nastąpi partiami, zgodnie z poniższym harmonogramem:*

nr partii dostawy	*liczba autobusów [szt.]*	*termin dostawy[1] wg oferty*
1.	.....	

*[1] daty w harmonogramie będą wyliczone na **podstawie terminów dostawy w ofercie**, określonych w tygodniach w odniesieniu do daty podpisania niniejszej umowy oraz dostosowane do liczby oraz układu dni roboczych i dni świątecznych w danym tygodniu, z uwzględnieniem zapisów zawartych w ust. 4.*

Czy Zamawiający wyrazi zgodę aby Wykonawca nie musiał podawać w ofercie harmonogramu dostaw, a zostanie on uzgodniony po podpisaniu umowy?

Na etapie składania ofert jest wręcz niemożliwe podanie tak szczegółowego harmonogramu dostaw które będą realizowane dopiero w 2026r.

Odpowiedź nr 130

Zamawiający nie wyraża zgody na powyższe i podtrzymuje zapisy SWZ. Ponadto wskazuje, ze w formularzu oferty Wykonawca nie deklaruje terminów dostaw.

Pytanie nr 131

Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ - wzór umowy w § 2 ust. 12 napisał:

12. W przypadku wystąpienia do Zamawiającego przez organy skarbowe z jakimikolwiek wezwaniami do wypełnienia obowiązków podatkowych wynikających z działania lub zaniechania Zleceniobiorcy lub jego dostawców oraz podwykonawców, Wykonawca zobowiązuje się do całkowitego zaspokojenia ewentualnych zobowiązań Zamawiającego wobec organów skarbowych z tego tytułu, na pierwsze wezwanie Zamawiającego.

Prosimy o rozważenie czy w drugim wierszu ww. ustępu, zamiast „Zleceniobiorcy" nie powinien być wpisany „Wykonawca"?

Odpowiedź nr 131

Zamawiający przychyla się do wniosku i dokona stosownej modyfikacji.

Pytanie nr 132

Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ - wzór umowy w § 2 ust. 14 napisał:

14. W przypadku złożenia przez Wykonawcę nieprawdziwych oświadczeń lub dokumentów związanych z zawarciem niniejszej umowy, bądź niewykonywania lub nienależytego wykonywania zobowiązań podatkowych, Zamawiający niezależnie od uprawnienia do odstąpienia od Umowy, o którym mowa w ust. 9, ma prawo żądać od Wykonawcy zapłaty kary umownej w wysokości 1 % wynagrodzenia Wykonawcy, o którym mowa w § 2 ust. 2 Umowy.

Wykonawca nie zakłada wystąpienia powyższych okoliczności, jednakże biorąc pod uwagę wysoką wartość umowy zwracamy się z wnioskiem o obniżenie kary umownej o połowę tj. do wysokości 0,5% wynagrodzenia Wykonawcy, o którym mowa w § 2 ust. 2 Umowy.

Odpowiedź nr 132

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 133

Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ - wzór umowy w § 3 ust. 10 napisał:

10. Wszelkie stwierdzone niezgodności podstawionych do odbioru autobusów z postanowieniami Umowy, mogą być przyczyną odmowy dokonania ich odbioru i podpisania protokołu zdawczo-odbiorczego, o którym mowa w ust. 9, co musi zostać potwierdzone na piśmie. W takim przypadku uznaje się, że autobusy nie zostały dostarczone z przyczyn, za które odpowiedzialność ponosi Wykonawca.

Zwracamy się z wnioskiem o dodanie zdania na końcu ustępu: „Przyczynami odmowy, o której mowa powyżej, nie mogą być drobne usterki bądź niedociągnięcia, które nie mają wpływu na normalne funkcjonowanie autobusu. Takie usterki bądź niedociągnięcia Wykonawca naprawi w najkrótszym możliwym terminie."

Odpowiedź nr 133

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 134

Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ – wzór umowy w § 3 ust. 15.3 napisał:

15.3. Wszelkie stwierdzone podczas testów, o których mowa w ust. 15.2., niezgodności z postanowieniami Umowy urządzeń elektronicznych podstawionego do testów autobusu, mogą być przyczyną odmowy przystąpienia do odbiorów pozostałych autobusów i podpisania protokołów zdawczo-odbiorczych, o których mowa w ust. 9. Stwierdzenie nieprawidłowości oraz podjęcie decyzji o odmowie przystąpienia do odbiorów musi zostać potwierdzone na piśmie przez Zamawiającego. W takim przypadku uznaje się, że autobusy nie zostały dostarczone z przyczyn, za które odpowiedzialność ponosi Wykonawca..

Zwracamy się z wnioskiem o dodanie zdania na końcu ww. ustępu: „Przyczynami odmowy, o której mowa powyżej, nie mogą być drobne usterki bądź niedociągnięcia, które nie mają wpływu na normalne funkcjonowanie autobusu. Takie usterki bądź niedociągnięcia Wykonawca naprawi w najkrótszym możliwym terminie."

Odpowiedź nr 134

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 135

Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ wzór umowy w § 5 ust. 1 punkt 1 napisał:

§5

Kary umowne

Wykonawca zobowiązuje się zapłacić Zamawiającemu następujące kary umowne:

1.1. w przypadku odstąpienia od Umowy przez Zamawiającego z powodu okoliczności, za które odpowiedzialność ponosi Wykonawca, w wysokości 10% całkowitej wartości Umowy brutto, określonej w §2 ust. 2,

W ustępie 5 paragrafu 5 Zamawiający napisał:

5. Łączna maksymalna wysokość kar umownych, których mogą dochodzić Strony nie może przekroczyć 10% wartości brutto umowy.

1. Zwracamy się z wnioskiem o obniżenie wysokości kary umownej z ust.1 punkt 1 z 10% do 7%.
2. Powyższe kary umowne naliczane są od wartości brutto. W ocenie Wykonawcy taki model naliczania kar umownych, przyjmujący jako podstawę wyliczenia kary umownej od wartości brutto a nie netto, jest sprzeczny z zasadą równego traktowania, do której przestrzegania Zamawiający zobowiązany jest na podstawie Prawa zamówień publicznych. Wynika to z faktu, że w przypadku wykonawcy zagranicznego, inaczej niż w przypadku wykonawcy krajowego, cena brutto nie obejmie podatku VAT, a w konsekwencji będzie niższa, niż w przypadku wykonawcy krajowego. W konsekwencji spowoduje to, że kary umowne przez niego płacone będą niższe niż w

przypadku wykonawcy krajowego. Dlatego też wnosimy o zmianę § 5 poprzez zastosowanie jako podstawy naliczania kar umownych kwoty wartości Umowy netto

Odpowiedź nr 135

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 136

Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ - wzór umowy w § 5 ust. 1 pkt 2 napisał:

1.2. za zwłokę w dostarczeniu danej partii autobusów, licząc łącznie karę od każdego nie dostarczonego w terminie autobusu z danej partii, za każdy dzień zwłoki w dostarczeniu danego autobusu od terminu dostawy partii określonego w §3 ust. 1 do faktycznego terminu odbioru wg. podpisanego protokołu zdawczo-odbiorczego, w wysokości:

1.2.1. 1.000 PLN dla każdego z pierwszych 14 dni opóźnienia,

1.2.2. 2.000 PLN dla każdego dnia od 15 do 30 dnia opóźnienia,

1.2.3. 5.000 PLN dla 31 dnia i każdego następnego dnia opóźnienia,

Zwracamy się z wnioskiem o możliwość obniżenia kar umownych na następujące:

- 500 PLN dla każdego z pierwszych 14 dni opóźnienia,
- 1.000 PLN dla każdego dnia od 15 do 30 dnia opóźnienia,
- 3.000 PLN dla 31 dnia i każdego następnego dnia opóźnienia,

Odpowiedź nr 136

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 137

Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ - wzór umowy w § 5 ust. 1 pkt 3 napisał:

1.3. za zwłokę w dostarczeniu kompletu urządzeń elektronicznych i oprogramowania do testów lub autobusu testowego w stosunku do terminów określonych odpowiednio w §3 ust. 15.1 i 15.2, w wysokości 1.000 PLN, za każdy dzień zwłoki,

Zwracamy się z wnioskiem o możliwość obniżenia kary umownej do poziomu 500,00 zł

Odpowiedź nr 137

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 138

Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ - wzór umowy w § 5 ust. 1 pkt 4 napisał: *1.4. za zwłokę w dostarczeniu dokumentacji w wysokości 1.000,- PLN, słownie: tysiąc PLN za każdy dzień, za każdy typ dokumentacji.*

Zwracamy się z wnioskiem o możliwość obniżenia kary umownej do poziomu 500,00 zł

Odpowiedź nr 138

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 139

Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ -wzór umowy w § 5 ust. 3 napisał:

Zamawiający może dochodzić, na zasadach ogólnych, odszkodowania przewyższającego kary umowne.

Zwracam się z wnioskiem o usunięcie ww. zapisu. Kary umowne zostały uregulowane szczegółowo i w takich wysokościach, które w pełni zabezpieczają interes Zamawiającego, a takie postanowienie o możliwości dochodzenia kwot ponad kary sprawiają, że Wykonawca nie jest w stanie ocenić ryzyk w sposób odpowiedni.

Odpowiedź nr 139

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 140

Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ – wzór umowy, w paragrafie 2 ust. 15 napisał:

> *15. Zamawiający jest uprawniony do potrącenia kary umownej z wynagrodzenia Wykonawcy, a jeżeli to nie będzie możliwe Wykonawca zobowiązany będzie do zapłaty kary w terminie 30 dni od daty otrzymania wezwania w formie noty księgowej*

Zwracamy się z wnioskiem aby kara umowna była płacona przez Wykonawcę tylko na podstawie noty księgowej.

Odpowiedź nr 140

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 141

Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ -wzór umowy w § 7 ust. 2.1.3 napisał:

1. *2.1.3. Strona dotknięta działaniem siły wyższej jest zobowiązana do powiadomienia o tym fakcie w ciągu jednego dnia roboczego drugiej Strony, pod rygorem braku możliwości powoływania się na klauzulę siły wyższej. Strony zobowiązują się do podjęcia niezwłocznych działań, mających na celu określenie sposobu rozwiązania zaistniałej sytuacji, w celu wykonania postanowień Umowy;;*

Zwracamy się z wnioskiem o wydłużenie terminu informowania o sile wyższej do 21 dni roboczych.

W przypadku wystąpienia siły wyższej w pierwszej kolejności Wykonawca będzie zabezpieczał realizację umowy a w następnym kroku, dokona formalności związanych z zawiadomieniem Zamawiającego.

Odpowiedź nr 141

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 142

Zamawiający w § 7 ust. 6 przewidział klauzulę waloryzacyjną zwracamy się z wnioskiem o rozważenie przez Zamawiającego wprowadzenia następującej klauzuli waloryzacyjnej.

Ust. 1
Wynagrodzenie Wykonawcy wskazane w §. 2 Umowy (dalej: Wynagrodzenie) będzie podlegało podwyższeniu w następujący sposób.
Ust. 2
1) 50% Wynagrodzenia Wykonawcy nie podlega waloryzacji, pozostaje stałe.
2) 35% Wynagrodzenia Wykonawcy będzie podlegało waloryzacji (podwyższeniu) na podstawie Zharmonizowanego Wskaźnika Cen Konsumpcyjnych publikowanego przez Eurostat dla Unii Europejskiej (27 Państw, od 2020 r., 2015 =100) (dalej: HICP).
3) 15% Wynagrodzenia Wykonawcy będzie podlegało waloryzacji (podwyższeniu) na podstawie publikowanego przez Główny Urząd Statystyczny (dalej: GUS) Przeciętnego Miesięcznego Wynagrodzenia Brutto w Sektorze Przedsiębiorstw w Polsce (dalej: Przeciętne Wynagrodzenie).

Wynagrodzenie Wykonawcy będzie obliczane na podstawie następującego wzoru:

$$P_n = P_o \cdot W_n$$

Gdzie:
Pn - Wynagrodzenie Wykonawcy po waloryzacji,
Po - Wynagrodzenie Wykonawcy przed waloryzacją,
Wn – procentowy wskaźnik wzrostu Wynagrodzenia Wykonawcy.

Wskaźnik wzrostu Wynagrodzenia Wykonawcy Wn będzie obliczany na podstawie następującego wzoru :

$$W_n = a + b\frac{HICPn}{HICPo} + c\frac{Rn}{Ro}$$

a = 50 %,
b = 35%,
c = 15%.

Gdzie:
HICPo – jest średnią arytmetyczną miesięcznych wskaźników HICP za ostatnich 12 miesięcy:
- przed dniem podpisania Umowy, w przypadku pierwszej waloryzacji (z zastrzeżeniem ustępu 3 poniżej), lub
- przed datą ostatniej waloryzacji, w przypadku kolejnych waloryzacji.
HICPn - jest średnią arytmetyczną ostatnich 12 (dwunastu) miesięcznych wskaźników HICP opublikowanych przed miesiącem, w którym dokonywana jest waloryzacja.
Ro – jest średnią arytmetyczną miesięcznych wartości Przeciętnego Wynagrodzenia za ostatnich 12 miesięcy:
- przed dniem podpisania Umowy, w przypadku pierwszej waloryzacji (z zastrzeżeniem ustępu 3 poniżej), lub
- przed datą ostatniej waloryzacji, w przypadku kolejnych waloryzacji.
Rn – jest średnią arytmetyczną ostatnich 12 (dwunastu) miesięcznych wartości Przeciętnego Wynagrodzenia opublikowanych przed miesiącem, w którym dokonywana jest waloryzacja.

Warunkiem waloryzacji Wynagrodzenia Wykonawcy jest, że każdorazowo, w dniu waloryzacji Wynagrodzenia wartość Wn (procentowego wskaźnika wzrostu Wynagrodzenia Wykonawcy) wyliczona na podstawie powyższego wzoru przekroczy 102 %.

Pierwsza waloryzacja Wynagrodzenia nastąpi nie wcześniej niż 6 miesięcy po podpisaniu Umowy. Kolejne waloryzacje nie mogą następować częściej niż co miesiąc.

Waloryzacja nastąpi na podstawie oświadczenia Strony żądającej zmiany, w którym przedstawi ona wyliczenie Wynagrodzenia Wykonawcy podlegającego waloryzacji w oparciu o postanowienia niniejszego artykułu.

Maksymalne podwyższenie Wynagrodzenia Wykonawcy na podstawie niniejszego postanowienia nie będzie mogło przekroczyć 50 % Wynagrodzenia Wykonawcy.

Ust. 3

Jeżeli Umowa została zawarta po upływie 180 dni od dnia upływu terminu składania ofert, początkowym terminem ustalenia zmiany Wynagrodzenia jest dzień otwarcia ofert.

