ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO
plac Niepodległości 1
25-001 KIELCE
tel. 41 343-15-93

Kielce, dnia 25.11 .2026r.

NO.26.5.2026.8

Pytania i odpowiedzi na pytania

Dotyczy postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na: ***„Zakup autobusów o napędzie elektrycznym wraz z budową niezbędnej infrastruktury oraz samochodów elektrycznych do nadzoru nad funkcjonowaniem komunikacji publicznej – zakup 20 szt. autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą ładowania"***

Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach informuje, że w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego, prowadzonym w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z art. 132 ustawy z dnia 11 września 2019r. Prawo zamówień publicznych na: ***11/2026 „Zakup autobusów o napędzie elektrycznym wraz z budową niezbędnej infrastruktury oraz samochodów elektrycznych do nadzoru nad funkcjonowaniem komunikacji publicznej – zakup 20 szt. autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą ładowania"*** do Zamawiającego wpłynęły następujące pytania, dotyczące wyjaśnienia treści Specyfikacji Warunków Zamówienia:

Pytanie 1

Termin realizacji zamówienia

Zgodnie z pkt 25.1 SWZ termin realizacji zamówienia wynosi 18 miesięcy od dnia zawarcia umowy, podczas gdy § 5 ust. 1 projektowanych postanowień umowy przewiduje termin dostawy autobusów wynoszący 20 miesięcy od dnia zawarcia umowy.

W związku z powyższą rozbieżnością Wykonawca zwraca się z wnioskiem o ujednolicenie postanowień dokumentacji postępowania

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje modyfikacji, gdy § 5 ust. 1 wzoru umowy który otrzymuje brzmienie:

1. Dostawa autobusów powinna nastąpić w terminie **18** miesięcy od dnia zawarcia umowy. Wykonanie dostawy przed terminem wymaga zgody Zamawiającego. Z uwagi na okoliczność, że w miejscu dostawy do upływu w/w terminu mogą być prowadzone roboty budowlane uniemożliwiające odbiór autobusów i posadowienie ładowarek Zamawiający zastrzega sobie prawo do wydłużenie terminu dostawy o maksymalnie

3 miesiące, o czym powiadomi Wykonawcę z 2 miesięcznym wyprzedzeniem wskazując termin dostawy.

Pytanie 2

Katalog przedmiotowych środków dowodowych

Zgodnie z pkt 26.5.5 SWZ Zamawiający określił katalog przedmiotowych środków dowodowych wymaganych w celu potwierdzenia zgodności oferowanych dostaw z wymaganiami określonymi w dokumentacji postępowania. Jednocześnie, zgodnie z pkt 28.1.2 SWZ, Wykonawca zobowiązany jest dołączyć do oferty przedmiotowe środki dowodowe w zakresie wskazanym w pkt 26.5.5 SWZ.

Tymczasem pkt 20.6 oraz 20.10 OPZ przewidują dodatkowy obowiązek załączenia do oferty aktualnych certyfikatów homologacji potwierdzających spełnienie wymagań Regulaminów nr 118 oraz nr 66 EKG ONZ, które nie zostały wymienione w katalogu przedmiotowych środków dowodowych określonym w pkt 26.5.5 SWZ.

W związku z powyższą rozbieżnością Wykonawca zwraca się z wnioskiem o ujednolicenie dokumentacji postępowania poprzez jednoznaczne określenie zamkniętego katalogu przedmiotowych środków dowodowych wymaganych do złożenia wraz z ofertą, w szczególności poprzez wyjaśnienie, czy obowiązek ten obejmuje również certyfikaty homologacji potwierdzające spełnienie wymagań Regulaminów nr 118 oraz nr 66 EKG ONZ, o których mowa w pkt 20.6 i 20.10 OPZ.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że aktualne certyfikaty homologacji potwierdzające spełnienie wymagań Regulaminów nr 118 oraz nr 66 EKG ONZ, o których mowa w pkt 20.6 i 20.10 OPZ, stanowią wymagane dokumenty i podlegają złożeniu wraz z ofertą. W celu ujednolicenia dokumentacji postępowania Zamawiający dokona odpowiedniej modyfikacji SWZ w zakresie katalogu przedmiotowych środków dowodowych, o którym mowa w pkt 26.5.5 SWZ który otrzymuje brzmienie:

26.5.5 W celu potwierdzenia, zgodności oferowanych dostaw z wymaganiami, cechami lub kryteriami określonymi w opisie przedmiotu zamówienia Zamawiający żąda od Wykonawców złożenia:

1) Opisu technicznego oferowanego autobusu, wraz z rysunkami, opracowany w języku polskim, musi być dostarczony w postaci elektronicznej, Zalecane jest załączenie posiadanych przez Wykonawcę prospektów handlowych oferowanego autobusu (w postaci elektronicznej w formacie .pdf).
2) Opisu technicznego oferowanej stacji ładowania, opracowany w języku polskim, musi być dostarczony w postaci elektronicznej,

3) Wyników badania wielkości zużycia energii elektrycznej [kWh/100km] lub [kWh/km], wykonanych przez jednostkę certyfikowaną dla oferowanego autobusu klasy MAXI i kasy MEGA, 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.
4) Oświadczenia o deklaracji gwarantowanego zasięgu wyrażonym w [km] możliwego do jednorazowego przejechania przez oferowany przez Wykonawcę autobus elektryczny (BEV) odrębnie dla klasy MAXI i kasy MEGA, będących przedmiotem postępowania, liczony od 100% poziomu naładowania baterii trakcyjnych, wyświetlanego na desce rozdzielczej pojazdu, aż do osiągnięcia zadeklarowanego przez wykonawcę minimalnego bezpiecznego poziomu SoC (State of Charge) baterii trakcyjnych, wyświetlanego na desce rozdzielczej pojazdu lub poprzez dostęp do telemetrii baterii autobusów, włącznie z deklaracją wykonawcy o minimalnym bezpiecznym poziomie SoC akumulatorów trakcyjnych. W trakcie wykonywania zadań przewozowych świadczonych przez Zamawiającego. Warunki eksploatacyjne konieczne do spełnienia gwarancji zasięgu przez pojazd: eksploatacja autobusów zgodnie z przeznaczeniem; możliwość użycia wszystkich urządzeń i systemów peryferyjnych zainstalowanych w pojeździe takich jak: system klimatyzacyjny z pompą ciepła, SILiP (System Informacji Liniowej i Pasażerskiej), SMW (System Monitoringu Wizyjnego), SŁA (System Łączności Alarmowej) SWRiO (System Wizualizacji Reklam i Ogłoszeń), system ogrzewania, system ADAS (Advanced Drivers Assistance Systems), inne; maksymalne obciążenie pojazdu; w całym okresie eksploatacji; niezależnie od warunków eksploatacji (atmosferyczne, drogowe, sezonowe). W temperaturze otoczenia od -5 do +25 °C.
5) aktualny certyfikat homologacji potwierdzający spełnienie wymagań Regulaminu nr 118 EKG ONZ, zgodnie z pkt 20.6 OPZ
6) aktualny certyfikat homologacji potwierdzający spełnienie wymagań Regulaminu nr 66 EKG ONZ, zgodnie z pkt 20.6 OPZ

Pytanie 3

Potwierdzenie posiadania przez oferowany pojazd świadectwa homologacji oraz spełniania wymagań Regulaminów nr 118 i nr 66 EKG ONZ.

Zgodnie z pkt 20.6 OPZ Zamawiający wymaga, aby Wykonawca potwierdził w ofercie, sporządzonej według wzoru stanowiącego Załącznik nr 2 do SWZ, posiadanie przez oferowany pojazd świadectwa homologacji oraz spełnianie wymagań Regulaminów nr 118 i nr 66 EKG ONZ.

Tymczasem formularz ofertowy stanowiący Załącznik nr 2 do SWZ nie zawiera oświadczeń w powyższym zakresie.

W związku z powyższą rozbieżnością Wykonawca zwraca się z wnioskiem o **ujednolicenie dokumentacji postępowania poprzez odpowiednią modyfikację formularza ofertowego stanowiącego Załącznik nr 2 do SWZ, polegającą na uzupełnieniu go o wymagane oświadczenia, ewentualnie jednoznaczne wskazanie, w jaki sposób Wykonawca powinien potwierdzić spełnienie powyższych wymagań na etapie składania oferty.**

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że dokona stosownej modyfikacji Załącznika nr 2 do SWZ – Formularza ofertowego, poprzez uzupełnienie go o odpowiednie oświadczenia dotyczące posiadania przez oferowany autobus świadectwa homologacji oraz spełniania wymagań Regulaminów nr 118 i nr 66 EKG ONZ, zgodnie z wymaganiami określonymi w pkt 20.6 OPZ. Wykonawcy zobowiązani są do złożenia oferty z wykorzystaniem zmodyfikowanego formularza ofertowego.

Pytanie 4

Maksymalne dopuszczalne zużycie energii

Zgodnie z tabelą dotyczącą kryterium oceny ofert T5 „Zużycie energii" oraz pkt 9.10 OPZ Zamawiający określił maksymalne dopuszczalne zużycie energii na poziomie 1,0 kWh/km dla autobusów klasy MAXI oraz 1,4 kWh/km dla autobusów klasy MEGA.

Jednocześnie w uwagach zamieszczonych pod tabelą kryteriów oceny ofert Zamawiający wskazał, że ustalony maksymalny próg zużycia energii wynosi 1,0 kWh/km, nie rozróżniając w tym zakresie poszczególnych klas autobusów.

W związku z powyższym Wykonawca zwraca się z prośbą o **potwierdzenie, że maksymalny dopuszczalny próg zużycia energii wynoszący 1,0 kWh/km dotyczy wyłącznie autobusów klasy MAXI, natomiast dla autobusów klasy MEGA obowiązuje próg 1,4 kWh/km**, zgodnie z zasadami oceny ofert w ramach kryterium T5 oraz pkt 9.10 OPZ.

W przypadku potwierdzenia powyższego Wykonawca wnosi o odpowiednie doprecyzowanie uwag dotyczących kryterium T5 w celu zapewnienia spójności dokumentacji postępowania.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje modyfikacji uwagi T5 zamieszczonej pod tabelą kryteriów oceny ofert która otrzymuje brzmienie

> **T.5 W ocenie Zamawiającego przyjęte kryterium „Zużycie energii" ma na celu promowanie pojazdów bardziej efektywnych energetycznie, co przekłada się na**

niższe koszty eksploatacji oraz mniejsze obciążenie dla środowiska. Ustalony próg maksymalnego zużycia energii (1,0 kWh/km dla autobusu typu MAXI oraz 1,4 kWh/km dla autobusu typu MEGA) zapewnia minimalny poziom efektywności, natomiast wyższe oceny premiują oferty bardziej energooszczędne.

Pytanie 5

Miejsce i procedura odbioru

Zgodnie z § 5 ust. 12 projektowanych postanowień umowy przekazanie i odbiór autobusów mają nastąpić w siedzibie Zamawiającego w Kielcach, przy ul. Oskara Kolberga. Jednocześnie § 5 ust. 16 umowy przewiduje dokonanie odbioru każdego autobusu u Wykonawcy, potwierdzonego protokołem zdawczo-odbiorczym, natomiast § 5 ust. 16.2 umowy odnosi się do odbioru końcowego.

W związku z powyższym Wykonawca zwraca się z prośbą o potwierdzenie, że Zamawiający przewiduje **dwuetapową procedurę odbioru autobusów, obejmującą odbiór wstępny w miejscu produkcji autobusów oraz odbiór końcowy w siedzibie Zamawiającego w Kielcach.**

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że przewiduje dwuetapową procedurę odbioru autobusów, obejmującą odbiór każdego autobusu u Wykonawcy, w miejscu jego produkcji, potwierdzony protokołem zdawczo-odbiorczym, oraz odbiór końcowy w siedzibie Zamawiającego w Kielcach, zgodnie z zasadami określonymi w projektowanych postanowieniach umowy.

Pytanie 6

Liczba pracowników podlegających szkoleniu

Zgodnie z § 8 ust. 31 projektowanych postanowień umowy Wykonawca zobowiązany jest do przeprowadzenia, na własny koszt, szkolenia **5 pracowników** Zamawiającego w zakresie obsługi, diagnostyki i programowania ładowarek zajezdniowych, w wymiarze nie krótszym niż 4 godziny, w siedzibie Zamawiającego.

Tymczasem pkt 19.16.22 OPZ przewiduje obowiązek przeszkolenia **4 pracowników** Zamawiającego w zakresie budowy instalacji, administracji, bieżącej eksploatacji, zapoznania z typowymi usterkami oraz obsługi układów ładowarek. Ponadto, zgodnie z OPZ, szkolenie może odbywać się w siedzibie Zamawiającego lub w innym miejscu uzgodnionym z Zamawiającym.

W związku z powyższymi rozbieżnościami Wykonawca zwraca się z wnioskiem o **ujednolicenie postanowień dokumentacji postępowania poprzez jednoznaczne określenie liczby pracowników podlegających przeszkoleniu, zakresu tematycznego szkolenia oraz dopuszczalnego miejsca jego przeprowadzenia.**

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że szkoleniem należy **objąć 4 pracowników** Zamawiającego. W celu ujednolicenia dokumentacji postępowania Zamawiający dokona odpowiedniej modyfikacji § 8 ust. 31 projektowanych postanowień umowy, dostosowując jego treść do wymagań określonych w pkt 19.16.22 OPZ.

Załącznik nr 11 - Wzór umowy w § 8 ust. 31 otrzymuje brzmienie:

31. *Wykonawca w ramach realizacji Umowy zobowiązuje się do przeszkolenia w siedzibie Zamawiającego, na swój koszt 4 pracowników, w czasie nie krótszym niż 4 godziny, w zakresie dotyczącym obsługi, diagnostyki i programowania ładowarek zajezdniowych, w terminie nie później niż do 5 dni roboczych po protokolarnym odbiorze urządzeń – zgodnie z harmonogramem szkoleń, przedstawionym przez Wykonawcę najpóźniej do dnia dostawy urządzeń.*

Pytanie 7

Przeprowadzenie testów zdolności ładowania.

Zgodnie z § 6 ust. 3 i 4 projektowanych postanowień umowy dostawa ładowarek zajezdniowych, obejmująca ich montaż, podłączenie do sieci energetycznej, uruchomienie, włączenie do Systemu oraz przeprowadzenie wymaganych badań i odbiorów, ma nastąpić przed dostawą autobusów. Jednocześnie Zamawiający zastrzegł sobie prawo do przeprowadzenia w ramach czynności odbiorowych testów zdolności ładowania.