Odpowiedź nr 142

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 143

Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ -wzór umowy w § 8 ust. 3 napisał:

1. *Niezależnie od przypadku opisanego w ust. 1 Zamawiający może odstąpić od Umowy w razie rażącego naruszenia warunków Umowy przez Wykonawcę. Za naruszenie, o którym mowa w zdaniu poprzedzającym, Strony uznają w szczególności zwłokę w rozpoczęciu dostaw autobusów trwającą dłużej niż 30 dni oraz zwłokę w dostarczeniu dokumentacji, o której mowa w §5 ust. 1.4., trwającą dłużej niż 30 dni.*

Wykonawca nie przewiduje zwłoki w realizacji dostawy, jednakże termin 30 dni jest stosunkowo krótki zwracamy się z wnioskiem o zmianę zapisów umowy i wydłużenie terminu do 60 dni.

Odpowiedź nr 143

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 144

Zał. nr 3 do Umowy §2 ust.1 punkt 1.1.13 Zamawiający napisał:
1.1.13.na wszystkie urządzenia i oprogramowanie będące elementem elektrycznego napędu trakcyjnego – minimum 300.000 km.
Prosimy o wyszczególnienie urządzeń będących według Zamawiającego składem elementów napędu elektrycznego.
Odpowiedź nr 144

Zamawiający informuje, że w skład elektrycznego napędu trakcyjnego wchodzą wszystkie komponenty związane z zapewnieniem trakcji autobusu wraz z dedykowanym oprogramowaniem, różne w zakresie stosowanych rozwiązań przez różnych Wykonawców.

Pytanie nr 145

Zał. nr 3 do Umowy §2 ust.2 punkt 2.1 Zamawiający napisał:

2.WYKONAWCA oświadcza, że dostarczone autobusy będą w pełni sprawne i wykonane w sposób gwarantujący wysoki poziom jakości i niezawodności. WYKONAWCA gwarantuje, że liczba występujących ewentualnych usterek objętych gwarancją jakości, pozwoli na uzyskanie wskaźnika gotowości technicznej nie mniejszego niż 90%.

2.1.Obliczanie wskaźnika gotowości technicznej rozpoczyna się od dnia dostarczenia ZAMAWIAJĄCEMU wszystkich autobusów, o których mowa w §1 ust. 1 oraz kończy się w momencie, gdy liczba autobusów pozostających w okresie gwarancji, o której mowa w §2 ust. 1.1.1 będzie wynosiła mniej niż 10 sztuk. Liczba sprawnych autobusów określana jest przez ZAMAWIAJĄCEGO na godz. 4:00 każdego dnia w raporcie potwierdzanym przez WYKONAWCĘ, stanowiącym podstawę do ewentualnego naliczania kary umownej. Brak potwierdzenia raportu dziennego w terminie 3 dni roboczych od jego przekazania, będzie traktowany jako akceptacja ww. raportu.

Prosimy o potwierdzenie, że jeżeli zamawiający nie przyślę w danym dniu gotowości na godz. 4:00, to zostanie umniejszona gotowość o ten dzień

Odpowiedź nr 145

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 146

Zał. nr 3 do SWZ §4 ust.3 Zamawiający napisał:

Wykonawca zobowiązany jest do przeszkolenia dziesięciu osób, pracowników Zamawiającego, instruktorów nauki jazdy lub wybranych kierowców, w zakresie prawidłowego, bezpiecznego oraz ekonomicznego eksploatowania autobusu, będącego przedmiotem dostawy, oraz 15 pracowników zaplecza technicznego. Koszty oddelegowania swoich pracowników pokrywa Zamawiający.

1. Prosimy o potwierdzenie, że osoby delegowane do przeszkolenia i do pracy przy zamówionych autobusach, w zależności od rodzaju szkolenia, będą posiadały aktualne uprawnienia SEP do 1 kV w zakresie eksploatacji i dozoru instalacji elektrycznych.
2. Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku braku posiadania odpowiednich uprawnień Zamawiający poniesie koszt uzyskania uprawnień elektrycznych SEP do 1kV dla wskazanych pracowników zaplecza technicznego
3. Prosimy o potwierdzenie, że personel Zamawiającego delegowany do szkoleń w zakresie obsługi technicznej systemu klimatyzacji będzie posiadał ważne uprawnienia zgodne z rozporządzeniem Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 1 lipca 2022 r. w sprawie szczegółowych zasad stwierdzania posiadania kwalifikacji przez osoby zajmujące się eksploatacją urządzeń, instalacji i sieci Dz.U. 2022 poz. 1392, niezbędne przy eksploatacji urządzeń chłodniczych, klimatyzacyjnych i wentylacyjnych oraz w zakresie ustawy o substancjach zubożających warstwę ozonową oraz ustawy o fluorowanych gazach cieplarnianych.
4. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zgodzi się na przeszkolenie czterech pracowników z zakresu diagnostyki, do której wykonania potrzebne jest oprogramowanie oparte na licencji imiennej. Koszt szkoleń przeprowadzonych przez poddostawców wiąże się ze znaczącym wzrostem ceny oferty.

Odpowiedź nr 146

Zamawiający:

1. Potwierdza, że jego pracownicy posiadają niezbędne i aktualne uprawnienia i upoważnienia SEP do 1kV w zakresie eksploatacji i/lub dozoru instalacji elektrycznych,
2. Potwierdza powyższe,
3. Potwierdza, że jego pracownicy posiadają niezbędne i aktualne uprawnienia zgodne z rozporządzeniem Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 1 lipca 2022 r. w sprawie szczegółowych zasad stwierdzania, posiadania kwalifikacji przez osoby zajmujące się eksploatacją urządzeń, instalacji i sieci (dz. U. 2022 poz. 1392), niezbędne przy eksploatacji urządzeń chłodniczych, klimatyzacyjnych i wentylacyjnych oraz w zakresie ustawy o substancjach zubożających warsta. ozonową oraz ustawy o fluorowanych gazach cieplarnianych,
4. Zamawiający nie potwierdza powyższego. Zamawiający informuje, że liczba przeszkolonych pracowników z zakresu diagnostyki opartej na oprogramowaniu z licencjami imiennymi powinna być dostosowana do potrzeb i konieczności prawidłowej obsługi i naprawy dostarczonych autobusów, lecz nie mniejsza jak 4.

Pytanie nr 147

Zał. nr 1.1, 1.2, 1.3 i 1.4 do SWZ roz. IV ust.2 Zamawiający napisał:

Trwałość baterii trakcyjnej w okresie w okresie 10lat lub uzyskanie przebiegu 700.000km w zależności co nastąpi wcześniej: lub do spadku pojemności nie większej niż do poziomu 80% wartości początkowej, przy przebiegach rocznych autobusu ok. 70.000 km, przy ładowaniu mocą o wartości 120 kW,

Prosimy o potwierdzenie, że zobowiązania gwarancyjne na magazyn energii, kończą się z dniem upływu okresu gwarancyjnego, niezależnie czy i ile razy były wymieniane poszczególne elementy systemu.

Odpowiedź nr 147

Zamawiający potwierdza powyższe za wyjątkiem deklaracji o trwałości baterii dłuższej niż 10 lat, a wszystkie elementy magazynu energii ze względu na brak możliwości ich identyfikacji traktowane są jako moduł (pack bateryjny), wobec czego podlegają zasadom określonym w umowie serwisowej.

Pytanie nr 148

Zał. nr 3 do Umowy dostawy §2 ust. 2 punkt 2.5 Zamawiający napisał:

Nieuzyskanie gwarantowanego wskaźnika gotowości technicznej będzie skutkowało naliczeniem przez ZAMAWIAJĄCEGO kary umownej w wysokości 5033,23 złotych za każdy dzień i każdy autobus wyłączony z ruchu powodujący nieuzyskanie ww. wskaźnika.

Wskazana wysokość kary umownej nie znajduje uzasadnienia ekonomicznego i nie stanowi ekwiwalentu ewentualnej szkody Zamawiającego. Może prowadzić jedynie do wzbogacenia Zamawiającego, a nie naprawienia szkody. Odbiega również od wartości kar umownych stosowanych w innych, podobnych postępowaniach. W konsekwencji, kara zaproponowana przez Zamawiającego kwalifikuje się jako kara rażąco wygórowana w rozumieniu art. 484 §2 Kodeksu cywilnego. Prosimy o zmniejszenie kary związanej z niedochowaniem gotowości technicznej z 5033,23 zł do 3000 zł na dzień.

Odpowiedź nr 148

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 149

Zał. nr 3 do Umowy dostawy §3 ust. 1 oraz 2 Zamawiający napisał:

1.Z gwarancji jakości wyłączone są materiały eksploatacyjne:

1.1.wkłady filtrów,

1.2.płyny eksploatacyjne: oleje przekładniowe i hydrauliczne, płyn chłodzący, płyn do spryskiwacza,

1.3.smary.

2.Z gwarancji jakości wyłączone są niżej wymienione części, które podczas eksploatacji autobusów zgodnie z ich przeznaczeniem i użytkowaniem wg instrukcji obsługi, ulegają normalnemu zużyciu, z

zastrzeżeniem, że normalne zużycie nastąpi po uzyskaniu przebiegu lub czasie eksploatacji podanego odpowiednio poniżej:

2.1.żarówki (bez limitu),

2.2.paski klinowe (nie mniej niż 50.000 km),

2.3.piórka wycieraczek (nie mniej niż 6 miesięcy eksploatacji),

2.4.klocki hamulcowe (nie mniej niż 60.000 km),

2.5.tarcze hamulcowe (nie mniej niż 120.000 km),

2.6.akumulatory, z wyjątkiem trakcyjnych (nie mniej niż 36 miesiące eksploatacji),

2.7.ogumienie (nie mniej niż 150.000 km).

Czy Zamawiający zgodzi się na wyłączenie niżej wymienionych części:

- amortyzatory (poza wadami fabrycznymi)

- szkło przy uszkodzeniach mechanicznych na skutek czynników zewnętrznych;

- bezpieczniki;

- diody LED, świetlówki;

Odpowiedź nr 149

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 150

Zał. nr 3 do Umowy dostawy §3 ust. 4 Zamawiający napisał:

4. Z gwarancji jakości wyłączone są uszkodzenia powstałe wskutek:

4.1. kradzieży, dewastacji, włamania, pożaru, powodzi, itp.,

4.2. używania niewłaściwych paliw, olejów, smarów, płynów lub innych materiałów eksploatacyjnych (wykaz zalecanych materiałów eksploatacyjnych oraz wykaz materiałów eksploatacyjnych zastosowanych przy pierwszym fabrycznym napełnieniu jest przedstawiony w dokumentacji technicznej przekazanej przez WYKONAWCĘ wraz z autobusami),

4.3. szkód kolizyjnych i wypadkowych oraz ich następstw,

4.4. uszkodzeń mechanicznych zabezpieczenia antykorozyjnego podwozia

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zgadza się na wyłączenie z gwarancji napraw powstałych w wyniku uszkodzeń na skutek:

- działania czynników zewnętrznych lub atmosferycznych, jak: asfalt kamienie, żwir, grad, osady chemiczne i sól (inne aniżeli używane do zimowego utrzymania dróg), kwasy, soki roślinne itp.,

- klęski żywiołowe, pożar, powódź

- szkód powypadkowych lub następstw będących ich skutkiem

- szkód powstałych z tytułu naturalnego zużycia lub uszkodzenia materiałów eksploatacyjnych w toku zwykłej eksploatacji, a także zużytych, uszkodzonych lub zniszczonych na skutek warunków eksploatacji

- szkód powstałych w wyniku aktów wandalizmu

- części zakupionych poza siecią sprzedażowa Solaris

Odpowiedź nr 150

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ. Zamawiający informuje, że opisał wyłączenia z gwarancji napraw w załączniku nr 3 do Umowy dostawy § 3 ust. 4.

Pytanie nr 151

Zał. nr 3 do Umowy dostawy §4 ust. 2 Zamawiający napisał:

ZAMAWIAJĄCY w okresie obowiązywania gwarancji jakości zobowiązuje się do terminowego oraz zgodnego z zakresem wykonywania obowiązkowych obsług technicznych autobusów wyłącznie w Autoryzowanej Stacji Obsługi (ASO lub ASO ZAMAWIAJĄCEGO) lub serwisach autoryzowanych wskazanych przez WYKONAWCĘ, poświadczania tego faktu w Książce Przeglądów (nie dotyczy obsług sezonowych) oraz powiadomieniem Wykonawcy 1 dzień przed planowanym terminem obsługi. Częstotliwość obsług technicznych ustala się na poziomie 30.000km (nie dotyczy pierwszego przeglądu gwarancyjnego i obsług sezonowych)

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza wykonywanie częściej niż wymagany przebieg międzyobsługowy okresowych czynności (typu kontrola, sprawdzenie) podczas których nie jest wymagana wymiana części.

Odpowiedź nr 151

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 152

Zał. nr 3 do Umowy dostawy §10 ust. 1 Zamawiający napisał:

1.WYKONAWCA udziela ZAMAWIAJĄCEMU autoryzacji upoważniającej do wykonywania obsług technicznych i napraw autobusów dostarczonych przez WYKONAWCĘ w zakresie obejmującym:

1.1.obsługi techniczne autobusu – w pełnym zakresie,

1. Prosimy o potwierdzenie, że w okresie gwarancji całopojazdowej koszt planowanych przeglądów serwisowych/obsług technicznych wynikających z interwałów obsług określonych przez

producenta pojazdu wraz z robocizną i materiałami eksploatacyjnymi Zamawiający będzie ponosił we własnym zakresie.

2. Prosimy o potwierdzenie, że obsługę okresową (typu kontrola, sprawdzenie) podczas której nie jest wymagana wymiana części, tj. tygodniową, miesięczną, kwartalną itd. Zamawiający będzie wykonywać we własnym zakresie oraz na swój koszt.
3. Prosimy o potwierdzenie, że obsługę codzienną podczas której nie jest wymagana wymiana części Zamawiający będzie wykonywać we własnym zakresie oraz na swój koszt

Odpowiedź nr 152

Zamawiający:

1. Potwierdza powyższe.
2. Nie potwierdza powyższego. Zamawiający nie może udzielić odpowiedzi nie znając zakresu obsług okresowych. Zakres obsług okresowych określa Wykonawca.
3. Nie potwierdza powyższego. Zamawiający nie może udzielić odpowiedzi nie znając zakresu obsług okresowych. Zakres obsług okresowych określa Wykonawca.

Pytanie nr 153

Zał. nr 3 do Umowy dostawy §10 ust. 3 punkt 3.2 Zamawiający napisał:

3.2.WYKONAWCA na swój koszt wyposaży przed dostawą pierwszej partii autobusów (w terminie uzgodnionym wg §19 ust. 9), na okres obowiązywania najdłuższej gwarancji jakości, o której mowa w §2, jedno stanowisko w ASO ZAMAWIAJĄCEGO w niezbędne do wykonania obsług technicznych i napraw specjalistyczne testery diagnostyczne lub specjalistyczne oprogramowanie i interfejsy instalowane do warsztatowych komputerów przenośnych PC oraz komputery przenośne.

3.2.1.Dostarczone wyposażenie i oprogramowanie, stanowiące własność WYKONAWCY i pozostające w jego dyspozycji, będzie aktualizowane przez WYKONAWCĘ również w ramach kwoty wynagrodzenia wynikającej z Umowy dostawy, odpowiednio do wprowadzanych przez WYKONAWCĘ nowych rozwiązań technicznych i terminów ważności ewentualnych licencji.

Czy Zamawiający zgodzi się na zmianę okresu udzielenia licencji i aktualizacji oprogramowania operacyjnego sprzętu na okres gwarancji na cały pojazd?

Odpowiedź nr 153

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 154

Zał. nr 3 do Umowy dostawy §10 ust. 3 Zamawiający napisał:

3.WYKONAWCA dostarczy ZAMAWIAJĄCEMU w ramach kwoty wynagrodzenia wynikającej z Umowy dostawy, narzędzia specjalne oraz inne wyposażenie niezbędne do wykonania obsług technicznych i napraw (w tym powypadkowych) oraz specjalistyczne oprogramowanie, odpowiednio do udzielonej autoryzacji i zgodnie z dokumentacją obsługowo – naprawczą, wg asortymentu i liczby określonej w wykazie stanowiącym załącznik nr 4 do Umowy dostawy.

3.1.WYKONAWCA dostarczy ZAMAWIAJĄCEMU, na swój koszt, bezzwrotnie, w terminie przed dostawą pierwszej partii autobusów (w terminie uzgodnionym wg §19 ust. 9), narzędzia specjalne do wykonywania obsług technicznych i napraw (jeden1 zestaw zgodnie z ww. wykazem, określającym ich wartość). Dopuszcza się możliwość dostarczenia narzędzi specjalnych do napraw rzadko występujących w późniejszym uzgodnionym pomiędzy stronami terminie, np.: po wystąpieniu pierwszego uszkodzenia.

3.1.1. Dostarczone narzędzia specjalne przechodzą na własność ZAMAWIAJĄCEGO z dniem ich przekazania.

3.1.2.W przypadku wprowadzenia zmian dotyczących wykonywania obsług technicznych, jeśli są wymagane, WYKONAWCA zobowiązuje się do dostarczenia na swój koszt, bezzwrotnie, dodatkowych narzędzi specjalnych i/lub oprogramowania wraz z dożywotnią licencją..

1. W przypadku gdy Zamawiający posiada narzędzia specjalistyczne, to czy zgodzi się na doposażenie go w brakujące narzędzia (specjalistyczne)?
2. Czy w przypadku zaoferowania przez Wykonawcę klimatyzacji z pompą ciepła CO2 Zamawiający wymaga dostarczenia ogólnodostępnego na rynku urządzenia do obsługi klimatyzacji z czynnikiem CO2, umożliwiającego zbadanie szczelności klimatyzacji oraz automatyczne napełnianie układu. Jest to informacja niezbędna do prawidłowego oszacowania kosztów narzędzi, a tym samym precyzyjnej kalkulacji ceny oferty.
3. Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku dostarczenia urządzenia do obsługi klimatyzacji z czynnikiem CO2, Zamawiający będzie w ramach autoryzacji wykonywał czynności obsługowe i naprawcze klimatyzacji.

Odpowiedź nr 154

Zamawiający nie może określić czym są narzędzia specjalistyczne bez określenia przez Wykonawcę ich wykazu. Zamawiający informuje, że przy dostawach będących przedmiotem niniejszego przetargu należy przyjąć założenie, że zamawiający winien być doposażony przez Wykonawcę na jego koszt w narzędzia pozwalające do wykonania diagnostyki, niezbędnych obsług technicznych i napraw specjalistycznych jako Autoryzowana Stacja Obsługi producenta pojazdu dla dostarczonych autobusów niezależnie od posiadanego przez Zamawiającego stanu narzędzi i urządzeń specjalistycznych. Zobowiązania obsługowe Zamawiającego określone są w § 4 Załącznika nr 3 do Umowy dostawy.

Pytanie nr 155

Zał. nr 3 do Umowy dostawy §10 ust. 6 Zamawiający napisał:

6.Udzielona ZAMAWIAJĄCEMU autoryzacja nie wyklucza możliwości wykonania obsług technicznych oraz napraw gwarancyjnych i nie objętych gwarancją, w serwisach zewnętrznych - ASO WYKONAWCY lub warsztatach autoryzowanych producentów zespołów i podzespołów w terminach określonych w § 13 ust. 1.1. ÷ 1.3. Terminy podane w §13 ust. 1.1, ust. 1.2 i ust. 1.3, nie będą obowiązywać w przypadku jednorazowego zgłoszenia do obsługi i naprawy w jednym specjalistycznym warsztacie autoryzowanym więcej niż 10 sztuk autobusów, o których mowa w §1, ust. 1.

Oraz

Zał. nr 3 do Umowy dostawy §10 ust. 7 Zamawiający napisał:

7.WYKONAWCA zobowiązany jest do wykonania obsługi technicznej w terminie nie przekraczającym 2 dni roboczych, licząc od daty dostarczenia autobusu, lecz nie dłuższym niż 5 dni roboczych od daty zgłoszenia

1. Prosimy na zmianę zapisu z 2 dni roboczych na 4 dni roboczych, który dotyczy wykonania obsługi technicznej oraz możliwość wydłużenia tego okresu z 5 dni roboczych na 7 dni roboczych
2. Prosimy o potwierdzenie, że obsługi techniczne oraz naprawy nie objęte gwarancją będzie wykonywać Wykonawca lub ASO Wykonawcy odpłatnie na koszt Zamawiającego.

Odpowiedź nr 155

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 156

Zał. nr 3 do Umowy dostawy §11 ust. 1 Zamawiający napisał:

WYKONAWCA zobowiązuje się w okresie obowiązywania niniejszej umowy zorganizować system dostarczania części zamiennych i materiałów do obsług technicznych, napraw gwarancyjnych, oraz nieobjętych gwarancją, w sposób umożliwiający ich dostarczenie w terminie do 2 dni roboczych, licząc od daty złożenia zamówienia. W szczególnych przypadkach, na pisemny wniosek WYKONAWCY, np. jeżeli wniosek dotyczy części trudnodostępnych i zamawianych sporadycznie w jednostkowych ilościach i Zamawiający może wyrazić zgodę na przedłużenie terminu dostawy. Wniosek Wykonawcy musi zawierać wskazanie konkretnego terminu, do którego część zostanie dostarczona Zamawiającemu.

1. Prosimy na zmianę zapisu z 2 dni roboczych na 4 dni roboczych, który dotyczy dostawy części występujących w katalogu lub standardowym obrocie
2. Czy Zamawiający potwierdza, że zgłoszenie złożone po godz. 13 jest liczone od kolejnego dnia?

Odpowiedź nr 156

Zamawiający:

1. Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.
2. Zamawiający potwierdza powyższe.

Pytanie nr 157

Zał. nr 3 do Umowy dostawy §11 ust. 4 Zamawiający napisał:

WYKONAWCA, w razie przekroczenia ustalonego terminu dostarczenia części określonego w ust. 1, zobowiązuje się do zapłacenia kary umownej za każdą niedostarczoną część w wysokości 5033,23 złotych, za każdy dzień roboczy opóźnienia, licząc od pierwszego dnia po upływie ustalonego terminu dostarczenia do dnia, w którym część została dostarczona włącznie.

Pragniemy wskazać, że wygórowane kary umowne przekładają się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów. Wykonawca racjonalnie kalkulujący cenę ofertową musi bowiem uwzględnić w tej cenie nie tylko koszty wytworzenia przedmiotu umowy i zakładany zysk, ale również wszelkie ryzyka związane realizacją danego zamówienia, w tym zastrzeżone przez Zamawiającego kary umowne. Zawyżanie ceny ofertowej w związku z przerzuceniem nieproporcjonalnie wysokich kar na wykonawców doprowadzić może do nieefektywnego wydatkowania środków publicznych przez Zamawiającego bądź wręcz do konieczności unieważnienia postępowania, na skutek zaoferowania ceny w wysokości przewyższającej kwotę, jaką Zamawiający przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia.
Ponadto kara umowna, której wartość nie koresponduje z wysokością szkody, jaką może ponieść Zamawiający prowadzi do nieuzasadnionego wzbogacenia Zamawiającego kosztem wykonawcy. Podkreślenia wymaga, że kara umowna, jako surogat odszkodowania, powinna zmierzać do naprawienia szkody wyrządzonej Zamawiającemu z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania świadczenia niepieniężnego, a nie stanowić dla niego źródło dodatkowego zysku. Za niedopuszczalne należy zatem uznać takie kształtowanie wysokości kar umownych które nie jest racjonalnie powiązane z możliwym uszczerbkiem po stronie Zamawiającego. W tym kontekście kary umowne powinny być określane w wysokości adekwatnej do ewentualnej szkody, tak aby mogły spełniać swoje funkcje, a nie zniechęcać wykonawców do brania udziału w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego. W związku z powyższym zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości kary umownej z 5033,23 zł na 3000 zł za każdy roboczy dzień zwłoki. W ocenie Wykonawcy, wyżej wymieniona kara umowna jest nieadekwatna do straty poniesionej przez Zamawiającego

1. Czy kara zostanie naliczona jedynie w przypadku, gdy z tytułu zwłoki w dostawie części autobus jest wycofany z eksploatacji?
2. Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku przekroczenia ustalonego terminu dostarczenia kilku tych samych części, kara będzie naliczana jak za jedną część.
3. Prosimy o potwierdzenie, powyższa kara dotyczy zamówienia, niezależnie od ilości zamówionych części?

Odpowiedź nr 157

Zamawiający:

1. Zamawiający nie potwierdza powyższego.
2. Zamawiający nie potwierdza powyższego.
3. Zamawiający nie potwierdza powyższego.

Pytanie nr 158

Zał. nr 3 do Umowy dostawy §12 ust. 12 punkt 12.1 Zamawiający napisał:

Po weryfikacji wniosku gwarancyjnego, dokonaniu oględzin zdemontowanych części i zapoznaniu się z ewentualną dokumentacją zdjęciową, WYKONAWCA odsyła z decyzją ZAMAWIAJĄCEMU rozpatrzony wniosek gwarancyjny w terminie nie dłuższym niż 5 dni roboczych od jego otrzymania. Jeżeli termin ten nie zostanie dotrzymany, wniosek gwarancyjny uznaje się za zatwierdzony.

1. Prosimy o zmianę zapisu na *„Wykonawca przesyła Zamawiającemu lub Użytkownikowi autobusu w ciągu 14 dni roboczych od chwili zgłoszenia drogą elektroniczną informację o wyniku rozpatrywania wniosku gwarancyjnego. W przypadku braku odpowiedzi w terminie 14 dni roboczych, strony przyjmują, iż rozliczenie wykonanych czynności zostało zatwierdzone przez Wykonawcę"*
2. W celu sprawdzenia poprawności wniosku gwarancyjnego Wykonawca podejmuje szereg czynności takich jak np. dokonanie oględzin zdemontowanych części, zapoznanie się z przesłaną dokumentacją. W zawiązku z tym Wykonawca nie jest w stanie wywiązać się z obowiązku rozpatrzenia wniosku gwarancyjnego w ciągu 14 dni od chwili zgłoszenia.

Odpowiedź nr 158

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 159

Zał. nr 3 do Umowy dostawy §13 ust. 11 punkt 1.1 podpunkt 1.1.1 Zamawiający napisał:
1.1. Wykonania napraw powypadkowych (NP)w pełnym zakresie, w następujących terminach po ich zgłoszeniu do naprawy przez ZAMAWIAJĄCEGO lub daty zatwierdzenia kosztorysu przez ubezpieczyciela:
1.1.1.naprawy powypadkowe lekkie – naprawy np. szyb, zderzaków, lamp, poszycia zewnętrznego bez konieczności naprawy kratownicy nadwozia lub podwozia oraz zespołów napędowych i osi – termin naprawy do 5 dni roboczych od daty zgłoszenia,
Prosimy na zmianę zapisu z 5 dni roboczych na 7 dni roboczych, który dotyczy wykonania naprawy powypadkowej lekkiej

Odpowiedź nr 159

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 160

Zał. nr 3 do Umowy dostawy §10 ust. 3 Zamawiający napisał:

WYKONAWCA dostarczy ZAMAWIAJĄCEMU w ramach kwoty wynagrodzenia wynikającej z Umowy dostawy, narzędzia specjalne oraz inne wyposażenie niezbędne do wykonania obsług technicznych i napraw (w tym powypadkowych) oraz specjalistyczne oprogramowanie, odpowiednio do udzielonej autoryzacji i zgodnie z dokumentacją obsługowo – naprawczą, wg asortymentu i liczby określonej w wykazie stanowiącym załącznik nr 4 do Umowy dostawy

Zgodnie z Zał. nr 3 do Umowy dostawy §3 ust. 4 naprawy powypadkowe zostały wyłączone z gwarancji, zatem Wykonawca nie ponosi odpowiedzialności za dostarczenie narzędzi do napraw powypadkowych. W związku z tym prosimy o zmianę zapisu na: *„WYKONAWCA dostarczy ZAMAWIAJĄCEMU w ramach*

kwoty wynagrodzenia wynikającej z Umowy dostawy, narzędzia specjalne oraz inne wyposażenie niezbędne do wykonania obsług technicznych i napraw oraz specjalistyczne oprogramowanie, odpowiednio do udzielonej autoryzacji i zgodnie z dokumentacją obsługowo – naprawczą, wg asortymentu i liczby określonej w wykazie stanowiącym załącznik nr 4 do Umowy dostawy"

Odpowiedź nr 160

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 161

Zał. nr 3 do Umowy dostawy §13 ust. 1 punkt 1.1 Zamawiający napisał:

Odtworzenia zabezpieczenia antykorozyjnego podwozia w terminie 5 dni roboczych.

Prosimy na zmianę zapisu z 5 dni roboczych na 7 dni roboczych, który dotyczy odtworzenia zabezpieczenia antykorozyjnego

Odpowiedź nr 161

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 162

Zał. nr 3 do Umowy dostawy §13 ust. 1 punkt 1.2 podpunkt 1.2.1 Zamawiający napisał:

1.2. Wykonania naprawy gwarancyjnej, w terminie:

1.2.1. 5 dni roboczych od daty zgłoszenia,

1. Prosimy o potwierdzenie, ze dla całych podzespołów, jak: przednia oś, elementy kratownicy, elementy alternatywnego układu napędowego (silnik elektryczny, oś elektryczna) klimatyzacja, drzwi, okna, bateria trakcyjna oraz w wyjątkowych przypadkach np. konieczności wyprodukowania specyficznych lub nietypowych części, terminy usunięcia wady będą ustalane indywidualnie

Prosimy o potwierdzenie, że powyższy termin nie dotyczy napraw powypadkowych. Uszkodzenia autobusów mogą charakteryzować się różnym stopniem skomplikowania. Czas wykonania naprawy powypadkowej uzależniony jest od wykonania oględzin oraz sporządzenia opinii przez rzeczoznawcę ubezpieczyciela. W zawiązku z tym Wykonawca nie jest w stanie wywiązać się z obowiązku wykonania naprawy w ciągu 5 dni roboczych od daty zgłoszenia.