Tymczasem zgodnie z § 6 ust. 5 umowy test zdolności ładowania polega na wykazaniu przez Wykonawcę zdolności ładowania magazynów energii każdego autobusu będącego przedmiotem dostawy w ramach umowy.

W ocenie Wykonawcy powyższe postanowienia wymagają doprecyzowania, ponieważ **przeprowadzenie testów zdolności ładowania z wykorzystaniem wszystkich autobusów objętych zamówieniem nie jest możliwe na etapie odbioru ładowarek, który zgodnie z umową ma nastąpić przed dostawą autobusów.**

Odpowiedź:

Zamawiający uznaje zasadność uwagi dotyczącej konieczności doprecyzowania kolejności przeprowadzania odbiorów i testów. W związku z powyższym dokona modyfikacji § 6

projektowanych postanowień umowy poprzez rozdzielenie odbioru technicznego ładowarek od testów zdolności ładowania z wykorzystaniem autobusów objętych zamówieniem. Odbiór techniczny ładowarek będzie przeprowadzany przed dostawą autobusów, natomiast testy zdolności ładowania z wykorzystaniem autobusów zostaną przeprowadzone po ich dostarczeniu, w terminie uzgodnionym z Zamawiającym. Pozostałe wymagania dotyczące parametrów ładowania oraz weryfikacji prawidłowego funkcjonowania infrastruktury pozostają bez zmian.

Załącznik nr 11 - Wzór umowy

w § 6 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

2. *Wykonawca zawiadomi Zamawiającego pisemnie o dacie dostawy urządzeń najpóźniej na 10 dni przed terminem ich dostawy. Wykonawca zawiadomi Zamawiającego o posadowieniu i pełnym uruchomieniu ładowarek. Zamawiający przystąpi do odbioru urządzeń w terminie do 10 dni roboczych od daty otrzymania zgłoszenia o posadowieniu i pełnym uruchomieniu ładowarek w przewidzianych lokalizacjach tj. podłączeniu (zainstalowaniu) do sieci energetycznej, uruchomieniu oraz przeprowadzeniu badań i odbiorów przez Urząd Dozoru Technicznego i Nadzór Budowlany, otrzymaniu zaświadczenia o braku podstaw do wniesienia sprzeciwu do złożonego zawiadomienia o zakończeniu budowy, pozytywnym włączeniu ich do Systemu, przy czym czynności te Wykonawca jest obowiązany przeprowadzić własnym staraniem, na swój koszt i odpowiedzialność. Odbiór urządzeń odbywać się będzie w dni robocze. Odbiór będzie stwierdzony w podpisanych przez przedstawicieli Zamawiającego oraz przedstawicieli Wykonawcy protokołach zdawczo-odbiorczych. Odbiór ładowarki zajezdniowej przed dostawą autobusów uwarunkowany jest pozytywnym wynikiem odbioru technicznego. Pozytywny wynik testów zdolności ładowania z wykorzystaniem autobusów objętych niniejszą Umową będzie weryfikowany odrębnie, po dostarczeniu autobusów, zgodnie z ust. 5–7.*

w § 6 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

4. *Zamawiający zastrzega sobie prawo do przeprowadzenia w ramach czynności odbiorowych odpowiednich pomiarów, oględzin i badań dostarczonych ładowarek zajezdniowych. Testy zdolności ładowania z wykorzystaniem autobusów objętych niniejszą Umową zostaną przeprowadzone po dostarczeniu autobusów, zgodnie z ust.*

5–7. Warunkiem przeprowadzenia testów jest uprzednie dokonanie pozytywnego odbioru technicznego ładowarek.

w § 6 ust. 5 ppkt 5.2 otrzymuje brzmienie:

5.2 Testy zdolności ładowania z wykorzystaniem autobusów objętych niniejszą Umową zostaną przeprowadzone po dostarczeniu autobusów, w terminie uzgodnionym przez Strony, nie wcześniej jednak niż po dokonaniu pozytywnego odbioru technicznego ładowarek zajezdniowych. Testy mogą odbywać się jedynie w dniach roboczych, w godzinach 7:00–15:00.

Pytanie 8

Wartość zużycia energii elektrycznej

Zgodnie z pkt 9.10 OPZ Zamawiający wymaga, aby Wykonawca określił w ofercie wielkość zużycia energii elektrycznej oferowanego autobusu, wyrażoną w kWh/km, z dokładnością do jednego miejsca po przecinku.

Tymczasem formularz ofertowy stanowiący Załącznik nr 2 do SWZ został skonstruowany w sposób przewidujący wyłącznie potwierdzenie spełnienia poszczególnych wymagań poprzez zaznaczenie odpowiedzi „TAK" lub „NIE", bez możliwości wskazania konkretnej wartości zużycia energii elektrycznej.

W związku z powyższym Wykonawca zwraca się z prośbą o **jednoznaczne wskazanie, w którym miejscu formularza ofertowego należy podać deklarowaną wartość zużycia energii elektrycznej oferowanego autobusu**, zgodnie z wymaganiem określonym w pkt 9.10 OPZ.

Jednocześnie Wykonawca wnosi o **odpowiednią modyfikację formularza ofertowego poprzez dodanie odrębnych pól umożliwiających wskazanie konkretnej wartości zużycia energii elektrycznej, wyrażonej w kWh/km z dokładnością do jednego miejsca po przecinku, osobno dla autobusów klasy MAXI oraz klasy MEGA**, w celu zapewnienia spójności dokumentacji postępowania oraz umożliwienia prawidłowej oceny ofert w ramach kryterium T5 „Zużycie energii".

Odpowiedź:

Zamawiający zmodyfikuje formularz ofertowy w tym zakresie

Pytanie 9

Definicja fabrycznie nowego autobusu

Zgodnie z pkt 21.1 OPZ za fabrycznie nowy uznaje się autobus nieużywany, o przebiegu nie większym niż 3 500 km, nierejestrowany, nieużywany do jazd prezentacyjnych lub badań, wyprodukowany nie wcześniej niż 6 miesięcy przed ustalonym umową terminem odbioru.

Tymczasem § 1 ust. 2 projektowanych postanowień umowy przewiduje, że przebieg autobusu w momencie podstawienia do odbioru nie może przekraczać 500 km. Jednocześnie § 1 ust. 2.1 umowy dopuszcza zwiększenie tego przebiegu w przypadku samodzielnego przejazdu autobusu z fabryki zlokalizowanej poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej do miejsca odbioru, zastrzegając jednak, że **powiększenie przebiegu ponad 500 km nie może przekraczać 2 000 km, przy jednoczesnym wskazaniu, że łączny przebieg nie może przekraczać 3 500 km.**

Powyższe postanowienia pozostają ze sobą w sprzeczności, ponieważ przy dopuszczalnym zwiększeniu przebiegu o 2 000 km maksymalny łączny przebieg autobusu wynosiłby 2 500 km, a nie 3 500 km, jak wskazano w § 1 ust. 2.1 umowy oraz pkt 21.1 OPZ.

W związku z powyższym Wykonawca zwraca się z prośbą o **dokonanie ujednolicenia w dokumentacji postępowania oraz jednoznaczne określenie, czy maksymalny przebieg dla przejazdu z zagranicznej fabryki wynosi łącznie maksymalnie 2 500 km czy też limit powiększenia wynosi 3 000 km.**

Odpowiedź:

Zamawiający dokona modyfikacji § 1 ust. 2 wzoru umowy w celu jednoznacznego określenia dopuszczalnego przebiegu autobusu i zapewnienia spójności dokumentacji postępowania, oraz usunie punkt 2.1 w paragrafie 1 Załącznika Nr 11 – Wzór umowy.

Załącznik nr 11 - Wzór umowy w § 1 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

2. *Wykonawca zobowiązuje się do dostarczenia Zamawiającemu autobusów fabrycznie nowych, tj. wyprodukowanych nie wcześniej niż 6 miesięcy przed ustalonym Umową terminem odbioru i o przebiegu, wg licznika, w momencie podstawienia do odbioru, nie większym niż **3500** kilometrów.*

Pytanie 10

Wzór opisu technicznego oferowanego autobusu oraz wymagania co do rysunków technicznych.

Zgodnie z pkt 26.5.5 SWZ Zamawiający wymaga przedłożenia wraz z ofertą opisu technicznego oferowanego autobusu wraz z rysunkami. Jednocześnie Zamawiający nie udostępnił wzoru przedmiotowego opisu ani nie określił, jakie konkretnie rysunki powinny zostać załączone do oferty, w szczególności jakie parametry techniczne powinny one przedstawiać.

Wykonawca zwraca uwagę, że w postępowaniach dotyczących dostaw autobusów elektrycznych powszechnie stosowanym rozwiązaniem jest udostępnianie przez zamawiających wzorów opisów technicznych, stanowiących załączniki do SWZ, w których wyszczególnione zostają parametry techniczne wymagające potwierdzenia przez wykonawców. Pozwala to na zapewnienie jednolitego sposobu prezentacji oferowanych rozwiązań oraz ich obiektywnego porównania.

Podobnie w przypadku rysunków technicznych zamawiający zazwyczaj precyzują ich wymagany zakres, wskazując przykładowo na konieczność przedłożenia zwymiarowanych rysunków zewnętrznych pojazdu, rzutów wnętrza przedstawiających rozmieszczenie miejsc siedzących, w tym miejsc dostępnych z niskiej podłogi, czy też schematów rozmieszczenia określonych elementów wyposażenia.

Brak jednoznacznego określenia rodzaju i zakresu wymaganych rysunków powoduje, że Wykonawca nie jest w stanie ustalić, czy Zamawiający oczekuje wyłącznie ogólnych rysunków poglądowych, czy szczegółowych rysunków technicznych, zawierających określone wymiary, oznaczenia i parametry konstrukcyjne pojazdu. Ma to istotne znaczenie zarówno dla prawidłowego przygotowania oferty, jak i dla oceny jej zgodności z wymaganiami Zamawiającego.

W związku z powyższym Wykonawca zwraca się z wnioskiem o:

1. **Udostępnienie wzoru opisu technicznego oferowanego autobusu**, stanowiącego załącznik do SWZ, zawierającego wyszczególnienie parametrów technicznych wymagających potwierdzenia na etapie składania ofert.
2. **Jednoznaczne określenie rodzaju i zakresu rysunków wymaganych wraz z ofertą**, w szczególności poprzez wskazanie, czy mają to być rysunki poglądowe, czy zwymiarowane rysunki techniczne, oraz określenie, jakie elementy, wymiary i parametry powinny zostać na nich przedstawione.

W ocenie Wykonawcy powyższe doprecyzowanie jest niezbędne dla zapewnienia przejrzystości postępowania, porównywalności ofert oraz ograniczenia ryzyka ich odrzucenia z powodu rozbieżnej interpretacji nieprecyzyjnie sformułowanych wymagań dokumentacji postępowania.

Odpowiedź:

Zamawiający nie uwzględnia wniosku o opracowanie i udostępnienie odrębnego wzoru opisu technicznego oferowanego autobusu. Obowiązkiem Wykonawcy jest przedstawienie opisu technicznego oraz rysunków oferowanego pojazdu w sposób umożliwiający jednoznaczną weryfikację spełnienia wymagań określonych w OPZ, w tym wymaganych parametrów technicznych oraz wymiarów autobusu. Zamawiający nie będzie narzucał dodatkowego wzoru dokumentacji ani szczegółowego formatu jej opracowania, o ile przedłożone materiały pozwolą na rzetelną ocenę zgodności oferowanego pojazdu z wymaganiami zamówienia.

Pytanie 11

Wzór opisu technicznego oferowanej stacji ładowania

Zgodnie z pkt 26.5.5 SWZ Zamawiający wymaga przedłożenia wraz z ofertą opisu technicznego oferowanej stacji ładowania. Jednocześnie Zamawiający nie udostępnił wzoru przedmiotowego dokumentu ani nie określił szczegółowo zakresu informacji technicznych, które powinny zostać w nim przedstawione.

Wykonawca zwraca uwagę, że w postępowaniach dotyczących dostaw autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą ładowania zamawiający stosują formularze parametrów technicznych, stanowiące załączniki do SWZ, które umożliwiają wykonawcom przedstawienie oferowanych rozwiązań w sposób jednolity i porównywalny.

Brak takiego formularza w niniejszym postępowaniu powoduje niepewność co do zakresu wymaganych informacji, w szczególności czy opis techniczny powinien obejmować wszystkie parametry określone w OPZ, czy wyłącznie wybrane parametry techniczne i funkcjonalne stacji ładowania. Nie jest również jednoznaczne, czy wystarczające będzie przedłożenie standardowej dokumentacji technicznej producenta, np. karty katalogowej, czy też Zamawiający oczekuje sporządzenia odrębnego dokumentu.

W związku z powyższym Wykonawca zwraca się z wnioskiem o udostępnienie wzoru opisu technicznego oferowanej stacji ładowania, stanowiącego załącznik do SWZ, zawierającego wyszczególnienie wszystkich parametrów technicznych i funkcjonalnych wymagających potwierdzenia na etapie składania ofert. Udostępnienie jednolitego wzoru opisu technicznego

pozwoli na zapewnienie porównywalności ofert oraz ograniczenie ryzyka rozbieżności interpretacyjnych na etapie ich badania i oceny.

Odpowiedź:

Zamawiający nie uwzględnia wniosku o opracowanie i udostępnienie odrębnego wzoru opisu technicznego stacji ładowania. Obowiązkiem Wykonawcy jest przygotowanie oferty w sposób umożliwiający jednoznaczną identyfikację oferowanego rozwiązania oraz weryfikację jego zgodności z wymaganiami określonymi w OPZ. To Wykonawca, jako podmiot profesjonalnie działający na rynku, powinien dysponować wiedzą niezbędną do przedstawienia parametrów technicznych i funkcjonalnych oferowanego urządzenia oraz dobrać dokumentację potwierdzającą spełnienie wymagań Zamawiającego.

Zamawiający nie widzi uzasadnienia dla narzucania jednego wzoru opisu technicznego, który nie jest niezbędny do przeprowadzenia badania i oceny ofert. Brak odrębnego formularza nie zwalnia Wykonawcy z obowiązku przedstawienia kompletnych i weryfikowalnych informacji o oferowanej stacji ładowania. Zamawiający dokona oceny ofert na podstawie przedłożonej dokumentacji, odnosząc ją do wymagań określonych w OPZ, bez względu na przyjęty przez Wykonawcę układ i formę prezentacji danych

Pytanie 12

Prosimy o jednoznaczne wskazanie, po czyjej stronie znajduje się zaprojektowanie i wykonanie fundamentów pod stacje ładowania: wykonawcy niniejszego zamówienia czy wykonawcy odrębnego zadania obejmującego budowę zajezdni.