Odpowiedź nr 162

Zamawiający:

1. Zamawiający nie potwierdza powyższego i podtrzymuje zapisy SWZ.
2. Terminy napraw powypadkowych określone zostały w § 13 ust.1 punkt 1.1

Pytanie nr 163

Zał. nr 3 do Umowy dostawy §13 ust. 1 punkt 1.2 podpunkt 1.2.2 Zamawiający napisał:

1.2. Wykonania naprawy gwarancyjnej, w terminie:

1.2.2. 10 dni roboczych od daty zgłoszenia – wyłącznie w przypadku wymagającym naprawy zespołu, po wymontowaniu z autobusu, w serwisie autoryzowanym jego producenta

1. Prosimy o potwierdzenie, ze dla całych podzespołów, jak: przednia oś, elementy kratownicy, elementy alternatywnego układu napędowego (silnik elektryczny, oś elektryczna) klimatyzacja, drzwi, okna, bateria trakcyjna oraz w wyjątkowych przypadkach np. konieczności wyprodukowania specyficznych lub nietypowych części, terminy usunięcia wady będą ustalane indywidualnie
2. Prosimy o potwierdzenie, że powyższy termin nie dotyczy napraw powypadkowych. Uszkodzenia autobusów mogą charakteryzować się różnym stopniem skomplikowania. Czas wykonania naprawy powypadkowej uzależniony jest od wykonania oględzin oraz sporządzenia opinii przez rzeczoznawcę ubezpieczyciela. W zawiązku z tym Wykonawca nie jest w stanie wywiązać się z obowiązku wykonania naprawy w ciągu 10 dni roboczych od daty zgłoszenia.

Odpowiedź nr 163

Zamawiający:

1. Zamawiający nie potwierdza powyższego i podtrzymuje zapisy SWZ.
2. Terminy napraw powypadkowych określone zostały w § 13 ust.1 punkt 1.1

Pytanie nr 164

Zał. nr 3 do Umowy dostawy §13 ust. 3 punkt 3.1 Zamawiający napisał:

WYKONAWCA zapłaci ZAMAWIAJĄCEMU, za każdy dzień wyłączenia jednego autobusu z eksploatacji na liniach komunikacyjnych, karę umowną w wysokości 5033,23 złotych

1. Pragniemy wskazać, że wygórowane kary umowne przekładają się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów. Wykonawca racjonalnie kalkulujący cenę ofertową musi bowiem uwzględnić w tej cenie nie tylko koszty wytworzenia przedmiotu umowy i zakładany zysk, ale również wszelkie ryzyka związane realizacją danego zamówienia, w tym zastrzeżone przez Zamawiającego kary umowne. Zawyżanie ceny ofertowej w związku z przerzuceniem nieproporcjonalnie wysokich kar na wykonawców doprowadzić może do nieefektywnego wydatkowania środków publicznych przez Zamawiającego bądź wręcz do konieczności unieważnienia postępowania, na skutek zaoferowania ceny w wysokości przewyższającej kwotę, jaką Zamawiający przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia.
2. Ponadto kara umowna, której wartość nie koresponduje z wysokością szkody, jaką może ponieść Zamawiający prowadzi do nieuzasadnionego wzbogacenia Zamawiającego kosztem wykonawcy. Podkreślenia wymaga, że kara umowna, jako surogat odszkodowania, powinna zmierzać do naprawienia szkody wyrządzonej Zamawiającemu z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania świadczenia niepieniężnego, a nie stanowić dla niego źródło dodatkowego zysku. Za niedopuszczalne należy zatem uznać takie kształtowanie wysokości kar umownych które nie jest racjonalnie powiązane z możliwym uszczerbkiem po stronie Zamawiającego. W tym kontekście kary umowne powinny być określane w wysokości adekwatnej do ewentualnej szkody, tak aby

mogły spełniać swoje funkcje, a nie zniechęcać wykonawców do brania udziału w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego. W związku z powyższym zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości kary umownej, która dotyczy wykonania nieterminowego naprawy gwarancyjnej z 5033,23 zł na 3000 zł za każdy roboczy dzień zwłoki. W ocenie Wykonawcy, wyżej wymieniona kara umowna jest nieadekwatna do straty poniesionej przez Zamawiającego

3. Prosimy o potwierdzenie, że kara za wyłączenie autobusu z eksploatacji wskazana w §13 ust. 3 punkt 3.1, zostanie naliczona od dnia przekroczenia ustalonego terminu wykonania naprawy, konserwacji lub obsługi.
4. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający nie będzie naliczał kar za przekroczenie terminu naprawy baterii trakcyjnej w przypadku, gdy Wykonawca dostarczy baterię rotacyjną i pojazd nie zostanie wyłączony z ruchu.

Odpowiedź nr 164

Zamawiający:

1. Przyjmuje do wiadomości i podtrzymuje zapisy SWZ.
2. Nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.
3. Potwierdza powyższe z uwzględnieniem zapisów § 13 ust. 3 punkt 3.1
4. Zamawiający informuje, że sposób naprawy należy do Wykonawcy wobec czego również jej czas, co wpływa na wyłączenie pojazdu z ruchu.

Pytanie nr 165

Zał. nr 3 do Umowy dostawy §13 ust. 1 punkt 1.2 podpunkt 1.2.1 Zamawiający napisał:

1.2. Wykonania naprawy gwarancyjnej, w terminie:

1.2.1. 5 dni roboczych od daty zgłoszenia,

Oraz

Zał. nr 3 do Umowy dostawy §13 ust. 1 punkt 1.2 podpunkt 1.2.2 Zamawiający napisał:

1.2. Wykonania naprawy gwarancyjnej, w terminie:

1.2.2. 10 dni roboczych od daty zgłoszenia – wyłącznie w przypadku wymagającym naprawy zespołu, po wymontowaniu z autobusu, w serwisie autoryzowanym jego producenta

Oraz

Zał. nr 3 do Umowy dostawy §13 ust. 3 punkt 3.1 Zamawiający napisał:

WYKONAWCA zapłaci ZAMAWIAJĄCEMU, za każdy dzień wyłączenia jednego autobusu z eksploatacji na liniach komunikacyjnych, karę umowną w wysokości 5033,23 złotych

Oraz

Zał. nr 3 do Umowy dostawy §2 ust. 2 punkt 2.5 Zamawiający napisał:

Nieuzyskanie gwarantowanego wskaźnika gotowości technicznej będzie skutkowało naliczeniem przez ZAMAWIAJĄCEGO kary umownej w wysokości 5033,23 złotych za każdy dzień i każdy autobus wyłączony z ruchu powodujący nieuzyskanie ww. wskaźnika.

Oraz

Zał. nr 3 do Umowy dostawy §11 ust. 4 Zamawiający napisał:

WYKONAWCA, w razie przekroczenia ustalonego terminu dostarczenia części określonego w ust. 1, zobowiązuje się do zapłacenia kary umownej za każdą niedostarczoną część w wysokości 5033,23 złotych, za każdy dzień roboczy opóźnienia, licząc od pierwszego dnia po upływie ustalonego terminu dostarczenia do dnia, w którym część została dostarczona włącznie.

1. Prosimy o potwierdzenie, że kary wymienione w Zał. nr 3 do Umowy dostawy §13 ust. 1 punkt 1.2 podpunkt 1.2.1, Zał. nr 3 do Umowy dostawy §13 ust. 1 punkt 1.2 podpunkt 1.2.2 zał. nr 3 do Umowy dostawy §13 ust. 3 punkt 3.1 oraz w Zał. nr 3 do Umowy dostawy §2 ust. 2 punkt 2.5 oraz Zał. nr 3 do Umowy dostawy §11 ust. 4 nie będą się sumować, a Zamawiający będzie wybierał z jakiego tytułu naliczy karę. W ocenie Wykonawcy tak rozbudowany wachlarz kar przewidzianych przez Zamawiającego stwarza ogromne ryzyko dla dostawcy.
2. Prosimy o potwierdzenie, że kary nie będą się sumować za każdą usterkę w jednym pojeździe z osobna. W ocenie Wykonawcy tak rozbudowany wachlarz kar przewidzianych przez Zamawiającego stwarza ogromne ryzyko dla dostawcy i stanowi naruszenie zasady równego traktowania stron umowy

Odpowiedź nr 165

Zamawiający:

1. Zamawiający nie potwierdza powyższego i podtrzymuje zapisy SWZ.
2. Zamawiający nie potwierdza powyższego i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 166

Zał. nr 3 do Umowy dostawy §13 ust. 4 Zamawiający napisał:

Autobus zwrócony ZAMAWIAJĄCEMU po dokonaniu naprawy gwarancyjnej przez WYKONAWCĘ zostanie sprawdzony przez wyznaczone służby techniczne ZAMAWIAJĄCEGO W przypadku stwierdzenia, iż mimo wykonania naprawy gwarancyjnej przez WYKONAWCĘ nadal występuje to samo uszkodzenie/usterka, a zatem naprawa gwarancyjna była nieskuteczna, ZAMAWIAJĄCY obciąży WYKONAWCĘ karą umowną w wysokości 8388,71 złotych za każdy dzień wyłączenia tego autobusu z eksploatacji z powodu nieskutecznej naprawy gwarancyjnej.

1. Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku podpisania protokołu wykonania naprawy gwarancyjnej przez wyznaczone służby techniczne Zamawiającego, usterka zostanie uznana jako skutecznie usunięta.
2. Pragniemy wskazać, że wygórowane kary umowne przekładają się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów. Wykonawca racjonalnie kalkulujący cenę ofertową musi bowiem uwzględnić w tej cenie nie tylko koszty wytworzenia przedmiotu umowy i zakładany zysk, ale również wszelkie ryzyka związane realizacją danego zamówienia, w tym zastrzeżone przez Zamawiającego kary umowne. Zawyżanie ceny ofertowej w związku z przerzuceniem nieproporcjonalnie wysokich kar na wykonawców doprowadzić może do nieefektywnego wydatkowania środków publicznych przez Zamawiającego bądź wręcz do konieczności unieważnienia postępowania, na skutek zaoferowania ceny w wysokości przewyższającej kwotę, jaką Zamawiający przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia.

2. Ponadto kara umowna, której wartość nie koresponduje z wysokością szkody, jaką może ponieść Zamawiający prowadzi do nieuzasadnionego wzbogacenia Zamawiającego kosztem wykonawcy. Podkreślenia wymaga, że kara umowna, jako surogat odszkodowania, powinna zmierzać do naprawienia szkody wyrządzonej Zamawiającemu z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania świadczenia niepieniężnego, a nie stanowić dla niego źródło dodatkowego zysku. Za niedopuszczalne należy zatem uznać takie kształtowanie wysokości kar umownych które nie jest racjonalnie powiązane z możliwym uszczerbkiem po stronie Zamawiającego. W tym kontekście kary umowne powinny być określane w wysokości adekwatnej do ewentualnej szkody, tak aby mogły spełniać swoje funkcje, a nie zniechęcać wykonawców do brania udziału w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego. W związku z powyższym zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości kary umownej z 8388,71 zł na 4000 zł za każdy roboczy dzień zwłoki. W ocenie Wykonawcy, wyżej wymieniona kara umowna jest nieadekwatna do straty poniesionej przez Zamawiającego.

Odpowiedź nr 166

Zamawiający:

1. Nie potwierdza powyższego. Zamawiający wyjaśnia, że podpis na protokole wykonania naprawy gwarancyjnej przez wyznaczone służby techniczne Zamawiającego, potwierdza wyłącznie zgłoszenie Zamawiającemu przez serwis podjęcie działań wykonania naprawy. Nie jest to równoznaczne z potwierdzeniem skuteczności naprawy.
2. Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 167

Zał. nr 3 do Umowy dostawy §14 ust. 1 Zamawiający napisał:

Za uszkodzenia masowe uznaje się uszkodzenia tego samego rodzaju, które wystąpiły w co najmniej 10% autobusów danego typu objętych Umową, lecz nie mniej niż w trzech, w okresie gwarancji jakości określonej w §2, ust. 1.1.1 ÷ 1.1.16, odpowiednio dla danego zakresu przedmiotowego gwarancji.
Prosimy o zmianę zapisu na: *Za usterkę masową uznaje się wady tego samego rodzaju, które mogą mieć charakter konstrukcyjny, materiałowy, technologiczny lub montażowy, powstałe z przyczyn niezależnych od Zamawiającego, które zostały ujawnione, w co najmniej 50% (słownie: pięćdziesiąt procent) dostarczonych pojazdów, w okresie 12 (słownie: dwunastu) następujących kolejno po sobie miesiącach w okresie gwarancji na cały pojazd."*

Odpowiedź nr 167

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 168

Zał. nr 3 do Umowy dostawy §14 ust. 2 Zamawiający napisał:

Uszkodzenia masowe, niezależnie od pierwotnie udzielonej lub wyłączonej gwarancji jakości, rozliczane są jako naprawy gwarancyjne do czasu ich skutecznego usunięcia w całej grupie dostarczonych pojazdów danego typu.
Prosimy o zmianę powyższego zapisu na „Uszkodzenia masowe, które wystąpią po upływie okresu gwarancji jakości, będą traktowane przez Strony jako naprawy gwarancyjne, jednak bez naliczania kar umownych. Wykonawca zobowiązuje się do ich skutecznego usunięcia na warunkach gwarancyjnych, jak gdyby gwarancja nadal obowiązywała, jednak bez obciążania Wykonawcy karami umownymi za ewentualne opóźnienia w naprawie lub nieosiągnięcie wskaźników gotowości technicznej".

Odpowiedź nr 168

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 169

Zał. nr 3 do Umowy dostawy §14 ust. 8 Zamawiający napisał:
Usunięcie uszkodzeń masowych uznaje się za skuteczne wówczas, gdy nie wystąpi ono ponownie w grupie dostarczonych autobusów danego typu w okresie gwarancji jakości oraz 12 miesięcy po jej upływie, odpowiednio dla danego zakresu przedmiotowego gwarancji.
Prosimy o potwierdzenie, że okres gwarancji jakości wspomniany w powyższym zapisie dotyczy gwarancji całopojazdowej.
Odpowiedź nr 169

Zamawiający nie potwierdza powyższego

Pytanie nr 170

Zał. nr 3 do Umowy dostawy §14 ust. 9 Zamawiający napisał:

W przypadku ponownego wystąpienia tego samego uszkodzenia masowego co będzie dowodem nieskutecznego usunięcia uszkodzenia masowego, WYKONAWCA zapłaci ZAMAWIAJĄCEMU karę umowną, w wysokości 5033,23 zł za każdy dzień wyłączenia z ruchu jednego autobusu

Pragniemy wskazać, że wygórowane kary umowne przekładają się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów. Wykonawca racjonalnie kalkulujący cenę ofertową musi bowiem uwzględnić w tej cenie nie tylko koszty wytworzenia przedmiotu umowy i zakładany zysk, ale również wszelkie ryzyka związane realizacją danego zamówienia, w tym zastrzeżone przez Zamawiającego kary umowne. Zawyżanie ceny ofertowej w związku z przerzuceniem nieproporcjonalnie wysokich kar na wykonawców doprowadzić może do nieefektywnego wydatkowania środków publicznych przez Zamawiającego bądź wręcz do konieczności unieważnienia postępowania, na skutek zaoferowania ceny w wysokości przewyższającej kwotę, jaką Zamawiający przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia.

Ponadto kara umowna, której wartość nie koresponduje z wysokością szkody, jaką może ponieść Zamawiający prowadzi do nieuzasadnionego wzbogacenia Zamawiającego kosztem wykonawcy. Podkreślenia wymaga, że kara umowna, jako surogat odszkodowania, powinna zmierzać do naprawienia szkody wyrządzonej Zamawiającemu z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania świadczenia

niepieniężnego, a nie stanowić dla niego źródło dodatkowego zysku. Za niedopuszczalne należy zatem uznać takie kształtowanie wysokości kar umownych które nie jest racjonalnie powiązane z możliwym uszczerbkiem po stronie Zamawiającego. W tym kontekście kary umowne powinny być określane w wysokości adekwatnej do ewentualnej szkody, tak aby mogły spełniać swoje funkcje, a nie zniechęcać wykonawców do brania udziału w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego. W związku z powyższym zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości kary umownej, która dotyczy ponownego wystąpienia tego samego uszkodzenia masowego z 5033,23 zł na 3000 zł za każdy roboczy dzień zwłoki. W ocenie Wykonawcy, wyżej wymieniona kara umowna jest nieadekwatna do straty poniesionej przez Zamawiającego.

Odpowiedź nr 170

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 171

Zał. nr 3 do Umowy dostawy §2 ust. 2 punkt 2.2 Zamawiający napisał:

Wskaźnik gotowości technicznej obliczany będzie jako liczba wymaganych sprawnych autobusów do ruchu w odniesieniu do liczby autobusów będących na dany dzień w dyspozycji ZAMAWIAJĄCEGO lub ASO Wykonawcy (Obsługi techniczne, naprawy przez ASO, kolizje, inne zdarzenia wyłączające autobus z ruchu), przy wykorzystaniu wskaźnika procentowego określonego w ust. 2, z zaokrągleniem w dół do całkowitej liczby autobusów, spełniając równocześnie warunek, aby liczba wymaganych sprawnych autobusów do ruchu była mniejsza od liczby autobusów będących na dany dzień w dyspozycji ZAMAWIAJĄCEGO o nie mniej niż dwie sztuki.

Czy autobus będący w trakcie naprawy wykonywanej przez Zamawiającego będzie wykazywany w gotowości po stronie Zamawiającego? Na czas i organizację naprawy realizowanej przez Zamawiającego Wykonawca nie ma wpływu. Nie dotyczy to okresu oczekiwania na zamówione przez Zamawiającego części zamienne, gdzie autobus wykazywany jest w gotowości po stronie Wykonawcy.

Odpowiedź nr 171

Zamawiający potwierdza powyższe.

Pytanie nr 172

Zał. nr 3 do Umowy dostawy §8 ust. 6 Zamawiający napisał:

6.WYKONAWCA w terminie 30 dni od podpisania Umowy zobowiązuje się przekazać ZAMAWIAJĄCEMU, zgodnego ze złożoną ofertą, wykaz wszystkich obsług technicznych, wraz z ich zakresem, (ze wskazaniem kosztu roboczogodziny) oraz kosztem na okres 10 lat, podzielony na poszczególne lata. Szacowany łączny koszt posiadania autobusu, z pominięciem kosztu jego zakupu, w 10-letnim okresie eksploatacji wynosi ..... (wartość z oferty). Ewentualne zmiany w wykazie obsług, materiałów eksploatacyjnych, części zamiennych lub czasochłonności nie mogą spowodować zwiększenia łącznego kosztu obsługi pojazdu o więcej niż 20% szacowanej wyżej wartości w całym 10-letnim okresie, lub o więcej niż 10% w poszczególnych latach, zgodnie z wykazem stanowiącym załącznik nr 1 do niniejszej umowy. W przypadku gdy roczny lub całkowity łączny koszt posiadania autobusu przekroczy 120% wartości szacowanej, wszelkie koszty wykraczające poza tą wartość ponosi WYKONAWCA. Liczba roboczogodzin

określona w wykazie może podlegać tolerancji w wysokości 2% rocznie. Tolerancja ta nie jest narastająca ani kumulacyjna; obliczana jest osobno dla każdego roku. W przypadku przekroczenia liczby roboczogodzin o więcej niż 2% w danym roku, ZAMAWIAJĄCY zastrzega sobie prawo do obciążenia WYKONAWCY za każdą dodatkową roboczogodzinę według stawki określonej w umowie wraz z wszystkim kosztami niewymienionymi na wykazie. Niedopuszczalne jest wprowadzanie zmian w ww. wykazie, bez uprzedniego ich uzgodnienia i zaakceptowania przez ZAMAWIAJĄCEGO. Za opóźnienie w dostarczeniu ww. dokumentacji ZAMAWIAJĄCY naliczy karę umowną w wysokości 1.000 zł za każdy dzień opóźnienia.

1. Prosimy o doprecyzowanie, że w ramach obsług technicznych, prócz przeglądów okresowych wynikających z przekazanej dokumentacji, powinny być również uwzględnione materiały eksploatacyjne, które wymieniane są cykliczne po naturalnym zużyciu (typu klocki, tarcze hamulcowe). Jest to niezbędna informacja do przygotowania prawidłowej kalkulacji pojazdu.
2. Prosimy o potwierdzenie, że obsługa dzienna wykonywana przez kierowcę nie będzie wliczana do wymaganego wykazu w wszystkich obsług technicznych o którym mowa w zał. nr 3 do Umowy dostawy §8 ust. 6 oraz w zał. SWZ rozdział 18 punkt 1 podpunkt 1.3.
3. Prosimy o potwierdzenie, że wykaz wszystkich obsług technicznych, wraz z ich zakresem, (ze wskazaniem kosztu roboczogodziny) oraz kosztem na okres 10 lat ma zostać przedstawiony na jeden autobus.

Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie kary umownej za opóźnienie w dostarczeniu ww. dokumentacji z 1000 zł na 500 zł za każdy dzień opóźnienie.

Odpowiedź nr 172

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ zaznaczając jednocześnie, iż dokonał modyfikacji w niniejszym punkcie przy modyfikacji z dnia 12.02.2025 r.

Pytanie nr 173

Dot.: **zadania nr III** – 5 sztuk klasy MAXI z autonomią, ładowane wyłącznie za pomocą gniazda plug-in (dalej jako „High Energy"), o długości całkowitej 11,8 ÷ 12,2 m, trzydrzwiowych, z drzwiami w układzie 2-2-2:

Prośba o potwierdzenie przez Zamawiającego, że dopuszcza ograniczone działanie systemu autonomii w skrajnie niekorzystnych warunkach atmosferycznych.

Odpowiedź nr 173

Zamawiający nie potwierdza powyższego i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 174

Dot.: **zadania nr III** – 5 sztuk klasy MAXI z autonomią, ładowane wyłącznie za pomocą gniazda plug-in (dalej jako „High Energy"), o długości całkowitej 11,8 ÷ 12,2 m, trzydrzwiowych, z drzwiami w układzie 2-2-2:

Czy każdy autobus z autonomicznym trybem zajezdniowym będzie miał przypisane **tylko jedno** miejsce parkingowe zarezerwowane wyłącznie dla niego?

Odpowiedź nr 174

Zamawiający informuje, że autobusy autonomiczne łącznie będą miały wydzielone swoje miejsca parkingowe w liczbie odpowiadającej liczbie autobusów, bez indywidualnego przydziału.

Pytanie nr 175

Dot.: **zadania nr III** – 5 sztuk klasy MAXI z autonomią, ładowane wyłącznie za pomocą gniazda plug-in (dalej jako „High Energy"), o długości całkowitej 11,8 ÷ 12,2 m, trzydrzwiowych, z drzwiami w układzie 2-2-2:

Czy na wewnętrznych drogach komunikacyjnych pojazdy autonomiczne zawsze będą miały pierwszeństwo przed pojazdami z kierowcą? Jeśli nie to co decyduje o pierwszeństwie?

Odpowiedź nr 175

Zamawiający potwierdza powyższe.

Pytanie nr 176

Dot.: **zadania nr III** – 5 sztuk klasy MAXI z autonomią, ładowane wyłącznie za pomocą gniazda plug-in (dalej jako „High Energy"), o długości całkowitej 11,8 ÷ 12,2 m, trzydrzwiowych, z drzwiami w układzie 2-2-2:

Zamawiający w załączniku nr 1.3 do SWZ dla zadania III, napisał:

Punkt 42. Autonomiczność – systemy zautomatyzowanej jazdy
„dyspozytor musi mieć możliwość ręcznego skorygowania zapisanej trasy przejazdu w sytuacjach awaryjnych;"

Prosimy o potwierdzenie, że chodzi o zmianę na inną zapisaną i zdefiniowaną trasę, którą wybierze dyspozytor.

Odpowiedź nr 176

Zamawiający nie potwierdza powyższego. Zamawiający informuje, że dyspozytor w sytuacjach nadzwyczajnych, musi posiadać możliwość ręcznego „zasterowania" przejazdem nawet w przypadku wyboru i realizacji trasy zaprogramowanej.

Pytanie nr 177

Dot.: **zadania nr III** – 5 sztuk klasy MAXI z autonomią, ładowane wyłącznie za pomocą gniazda plug-in (dalej jako „High Energy"), o długości całkowitej 11,8 ÷ 12,2 m, trzydrzwiowych, z drzwiami w układzie 2-2-2:

Zamawiający w załączniku nr 1.3 do SWZ dla zadania III, napisał:

Punkt 42. Autonomiczność – systemy zautomatyzowanej jazdy
„pojazd umożliwiający jazdy autonomiczne powinien być wyposażony w światła pozycyjne LED barwy turkusowej z przodu i z tyłu pojazdu oraz obrysowe, włączające się na czas działania trybu pełnej autonomiki, celem łatwej identyfikacji pojazdu przez innych kierowców oraz osoby postronne;"

Zwracamy uwagę, że światła pozycyjne i obrysowe nie mogą być koloru turkusowego. W związku z tym prosimy o potwierdzenie, że mowa o dodatkowym oświetleniu roboczym montowanym wokół pojazdu.

Odpowiedź nr 177

Zamawiający potwierdza powyższe.

Pytanie nr 178

Dot.: **zadania nr III** – 5 sztuk klasy MAXI z autonomią, ładowane wyłącznie za pomocą gniazda plug-in (dalej jako „High Energy"), o długości całkowitej 11,8 ÷ 12,2 m, trzydrzwiowych, z drzwiami w układzie 2-2-2:

Zamawiający w załączniku nr 1.3 do SWZ dla zadania III, napisał:

Punkt 42. Autonomiczność – systemy zautomatyzowanej jazdy
„pierwsze testy akceptacyjne pokazujące działanie systemu powinny odbyć się w siedzibie Wykonawcy w obecności Zamawiającego, powinny one umożliwiać sprawdzenie wszystkich funkcjonalności wymaganych;"
Prosimy o zdefiniowanie przez Zamawiającego wymaganego zakresu testów akceptacyjnych do przeprowadzenia na terenie testowym wskazanym przez Wykonawcę.

Odpowiedź nr 178

Zamawiający informuje, że w ramach testów akceptacyjnych sprawdzane będą co najmniej poniższe funkcjonalności:

- zapisanie w systemie definiowanej trasy przejazdu (określonej przez Zamawiającego) wraz z uruchomieniem autonomicznego przejazdu,

- ręczna korekta trasy przejazdu zdefiniowanego,

- przejazd w zapisanej wersji trasy zdefiniowanej, zaparkowanie autobusu na ukos i prostopadle, wycofanie pojazdem z miejsca parkingowego, jazda po łuku i z manewrem skrętu pod katem ok 90°,

- sprawdzenie systemu podczas zasymulowanej przeszkody na drodze,

- sprawdzenie parametrów pojazdu i działania wszystkich urządzeń pokładowych (odpowiedzialnych za przejazd) podczas jazdy autonomicznej,

- testy przejazdu autonomicznego poza obszarem objętym autonomicznością (próba automatycznego wyłączenia systemu przy wyjeździe poz np. obszar zajezdni).

Pozostałe warunki testów określone zostaną w trybie roboczym na co najmniej 1 miesiąc przed planowanym terminem odbioru.

Pytanie nr 179

Dot.: **zadania nr III** – 5 sztuk klasy MAXI z autonomią, ładowane wyłącznie za pomocą gniazda plug-in (dalej jako „High Energy"), o długości całkowitej 11,8 ÷ 12,2 m, trzydrzwiowych, z drzwiami w układzie 2-2-2:

W nawiązaniu do punktu 42. Autonomiczność – systemy zautomatyzowanej jazdy

„umożliwienie jazdy autobusu w trybie autonomicznym nastąpić powinno po uruchomieniu trybu autonomii w pojeździe przez obsługę, kierowcę lub upoważnioną osobę przed wyjściem z pojazdu, poprzez przełączenie odpowiedniego przycisku na pulpicie kierowcy, jest to warunek konieczny, aby dyspozytor mógł zainicjować jazdę;"

Prosimy o dopuszczenie montażu przycisku w miejscu innym niż pulpit kierowcy.

Odpowiedź nr 179

Zamawiający przychyla się do wniosku. Zamawiający dopuszcza inne miejsce niż pulpit kierowcy lecz musi się ono znajdować w kabinie kierowcy w miejscu chronionym, zabezpieczonym, przed dostępem osób nieuprawnionych i musi spełniać pozostałe wymagania określone w SWZ.

Pytanie nr 180

Dot.: **zadania nr III** – 5 sztuk klasy MAXI z autonomią, ładowane wyłącznie za pomocą gniazda plug-in (dalej jako „High Energy"), o długości całkowitej 11,8 ÷ 12,2 m, trzydrzwiowych, z drzwiami w układzie 2-2-2:

Proszę o potwierdzenie, że usterka systemu autonomii nie jest brana pod uwagę przy obliczaniu gotowości technicznej.

Odpowiedź nr 180

Zamawiający nie potwierdza powyższego.

Pytanie nr 181

Dot.: **zadania nr III** – 5 sztuk klasy MAXI z autonomią, ładowane wyłącznie za pomocą gniazda plug-in (dalej jako „High Energy"), o długości całkowitej 11,8 ÷ 12,2 m, trzydrzwiowych, z drzwiami w układzie 2-2-2:

Proszę o potwierdzenie, że system autonomii nie obejmuje wyjazdu z budynków.