Odpowiedź:

Zaprojektowanie i wykonanie fundamentów pod stacje ładowania leży po stronie generalnego wykonawcy realizującego odrębne zadanie inwestycyjne obejmujące budowę zajezdni autobusowej przy ul. Oskara Kolberga w Kielcach. Wymiary i parametry fundamentów muszą zostać uzgodnione z Wykonawcą niniejszego zamówienia, będącym dostawcą stacji ładowania, w celu zapewnienia prawidłowego montażu i eksploatacji urządzeń. Wykonawca niniejszego zamówienia jest zobowiązany do współpracy z generalnym wykonawcą w zakresie przekazania niezbędnych wytycznych technicznych dotyczących fundamentów.

Pytanie 13

Jeżeli fundamenty mają zostać wykonane w ramach zadania dotyczącego budowy zajezdni, prosimy o potwierdzenie, że zakres wykonawcy stacji ładowania ogranicza się do przekazania wytycznych fundamentowych, obciążeń, wymiarów i rozmieszczenia kotew.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że fundamenty pod stacje ładowania zostaną wykonane w ramach zadania dotyczącego budowy zajezdni autobusowej. Zakres Wykonawcy stacji ładowania obejmuje przekazanie wykonawcy zajezdni, za pośrednictwem Zamawiającego, niezbędnych wytycznych technicznych dotyczących fundamentów, w szczególności wymaganych obciążeń, wymiarów oraz rozmieszczenia kotew, a także bieżącą współpracę w celu zapewnienia prawidłowego posadowienia i montażu stacji ładowania.

Pytanie 14

Prosimy o wskazanie, po czyjej stronie znajduje się wykonanie odbojnic, zabezpieczeń mechanicznych oraz przygotowanie miejsc postojowych autobusów.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że przygotowanie miejsc postojowych autobusów należy do zakresu generalnego Wykonawcy budowy zajezdni autobusowej. Wykonanie odbojnic oraz pozostałych zabezpieczeń mechanicznych stacji ładowania należy do Wykonawcy stacji ładowania, który zobowiązany jest uwzględnić je w oferowanym rozwiązaniu oraz zapewnić ich prawidłowe wykonanie i montaż. Zakres i sposób wykonania zabezpieczeń należy skoordynować z Zamawiającym oraz generalnym Wykonawcą budowy zajezdni.

Pytanie 15

Prosimy o wskazanie, po czyjej stronie znajduje się wykonanie przepustów, kanałów kablowych oraz tras kablowych pomiędzy rozdzielnicami a stacjami ładowania.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że wykonanie przepustów, kanałów kablowych oraz tras kablowych pomiędzy rozdzielnicami a stacjami ładowania należy do zakresu generalnego Wykonawcy budowy zajezdni autobusowej. Wykonawca stacji ładowania jest zobowiązany do przekazania niezbędnych wytycznych technicznych oraz bieżącej koordynacji rozwiązań w tym zakresie z Zamawiającym i generalnym Wykonawcą, zgodnie z wymaganiami OPZ.

Pytanie 16

Prosimy o potwierdzenie czy nawierzchnie, fundamenty i kanały kablowe zostaną wykonane przed planowanym terminem montażu stacji ładowania.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że nawierzchnie, fundamenty oraz kanały kablowe zostaną wykonane w ramach zadania dotyczącego budowy zajezdni autobusowej, przed planowanym montażem stacji ładowania, z zastrzeżeniem harmonogramu realizacji tej inwestycji. Zamawiający przypomina, że dokumentacja projektowa zajezdni jest obecnie w trakcie opracowywania, a realizacja dostawy i montażu stacji ładowania wymaga bieżącej koordynacji z generalnym Wykonawcą budowy zajezdni.

Wykonawca stacji ładowania jest zobowiązany do odpowiednio wczesnego przekazania wytycznych technicznych oraz uzgodnienia rozwiązań dotyczących posadowienia i podłączenia urządzeń. Ewentualne opóźnienia w realizacji zajezdni nie powodują automatycznej zmiany terminu realizacji zamówienia na stacje ładowania. Kwestia ewentualnej zmiany terminu będzie rozpatrywana indywidualnie, zgodnie z postanowieniami umowy i obowiązującymi przepisami prawa

Pytanie 17

Proszę o jednoznaczne wskazanie granicy odpowiedzialności pomiędzy wykonawcą infrastruktury zajezdni a wykonawcą stacji ładowania w zakresie instalacji zasilającej.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że granica odpowiedzialności pomiędzy Wykonawcą realizującym budowę zajezdni autobusowej a Wykonawcą stacji ładowania wynika z zakresów rzeczowych obu zamówień. W ramach budowy zajezdni przewidziano wykonanie infrastruktury niezbędnej do zasilania stacji ładowania, w tym kanalizacji kablowej oraz okablowania zasilającego i sygnałowego. W ramach niniejszego zamówienia Wykonawca odpowiada za dostawę i uruchomienie stacji ładowania oraz za zapewnienie ich zgodności z przygotowaną infrastrukturą.

Szczegółowe rozwiązania techniczne, w tym punkty przyłączenia stacji ładowania do instalacji zasilającej, wymagają koordynacji pomiędzy Wykonawcami na podstawie dokumentacji projektowej zajezdni. Wykonawca stacji ładowania jest zobowiązany do przekazania wymagań technicznych niezbędnych do prawidłowego przygotowania infrastruktury oraz do współpracy w zakresie uzgodnienia rozwiązań przyłączeniowych.

Pytanie 18

Czy kable zasilające od rozdzielnic do stacji ładowania, wraz z zakończeniami kablowymi, zabezpieczeniami i aparaturą w rozdzielnicach, zostaną wykonane w ramach odrębnego zadania dotyczącego budowy zajezdni?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że kable zasilające od rozdzielnic do stacji ładowania, wraz z zakończeniami kablowymi, zabezpieczeniami oraz aparaturą niezbędną do ich podłączenia w rozdzielnicach, nie stanowią zakresu odrębnego zadania dotyczącego budowy zajezdni autobusowej. Ich wykonanie należy uwzględnić w zakresie zamówienia na dostawę i uruchomienie stacji ładowania. Wykonawca jest zobowiązany do skoordynowania rozwiązań technicznych w tym zakresie z Zamawiającym oraz generalnym Wykonawcą budowy zajezdni.

Pytanie 19

Jeżeli kable zasilające mają być objęte niniejszym zamówieniem, prosimy o przekazanie planowanych długości tras, sposobu prowadzenia kabli oraz parametrów rozdzielnic, punktów przyłączenia i zabezpieczeń.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że kable zasilające będą objęte zakresem niniejszego zamówienia. Jednocześnie wyjaśnia, że na obecnym etapie nie dysponuje jeszcze kompletną dokumentacją projektową zajezdni autobusowej, w związku z czym nie jest możliwe wskazanie szczegółowych danych dotyczących długości tras kablowych, sposobu ich prowadzenia, parametrów rozdzielnic, punktów przyłączenia oraz zastosowanych zabezpieczeń.

Powyższe informacje będą wynikały z dokumentacji projektowej opracowywanej w ramach odrębnego zadania inwestycyjnego. Wykonawca będzie zobowiązany do uwzględnienia tego faktu w przygotowaniu oferty oraz do skoordynowania rozwiązań technicznych dostarczanych urządzeń i instalacji z dokumentacją projektową zajezdni, po jej udostępnieniu przez Zamawiającego.

Pytanie 20

Prosimy o podanie planowanej mocy przyłączeniowej zajezdni, mocy zamówionej oraz maksymalnej mocy dostępnej dla infrastruktury ładowania.

Odpowiedź:

Moc przyłączeniowa dla zajezdni autobusowej wynosi 3,5 MW. System zarządzania mocą ładowania powinien uwzględniać tę wartość i zapewniać, że łączne chwilowe zapotrzebowanie

na moc nie przekroczy mocy dostępnej dla obiektu, zgodnie z warunkami przyłączenia oraz wymaganiami OPZ.

Pytanie 21

Czy układy pomiarowe, zabezpieczenia odpływów i rozdzielnice zasilające stacje ładowania będą wykonane i uruchomione przez wykonawcę budowy zajezdni?

Odpowiedź:

Układy pomiarowe oraz zabezpieczenia odpływów zapewnia Generalny Wykonawca zajezdni autobusowej. Sposób zasilania stacji ładowania pozostaje po stronie Wykonawcy stacji ładowania. Realizacja obu zakresów wymaga ścisłej koordynacji prac pomiędzy Wykonawcą stacji ładowania a Generalnym Wykonawcą zajezdni autobusowej.

Pytanie 22

Zamawiający wymaga ograniczenia poboru mocy do poziomu mocy zamówionej. Prosimy o potwierdzenie czy wykonawca ma dostarczyć centralny system dynamicznego zarządzania mocą dla wszystkich stacji ładowania.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że Wykonawca ma dostarczyć centralny system dynamicznego zarządzania mocą dla wszystkich stacji ładowania.

Pytanie 23

Prosimy o wskazanie punktu, w którym ma być mierzony całkowity pobór mocy stanowiący podstawę działania systemu zarządzania mocą.

Odpowiedź:

Punkt pomiaru oraz sposób pozyskiwania danych na potrzeby ograniczania poboru mocy należy określić na etapie uzgadniania rozwiązań technicznych, z uwzględnieniem układu zasilania zajezdni i dokumentacji projektowej. Rozwiązanie musi zapewniać spełnienie wymagania określonego w pkt 19.4.13 OPZ.

Pytanie 24

Czy Zamawiający lub wykonawca budowy zajezdni dostarczy urządzenie pomiarowe albo sterownik nadrzędny przekazujący do systemu ładowania aktualną wartość dostępnej mocy?

Odpowiedź:

Urządzenia pomiarowe służące do pomiaru aktualnej wartości dostępnej mocy oraz przekazywania odpowiednich danych do systemu ładowania dostarczy Wykonawca budowy zajezdni autobusowej.

Pytanie 25

Prosimy o określenie wymaganego sposobu komunikacji z układem pomiarowym lub systemem elektroenergetycznym zajezdni, w szczególności protokołu komunikacyjnego, interfejsu i zakresu udostępnianych danych.

Odpowiedź:

Dobór rozwiązania pozostaje po stronie Wykonawcy, który musi zapewnić skuteczne ograniczanie poboru mocy zgodnie z pkt 19.4.13 OPZ. Przyjęte rozwiązanie wymaga koordynacji z dokumentacją i systemami przewidzianymi w ramach budowy zajezdni.

Pytanie 26

Czy system zarządzania mocą ma ograniczać wyłącznie łączną moc stacji ładowania, czy również uwzględniać pozostałe odbiory zajezdni?

Odpowiedź:

OPZ wymaga ograniczenia poboru mocy przez system ładowania do wielkości mocy zamówionej. Nie określa szczegółowej logiki uwzględniania pozostałych odbiorów zajezdni. Sposób realizacji tej funkcji należy dopasować do układu zasilania oraz danych dostępnych w dokumentacji projektowej zajezdni, tak aby zapewnić spełnienie wymagania OPZ.

Pytanie 27

Prosimy o określenie wymaganej logiki podziału dostępnej mocy pomiędzy autobusy, np. równomiernie, według harmonogramu odjazdów, poziomu SOC, wymaganego czasu zakończenia ładowania albo priorytetów nadawanych przez operatora.

Odpowiedź:

Zamawiający nie narzuca jednej, szczegółowej metody podziału dostępnej mocy pomiędzy poszczególne stacje i autobusy. System musi umożliwiać zdalne zarządzanie stacjami i mocą ładowania zgodnie z pkt 19.6.14 OPZ oraz zapewniać ograniczenie poboru mocy do poziomu mocy zamówionej. Szczegółowe rozwiązanie powinno zostać zaproponowane przez Wykonawcę i uzgodnione z Zamawiającym w ramach realizacji zamówienia.

Pytanie 28

Czy Zamawiający dopuszcza instalację Systemu telemetrycznego na maszynie wirtualnej udostępnionej w swojej infrastrukturze?

Odpowiedź:

Zamawiający nie dopuszcza instalacji Systemu telemetrycznego na maszynie wirtualnej udostępnionej w swojej infrastrukturze. System telemetryczny musi zostać zainstalowany, skonfigurowany i uruchomiony w infrastrukturze Zamawiającego, na dedykowanym do tego celu serwerze fizycznym. Nie dopuszcza się również zastosowania rozwiązań chmurowych ani wykorzystywania zdalnych serwerów pozostających w dyspozycji Wykonawcy.

Pytanie 29

Prosimy o potwierdzenie, że wykonawca ma dostarczyć kompletny fizyczny serwer przeznaczony do instalacji Systemu telemetrycznego, a nie wyłącznie oprogramowanie i licencje.

Odpowiedź:

Zgodnie z pkt 19.6.2 i 19.6.4 OPZ Wykonawca zapewnia infrastrukturę techniczną i oprogramowanie niezbędne do prawidłowego funkcjonowania Systemu telemetrycznego, a serwer zarządzający ma zostać zainstalowany w infrastrukturze Zamawiającego. W przypadku konieczności uruchomienia dodatkowych serwerów Wykonawca dostarczy i zainstaluje wymagane elementy na swój koszt. Rodzaj infrastruktury na dostarczonym serwerze, wraz z wymaganymi licencjami dla systemu operacyjnego Windows Serwer.

Pytanie 30

Prosimy o podanie wymaganych parametrów serwera, w szczególności procesora, pamięci RAM, przestrzeni dyskowej, macierzy RAID, redundantnego zasilania, systemu kopii zapasowych i wymaganej retencji danych.

Odpowiedź:

Zamawiający nie określa minimalnych parametrów sprzętowych serwera, takich jak model i częstotliwość procesora czy pojemność pamięci RAM. Wykonawca zobowiązany jest jednak zapewnić infrastrukturę serwerową o parametrach wystarczających do prawidłowego działania wszystkich wymaganych funkcji Systemu telemetrycznego. Jednocześnie Zamawiający wymaga zastosowania macierzy dyskowej pracującej w konfiguracji **RAID 6**.