Odpowiedź nr 181

Zamawiający nie potwierdza powyższego.

Pytanie nr 182

Dot.: **zadania nr III** – 5 sztuk klasy MAXI z autonomią, ładowane wyłącznie za pomocą gniazda plug-in (dalej jako „High Energy"), o długości całkowitej 11,8 ÷ 12,2 m, trzydrzwiowych, z drzwiami w układzie 2-2-2:

Proszę o potwierdzenie, że na terenie zajezdni będzie zapewniony dostęp do bezpiecznej infrastruktury sieciowej WiFi

Odpowiedź nr 182

Zamawiający potwierdza, że na terenie zajezdni będzie zapewniony dostęp do bezpiecznej infrastruktury sieciowej WiFi.

Pytanie nr 183

Dot.: **zadania nr III** – 5 sztuk klasy MAXI z autonomią, ładowane wyłącznie za pomocą gniazda plug-in (dalej jako „High Energy"), o długości całkowitej 11,8 ÷ 12,2 m, trzydrzwiowych, z drzwiami w układzie 2-2-2:

Jak wygląda dostęp do sieci GSM/LTE na obszarze zajezdni? Jakość połączenia, dostępni operatorzy?

Odpowiedź nr 183

Zamawiający informuje, że na obszarze zajezdni dostęp do sieci GSM/LTE jest zapewniony przez kilku operatorów, którzy oferują bardzo dobrą jakość połączenia co najmniej 5G. Są to: Orange, Polkomtel, Play oraz T-Mobile1.

Pytanie nr 184

Dot.: **zadania nr III** – 5 sztuk klasy MAXI z autonomią, ładowane wyłącznie za pomocą gniazda plug-in (dalej jako „High Energy"), o długości całkowitej 11,8 ÷ 12,2 m, trzydrzwiowych, z drzwiami w układzie 2-2-2:

Proszę o potwierdzenie fizycznej kontroli dostępu do centrum zarządzania z dostępem ograniczonym wyłącznie dla dyspozytorów i osób uprawnionych.

Odpowiedź nr 184

Zamawiający potwierdza powyższe.

Pytanie nr 185

Zamawiający w rozdziale 10 SWZ napisał:

Ewentualne wnioski o wyjaśnienie treści SWZ, wnioski o przeprowadzenie wizji lokalnej itp., także składane są przy użyciu zakładki „Pytania/informacje".

Zwracamy się z wnioskiem o przeprowadzenie wizji lokalnej celem omówienia procesu obsługi pojazdu autonomicznego na zajezdni zamawiającego. Prosimy wskazanie osoby kontaktowej wraz podaniem numeru telefonu celem umówienia spotkania.

Odpowiedź nr 185

Zamawiający przychyla się do wniosku i wyznaczy termin odbycia wizji lokalnej po uzgodnieniu z p. Jackiem Dmowskim, tel. 22 568 76 30.

Pytanie nr 186

W Rozdziale 6 SWZ Zamawiający napisał:
Rozdział 6. TERMIN WYKONANIA ZAMÓWIENIA
Wykonawca zobowiązany jest zrealizować przedmiot zamówienia w terminie: (...) **Zadanie III – autobusy ładowane wyłącznie za pomocą gniazda plug-in: 5 szt. - do 30.10.2026 r.**
Ze względu na dodatkowy czas potrzebny do zaprojektowania i uruchomienia sytemu autonomicznego zwracamy się z wnioskiem o wydłużenie terminu dostawy dla zadania III o 10 miesięcy tj. do dnia 31 sierpnia 2027r .
Jest to rozwiązanie innowacyjne i dedykowane specjalnie dla tego zamówienia, wymagające czasochłonnych prac badawczo-rozwojowych.
Wymaga przeprowadzenia szczegółowych i wiarygodnych weryfikacji projektu na już gotowych pojazdach w celu potwierdzenia prawidłowości funkcjonowania tego nowatorskiego projektu w tym bardzo ważnych kwestii bezpieczeństwa osób przebywających na terenie zajezdni Zamawiającego jak i bezpieczeństwa i trocki o same autobusy.
Odpowiedź nr 186

Zamawiający częściowo przychyla się do wniosku. Zamawiający wydłuża termin dostawy dla zadania III 7 miesięcy.

Pytanie nr 187

Zamawiający we wzorze umowy w paragrafie 5 napisał:

Kary umowne

1. *Wykonawca zobowiązuje się zapłacić Zamawiającemu następujące kary umowne:*
   - *1.1. w przypadku odstąpienia od Umowy przez Zamawiającego z powodu okoliczności, za które odpowiedzialność ponosi Wykonawca, w wysokości 10% całkowitej wartości Umowy brutto, określonej w §2 ust. 2,*
   - *1.2. za zwłokę w dostarczeniu danej partii autobusów, licząc łącznie karę od każdego nie dostarczonego w terminie autobusu z danej partii, za każdy dzień zwłoki w dostarczeniu danego autobusu od terminu dostawy partii określonego w §3 ust. 1 do faktycznego terminu odbioru wg. podpisanego protokołu zdawczo-odbiorczego, w wysokości:*
     - *1.2.1. 1.000 PLN dla każdego z pierwszych 14 dni opóźnienia,*
     - *1.2.2. 2.000 PLN dla każdego dnia od 15 do 30 dnia opóźnienia,*
     - *1.2.3. 5.000 PLN dla 31 dnia i każdego następnego dnia opóźnienia,*
   - *1.3. za zwłokę w dostarczeniu kompletu urządzeń elektronicznych i oprogramowania do testów lub autobusu testowego w stosunku do terminów określonych odpowiednio w §3 ust. 15.1 i 15.2, w wysokości 1.000 PLN, za każdy dzień zwłoki,*
   - *1.4. za zwłokę w dostarczeniu dokumentacji w wysokości 1.000, - PLN, słownie: tysiąc PLN za każdy dzień, za każdy typ dokumentacji.*
     - *1.4.1. Jako zwłoka w dostarczeniu dokumentacji rozumie się niedostarczenie lub dostarczenie niezgodnego z wymaganiami, jakiegokolwiek dokumentu lub wyposażenia przewidzianego w §4 ust. 4 i ust. 5, w terminie określonym odpowiednio w §4 ust. 7.*
     - *1.4.2. Zapłacenie kar umownych, naliczonych z tytułu zwłoki w dostarczeniu dokumentacji, nie zwalnia Wykonawcy z obowiązku niezwłocznego dostarczenia właściwej dokumentacji lub wyposażenia.*
     - *1.4.3. Zwłoka w dostarczeniu dokumentacji lub wyposażenia w sytuacji, o której mowa w §4 ust. 8, powodująca zwłokę w odbiorze autobusów, skutkować będzie naliczeniem dodatkowo kary umownej z tego tytułu, o której mowa w ust. 1.2.*
2. *Kary umowne z tytułu niewywiązywania się Wykonawcy z obowiązków wynikających z Umowy serwisowej, która stanowi załącznik nr 3 do Umowy są określone w Umowie.*
3. *Zamawiający może dochodzić, na zasadach ogólnych, odszkodowania przewyższającego kary umowne.*
4. *Wykonawca może dochodzić, na zasadach ogólnych, odsetek ustawowych za niedotrzymanie terminów płatności przez Zamawiającego.*
5. *Łączna maksymalna wysokość kar umownych, których mogą dochodzić Strony nie może przekroczyć 10% wartości brutto umowy.*

Zwracamy się z wnioskiem, aby w przypadku zadania nr III kary były naliczane po przekroczeniu tylko terminu dostawy pojazdów z wyłączeniem systemu autonomicznej jazdy zapewniającej samodzielne, bezpieczne i efektywne poruszanie się po terenie zajezdni bez konieczności przebywania kierowcy za kierownicą autobusu. System autonomiczny jest systemem używanym tylko na zajezdni, nie będzie wpływał na obsługę linii komunikacji miejskiej.

Odpowiedź nr 187

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 188

Proszę o potwierdzenie, że wymagana do złożenia wraz z ofertą oraz do dostawy pojazdu homologacja typu pojazdu dla zadania III nie będzie obejmować systemu jazdy autonomicznej.
Dostarczona homologacja typu pojazdu będzie dopuszczała pojazd do ruchu tylko na drogach publicznych.

Odpowiedź nr 188

Zamawiający nie potwierdza powyższego.

Pytanie nr 189

Zamawiający w rozdziale 3, punkt 4 napisał:
Zamawiający nie przewiduje zastosowania tzw. procedury odwróconej, o której mowa w art. 139 ust. 1 ustawy.
Zamawiający w rozdziale 9 punkt II napisał:
Zamawiający przed udzieleniem zamówienia wezwie Wykonawcę, którego oferta została najwyżej oceniona, do złożenia w wyznaczonym, nie krótszym niż 10 dni, terminie aktualnych na dzień złożenia niżej wymienionych oświadczeń i dokumentów:
Proszę o potwierdzenie, że dokumentów i oświadczeń wymienionych w rozdziale 9 punkt II nie trzeba składać wraz z ofertą w dniu 27.03.2024.

Odpowiedź nr 189

Zamawiający potwierdza, że nie stosuje procedury odwróconej w niniejszym postępowaniu przetargowym, ponadto informujemy, że dokumenty wymienione w rozdziale 9 punkt II będą składane na wezwanie Zamawiającego.

Pytanie nr 190

W SWZ rozdział 21 pkt.1. Zamawiający napisał:
1. Zamawiający będzie wymagał od Wykonawcy, którego oferta zostanie wybrana, wniesienia zabezpieczenia należytego wykonania umowy w wysokości 5% ceny całkowitej brutto podanej w ofercie.
Zgodnie z artykułem 452 ust. 1 ustawy Prawo Zamówień Publicznych:
Zabezpieczenie ustala się w wysokości nieprzekraczającej 5% ceny całkowitej podanej w ofercie albo maksymalnej wartości nominalnej zobowiązania zamawiającego wynikającego z umowy.
Czy Zamawiający zgodzi się na zmniejszenie wysokości zabezpieczenia należytego wykonania umowy do wartości 3%?
Zwiększenie wartości zabezpieczenia należytego wykonania umowy powoduje podwyższenie kosztów zrealizowania umowy co przekłada się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów, jako że cena pojazdów jest wypadową wszystkich kosztów i ryzyk związanych z danym kontraktem.

Odpowiedź nr 190

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 191

Dot.: § 1 ust. 2 Umowy Dostawy

Zamawiający zastrzegł, że dostarczone autobusy mają być nowe, przy czym przez autobus nowy Zamawiający rozumie autobus wyprodukowany nie wcześniej niż 6 miesięcy przed dostawą.

Wykonawca wnosi o zmianę w tym zakresie, tak aby autobus mógł być wyprodukowany max. 9 miesięcy przed dostawą, z następujących przyczyn.

Po pierwsze, przepisy prawa bezwzględnie obowiązującego, określając czy pojazd jest pojazdem nowym nie narzucają wymogu aby był on wyprodukowany nie dawniej niż 6 miesięcy przed przekazaniem odbiorcy. Przepisy ustawy o VAT mówią, że pojazdem nowym będzie pojazd, w przypadku którego „**od momentu dopuszczenia ich do użytku** upłynęło nie więcej niż 6 miesięcy". (art. 2 pkt 10 lit. a) ustawy o podatku od towarów i usług). W myśl przepisów prawa o ruchu drogowym pojazd nowy to „pojazd fabrycznie nowy, który nie był zarejestrowany" (art. 2 pkt 62) tej ustawy). Jak widać znaczenie ma to, czy pojazd był wcześniej użytkowany, a nie jak dawno przed dostawą do odbiorcy był on wyprodukowany.

Co jeszcze ważniejsze, uznanie że autobus wyprodukowany 9 miesięcy przed dostawą jest nowym, uzasadnione jest tym, że Zamawiający przewidział bardzo długi, bo aż 120 dniowy okres związania Zamawiającego złożoną ofertą. Oznacza to potencjalnie 4 miesiące „zawieszenia" po stronie Wykonawcy – między wyborem oferty, a zawarciem umowy. Taki długi okres niepewności może mieć wpływ na alokację miejsc produkcyjnych dla zamawianych autobusów. Z tego względu konieczne jest zapewnienie wykonawcom większej elastyczności w tym zakresie i wydłużenie okresu wskazanego w § 1 ust. 2 z 6 do 9 miesięcy.

Z uwagi na to, że autobusy mają być nieużytkowane wcześniej, a także mają podany limit przebiegu w chwili dostawy, należy uznać, że powyższa zmiana z 6 na 9 miesięcy nie wpłynie negatywnie na sytuację Zamawiającego.

Odpowiedź nr 191

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 192

Dot.: § 5 ust. 5 Umowy Dostawy
Umowa dostawy wskazuje że maksymalna łączna wysokość kar umownych wynosi 10% wartości brutto umowy. Umowa serwisowa nie wskazuje maksymalnej łącznej wysokości kar umownych, nie ma też swojej osobnej „wartości".
Jednocześnie, zgodnie z art. 436 pkt 4) PZP maksymalna łączna wysokość kar musimy być określona w umowie. W związku z powyższym Wykonawca zakłada, że maksymalna wysokość kar na poziomie 10% wartości umowy ma zastosowanie do kar umownych nakładanych na podstawie umowy dostawy i umowy serwisowej łącznie tj. że skumulowane kary z obu tych umów nie mogą przekroczyć 10% wartości umowy dostawy brutto. W przeciwnym przypadku prosimy o wyjaśnienie tej kwestii przez Zamawiającego.
Odpowiedź nr 192

Zamawiający potwierdza powyższe.

Pytanie nr 193

Dot.: § 14 ust. 1 oraz ust. 10., 10.1. i 10.2. Umowy Serwisowej

Wykonawca wnosi o zmianę postanowień o „uszkodzeniach masowych" w myśl umowy serwisowej.

W pierwszej kolejności należy zmienić ich określenie na „wady masowe". Uszkodzenia w sensie prawnym wskazują raczej na zewnętrzną przyczynę (np. działanie osób trzecich, kolizja), a nie wadę.

W drugiej kolejności Wykonawca wnosi o podniesienie wskaźnika wad masowych z 10% do 40%, tak, aby „uszkodzenia masowe" naprawdę regulowały przypadki masowe.

Umowa serwisowa przewiduje dla wykonawcy bardzo niekorzystne konsekwencje w razie wystąpienia „uszkodzeń masowych" m.in. w zakresie kar umownych, żądania autobusów zastępczych lub wręcz wymiany autobusu na nowy. Jednocześnie próg „masowości" uszkodzeń jest ustalony na 10%. Jest to próg niewspółmiernie niski. W ten sposób Zamawiający konstruując umowę narusza zasadę proporcjonalności przy konstruowaniu umowy o zamówienie publiczne (art. 16 pkt 3 PZP).