Wykonawca zapewni również rozwiązanie w zakresie zasilania i bezpieczeństwa danych, odpowiednie do prawidłowego i nieprzerwanego funkcjonowania systemu. Szczegółowe

parametry serwera, sposób realizacji kopii zapasowych oraz proponowane rozwiązanie techniczne Wykonawca przedstawi Zamawiającemu do uzgodnienia przed wdrożeniem

Pytanie 31

Jeżeli wymagana jest dostawa fizycznego serwera, prosimy o wskazanie miejsca jego instalacji, standardu szafy teleinformatycznej, dostępnego zasilania oraz warunków środowiskowych.

Odpowiedź:

Serwer systemu telemetrycznego należy zainstalować w pomieszczeniu serwerowni, zlokalizowanym w siedzibie ZTM w Kielcach. Szczegóły dotyczące lokalizacji i warunków instalacji serwera wymagają uzgodnienia z Zamawiającym.

Pytanie 32

Prosimy o wskazanie wymaganej wersji systemu operacyjnego i bazy danych SQL albo potwierdzenie, że ich wybór pozostaje po stronie wykonawcy.

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga zastosowania systemu operacyjnego Microsoft Windows Server oraz przechowywania danych konfiguracyjnych i rejestrowanych w bazie danych SQL. Zamawiający nie wskazuje konkretnej wersji systemu Windows Server ani producenta i wersji bazy danych SQL. Dobór wersji oprogramowania pozostaje po stronie Wykonawcy, z zastrzeżeniem zapewnienia pełnej kompatybilności zastosowanych rozwiązań oraz ich prawidłowego działania w infrastrukturze teleinformatycznej Zamawiającego. Rozwiązania inne niż funkcjonujące w infrastrukturze Zamawiającego wymagają uprzedniego uzgodnienia z Zamawiającym.

Pytanie 33

Prosimy o określenie, czy wymagane licencje systemu operacyjnego, bazy danych i pozostałego oprogramowania mają być licencjami bezterminowymi.

Odpowiedź:

Zgodnie z pkt 19.6.1 OPZ dodatkowe licencje wymagane do podłączenia stacji do Systemu telemetrycznego muszą zapewniać bezterminowe użytkowanie. Wykonawca dostarcza na własny koszt niezbędne licencje oraz oprogramowanie konieczne do prawidłowego funkcjonowania systemu. Licencje muszą umożliwiać korzystanie z dostarczonego rozwiązania zgodnie z wymaganiami OPZ bez uzależnienia jego podstawowego działania od opłat za dostęp do zewnętrznej usługi.

Pytanie 34

Prosimy o podanie wymaganego okresu przechowywania danych historycznych dotyczących sesji ładowania, alarmów, serwisów, pomiarów i aktywności użytkowników.

Odpowiedź:

Zamawiający nie określa minimalnego okresu przechowywania danych. Oczekuje, że przez cały okres użytkowania urządzeń będzie miał zapewniony dostęp do podstawowych informacji dotyczących ich pracy, w tym danych o sesjach ładowania, ilości zużytej energii oraz innych podstawowych parametrów eksploatacyjnych.

Pytanie 35

Prosimy o określenie wymagań Zamawiającego dotyczących tworzenia kopii zapasowych, odtwarzania systemu po awarii oraz wymaganych parametrów RPO i RTO.

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga wykonywania codziennych kopii zapasowych obejmujących zarówno bazę danych, jak i cały serwer, na którym zainstalowany jest System telemetryczny. Wymagany parametr RPO wynosi 24 godziny, co oznacza, że w przypadku awarii dopuszczalna utrata danych nie może przekroczyć danych zgromadzonych w okresie ostatnich 24 godzin.
Wykonawca zobowiązany jest zapewnić możliwość odtworzenia systemu i danych z wykonanych kopii zapasowych. Zamawiający nie określa odrębnych wartości parametrów RTO.

Pytanie 36

Czy Zamawiający wymaga integracji Systemu telemetrycznego z systemami zewnętrznymi? Jeżeli tak, prosimy o wskazanie tych systemów, zakresu danych oraz interfejsów integracyjnych.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wskazuje obowiązku integracji Systemu telemetrycznego z konkretnymi systemami zewnętrznymi. Wymagana jest komunikacja stacji ładowania z Systemem telemetrycznym z wykorzystaniem OCPP oraz zapewnienie funkcjonalności opisanych w OPZ. Ewentualne dodatkowe integracje, niewymienione w OPZ, nie stanowią odrębnego wymogu niniejszego zamówienia.

Pytanie 37

Czy dostęp do Systemu telemetrycznego spoza sieci lokalnej Zamawiającego ma być zapewniony przez infrastrukturę VPN Zamawiającego?

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga, aby dostęp do Systemu telemetrycznego spoza sieci lokalnej Zamawiającego był realizowany z wykorzystaniem infrastruktury VPN Zamawiającego, z zastosowaniem protokołu IPSec. Komunikacja pomiędzy serwerem a aplikacją kliencką musi być szyfrowana. Zastosowane rozwiązanie musi spełniać obowiązujące u Zamawiającego wymagania w zakresie bezpieczeństwa teleinformatycznego.

Pytanie 38

OPZ wskazuje wyposażenie stacji ładowania w komunikację GSM i LAN, a jednocześnie podłączenie wszystkich stacji do sieci lokalnej Zamawiającego w oparciu o komunikację GSM. Prosimy o potwierdzenie, czy podstawowym kanałem komunikacyjnym ma być GSM, a LAN ma pełnić funkcję rezerwową lub serwisową.

Odpowiedź:

Zgodnie z pkt 19.3.6 OPZ stacje ładowania muszą być wyposażone w moduły komunikacji GSM/LAN, przy czym podłączenie stacji do sieci lokalnej Zamawiającego przewidziano w oparciu o komunikację GSM. OPZ nie określa, że LAN ma pełnić wyłącznie funkcję rezerwową lub serwisową. Stacje muszą posiadać oba wskazane interfejsy, a sposób wykorzystania LAN powinien odpowiadać wymaganiom OPZ i zostać uzgodniony z Zamawiającym.

Pytanie 39

Czy do każdej stacji zostanie doprowadzona przewodowa sieć LAN, czy komunikacja z Systemem telemetrycznym ma odbywać się wyłącznie za pośrednictwem GSM?

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga wyposażenia każdej stacji w interfejsy GSM oraz LAN, natomiast przewiduje podłączenie stacji do sieci lokalnej Zamawiającego w oparciu o GSM. OPZ nie ustanawia obowiązku doprowadzenia przewodowej sieci LAN do każdej stacji. Wykonawca powinien zapewnić wymaganą komunikację i uzgodnić z Zamawiającym szczegóły konfiguracji.

Pytanie 40

Prosimy o potwierdzenie, że karty SIM zapewnia Zamawiający oraz że Zamawiający ponosi koszty transmisji danych przez cały okres eksploatacji urządzeń.

Odpowiedź:

Zgodnie z pkt 19.6.2 OPZ Zamawiający zapewni na własny koszt karty SIM niezbędne do prawidłowego funkcjonowania Systemu telemetrycznego. Zamawiający potwierdza, że pokryje koszty transmisji danych.

Pytanie 41

Prosimy o potwierdzenie, że identyfikacja autobusu w trybie Autocharge ma odbywać się na podstawie EVCC ID przekazywanego zgodnie z ISO 15118. 42. Prosimy o potwierdzenie, że producent autobusów zapewni poprawne i jednoznaczne przekazywanie EVCC ID dla każdego pojazdu oraz udostępni dane potrzebne do konfiguracji Systemu telemetrycznego.

Odpowiedź:

Wykonawcą w ramach przedmiotowego postępowania jest jeden podmiot odpowiedzialny zarówno za dostawę autobusów, jak i stacji ładowania. W związku z tym koordynacja współpracy pomiędzy dostawcą autobusów a dostawcą stacji ładowania nie wymaga angażowania odrębnych wykonawców, a odpowiedzialność za zapewnienie kompatybilności dostarczonych urządzeń spoczywa na Wykonawcy.

Pytanie 42

W jaki sposób System telemetryczny ma powiązać EVCC ID z numerem bocznym autobusu? Czy wymagane dane mapujące zostaną przekazane przez Zamawiającego lub dostawcę autobusów?

Odpowiedź:

Wykonawcą w ramach przedmiotowego postępowania jest jeden podmiot odpowiedzialny zarówno za dostawę autobusów, jak i stacji ładowania. Zamawiający wymaga, aby System telemetryczny identyfikował pojazdy i prezentował ich numery boczne, a autoryzacja Autocharge odbywała się na podstawie EVCC ID zgodnie z ISO 15118. Szczegółowy sposób powiązania identyfikatora EVCC ID z numerem bocznym nie został określony i pozostaje do wykonania po stronie Wykonawcy. Zamawiający przekaże nr boczne autobusów po podpisaniu umowy.

Pytanie 43

Prosimy o jednoznaczne wskazanie wymaganej wersji OCPP: 1.6J, 2.0.1 czy innej. Zapis „OCPP 1.6J lub nowszy" nie określa jednej wersji wymaganej przy odbiorze.

Odpowiedź:

Zamawiający określa wymóg zgodności komunikacji z OCPP 1.6J lub nowszym oraz przewiduje obsługę ładowarek zgodnych z OCPP 1.6 lub wyższym. Zamawiający nie wskazuje jednej konkretnej wersji wyższej niż 1.6J. Wykonawca może zaoferować wersję nowszą, pod warunkiem zapewnienia pełnej funkcjonalności wymaganej w OPZ i kompatybilności rozwiązania

Pytanie 44

Czy System telemetryczny ma obsługiwać wyłącznie funkcje standardowe OCPP? 46. Prosimy o określenie liczby dodatkowych ładowarek innych producentów, które docelowo mają zostać podłączone do Systemu telemetrycznego.

Odpowiedź:

Zajezdnia autobusowa jest projektowana docelowo do obsługi 50 autobusów. W związku z tym rozwiązania w zakresie zarządzania mocą i organizacji procesu ładowania powinny uwzględniać docelowe potrzeby eksploatacyjne zajezdni, z zapewnieniem efektywnego wykorzystania dostępnej mocy przyłączeniowej oraz możliwości jednoczesnej obsługi wymaganej liczby pojazdów.

Pytanie 45

Czy koszt integracji przyszłych ładowarek innych producentów ma być objęty niniejszym zamówieniem, czy wymagane jest jedynie zapewnienie technicznej możliwości ich późniejszego podłączenia?

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga zapewnienia możliwości podłączania do Systemu telemetrycznego innych ładowarek zgodnych z OCPP oraz pełnej wymiany danych w zakresie funkcjonalności określonych w OPZ. Nie określa natomiast dostawy ani integracji konkretnych, przyszłych urządzeń innych producentów. W ramach niniejszego zamówienia Wykonawca zapewni funkcjonalność systemu wymaganą w OPZ; integracja urządzeń, których nie objęto zamówieniem, nie jest odrębnie określonym zakresem dostawy.

Pytanie 46

Prosimy o potwierdzenie, że odpowiedzialność wykonawcy za integrację urządzeń innych producentów będzie ograniczona do funkcjonalności dostępnych i prawidłowo zaimplementowanych przez te urządzenia w standardowym protokole OCPP.

Odpowiedź:

Wykonawca jest zobowiązany zapewnić zgodność Systemu telemetrycznego z wymaganiami OPZ oraz możliwość wymiany danych z ładowarkami zgodnymi z OCPP w zakresie wymaganych funkcjonalności. Zakres współpracy z urządzeniami innych producentów będzie zależał od ich zgodności z protokołem i udostępnianych funkcji. OPZ nie przewiduje odpowiedzialności Wykonawcy za funkcjonalności, których urządzenia zewnętrzne nie udostępniają.

Pytanie 47

Prosimy o określenie sposobu sterowania prekondycjonowaniem autobusu i magazynu energii: przez System telemetryczny, stację ładowania czy system producenta autobusu.

Odpowiedź:

Zamawiający pozostawia Wykonawcy wybór sposobu sterowania procesem ładowania, z uwzględnieniem wymagań określonych w OPZ. Ponieważ przedmiot zamówienia obejmuje zarówno dostawę autobusów, jak i stacji ładowania, za dobór i zapewnienie kompatybilności zastosowanych rozwiązań odpowiada Wykonawca.

Pytanie 48

Czy uruchamianie prekondycjonowania ma być realizowane za pośrednictwem ISO 15118, OCPP czy dodatkowego interfejsu producenta autobusów?

Odpowiedź:

Zamawiający pozostawia Wykonawcy wybór sposobu sterowania procesem ładowania, z uwzględnieniem wymagań określonych w OPZ. Ponieważ przedmiot zamówienia obejmuje zarówno dostawę autobusów, jak i stacji ładowania, za dobór i zapewnienie kompatybilności zastosowanych rozwiązań odpowiada Wykonawca.

Pytanie 49

Prosimy o potwierdzenie, że producent autobusów zapewni techniczną obsługę zdalnego uruchamiania prekondycjonowania oraz przekaże wykonawcy wymagane interfejsy i dokumentację.

Odpowiedź:

Zamawiający pozostawia Wykonawcy wybór rozwiązania w zakresie sterowania procesem ładowania, z uwzględnieniem wymagań określonych w OPZ. Ponieważ przedmiot zamówienia obejmuje dostawę zarówno autobusów, jak i stacji ładowania, Wykonawca odpowiada za dobór rozwiązania zapewniającego ich wzajemną kompatybilność oraz prawidłową współpracę w zakresie realizacji procesu ładowania.

Pytanie 50

Prosimy o określenie pełnego zakresu pomiarów i badań wymaganych przy odbiorze stacji ładowania.

Odpowiedź:

Zgodnie z pkt 19.3.8 OPZ po montażu stacji ładowania Wykonawca przeprowadzi niezbędne pomiary i odbiory techniczne zgodnie z obowiązującymi przepisami, normami oraz wymogami gestorów sieci i zarządców infrastruktury miejskiej. Szczegółowy zakres badań będzie wynikał z obowiązujących wymagań prawnych, dokumentacji technicznej urządzeń oraz warunków przyłączenia i montażu.

Pytanie 51

Prosimy o wskazanie kto odpowiada za przygotowanie dokumentacji, dokonanie zgłoszenia i poniesienie kosztów pierwszego badania przez Urząd Dozoru Technicznego

Odpowiedź:

Przygotowanie wymaganej dokumentacji oraz pokrycie wszelkich kosztów związanych z jej opracowaniem i uzyskaniem wymaganych uzgodnień, opinii i decyzji pozostaje po stronie Wykonawcy.

Pytanie 52

Czy wymaganie uzyskania pozwolenia na użytkowanie dotyczy wyłącznie zakresu budowy zajezdni, czy wykonawca ładowarek ma uczestniczyć w uzyskaniu pozwolenia dla całego obiektu?

Odpowiedź:

Pkt 19.3.13 OPZ zobowiązuje Wykonawcę do dokonania wymaganych odbiorów i uzyskania pozwolenia na użytkowanie obiektu budowlanego, o ile jest ono wymagane przepisami, a także do wykonania inwentaryzacji geodezyjnej powykonawczej. Z uwagi na realizację zajezdni w ramach odrębnego zadania, zakres dokumentów i czynności dotyczących całego obiektu

wymaga koordynacji z wykonawcą budowy zajezdni i będzie wynikał z przepisów oraz dokumentacji inwestycji. Wykonawca stacji ładowania odpowiada za dokumenty i czynności dotyczące zakresu objętego jego zamówieniem.

Pytanie 53

Prosimy o wskazanie zakresu inwentaryzacji geodezyjnej powykonawczej, która ma zostać wykonana przez dostawcę ładowarek, w szczególności czy obejmuje ona wyłącznie urządzenia objęte dostawą, czy również przewody, fundamenty i instalacje wykonane w ramach odrębnego zadania.

Odpowiedź:

Wykonawca zobowiązany będzie do przygotowania dokumentacji powykonawczej oraz wykonania inwentaryzacji geodezyjnej w zakresie dotyczącym stacji ładowania, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Pytanie 54

Prosimy o jednoznaczne określenie czasu reakcji, czasu podjęcia naprawy i czasu usunięcia awarii. W OPZ pozostawiono zapis alternatywny „24/48 godzin", który nie pozwala na prawidłową kalkulację kosztów serwisu czy terminy 24 lub 48 godzin liczone są w godzinach zegarowych, godzinach roboczych.

Odpowiedź:

Zamawiający uwzględnia wniosek w zakresie doprecyzowania terminów usuwania wad i awarii oraz modyfikuje zapisy OPZ w pkt 19.16.16.

Zmodyfikowany zapis OPZ:

19.16.16. W okresie gwarancji Wykonawca zobowiązuje się do usuwania, na własny koszt i ryzyko, wad i awarii urządzeń infrastruktury ładowania w następujących maksymalnych terminach:

1) **48 godzin** – w przypadku:

a) ograniczenia możliwości ładowania autobusów, tj. spadku mocy ładowania o 20% lub więcej w odniesieniu do ładowarki,

b) wydłużenia czasu ładowania o 20% lub więcej w odniesieniu do ładowarki,

c) konieczności wycofania urządzenia z eksploatacji;

2) **96 godzin** – w przypadku ograniczenia możliwości ładowania autobusów lub wydłużenia czasu ładowania w stopniu mniejszym niż określony w pkt 1 lit. a i b;

3) **5 dni** – w pozostałych przypadkach.

Terminy, o których mowa powyżej, liczone są od momentu zgłoszenia wady lub awarii przez Zamawiającego, przy czym terminy wyrażone w godzinach liczone są jako godziny zegarowe, a terminy wyrażone w dniach – jako dni kalendarzowe.

O ile jest to możliwe i wskazane z technicznego punktu widzenia, Wykonawca będzie usuwał wady i awarie w sposób zdalny.

Wykonawca zobowiązany jest do zapewnienia organizacji serwisu gwarantującej realizację obowiązków serwisowych w powyższych terminach, niezależnie od lokalizacji siedziby serwisu. Na żądanie Zamawiającego Wykonawca przedstawi opis organizacji serwisu oraz wykaże możliwość realizacji usług w wymaganych terminach.

Pytanie 55

Prosimy o określenie klasyfikacji awarii, dla których obowiązują poszczególne czasy serwisowe, w tym awarii całej stacji, pojedynczego punktu ładowania, utraty komunikacji i usterki niewpływającej na możliwość ładowania.

Odpowiedź:

Zamawiający modyfikuje zapisy OPZ w zakresie organizacji serwisu i terminów usuwania wad oraz awarii. Wymagania dotyczące zapewnienia sprawnej realizacji usług serwisowych, wykazania możliwości dotrzymania wymaganych terminów oraz usuwania wad i awarii na koszt i ryzyko Wykonawcy zostały ujęte w zmodyfikowanym pkt 19.16.16 OPZ.

Pytanie 56

Czy za usunięcie awarii Zamawiający uzna również zastosowanie rozwiązania tymczasowego przywracającego możliwość bezpiecznego ładowania, jeżeli trwała naprawa wymaga dostawy części?

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza zastosowanie przez Wykonawcę rozwiązań tymczasowych, o ile zapewnią one bezpieczną i prawidłową eksploatację infrastruktury ładowania oraz umożliwią ładowanie autobusów do czasu trwałego usunięcia wady lub awarii. Zastosowanie rozwiązania tymczasowego nie zwalnia Wykonawcy z obowiązku trwałego usunięcia wady lub awarii. Termin wykonania trwałej naprawy, w szczególności w przypadku konieczności sprowadzenia lub dostawy części zamiennych, wymaga każdorazowego uzgodnienia z Zamawiającym. Uzgodnienie to nie może jednak prowadzić do nieuzasadnionego przedłużania czasu usunięcia wady lub awarii.

Pytanie 57

Prosimy o potwierdzenie, że obowiązek bezpłatnej aktualizacji firmware dotyczy aktualizacji koniecznych do zachowania bezpieczeństwa, zgodności i funkcjonalności wymaganych w OPZ, a nie odpłatnych rozszerzeń funkcjonalnych opracowanych po odbiorze.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza możliwość zastosowania rozwiązania zaproponowanego przez Wykonawcę, pod warunkiem, że spełnia ono wymagania określone w OPZ oraz zapewnia prawidłową i bezpieczną eksploatację infrastruktury ładowania.

Pytanie 58

Prosimy o określenie wymaganej częstotliwości przeglądów technicznych albo potwierdzenie, że będzie ona wynikała z DTR producenta oferowanych urządzeń.

Odpowiedź:

Zgodnie z pkt 19.3.10 OPZ Wykonawca ma wykonywać obsługę i przeglądy dostarczonych urządzeń zgodnie z warunkami gwarancji, dokumentacją techniczno-ruchową producenta oraz obowiązującymi przepisami prawa. Częstotliwość przeglądów będzie zatem wynikać z tych dokumentów i przepisów.

Pytanie 59

Prosimy o potwierdzenie, że części wymienione w ramach napraw gwarancyjnych i podlegające zwrotowi producentowi nie będą przechodziły na własność Zamawiającego.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z zapisami pkt 19.16.10 OPZ części ładowarek uznane za zużyte lub uszkodzone i wymontowane stanowią własność Zamawiającego. Wykonawca jest zobowiązany do ich odbioru oraz postępowania z nimi zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi utylizacji lub recyklingu.

Pytanie 60

Prosimy o wyjaśnienie sprzeczności pomiędzy zapisem, zgodnie z którym wymontowane części stanowią własność Zamawiającego, a obowiązkiem ich odbioru i utylizacji przez Wykonawcę.

Odpowiedź:

Zamawiający nie podziela stanowiska Wykonawcy co do występowania sprzeczności w przywołanych postanowieniach OPZ. Zgodnie z pkt 19.16.10 OPZ wymontowane części

ładowarek stanowią własność Zamawiającego, natomiast na Wykonawcy spoczywa obowiązek ich odbioru oraz zapewnienia, na własny koszt, postępowania z nimi zgodnie z obowiązującymi przepisami, w tym ich utylizacji lub recyklingu. Są to odrębne kwestie: zapis dotyczący własności części nie wyłącza ani nie ogranicza obowiązków Wykonawcy w zakresie ich odbioru i zagospodarowania. Tym samym Zamawiający nie stwierdza sprzeczności pomiędzy wskazanymi postanowieniami, a ich treść pozostaje wiążąca dla Wykonawcy.

Pytanie 61

Prosimy o potwierdzenie, że wskazane w OPZ 80 godzin deweloperskich na opracowywanie nowych szablonów zestawień stanowi łączny limit dla całego okresu obowiązywania umowy.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza wymaganie określone w OPZ w zakresie zapewnienia przez Wykonawcę wymaganej liczby godzin wsparcia programistycznego, na warunkach określonych w dokumentacji zamówienia, dla całego okresu obowiązywania umowy.

Pytanie 62

Prosimy o potwierdzenie, że wskazane 150 godzin deweloperskich konsultacji stanowi odrębną pulę od 80 godzin przeznaczonych na szablony raportów.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że odrębnie wskazuje 80 godzin deweloperskich na opracowywanie nowych szablonów zestawień oraz 150 godzin deweloperskich konsultacji. Zakresy te zostały opisane jako odrębne świadczenia, dlatego należy je traktować jako odrębne pule godzin.

Pytanie 63

Prosimy o określenie, w jakim okresie Zamawiający może wykorzystać wskazane pule godzin oraz czy niewykorzystane godziny wygasają po zakończeniu gwarancji.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że oczekuje zapewnienia przez Wykonawcę wsparcia programistycznego w wymiarze godzin określonym w OPZ, do wykorzystania w okresie obowiązywania gwarancji.

Pytanie 64

Prosimy o doprecyzowanie, jakie czynności będą rozliczane z puli godzin deweloperskich, a jakie mają być realizowane w ramach standardowej gwarancji, serwisu i wsparcia technicznego.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że z puli 80 godzin przewidziano wsparcie przy opracowywaniu nowych szablonów zestawień, natomiast pula 150 godzin dotyczy konsultacji w zakresie obsługi urządzeń, obsługi technicznej i informatycznej systemu oraz diagnozy awarii. Czynności dotyczące usuwania wad, przeglądów, serwisu gwarancyjnego i aktualizacji wymaganych OPZ pozostają obowiązkami Wykonawcy wynikającymi z postanowień dotyczących gwarancji i utrzymania. Szczegółowe rozgraniczenie czynności wykraczających poza te zakresy wymaga uzgodnienia w ramach realizacji umowy.

Pytanie 65

Prosimy o doprecyzowanie zakresu wymaganej „kompletnej dokumentacji implementacji protokołu" i potwierdzenie, że obowiązek ten nie obejmuje przekazania kodu źródłowego ani informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa producenta.

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga przekazania kompletnej dokumentacji implementacji protokołu wraz z danymi autoryzacyjnymi umożliwiającymi podłączenie do Systemu zarządzania dowolnej ładowarki zgodnej z OCPP 1.6 lub wyższym, przy zapewnieniu pełnej funkcjonalności oprogramowania zarządzającego. OPZ nie wskazuje wprost obowiązku przekazania kodu źródłowego. Dokumentacja powinna obejmować informacje i dane niezbędne do realizacji wskazanej funkcjonalności, z poszanowaniem praw własności intelektualnej i obowiązujących przepisów.

Pytanie 66

Prosimy o potwierdzenie, że przekazanie kodów serwisowych i danych dostępowych nie oznacza przekazania praw do samodzielnej modyfikacji firmware stacji ładowania lub oprogramowania Systemu telemetrycznego.

Odpowiedź:

OPZ wymaga przekazania Zamawiającemu dokumentacji ładowarek, danych dostępowych i kodów serwisowych. Nie ustanawia odrębnego obowiązku przeniesienia praw do kodu źródłowego ani do samodzielnej modyfikacji firmware lub oprogramowania. Przekazanie

danych dostępowych i kodów serwisowych służy eksploatacji oraz obsłudze urządzeń zgodnie z dokumentacją i warunkami licencji.

Pytanie 67

Prosimy o potwierdzenie, że bezterminowe użytkowanie dotyczy licencji niezbędnych do działania dostarczonego Systemu telemetrycznego, natomiast usługi utrzymania, aktualizacji wersji rozwojowych i wsparcia po zakończeniu gwarancji będą przedmiotem odrębnych ustaleń.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że bezterminowe użytkowanie dotyczy licencji niezbędnych do działania dostarczonego Systemu telemetrycznego, natomiast usługi aktualizacji wersji rozwojowych i wsparcia po zakończeniu gwarancji będą przedmiotem odrębnych ustaleń.

Pytanie 68

Prosimy o przekazanie aktualnego harmonogramu projektowania i budowy zajezdni, ze wskazaniem terminów wykonania fundamentów, tras kablowych, rozdzielnic, zasilania, sieci teleinformatycznej i gotowości stanowisk do montażu ładowarek.

Odpowiedź:

Planowany termin zakończenia budowy zajezdni autobusowej został wyznaczony na dzień 16.07.2028r. Po uzyskaniu dokumentacji projektowej zostanie ona udostępniona Wykonawcy w zakresie niezbędnym do prawidłowej koordynacji realizacji obu zadań. Szczegółowy harmonogram robót, obejmujący w szczególności wykonanie fundamentów, tras kablowych, rozdzielnic, zasilania, sieci teleinformatycznej oraz przygotowanie stanowisk do montażu ładowarek, zostanie przekazany Wykonawcy po jego uzgodnieniu z wykonawcą budowy zajezdni.

Pytanie 69

Prosimy o wskazanie terminu, w którym zostanie udostępniona kompletna dokumentacja projektowa zajezdni.

Odpowiedź:

Dokumentacja projektowa zadania pn. „Zakup autobusów o napędzie elektrycznym wraz z budową niezbędnej infrastruktury oraz samochodów elektrycznych do nadzoru nad funkcjonowaniem komunikacji miejskiej – budowa zajezdni autobusowej przy ul. Oskara Kolberga w Kielcach" jest obecnie w trakcie opracowywania, zgodnie z postanowieniami

umowy dotyczącej realizacji tej inwestycji. Na potrzeby przygotowania oferty w niniejszym postępowaniu Zamawiający udostępnił Program Funkcjonalno-Użytkowy (PFU) oraz koncepcję zajezdni autobusowej, które w jego ocenie zawierają informacje wystarczające do przygotowania oferty i dokonania wyceny przedmiotu zamówienia. Należy jednocześnie uwzględnić postanowienia OPZ dotyczące obowiązku bieżącej koordynacji dostawy i montażu stacji ładowania z realizacją inwestycji polegającej na budowie zajezdni.