Po trzecie Wykonawca wnosi, aby wadami masowymi w rozumieniu umowy były wyłącznie wady istotne. W przeciwnym przypadku usterki bardzo błahe, nawet niezakłócające korzystania z autobusu, mogą prowadzić do surowej odpowiedzialności wykonawcy za wady masowe. Jest to rozwiązanie nieproporcjonalne do celu umowy.

Po czwarte wykonawca wnosi, aby wady masowe (tj. tego samego rodzaju) musiały wystąpić w ciągu 12 miesięcy. Przykładowo, wg aktualne regulacji, jeżeli w 2 autobusach wystąpi usterka tego samego rodzaju w 1 roku gwarancji i ponownie w 2 autobusach w 9 roku gwarancji (zakładając, że taką gwarancją objęty jest dany komponent) to Wykonawca odpowiadałby za wady masowe, gdy faktycznie żadnej takie masowej usterki nie ma.

Odpowiedź nr 193

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 194

Dot.: § 3 ust. 3 Umowy Dostawy

Zamawiający zastrzegł w umowie prawo opcji, które może podwoić liczbę dostarczanych autobusów, względem zadania podstawowego (SWZ Rozdz. 4. Ust. 7.). Przykładowo, w ramach zadania II, prawo opcji uprawnia Zamawiającego do zamówienia nie 50 sztuk autobusów przegubowych, ale w sumie 100 sztuk (SWZ Rozdz. 4. Ust. 3). Przy tym Zamawiający oznaczył termin dostawy wszystkich autobusów (termin wykonania umowy) datą kalendarzową, a nie okresem liczonym w dniach czy miesiącach od dnia zawarcia umowy między Zamawiającym a Wykonawcą (SWZ Rozdz. 6).

W związku z powyższym Wykonawca wnosi, aby termin, w którym Zamawiający może skorzystać z prawa opcji wynosił nie 3 miesiące od daty zawarcia umowy, lecz 1 miesiąc (§ 3 ust. 3 umowy dostawy).

W przeciwnym wypadku potencjalny Wykonawca pozostawałby w niepewności co do rozmiarów zamówienia nawet przez 7 miesięcy. Taki okres wynika z sumowania wymaganego terminu 120 dni ważności oferty (od dnia jej złożenia) z terminem 3 miesięcy (od zawarcia umowy) na skorzystanie z prawa

opcji przez Zamawiającego (= łącznie 7 miesięcy). Podkreślamy, że Zamawiający nie przewidział dłuższego terminu dostawy dla autobusów zamówionych w ramach opcji.

Tymczasem wyprodukowanie i dostarczenie 100, a nie 50, sztuk autobusów przegubowych jest zasadniczą różnicą. Zamawiający powinien to uwzględnić - w końcu przedmiotem postępowania jest dostawa bardzo złożonego produktu, jakimi są autobusy miejskie, a nie np. krzeseł biurowych. Realizacja dostawy 100, a nie 50 autobusów wymaga innego zaangażowania sił i środków, uwzględnienia możliwości zapewnienia miejsc produkcyjnych, zaangażowania poddostawców itd. Zamawiający powinien mieć też na względzie, że choć autobusy są produkowane seryjnie, to jednak na indywidualne zamówienie i nie jest możliwe ich ściągniecie z tzw. „stocku" tj. ze stanu magazynowego, spośród już wyprodukowanych pojazdów.

Wykonawca zaznacza, że Zamawiający w zasadzie powinien określić termin dostawy datami liczonymi w dniach czy miesiącach (art. 436 pkt 1 PZP) od zawarcia umowy, inaczej niż to zrobił w tym przypadku, wskazując daty kalendarzowe, mimo tego, że decyzja o zamówieniu dodatkowych autobusów może zapaść po 7 miesiącach od złożenia pierwotnej oferty. Zamawiający w ten sposób naraża projekt umowy na zarzut naruszenia art. 441 ust. 1 pkt 3) oraz art. 16 pkt 3) PZP tj., że tak zastrzeżone prawo opcji w istocie modyfikuje ogólny charakter umowy - skoro po upływie 7 miesięcy od pierwotnej oferty, rozmiar zamówienia może powiększyć się o 100%, bez przedłużenia terminu jego realizacji - co jest rozwiązaniem nieproporcjonalnym. Dla uniknięcia takiego zarzutu, konieczne jest skrócenie terminu na wykonanie prawa opcji (§ 3 ust. 3 umowy dostawy) tak, aby był on nie dłuższy niż 1 miesiąc od dnia zawarcia umowy. Tylko dzięki takiemu rozwiązaniu umowa z wykonanym prawem opcji nie będzie „modyfikacją ogólnego charakteru umowy", względem jej podstawowego zakresu.

Odpowiedź nr 194

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 195

Dot.: Punkt IV, lp. 2 Załącznika nr 1.1 do SWZ; Akumulatory trakcyjne
Czy Zamawiający dopuści zastosowanie w oferowanych autobusach typu MAXI akumulatorów trakcyjnych o użytkowej pojemności energetycznej wynoszącej 400 kWh, przy założeniu spełnieniu pozostałych wymagań określonych w SWZ (w szczególności dotyczących np. wymaganego zasięgu po całkowitym naładowaniu akumulatorów)?
Odpowiedź nr 195
Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 196

Dot.: Punkt IV, lp. 2 Załącznika nr 1.2 do SWZ; Akumulatory trakcyjne
Czy Zamawiający dopuści zastosowanie w oferowanych autobusach typu MEGA akumulatorów trakcyjnych o użytkowej pojemności energetycznej wynoszącej 560 kWh, przy założeniu spełnieniu pozostałych wymagań określonych w SWZ (w szczególności dotyczących np. wymaganego zasięgu po całkowitym naładowaniu akumulatorów)?
Odpowiedź nr 196
Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 197

Dot.: Punkt IV, lp. 2 Załącznika nr 1.4 do SWZ; Akumulatory trakcyjne
Czy Zamawiający dopuści zastosowanie w oferowanych autobusach typu MIDI akumulatorów trakcyjnych o użytkowej pojemności energetycznej wynoszącej 320 kWh, przy założeniu spełnieniu pozostałych wymagań określonych w SWZ (w szczególności dotyczących np. wymaganego zasięgu po całkowitym naładowaniu akumulatorów)?
Odpowiedź nr 197
Zamawiający informuje, że udzielił informacji na powyższe pytanie w odpowiedzi nr 52.

Pytanie nr 198

Dot.: Punkt IV, lp. 2 Załącznika nr 1.1, 1.2, 1.4 do SWZ; Akumulatory trakcyjne

Określając wymagania odnośnie parametrów technicznych akumulatorów trakcyjnych zastosowanych w oferowanych autobusach Zamawiający określił, iż do celów obliczeniowych przyjmuje, że wartość użytkowej pojemności energetycznej będzie wynosić nie więcej niż 80% wartości pojemności nominalnej baterii trakcyjnych. Potwierdzając spełnienie określonych przez Zamawiającego w SWZ wymagań odnośnie trwałości baterii trakcyjnych, gwarantowanych zasięgów na jednym ładowaniu, okresu gwarancji w odniesieniu do baterii trakcyjnych zakładamy wykorzystanie 90% nominalnej pojemności energetycznej stosowanych przez nas baterii trakcyjnych. Czy Zamawiający wyraża zgodę, aby wartość użytkowej pojemności energetycznej do celów obliczeniowych określić jako nie więcej niż 90% wartości pojemności nominalnej baterii trakcyjnych, przy założeniu że Wykonawca potwierdzi spełnienie pozostałych wymagań określonych prze Zamawiającego w SWZ?

Odpowiedź nr 198

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 199

Dot.: Punkt IV, lp. 16 Załącznika nr 1.1, 1.2, 1.4 do SWZ; Wentylacja przestrzeni pasażerskiej
W odniesieniu do systemu wentylacji przestrzeni pasażerskiej - w przypadku wszystkich typów autobusów – Zamawiający sprecyzował wymóg: „..naturalna, przez uchylne wywietrzniki dachowe – opcjonalnie..". W produkowanych przez nas autobusach elektrycznych na dachu pojazdu zabudowane są baterie trakcyjne, większość urządzeń stanowiących podstawowe elementy instalacji wysokiego napięcia, agregat klimatyzacji przedziału pasażerskiego, oraz urządzenia układu chłodzenia i ogrzewania baterii trakcyjnych. W efekcie w oferowanych przez nas autobusach nie ma fizycznej możliwości zainstalowania uchylnych wywietrzników na dachu pojazdu, również ze względu na ograniczenia sprecyzowane w Regulaminie 107 EKG ONZ (pkt 7.6.1.12. Reg. 107 EKG ONZ – brak możliwości instalowania „luków ratunkowych" w sąsiedztwie systemów wysokonapięciowych, z punktu widzenia konieczności zapewnienia bezpieczeństwa pasażerom).
Prosimy o potwierdzenie, że zastosowanie uchylnych wywietrzników dachowych nie jest obligatoryjnym wymaganiem Zamawiającego, lecz jedynie możliwym do zastosowania rozwiązaniem opcjonalnym.
Odpowiedź nr 199

Zamawiający udzielił informacji na powyższe pytanie w odpowiedzi na pytanie nr 92.

Pytanie nr 200

Dot.: Punkt III, lp. 3 Załącznika nr 1.4 do SWZ; Drzwi pasażerskie...

Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku autobusu MIDI Zamawiający dopuszcza zaoferowanie układu drzwi 2-2-2 i 2-2-0. Wyposażenie autobusu MIDI w pierwsze drzwi podwójne jest korzystne z punktu widzenia unifikacji rozwiązań (kabina kierowcy typu zamkniętego z wydzielonym wejściem dla kierowcy przez przednie skrzydło pierwszych) zastosowanych we wszystkich typach oferowanych autobusów.

Odpowiedź nr 200

Zamawiający potwierdza powyższe.

Pytanie nr 201

Dot.: *terminu składania ofert*

Wykonawca wnosi o zmianę terminu składania ofert o co najmniej 30 dni tj. do 30.04.2025 r. Przygotowanie i skalkulowanie oferty w Postępowaniu w pierwotnym terminie określonym przez Zamawiającego nie jest możliwe lub znacznie ograniczone.

Wykonawca wskazuje, że ze względu wielorakość, jak i stopień skomplikowania zagadnień związanych z procesem prawidłowego opracowania oferty, producenci pojazdów zmuszeni są uzyskać:

- potwierdzenia możliwości realizacji wymaganych rozwiązań technicznych w poszczególnych działach projektowych jak i produkcyjnych,

- oferty poddostawców niezbędnych do kompletacji i złożenia ofert dla firm startujących w tym postępowaniu,

- dokumenty formalne od instytucji kooperujących lub powiązanych z producentami pojazdów, co wpływa na długość trwania okresu przygotowania oferty.

Wydłużenie terminu składania ofert będzie miało wpływ na zwiększenie konkurencyjności w Postępowaniu, a także możliwość uzyskania większej liczby ważnych i prawidłowo skalkulowanych ofert.

Odpowiedź nr 201

Zamawiający informuje, że dokonał zmiany terminu składania ofert na dzień 29.04.2025 r.

Pytanie nr 202

Dot.: *terminu składania ofert*

Określony przez Zamawiającego termin dostawy wszystkich autobusów (termin wykonania umowy) datą kalendarzową, a nie okresem liczonym w dniach czy miesiącach od dnia zawarcia umowy między Zamawiającym a Wykonawcą jest terminem zbyt krótkim i nieuwzględniającym aktualnej sytuacji rynkowej jak i skali obecnie realizowanych zamówień na dostawę autobusów miejskich.

Należy zwrócić uwagę, że opisane szczegółowo w dokumentacji przetargowej wymagania Zamawiającego w zakresie wyposażenia autobusów wiążą się z koniecznością opracowania dokumentacji produkcyjnej zaawansowanych technologicznie urządzeń, pozyskania wiążących ofert na terminową realizację dostaw urządzeń i systemów, których zastosowania wymaga Zamawiający, przeprowadzenia wielu uzgodnień przedprodukcyjnych, a ostatecznie zrealizowania procesu przekazania autobusów Zamawiającemu.

W związku z powyższym wnosimy o uwzględnienie powyższej argumentacji i określenie terminów dostawy autobusów jako:

Zadanie I – autobusy ładowane wyłącznie za pomocą gniazda plug-in: 25 szt. – 16 miesięcy od dnia podpisania umowy.

Zadanie II – autobusy ładowane wyłącznie za pomocą gniazda plug-in: 50 szt. - 18 miesięcy od dnia podpisania umowy.

Zadanie IV – autobusy ładowane wyłącznie za pomocą gniazda plug-in: 10 szt. - 20 miesięcy od dnia podpisania umowy.

Odpowiedź nr 202

Zamawiający dokonał stosownej modyfikacji terminów realizacji zamówienia przy pytaniu nr 24.

Pytanie nr 203

Dot.: W treści SWZ zamawiający wskazał, że „Jeżeli w postępowaniu zostanie złożona oferta, której wybór prowadziłby do powstania obowiązku podatkowego Zamawiającego na podstawie przepisów o podatku od towarów i usług, Zamawiający w celu oceny takiej oferty doliczy do przedstawionej w niej ceny podatek od towarów i usług, który miałby obowiązek odprowadzić zgodnie z obowiązującymi przepisami". Jest to dyspozycja art. 225 ust. 1 pzp. Jednak, zgodnie z art. 225 ust. 2 pzp, w ofercie wykonawca ma obowiązek:
1) poinformowania zamawiającego, że wybór jego oferty będzie prowadził do powstania u zamawiającego obowiązku podatkowego;
2) wskazania nazwy (rodzaju) towaru lub usługi, których dostawa lub świadczenie będą prowadziły do powstania obowiązku podatkowego;
3) wskazania wartości towaru lub usługi objętego obowiązkiem podatkowym zamawiającego, bez kwoty podatku;
4) wskazania stawki podatku od towarów i usług, która zgodnie z wiedzą wykonawcy, będzie miała zastosowanie.
Wobec zastosowanego przez Zamawiającego wzoru formularza oferty (załącznika nr 4 do SWZ) wnosimy o wyjaśnienie treści SWZ poprzez wskazanie, w jaki sposób należy wypełnić sekcje „CENA OFERTY – ZADANIE (...)" formularza oferty, tj. w zakresie wartości netto, podatku VAT i wartości brutto – zarówno w części „za łączne wynagrodzenie", jak i w tabeli „sposób obliczenia ceny oferty" – w przypadku, gdy wybór oferty wykonawcy prowadzi do powstania u Zamawiającego obowiązku podatkowego i w którym miejscu oferty należy podać informacje wymagane art. 225 ust. 2 pzp.
Odpowiedź nr 203

Zamawiający wskazał w formularzu ofertowym miejsca, które wykonawca winien wypełnić. Jednakże w przypadku zaistnienia jakiejkolwiek okoliczności z pkt. 1-4 pytania powyżej należy poinformować Zamawiającego w formie oświadczenia będącego załącznikiem do oferty o zaistnieniu ww. przesłanek.