Pytanie 70

Prosimy o potwierdzenie, że zmiany zakresu lub parametrów wynikające z dokumentacji zajezdni udostępnionej po złożeniu oferty, których nie można było przewidzieć na podstawie dokumentów przetargowych, będą stanowiły podstawę odpowiedniej zmiany wynagrodzenia i terminu realizacji.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje możliwości zmiany wynagrodzenia ani terminu realizacji dostawy z tytułu zmian zakresu lub parametrów wynikających z dokumentacji projektowej zajezdni udostępnionej po złożeniu ofert. Zamawiający wskazuje, że na potrzeby przygotowania oferty udostępnił Program Funkcjonalno-Użytkowy oraz koncepcję zajezdni, a OPZ określa obowiązki Wykonawcy w zakresie koordynacji dostawy i montażu stacji ładowania z realizacją inwestycji zajezdniowej. Wykonawca powinien uwzględnić te okoliczności przy kalkulacji ceny oferty i planowaniu realizacji zamówienia.

Pytanie 71

Kto będzie odpowiadał za organizację i prowadzenie uzgodnień pomiędzy wykonawcą dostawy autobusów i ładowarek a wykonawcą budowy zajezdni?

Odpowiedź:

Zamawiający będzie odpowiadał za organizację i koordynację uzgodnień pomiędzy Wykonawcą dostawy autobusów i stacji ładowania a Wykonawcą budowy zajezdni autobusowej. Każdy z Wykonawców będzie zobowiązany do bieżącej współpracy z Zamawiającym oraz pozostałymi uczestnikami procesu inwestycyjnego, w zakresie niezbędnym do prawidłowej realizacji przypisanych mu zadań. Koordynacja po stronie Zamawiającego nie zwalnia Wykonawców z odpowiedzialności za terminowe wykonanie obowiązków wynikających z zawartych z nimi umów.

Pytanie 72

Prosimy o wskazanie procedury postępowania w przypadku opóźnienia wykonawcy zajezdni, które uniemożliwi montaż, uruchomienie lub odbiór stacji ładowania w terminach określonych dla niniejszego zamówienia.

Odpowiedź:

Zamawiający wskazuje, że realizacja zamówienia obejmującego dostawę i uruchomienie stacji ładowania wymaga ścisłej koordynacji z odrębnym zadaniem inwestycyjnym polegającym na budowie zajezdni autobusowej przy ul. Oskara Kolberga w Kielcach. Obowiązek tej koordynacji został przewidziany w OPZ, w tym w zakresie lokalizacji stacji ładowania, tras kablowych, punktów przyłączenia, fundamentów oraz pozostałej infrastruktury niezbędnej do montażu i zasilania urządzeń.

W przypadku wystąpienia opóźnień w realizacji zajezdni, które mogłyby wpłynąć na możliwość montażu, uruchomienia lub odbioru stacji ładowania, Wykonawca zobowiązany będzie do niezwłocznego poinformowania Zamawiającego o zaistniałej sytuacji, wskazania jej przyczyn oraz przedstawienia propozycji działań umożliwiających ograniczenie wpływu opóźnienia na realizację zamówienia. Wykonawca powinien również na bieżąco współpracować z wykonawcą zajezdni oraz Zamawiającym w celu uzgodnienia dalszego harmonogramu prac i wykorzystania możliwości realizacji tych czynności, które nie wymagają uprzedniego zakończenia określonych robót budowlanych lub wykonania infrastruktury zasilającej.

Zamawiający podkreśla, że sam fakt realizacji zajezdni w ramach odrębnego zadania inwestycyjnego nie zwalnia Wykonawcy stacji ładowania z obowiązku dochowania wymagań umownych, w tym obowiązku koordynacji prac i odpowiednio wczesnego uzgadniania rozwiązań technicznych oraz montażowych. Ewentualne skutki opóźnień będą analizowane indywidualnie, z uwzględnieniem ich przyczyn, wpływu na możliwość wykonania poszczególnych czynności oraz postanowień zawartej umowy.

W przypadku wystąpienia okoliczności mogących uzasadniać zmianę terminu realizacji zamówienia, możliwość taka będzie oceniana na podstawie postanowień umowy oraz obowiązujących przepisów prawa. Nie przewiduje się automatycznego przesunięcia terminu realizacji zamówienia wyłącznie z powodu opóźnienia wykonawcy zajezdni. Ewentualna zmiana terminu będzie wymagała odrębnej oceny okoliczności faktycznych i prawnych oraz spełnienia warunków przewidzianych w umowie.

Pytanie 73

Prosimy o określenie wymaganego zakresu szkolenia w ramach dostawy i uruchomienia stacji ładowania, w tym liczby uczestników oraz miejsca przeprowadzenia szkolenia. Czy Zamawiający dopuszcza realizację szkolenia w formie online?

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga przeprowadzenia szkolenia stacjonarnego dla 4 osób wskazanych przez Zamawiającego. Szkolenie powinno obejmować zakres niezbędny do samodzielnej obsługi systemu nadzorującego pracę stacji ładowania, w szczególności monitorowania ich pracy, analizy parametrów eksploatacyjnych oraz sporządzania raportów. Szkolenie należy przeprowadzić w miejscu uzgodnionym z Zamawiającym. Zamawiający nie dopuszcza realizacji szkolenia w formie online.

Pytanie 74

System ostrzegania o zagrożeniu pożarowym – punkt 6.4

Punkt 6.4 wymaga, Autobusy muszą być wyposażone w system informowania o powstaniu zagrożenia pożarowego, z autodiagnozą który niezwłocznie przekaże kierowcy informację w przypadku wystąpienia zagrożenia pożarowego zarówno w komorze silnika jak również w magazynie energii elektrycznej.

Proponowane przez nas rozwiązanie obejmuje monitorowanie temperatury akumulatora, wykrywanie usterek i generowanie ostrzeżeń, a także środki ochronne realizowane przez system zarządzania baterią (BMS). W przypadku wykrycia nadmiernej temperatury akumulatora na wyświetlaczu tablicy przyrządów pojawiają się odpowiednie komunikaty o usterce i wysokiej temperaturze. W zależności od stopnia zagrożenia system BMS podejmuje odpowiednie działania ochronne, które mogą obejmować ograniczenie prądu ładowania i rozładowania, a w razie konieczności również odłączenie akumulatora.

Uprzejmie prosimy o wyjaśnienie, czy opisane rozwiązanie mogłoby zostać zaakceptowane jako rozwiązanie alternatywne wobec systemu ostrzegania o zagrożeniu pożarowym z funkcją autodiagnostyki określonego w punkcie 6.4. W szczególności prosimy o potwierdzenie, czy proponowane funkcje monitorowania akumulatora i

zabezpieczeń realizowanych przez BMS byłyby uznane za wystarczające w odniesieniu do elektrycznego układu magazynowania energii oraz czy dla komory silnika wymagany jest odrębny system.

Jeżeli proponowane rozwiązanie nie spełnia wymagań, będziemy wdzięczni za wskazanie konkretnych funkcji i/lub parametrów technicznych, które musi zapewniać wymagany system.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że wymaganie określone w pkt 6.4 OPZ ma charakter funkcjonalny i nie narzuca konkretnej technologii ani sposobu realizacji systemu informowania o powstaniu zagrożenia pożarowego.

W związku z powyższym Zamawiający dopuszcza rozwiązanie opisane przez Wykonawcę, oparte na monitorowaniu parametrów pracy magazynu energii elektrycznej, wykrywaniu nieprawidłowości, w szczególności nadmiernego wzrostu temperatury, oraz realizacji odpowiednich funkcji ostrzegawczych i zabezpieczających przez system zarządzania baterią (BMS), pod warunkiem że rozwiązanie to zapewnia niezwłoczne przekazanie kierowcy informacji o wystąpieniu zagrożenia pożarowego oraz posiada funkcję autodiagnostyki.

Jednocześnie Zamawiający wskazuje, że wymaganie dotyczące komory silnika należy odnosić do konstrukcji oferowanego autobusu. W przypadku zastosowania rozwiązania z silnikiem umieszczonym w osi napędowej, niewymagającego wydzielenia tradycyjnej komory silnika, nie ma konieczności stosowania odrębnego systemu monitorowania przestrzeni, która konstrukcyjnie nie występuje. W przypadku autobusów wyposażonych w silnik umieszczony w komorze silnika wymaganie dotyczy również tej przestrzeni.

Zamawiający podkreśla, że niezależnie od przyjętego rozwiązania technicznego system musi zapewniać realizację celu określonego w pkt 6.4 OPZ, tj. skuteczne i niezwłoczne ostrzeganie kierowcy o zagrożeniu pożarowym, zarówno w obszarze magazynu energii elektrycznej, jak i – jeżeli występuje – komory silnika

Pytanie 75

System zarządzania baterią (BMS) – punkt 9.8

W odniesieniu do punktu 9.8, który wymaga wyposażenia autobusu w system BMS monitorujący i kontrolujący pracę układu magazynowania energii oraz umożliwiający między innymi pomiar i odrębne rozliczanie całkowitego zużycia energii przez autobus oraz zużycia energii na potrzeby trakcyjne, prosimy o wyjaśnienie, czy poniższe rozwiązanie byłoby akceptowalne.

System BMS monitoruje następujące parametry:

- stan naładowania (SOC);
- napięcie ogniw akumulatorowych;
- prąd akumulatora;
- temperaturę każdego ogniwa akumulatorowego;
- napięcie każdego ogniwa akumulatorowego;

• sygnał upływu prądu.

Dane dotyczące zużycia energii mogą być również udostępniane za pośrednictwem naszego systemu zarządzania flotą. Prosimy o potwierdzenie, czy takie rozwiązanie spełnia wymagania punktu 9.8, w tym wymóg pomiaru i odrębnego rozliczania całkowitego zużycia energii oraz zużycia energii na potrzeby trakcyjne.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza przedstawione rozwiązanie w zakresie monitorowania parametrów pracy magazynu energii elektrycznej przez system BMS, pod warunkiem zapewnienia realizacji wszystkich funkcjonalności określonych w pkt 9.8 OPZ.

Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że system BMS musi umożliwiać pomiar zużycia energii elektrycznej oraz odrębne rozliczenie całkowitego zużycia energii przez autobus, w tym energii zużytej na cele trakcyjne i pozostałe cele eksploatacyjne.

Dane dotyczące zużycia energii, a także pozostałe monitorowane parametry pracy autobusu, muszą być dostępne dla Zamawiającego w postaci raportów, pobieranych z autobusu w dowolnym czasie przez cały cykl jego życia. Zamawiający dopuszcza udostępnianie tych danych za pośrednictwem systemu zarządzania flotą, pod warunkiem zapewnienia Zamawiającemu nieograniczonego dostępu do wymaganych informacji i raportów.

Ponadto BMS musi przekazywać do Systemu Zamawiającego informacje dotyczące:

zasięgu autobusu na poszczególnych odcinkach realizowanych kursów,

poziomu naładowania baterii na poszczególnych odcinkach realizowanych kursów,

stanów alarmowych baterii, w tym przekroczeń dopuszczalnych parametrów pracy, np. temperatur.

Przedstawione przez Wykonawcę rozwiązanie zostanie uznane za zgodne z wymaganiami OPZ, jeżeli zapewni powyższe funkcjonalności.

Pytanie 76

Stawki robocizny za konserwację i naprawy – punkt 22.8

Punkt 22.8 stanowi, że w okresie gwarancyjnym Wykonawca upoważni Operatora wskazanego przez Zamawiającego do wykonywania planowych czynności obsługowych oraz napraw nieobjętych gwarancją, w zakresie określonym w dokumentacji technicznej producenta autobusu. Punkt ten reguluje również kwestię prac niewymienionych w tej dokumentacji oraz możliwość wyłączenia z udzielonego upoważnienia napraw powypadkowych i napraw po poważnych wypadkach.

W celu prawidłowego przygotowania oferty prosimy o wyjaśnienie, czy Zamawiający określił lub przewiduje stawkę robocizny mającą zastosowanie do usług obsługowych i naprawczych wykonywanych przez Operatora. Jeżeli tak, prosimy o podanie obowiązującej stawki lub wyjaśnienie sposobu jej ustalania.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że nie określa stawki robocizny za czynności obsługowe i naprawcze wykonywane przez Operatora w ramach udzielonej autoryzacji. Stawki te nie stanowią przedmiotu niniejszego zamówienia i będą ustalane przez Operatora we własnym zakresie, z uwzględnieniem warunków udzielonej autoryzacji oraz zasad określonych przez producenta autobusu.

Wykonawca zobowiązany jest do udzielenia autoryzacji na warunkach określonych w pkt 22.8 OPZ, bez uzależniania jej od narzuconych przez siebie stawek robocizny lub dodatkowych ograniczeń wykraczających poza wymagania OPZ.

Pytanie 77

Termin dostawy części zamiennych – załącznik nr 11, punkt 28

W odniesieniu do punktu 28 załącznika nr 11 prosimy o wyjaśnienie, czy Zamawiający określił maksymalne terminy dostawy części zamiennych. Jeżeli tak, prosimy o wskazanie obowiązujących terminów oraz okoliczności, w których mają one zastosowanie.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że § 8 ust. 28 wzoru umowy określa obowiązek zapewnienia przez Wykonawcę dostępności zespołów, podzespołów i części zamiennych do ładowarek zajezdniowych, wraz z dostępnością ich oprogramowania, przez okres co najmniej 15 lat od daty technicznego odbioru ładowarek.

Jednocześnie terminy realizacji dostaw części zamiennych zostały określone w § 8 ust. 29 wzoru umowy i wynoszą:

- maksymalnie 48 godzin (w dni robocze) – w przypadku konieczności wycofania urządzenia z eksploatacji,
- maksymalnie 96 godzin (w dni robocze) – w przypadku braku konieczności wycofania urządzenia z eksploatacji.

Wskazane terminy są maksymalnymi terminami dostawy, liczonymi od momentu złożenia zamówienia przez Zamawiającego i mają zastosowanie odpowiednio do okoliczności wskazanych powyżej.

Pytanie 78

Kary umowne za wymianę baterii trakcyjnych – załącznik nr 11

Dokumentacja przetargowa przewiduje karę umowną w wysokości 4 000 PLN za każdy dzień opóźnienia w wymianie baterii trakcyjnych. W celu prawidłowego zrozumienia tego postanowienia prosimy o wyjaśnienie:

• w jaki sposób definiowane jest „opóźnienie" na potrzeby naliczania tej kary;

• w jakim terminie Wykonawca jest zobowiązany dostarczyć i/lub wymienić baterię trakcyjną od momentu otrzymania wniosku o jej wymianę od Zamawiającego; oraz

• od jakiego zdarzenia rozpoczyna się bieg terminu dostawy i/lub wymiany.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że obowiązek wymiany baterii trakcyjnych wynika z wymagań określonych w pkt 9.2.1 i 9.3 OPZ, stanowiącego załącznik do umowy, oraz z odpowiednich postanowień wzoru umowy.

W okresie gwarancji Wykonawca zobowiązany jest zapewnić, aby baterie trakcyjne zachowywały wymagane parametry, w szczególności gwarantowały wykonanie przez autobus przebiegu co najmniej 300 km na jednym cyklu ładowania, w warunkach określonych w pkt 9.2.1 OPZ, a także zachowywały poziom dostępnej energii wynoszący co najmniej 80% wartości początkowej przez cały okres gwarancji.

W przypadku stwierdzenia niezachowania przez baterie trakcyjne gwarantowanych parametrów Wykonawca zobowiązany jest do ich wymiany na fabrycznie nowe baterie, o pojemności nominalnej i użytkowej nie mniejszej od zaoferowanych w postępowaniu. Wymianie podlega cały układ bateryjny, bez możliwości ograniczenia jej do poszczególnych elementów (packów).

Zgodnie z § 8 wzoru umowy Wykonawca zobowiązany jest dokonać wymiany baterii trakcyjnych w terminie do 30 dni od dnia stwierdzenia niezachowania przez nie gwarantowanych parametrów. Termin ten nie jest liczony od dnia otrzymania odrębnego wniosku Zamawiającego, lecz od dnia stwierdzenia niespełniania wymaganych parametrów baterii. Wniosek lub zgłoszenie Zamawiającego może stanowić podstawę do przeprowadzenia czynności weryfikacyjnych, jednak nie zmienia określonego w umowie momentu rozpoczęcia biegu terminu wymiany.

Przez opóźnienie, o którym mowa w § 10 ust. 1 pkt 1.6 wzoru umowy, należy rozumieć niedokonanie wymiany baterii trakcyjnych w powyższym terminie. Kara umowna w wysokości 4 000 zł naliczana jest za każdy dzień opóźnienia, począwszy od dnia następującego po upływie 30-dniowego terminu na dokonanie wymiany, do dnia jej faktycznego przeprowadzenia.

W konsekwencji obowiązek wymiany baterii oraz termin jego realizacji wynikają bezpośrednio z postanowień umowy i OPZ, a ich wykonanie nie jest uzależnione od skierowania przez Zamawiającego dodatkowego wezwania do Wykonawcy.

Pytanie 79

Pytanie do § 5 ust.13 wzoru umowy

„Wykonawca przekaże Zamawiającemu dokumenty niezbędne do rejestracji pojazdu w tym, wyciąg ze świadectwa homologacji pojazdu. Wykonawca zobowiązuje się do uzupełnienia dokumentów wymaganych do rejestracji w przypadku zgłoszenia takiej potrzeby przez Zamawiającego najpóźniej w dniu następnym po zgłoszeniu".

Wykonawca zwraca się z prośbą o potwierdzenie, że w przypadku zgłoszenia przez Zamawiającego potrzeby uzupełnienia dokumentów wymaganych do rejestracji po godz. 14:00, termin określony jako „najpóźniej w dniu następnym po zgłoszeniu" będzie liczony od następnego dnia roboczego następującego po dniu zgłoszenia.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że w przypadku zgłoszenia przez Zamawiającego potrzeby uzupełnienia dokumentów wymaganych do rejestracji pojazdu po godz. 14:00, termin na ich uzupełnienie, określony jako „najpóźniej w dniu następnym po zgłoszeniu", będzie liczony od następnego dnia roboczego następującego po dniu zgłoszenia.

Pytanie 80

Pytanie do § 5 ust. 17 wzoru umowy

„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. 8, co musi zostać potwierdzone na piśmie. W takim przypadku uznaje się, że autobusy nie zostały dostarczone z przyczyn, za które odpowiedzialność ponosi Wykonawca".

Wykonawca zwraca uwagę, że zgodnie z obecnym brzmieniem postanowienia każda niezgodność podstawionego do odbioru autobusu z postanowieniami Umowy, niezależnie od jej charakteru, może skutkować odmową odbioru oraz uznaniem, że autobus nie został dostarczony z przyczyn, za które odpowiedzialność ponosi Wykonawca.

Tak sformułowane postanowienie nie rozróżnia niezgodności istotnych od nieistotnych. W konsekwencji nawet drobna niezgodność niemająca wpływu na bezpieczeństwo, funkcjonalność oraz możliwość eksploatacji autobusu może prowadzić do odmowy odbioru.

W ocenie Wykonawcy postanowienie narusza zasadę proporcjonalności z art. 16 pkt 3 PZP, do której stosowania zobowiązany jest Zamawiający oraz prowadzi do nadmiernego obciążenia Wykonawcy ryzykiem kontraktowym. W związku z powyższym Wykonawca wnosi o nadanie postanowieniu następującego brzmienia:

„Stwierdzone podczas odbioru niezgodności autobusów z postanowieniami Umowy mogą stanowić podstawę odmowy odbioru i podpisania protokołu zdawczo-odbiorczego wyłącznie w przypadku wad lub niezgodności istotnych, uniemożliwiających prawidłową eksploatację autobusu zgodnie z jego przeznaczeniem lub wpływających na bezpieczeństwo jego użytkowania. W przypadku wad nieistotnych Strony dokonają odbioru autobusu, określając w protokole zdawczo – odbiorczym, o którym mowa w ust. 8 termin ich usunięcia."

Odpowiedź:

Zamawiający nie zamierza dokonywać zmian we wnioskowanym zakresie

Pytanie 81

Pytanie do § 9 wzoru umowy

„Wykonawca udziela Zamawiającemu 60 miesięcznej rękojmi na cały przedmiot umowy. Bieg terminu rękojmi rozpoczyna się z dniem bezusterkowego odbioru ostatniego ze składników przedmiotu umowy".

Zwracamy uwagę, że standardowy okres rękojmi dla rzeczy ruchomych wynosi 2 lata (art. 568 § 1 Kodeksu cywilnego) i do tej wartości powinien referować Zamawiający. Oczekiwanie udzielenia rękojmi na rzecz ruchomą na okres dłuższy niż ustawowy narusza zasadę proporcjonalności, do której stosowania zobowiązany jest Zamawiający na podstawie w art. 16 pkt 3 PZP. Wydłużenie okresu obowiązywania rękojmi poza okres ustawowy, z perspektywy Wykonawcy powoduje powstanie po jego stronie dużo większej odpowiedzialności i ryzyk, a to może wpłynąć negatywnie na ilość ofert złożonych w postępowaniu, a także na ich wycenę. Stawianie takiego wymogu może więc ostatecznie nie sprzyjać racjonalnemu wydatkowaniu środków publicznych, zwłaszcza że interesy Zamawiającego zabezpiecza udzielona gwarancja jakości.

Dlatego zwracamy się do Zamawiającego z wnioskiem o wprowadzenie modyfikacji wzoru umowy w § 9 w następujący sposób:

„Strony ustalają, że termin rękojmi na cały przedmiot umowy wynosi 24 miesiące. Bieg terminu rękojmi rozpoczyna się z dniem bezusterkowego odbioru każdego ze składników przedmiotu umowy".

Niezależnie od powyższego, Wykonawca wnosi co najmniej o zmianę zasad rozpoczęcia biegu rękojmi poprzez liczenie rękojmi:

„od dnia bezusterkowego odbioru każdego ze składników przedmiotu umowy" zamiast od odbioru ostatniego ze składników przedmiotu umowy.

Odpowiedź:

Zamawiający nie zamierza dokonywać zmian w zapisach umowy we wnioskowanym zakresie. Wykonawca powinien w cenie oferty uwzględnić dodatkowe ryzyko ponoszenia kosztów związanych ustanowionym okresem rękojmi.

Pytanie 82

Pytanie do § 10 ust. 1 pkt 1.4 wzoru umowy

„1. Wykonawca zobowiązuje się zapłacić Zamawiającemu następujące kary umowne:

1.4. w przypadku zwłoki w usunięciu zgłoszonych w okresie gwarancji i rękojmi wad lub awarii w wysokości 0,10 % ceny jednostkowej brutto autobusu, ładowarki lub stacji transformatorowej, którego dotyczy wada lub awaria za każdy dzień zwłoki,"

W pierwszej kolejności Wykonawca zwraca się o wyjaśnienie, jakiej stacji transformatorowej dotyczy powyższe postanowienie, ponieważ przedmiot zamówienia nie przewiduje dostawy stacji transformatorowej.

Ponadto Wykonawca wnosi o potwierdzenie, że kara umowna przewidziana w pkt 1.4 będzie naliczana wyłącznie w przypadku wad lub awarii skutkujących wyłączeniem autobusu lub ładowarki z użytkowania zgodnie z ich przeznaczeniem. W obecnym brzmieniu postanowienie przewiduje karę w tej samej wysokości

niezależnie od charakteru stwierdzonej wady lub awarii. Oznacza to, że identyczna kara mogłaby zostać naliczona zarówno za awarię powodującą całkowite wyłączenie autobusu z eksploatacji lub ładowarki z użytkowania, jak i za drobną wadę lub awarię niemającą wpływu na możliwość wykonywania przewozów czy używania ładowarki.

Zdaniem Wykonawcy takie rozwiązanie może prowadzić do naruszenia zasady proporcjonalności wynikającej z art. 16 pkt 3 PZP oraz pozostaje w sprzeczności z celem art. 433 PZP, który ma przeciwdziałać nadmiernemu przerzucaniu ryzyk kontraktowych na Wykonawcę.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że kara umowna, o której mowa w § 10 ust. 1 pkt 1.4 wzoru umowy, będzie naliczana wyłącznie w przypadku zwłoki w usunięciu zgłoszonych w okresie gwarancji lub rękojmi wad bądź awarii skutkujących wyłączeniem autobusu lub ładowarki z użytkowania

zgodnie z ich przeznaczeniem. Drobne usterki, które nie powodują wyłączenia autobusu lub ładowarki z użytkowania, nie będą stanowiły podstawy do naliczenia kary umownej na podstawie tego postanowienia.

Jednocześnie Zamawiający informuje, że z uwagi na brak dostawy stacji transformatorowej w ramach przedmiotowego zamówienia, odniesienie do stacji transformatorowej zostanie usunięte z treści § 10 ust. 1 pkt 1.4 wzoru umowy.

Modyfikacja § 10 ust. 1 pkt 1.4 wzoru umowy:

„1.4. w przypadku zwłoki w usunięciu zgłoszonych w okresie gwarancji i rękojmi wad lub awarii skutkujących wyłączeniem autobusu lub ładowarki z użytkowania zgodnie z ich przeznaczeniem, w wysokości 0,10% ceny jednostkowej brutto autobusu lub ładowarki, których dotyczy wada lub awaria, za każdy dzień zwłoki."

Pytanie 83

Pytanie do §10 ust. 1 pkt 1.5 i pkt 1.6 wzoru umowy

„1. Wykonawca zobowiązuje się zapłacić Zamawiającemu następujące kary umowne:

1.5. niewywiązanie się z realizacji wymogów opisanych w pkt. 21.3 Załącznika Nr 1 do umowy – 2 tys. zł za każdy dzień opóźnienia za każdy pojazd, 1.6. za każdy dzień opóźnienia w wymianie akumulatorów trakcyjnych naliczana będzie kara w wysokości 4 tys. zł,"

Wykonawca wnosi o usunięcie pkt 1.5. oraz pkt 1.6 bowiem są one niezgodne z ustawą z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych, która to zakazuje, by w projektowanych postanowieniach umownych przewidywano odpowiedzialność Wykonawcy za opóźnienie, chyba że jest to uzasadnione okolicznościami lub zakresem zamówienia (art. 433 pkt 1 PZP). Ponadto należy wskazać, że wyżej wymienione kary umowne są nieadekwatne (zbyt wysokie) do straty poniesionej przez Zamawiającego. Kara umowna powinna zmierzać do naprawienia szkody wyrządzonej Zamawiającemu z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przez Wykonawcę, nie powinna stanowić dla Zamawiającego źródła zysku.

Odpowiedź:

Zamawiający nie zamierza dokonywać zmian we wnioskowanym zakresie

Pytanie 84

Pytanie do §10 ust. 2 wzoru umowy

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

Wykonawca zwraca się z wnioskiem o modyfikację postanowienia w następujący sposób:

„3. Zamawiający może dochodzić, na zasadach ogólnych, odszkodowania przewyższającego kary umowne, z zastrzeżeniem, że górną granicą odpowiedzialności Wykonawcy z tytułu niniejszej Umowy (wyłączając przypadki szkody wyrządzonej umyślnie), uwzględniając naliczone i zapłacone Zamawiającemu kary umowne nie może przekroczyć 30% wynagrodzenia brutto umowy."

W obecnym brzmieniu projekt umowy przewiduje limit kar umownych na poziomie 20% wartości brutto Umowy, jednocześnie pozostawiając Zamawiającemu nieograniczone prawo dochodzenia odszkodowania uzupełniającego ponad ten limit.

W praktyce oznacza to nieograniczoną odpowiedzialność Wykonawcy, pomimo formalnego ustanowienia limitu kar umownych. Takie rozwiązanie powoduje, że limit odpowiedzialności wynikający z postanowień dotyczących kar umownych ma charakter wyłącznie pozorny i nie pozwala Wykonawcom na prawidłową kalkulację ryzyka kontraktowego przy przygotowaniu oferty.

W ocenie Wykonawcy wskazana modyfikacja pozostaje zgodna z zasadami wyrażonymi w art. 16 pkt 3 PZP i art. 433 ustawy PZP, które nakazują kształtowanie postanowień umownych z poszanowaniem zasady proporcjonalności i równowagi kontraktowej.

Odpowiedź:

Zamawiający nie zamierza dokonywać zmian we wnioskowanym zakresie

Pytanie 85

Pytanie do § 13 ust. 3 wzoru umowy

„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 dostawie autobusów lub innych składników przedmiotu umowy trwającą dłużej niż 30 dni oraz zwłokę w dostarczeniu dokumentacji, o której mowa w §5 ust. 1.4., trwającą dłużej niż 30 dni".

Wykonawca wnosi o zmianę postanowienia poprzez zastąpienie terminu „30 dni" terminem „60 dni".

Odstąpienie od umowy stanowi najbardziej dotkliwą sankcję kontraktową, skutkującą rozwiązaniem stosunku prawnego oraz możliwością naliczenia dalszych sankcji przewidzianych umową. W ocenie

Wykonawcy zwłoka przekraczająca 30 dni nie uzasadnia jeszcze tak daleko idących konsekwencji. W związku z powyższym Wykonawca wnosi o wydłużenie wskazanego terminu do 60 dni.