Pytanie nr 204

Dot.: *Na skutek modyfikacji SWZ z dnia 17 marca 2025 r. zamawiający dokonał zmiany postanowień Rozdziału 18. OPIS KRYTERIÓW OCENY OFERT WRAZ Z PODANIEM WAG TYCH KRYTERIÓW I SPOSOBU OCENY OFERT SWZ odpowiednio dla zadania I, III oraz ponownie dla zadania I (zmiana XII-XIV) wskazując, że w kryterium „Za zaoferowanie najwyższego zasięgu obliczeniowego autobusu (km)" oferta z najwyższym oferowanym zasięgiem obliczeniowym otrzyma* ***5 pkt****.*

Jednocześnie zarówno do modyfikacji SWZ z dnia 17 marca 2025 r., 19 marca 2025 r., jak i z dnia 21 marca 2025 r., zamawiający załączył SWZ, zgodnie z której treścią („Sposób obliczania punktów w odniesieniu do każdego kryterium") w ww. częściach oferta z najwyższym oferowanym zasięgiem obliczeniowym w ww. kryterium otrzyma ***4 pkt****.*

Stosownie do treści tabel zawartych w SWZ opublikowanej w dniu 21 marca 2025 r. znaczenie kryterium [pkt] „Za zaoferowanie najwyższego zasięgu obliczeniowego autobusu (km)" w częściach I, III i IV wynosi 5.

W związku z powyższymi rozbieżnościami wnosimy o wyjaśnienie treści SWZ i potwierdzenie, że w przypadku części I, III i IV oferta z najwyższym oferowanym zasięgiem obliczeniowym w kryterium „Za zaoferowanie najwyższego zasięgu obliczeniowego autobusu (km)" otrzyma ***5 pkt****.*

Odpowiedź nr 204

Zamawiający potwierdza, że w przypadku zadania I III i IV oferta z najwyższym zaoferowanym zasięgiem obliczeniowym w kryterium „Za zaoferowanie najwyższego zasięgu obliczeniowego autobusu (km) otrzyma 5 pkt". Zamawiający dokona stosownej modyfikacji.

Pytanie nr 205

Dot.: *Na skutek modyfikacji SWZ z dnia 21 marca 2025 r. zamawiający doprecyzował postanowienia załącznika nr 1 do SWZ – Opis przedmiotu zamówienia, wskazując w pkt 1.5.2:*

1.5.2. „wykaz narzędzi specjalnych oraz innego wyposażenia, w tym specjalistycznego oprogramowania, które zostanie dostarczone Zamawiającemu, zgodnie z §10 ust. 3 załącznika nr 3 do umowy (załącznik nr 3 do SWZ) oraz pkt. 3.3 niniejszego załącznika; wykaz musi określać asortyment, liczbę sztuk, cenę jednostkową, wartość całkowitą zestawu i termin dostarczenia (patrz pkt. 2.7) – składany po zawarciu umowy,"

jednocześnie pozostawiając brzmienie pkt 2.7 załącznika, który wskazuje, że wykaz narzędzi specjalnych oraz innego wyposażenia, o którym mowa w pkt. 1.5.2. wykonawca, zobowiązany jest dostarczyć wraz z ofertą, osobno dla każdego typu autobusu.
W związku z powyższą rozbieżnością wnosimy o wyjaśnienie treści SWZ i potwierdzenie, że zarówno wskazany w pkt 1.5.2, jak i w pkt 2.7 załącznika nr 1 do SWZ – Opis przedmiotu zamówienia, wykaz narzędzi specjalnych oraz innego wyposażenia wykonawca zobowiązany jest złożyć nie na etapie składania ofert, ale dopiero po zawarciu umowy.

Odpowiedź nr 205

Zamawiający potwierdza, że wskazany w pkt 1.5.2, jak i w pkt 2.7 załącznika nr 1 do SWZ – Opis przedmiotu zamówienia, wykaz narzędzi specjalnych oraz innego wyposażenia wykonawca zobowiązany jest złożyć nie na etapie składania ofert, ale dopiero po zawarciu umowy. Zamawiający dokona modyfikacji SWZ.

Pytanie nr 206

a. Prosimy o potwierdzenie, że w okresie obowiązywania poszczególnych gwarancji, Wykonawca jest zobowiązany do wykonywania na swój koszt wszystkich czynności obsługowych, diagnostycznych, regulacyjnych, kalibracyjnych, legalizacyjnych i konserwacyjnych (ochrona przed korozją) przewidywanych w instrukcji (harmonogramie) obsługi autobusu, w tym również dostarczenia wszystkich niezbędnych do wykonywania tych czynności materiałów eksploatacyjnych (w tym: płynów, olejów, filtrów, materiałów konserwacyjnych i lakierniczych itp.).

b. Prosimy o potwierdzenie, że obsługę okresową (typu kontrola, sprawdzenie) podczas której nie jest wymagana wymiana części, tj. tygodniową, miesięczną, kwartalną itd. Zamawiający będzie wykonywać we własnym zakresie oraz na swój koszt.

c. Prosimy o potwierdzenie, że obsługę codzienną podczas której nie jest wymagana wymiana części Zamawiający będzie wykonywać we własnym zakresie oraz na swój koszt.

Odpowiedź nr 206

Zamawiający:
1. Nie potwierdza powyższego.
2. Nie potwierdza powyższego. Zamawiający nie może udzielić odpowiedzi nie znając zakresu obsług okresowych. Zakres obsług okresowych określa Wykonawca.
3. Nie potwierdza powyższego. Zamawiający nie może udzielić odpowiedzi nie znając zakresu obsług okresowych. Zakres obsług okresowych określa Wykonawca.

Pytanie nr 207

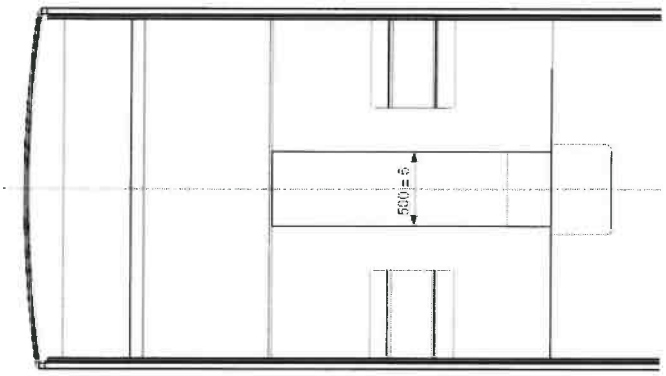
Dot.: W zał. 1.4 do SWZ rozdział III tabela pkt 4, Zamawiający napisał:
Maksymalna zewnętrzna średnica zawracania [mm]: 17000
Zwracamy się z wnioskiem o zwiększenie średnicy zawracania do 18500mm
Odpowiedź nr 207

Zamawiający przychyla się do wniosku. Zamawiający dokona stosownej modyfikacji SWZ.

Pytanie nr 208

Dot.: Minimalna szerokość przejścia pomiędzy nadkolami osi tylnej (wartość mierzona 100 mm nad podłogą w najwęższym miejscu) [mm]: 520mm

Zwracamy się z wnioskiem o dopuszczenie minimalnej szerokości przejścia pomiędzy nadkolami osi tylnej, tj. **500 mm** z uwagi, że oferowany pojazd jest węższy niż standardowe autobusy 12 lub 18 metrowe.



Odpowiedź nr 208

Zamawiający przychyla się do wniosku. Zamawiający dokona stosownej modyfikacji SWZ.

Pytanie nr 209

Dot.: W zał. 1.4 do SWZ rozdział IV tabela pkt 2, Zamawiający napisał:

deklarowana użytkowa pojemność energetyczna baterii trakcyjnych: min 390 kWh

Proszę o zadanie pytania do Zamawiającego o zmniejszenie energii użytecznej do 310 kWh. Autobus 9cio metrowy jest znacznie mniejszy przez co zużycie energii będzie mniejsze w porównaniu do 12m

Odpowiedź nr 209

Zamawiający informuje, że informacji na powyższe pytanie udzielił w odpowiedzi na pytanie nr 52.

Pytanie nr 210

Dot.: W zał. 1.4 do SWZ rozdział IV tabela pkt 23, Zamawiający napisał:
umożliwiający zamykanie i otwieranie drzwi przez kierowcę indywidualnie, przyciskami na tablicy rozdzielczej; sterowanie przednim skrzydłem I drzwi osobne i niezależne z funkcją zamykania i otwierania dodatkowym ukrytym przyciskiem zewnętrznym, dopuszcza się zastosowanie rozwiązania polegającego na blokowaniu przez kierowcę odpowiedniej połówki I drzwi;
Zwracamy się z wnioskiem o rezygnacje z niezależnego sterowania pierwszymi drzwiami, z racji, że są one głównie dla pasażerów. W oferowanym przez nas autobusie I drzwi są drzwiami jednoskrzydłowymi, wiec nie ma oddzielnego sterowana I połówką I drzwi. Drzwi pierwsze będą reagowały tak samo jak wszystkie pozostałe drzwi. W momencie naciśnięcia otwarcia wszystkich drzwi, zareagują również drzwi pierwsze. W innym wypadku nie ma sensu dawać przycisku do otwierania wszystkich drzwi, ponieważ wyłączając drzwi pierwsze zostają tylko drzwi drugie.
Odpowiedź nr 210

Zamawiający przychyla się do wniosku. Zamawiający zaznacza, że pozostałe wymagania w zakresie I drzwi w zakresie otwierania i zamykania zewnętrznym przyciskiem są wymagane.

Pytanie nr 211

Dot.: W zał. 1.4 do SWZ rozdział IV tabela pkt 23, Zamawiający napisał:

- *W przypadku drzwi otwieranych do środka przyciski umieszczone bliżej krawędzi drzwi niż urządzenie sterujące awaryjnego otwierania drzwi (AOD);*

Zwracamy się z wnioskiem o dopuszczenie *zaworu otwierania awaryjnego drzwi bliżej krawędzi drzwi niż przycisk otwierania drzwi dla drzwi pierwszych.*

Odpowiedź nr 211

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 212

Dot.: W zał. nr 1.4 do SWZ rozdział IV tabela pkt 24, Zamawiający napisał: *typu zamkniętego, umożliwiająca swobodne wejście pasażerów do autobusu drugą połówką I drzwi lub pierwszymi drzwiami (dla układu drzwi I pojedynczych), dopuszcza się miejscowo prześwit do około 250 mm pomiędzy zabudową a sufitem, jeśli spowodowany jest względami konstrukcyjnymi,*

Zwracamy się z wnioskiem o dopuszczenie większego prześwitu pomiędzy sufitem a zabudową kabiny kierowcy ze względu na inny typ kabiny. Nie jest możliwa izolacja na 250mm od frontu ze względu na wymogi homologacyjne.

Odpowiedź nr 212

Zamawiający przychyla się do wniosku.

Pytanie nr 213

Dot.: W zał. nr 1.1, nr 1.2 nr 1.3 oraz 1.4 do SWZ rozdział IV tabela pkt 29, Zamawiający napisał:
w liczbie: minimalnej – 1 przycisk na każde 2 miejsca siedzące, zalecanej – na wszystkich pionowych poręczach;
Zwracamy się z wnioskiem o dopuszczenie przycisków STOP w ilości standardowej dla branży tj. 1 przycisk STOP na 4 miejsca siedzące

Odpowiedź nr 213

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 214

Dot.: W zał. nr 1.1, nr 1.2 nr 1.3 oraz 1.4 do SWZ rozdział IV tabela pkt 29, Zamawiający napisał:
automatycznego systemu detekcyjnego stanu baterii trakcyjnych zlokalizowanego w lub na bateriach trakcyjnych (w packach) sygnalizującego zagrożenie pożarowe
Zwracamy się z wnioskiem o *rezygnacje z systemu automatycznego systemu detekcyjnego stanu baterii trakcyjnych. System może być nieefektywny z racji, że baterie są zamontowane na dachu a pojazd jest w ruchu.*

Odpowiedź nr 214

Zamawiający nie przychyla się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Jednocześnie Zamawiający dokonuje zmiany udzielonych odpowiedzi na pytanie 9 i 10 zgodnie z poniższym.

Pytanie nr 9

Dot.: Załącznika nr 1.1. oraz 1.3 do SWZ, Pkt. III. Wymagania dotyczące parametrów przewozowych autobusów
Pkt.3. Drzwi pasażerskie spełniające wymagania Zał. nr 3 do Reg. Nr 107 EKG ONZ
Liczba drzwi pasażerski : 3
Układ drzwi pasażerskich : 2-2-2
Zwracamy się z prośbą o potwierdzenie, że Zamawiający dopuści rozwiązanie z zastosowaniem drzwi z napędem oraz sterowaniem elektrycznym w układzie:
2 + 2 + 2 dla wersji 12m (MAXI) :

- szerokość drzwi nr I wynosi 1100 mm, drzwi dwuskrzydłowe, otwierane do środka
- szerokość drzwi nr II wynosi 1200 mm, drzwi dwuskrzydłowe, otwierane na zewnątrz (odskokowo-przesuwne)
- szerokość drzwi nr III wynosi 1100 mm, drzwi dwuskrzydłowe, otwierane na zewnątrz (odskokowo-przesuwne).

Odpowiedź nr 9:

Zamawiający nie dopuszcza zaproponowanego powyżej rozwiązanie i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 10

Dot.: Załącznika nr 1.1. oraz 1.3 do SWZ, Pkt. III. Wymagania dotyczące parametrów przewozowych autobusów
Pkt.3. Drzwi pasażerskie spełniające wymagania Zał. nr 3 do Reg. Nr 107 EKG ONZ
Liczba drzwi pasażerski: 4
Układ drzwi pasażerskich: 2-2-2-2
Zwracamy się z prośbą o potwierdzenie, że Zamawiający dopuści rozwiązanie z zastosowaniem drzwi z napędem oraz sterowaniem elektrycznym w układzie:
2 + 2 + 2 + 2 dla wersji 18m (MEGA):

- szerokość drzwi nr I wynosi 1100 mm, drzwi dwuskrzydłowe, otwierane do środka
- szerokość drzwi nr II wynosi 1200 mm, drzwi dwuskrzydłowe, otwierane na zewnątrz (odskokowo-przesuwne)
- szerokość drzwi nr III wynosi 1200 mm, drzwi dwuskrzydłowe, otwierane na zewnątrz (odskokowo-przesuwne)
- szerokość drzwi nr IV wynosi 1100 mm, drzwi dwuskrzydłowe, otwierane na zewnątrz (odskokowo-przesuwne).

Odpowiedź nr 10:

Zamawiający nie dopuszcza zaproponowanego powyżej rozwiązanie i podtrzymuje zapisy SWZ.

CZŁONEK ZARZĄDU
Kamil Królak

PREZES ZARZĄDU
Jan Kuźmiński