Jednocześnie Wykonawca zwraca się o wyjaśnienie, jakiej dokumentacji dotyczy odwołanie do § 5 ust. 1.4 umowy, gdyż wskazane odesłanie wydaje się nieprawidłowe lub niejednoznaczne. Prosimy o wskazanie właściwego postanowienia umowy albo odpowiednią korektę zapisu.

Odpowiedź:

Zamawiający nie zamierza dokonywać zmian we wnioskowanym zakresie.

Zamawiający zmodyfikuje brzmienie § 13 ust. 3 Załącznika Nr 11 do SWZ – Wzór umowy.

Pytanie 86

Pytanie do SWZ pkt. 40 – kryteria oceny; T.3: „Podatność obsługowa poszycia bocznego"

Opisując metodologię oceny w kryterium T.3, Zamawiający precyzuje, iż przyzna dodatkowe punkty pod warunkiem, że w oferowanym autobusie zostanie zastosowane „Poszycie boczne pod linią okien podzielone pionowo na części w całym pasie podokiennym z zastosowaniem paneli montowanych bez klejenia, zgrzewania, spawania (przykręcane)…".

Prosimy o potwierdzenie, że użyte przez Zamawiającego określenie „Poszycie boczne pod linią okien…" odnosi się do dolnych paneli poszycia bocznego, zamontowanych poniżej elementów ścian bocznych wykonanych ze szkła.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że użyte w opisie kryterium T.3 określenie „poszycie boczne pod linią okien" odnosi się do dolnych paneli poszycia bocznego autobusu, zamontowanych poniżej elementów ścian bocznych wykonanych ze szkła.

Pytanie 87

W celu dokonania szczegółowej, rzetelnej kalkulacji kosztów stanowiących istotny element ceny oferty, a wynikających z wymaganych przez Zamawiającego poszczególnych okresów gwarancji, prosimy o podanie planowanych, maksymalnych przebiegów rocznych w km, jakie wykonywać będą zakupione w ramach przetargu nr 11/2026 poszczególne typy autobusów.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że zgodnie z § 8 ust. 7 Załącznika nr 11 do SWZ – Wzoru umowy, przyjęto założenie eksploatacji pojazdów przez okres co najmniej 15 lat, przy średnim rocznym przebiegu wynoszącym 80 000 km (±10%).

Wartość ta stanowi założenie dotyczące projektowanej trwałości konstrukcji pojazdów i zastosowanych rozwiązań technicznych.

Pytanie 88

Załącznik nr 1 do SWZ (OPZ), pkt 3, ppkt 3.18

Przedstawiając szczegółowe wymagania dotyczące siedzeń pasażerskich Zamawiających użył sformułowania: „…z wkładkami tapicerowanymi tkaniną…". Prosimy o doprecyzowanie, czy Zmawiający wymaga zastosowania siedzeń pasażerskich z wkładami oklejonymi materiałem tapicerskim „na twardo", czy też wymaga zastosowania pod materiałem tapicerskim warstwy gąbki zmiękczającej wkładki siedzisk i oparć.

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga zastosowania siedzeń pasażerskich z wkładkami tapicerowanymi tkaniną, wyposażonymi w warstwę materiału miękkiego (gąbki) pod materiałem tapicerskim, zapewniającą odpowiednie zmiękczenie siedzisk i oparć oraz komfort podróżowania pasażerów.

Pytanie 89

Załącznik nr 1 do SWZ (OPZ), pkt 1, ppkt 1.4 i 1.5

Ze względu na konieczność spełnienia wymagań Zamawiającego odnośnie minimalnego, gwarantowanego zasięgu autobusów w km po pełnym naładowaniu magazynów energii elektrycznej, zapewnienia oczekiwanego komfortu termicznego bez zastosowania dodatkowego agregatu ogrzewania, co pociąga za sobą konieczność zastosowania baterii trakcyjnych o dużej pojemności energetycznej, zastosowanie odbiegającej od standardowej aranżacji wnętrza autobusu w celu zapewnienia możliwości transportowania czterech osób w pozycji leżącej na noszach prosimy o dopuszczenie zaoferowania autobusów MEGA, w przypadku których całkowita ilość miejsc wynosi minimum 110 osób, oraz liczba miejsc siedzących dostępnych z poziomu niskiej podłogi wynosi minimum 14.

Odpowiedź:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy częściowo. Zamawiający dopuszcza zmniejszenie minimalnej całkowitej liczby miejsc pasażerskich w autobusach klasy MEGA do 115 osób. Jednocześnie Zamawiający podtrzymuje wymaganie zapewnienia minimum 16 miejsc siedzących dostępnych z poziomu niskiej podłogi.

W związku z powyższym Zamawiający dokonuje modyfikacji zapisów pkt 1.4 Załącznika nr 1 do SWZ – OPZ. Który uwzględniając odpowiedź na pytanie 174 otrzymuje brzmienie:

1.4. Całkowita ilość miejsc

Minimalnie: - 72 – autobusy MAXI,

- 115 – autobusy MEGA,

Pytanie 90

SWZ, pkt 40 – kryteria oceny; T.5: „Zużycie energii"

W ramach kryterium oceny T.5 „Zużycie energii" Zamawiający w sposób bardzo istotny premiuje punktowo elektryczne autobusy przegubowe typu MEGA, dla których zużycie energii elektrycznej „…według testu opartego na warunkach E-SORT-2:..." jest „…poniżej lub równe 1,00 kWh/km…".

Zdaniem Wykonawcy określenie w przypadku autobusów MEGA maksymalnego progu zużycia energii na poziomie 1,0 kWh/km jest bardzo rygorystyczne i może istotnie ograniczać liczbę pojazdów zdolnych do uzyskania pełnej punktacji w kryterium T.5, mimo tego, iż pojazdy te charakteryzują się wysokim poziomem efektywności. Niezależnie od deklarowanego poziomu zużycia energii przez oferowane autobusy, pojazdy te muszą też spełniać podstawowy warunek określony w OPZ przez Zamawiającego, a mianowicie osiągać minimalne, wymagane przez Zamawiającego zasięgi w km po jednym cyklu pełnego ładowania baterii trakcyjnych.

W związku z powyższym Wykonawca wnosi, aby w kryterium T.5 zapis: „…poniżej lub równe 1,00 kWh/km dla autobusu klasy MEGA" zastąpić zapisem: poniżej lub równe 1,20 kWh/km dla autobusu klasy MEGA".

Odpowiedź:

Zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr 4

Zamawiający dokonuje modyfikacji uwagi T5 zamieszczonej pod tabelą kryteriów oceny ofert która otrzymuje brzmienie

T.5 W ocenie Zamawiającego przyjęte kryterium „Zużycie energii" ma na celu promowanie pojazdów bardziej efektywnych energetycznie, co przekłada się na niższe koszty eksploatacji oraz mniejsze obciążenie dla środowiska. Ustalony próg maksymalnego zużycia energii (1,0 kWh/km dla autobusu typu MAXI oraz 1,4 kWh/km dla autobusu typu MEGA) zapewnia minimalny poziom efektywności, natomiast wyższe oceny premiują oferty bardziej energooszczędne.

Pytanie 91

Dotyczy pkt 19.14.10 Załącznika nr 1 do SWZ.

Prosimy o doprecyzowanie wymaganej mocy wyjściowej dodatkowej szybkiej ładowarki z podwójnym wyjściem 500A, przeznaczonej do jednoczesnego ładowania dwóch autobusów. Prosimy o wskazanie minimalnej łącznej mocy urządzenia w kW oraz mocy wymaganej na każdym wyjściu podczas równoczesnego ładowania dwóch pojazdów.

Prosimy również o potwierdzenie, czy wymagany prąd 500 A dotyczy każdego wyjścia niezależnie i ma być dostępny jednocześnie na obu wyjściach, oraz wskazanie zakresu napięcia, w którym należy go zapewnić.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że dodatkowa szybka ładowarka awaryjna, wyposażona w dwa wyjścia CCS Combo 2 chłodzone cieczą, powinna zapewniać prąd ładowania do 500 A na każdym wyjściu oraz moc wyjściową 250 kW na każde wyjście, tj. 500 kW łącznie przy jednoczesnym ładowaniu dwóch autobusów. Wymagana moc powinna być zapewniona przy napięciu ładowania 500 V DC.

Pytanie 92

Wymagana moc ładowania autobusów przez złącze CCS2 oraz czas ładowania

Zgodnie z pkt 9.2 oraz 9.6 Załącznika nr 1 do SWZ – Opis Przedmiotu Zamówienia (OPZ), Zamawiający określił wymagania dotyczące możliwości ładowania magazynów energii z mocą do 250 kW. Jednocześnie pkt 19.13.1 OPZ przewiduje zastosowanie stacji ładowania o mocy wyjściowej minimum 250 kW. Wykonawca zwraca uwagę, że moc znamionowa stacji ładowania oraz maksymalna moc ładowania przyjmowana przez autobus stanowią dwa odrębne parametry techniczne. Rzeczywista moc ładowania zależy między innymi od napięcia magazynu energii, dopuszczalnego prądu ładowania, temperatury baterii oraz aktualnego stanu jej naładowania (SOC).

Proces ładowania jest automatycznie regulowany przez system zarządzania bateriami (BMS), a autobus może korzystać ze stacji ładowania o wyższej mocy znamionowej, nie wykorzystując jej pełnej mocy wyjściowej.

W związku z powyższym Wykonawca zwraca się z prośbą o potwierdzenie, że wymaganie określone w pkt 9.2 i 9.6 OPZ jako możliwość „ładowania z mocą do 250 kW" oznacza maksymalną dopuszczalną moc ładowania, a nie obowiązek osiągania przez autobus mocy 250 kW.

Czy Zamawiający dopuści autobusy klasy MAXI i MEGA wyposażone w złącza CCS2, których maksymalna moc przyjmowanego ładowania wynika z parametrów technicznych zastosowanych magazynów energii i może być niższa od mocy znamionowej stacji ładowania, przy zachowaniu pełnej kompatybilności z wymaganą infrastrukturą ładowania?

Jednocześnie, mając na uwadze, że pkt 9.6 OPZ określa czas pełnego ładowania przy mocy 250 kW, Wykonawca zwraca się z prośbą o potwierdzenie, że Zamawiający dopuści odpowiednio dłuższy czas ładowania, wynikający z charakterystyki zastosowanego magazynu energii i

rzeczywistej mocy przyjmowanej przez autobus, przy zachowaniu pozostałych wymagań dotyczących pojemności baterii oraz gwarantowanego zasięgu pojazdu.

W przypadku potwierdzenia powyższego Wykonawca wnosi o odpowiednią modyfikację pkt 9.2 i 9.6 OPZ, tak aby jednoznacznie rozróżnić wymagania dotyczące parametrów stacji ładowania od parametrów ładowania oferowanych autobusów.

Odpowiedź:

Zamawiający w dniu 26.10.2026r. dokonał modyfikacji Załącznika nr 1 w tym zakresie. Punk 9.6 OPZ otrzymał brzmienie:

„Ładowanie magazynu energii musi być realizowane przewodowo, zewnętrzną ładowarką Plug-in, dlatego też autobus musi być wyposażony w 2 przyłącza (gniazdo systemu CCS, typu 2 zgodne z IEC62196 lub równoważną) oraz instalacje do podłączenia zewnętrznej ładowarki Plug-in, umożliwiające ładowania z mocą do 120 kW, gniazdo umieszczone pod klapką rewizyjną w przedniej ścianie autobusu oraz z boku od strony drzwi nad przednią osią, gniazdo (lub bezpośrednie sąsiedztwo gniazda) winno być dodatkowo wyposażone w kontrolkę informującą odpowiednio o możliwości odłączenia przewodu zasilającego z ładowarki Plug-in – kontrolka koloru zielonego, trwającym procesie ładowania (brak możliwości odłączenia przewodu zasilania) – kontrolka koloru niebieskiego. Ładowanie magazynu energii, w tym rozwiązaniu musi zapewnić pełne naładowanie magazynu energii w czasie nie większym niż 4 godziny i 30 minut, przy mocy ładowania 120 kW dla autobusów MAXI oraz 6 godzin, przy mocy ładowania 120 kW dla autobusów MEGA";

Pytanie 93

Dopuszczenie dodatkowego agregatu grzewczego zasilanego paliwem

Zgodnie z pkt 18.5 Załącznika nr 1 do SWZ – Opis Przedmiotu Zamówienia, Zamawiający określił wymagania dotyczące braku silnika spalinowego w autobusach oraz zastosowania napędu, którego praca nie powoduje emisji wskazanych substancji.

Wykonawca zwraca uwagę, że powyższy zapis nie rozstrzyga jednoznacznie, czy ograniczenie dotyczy wyłącznie silnika wykorzystywanego do napędzania pojazdu, czy również niezależnych urządzeń pomocniczych, w szczególności agregatów grzewczych zasilanych paliwem.

Niezależny agregat grzewczy nie uczestniczy w napędzaniu autobusu, lecz służy wyłącznie do wytwarzania energii cieplnej na potrzeby ogrzewania przestrzeni pasażerskiej oraz stanowiska kierowcy. Zastosowanie takiego rozwiązania pozwala ograniczyć zużycie energii elektrycznej z baterii trakcyjnych na potrzeby ogrzewania, szczególnie w warunkach niskich temperatur

zewnętrznych, co może korzystnie wpływać na zasięg eksploatacyjny autobusu. W związku z powyższym Wykonawca zwraca się z prośbą o jednoznaczne wyjaśnienie, czy pkt 18.5 OPZ wyklucza zastosowanie niezależnego agregatu grzewczego zasilanego paliwem, który nie uczestniczy w napędzaniu pojazdu.

Czy Zamawiający dopuści zaoferowanie autobusu wyposażonego w wyłącznie elektryczny układ napędowy oraz dodatkowy, niezależny agregat grzewczy zasilany paliwem, przeznaczony wyłącznie do ogrzewania wnętrza autobusu? W przypadku odpowiedzi negatywnej Wykonawca zwraca się z prośbą o wskazanie, czy ograniczenie to wynika z wymagań technicznych przyjętych przez Zamawiającego, warunków finansowania projektu, czy też przepisów dotyczących kwalifikowania autobusów jako zeroemisyjnych.

W przypadku dopuszczenia proponowanego rozwiązania Wykonawca wnosi o odpowiednie doprecyzowanie pkt 18.5 OPZ.

Odpowiedź:

Zamawiający nie dopuszcza zastosowania w oferowanych autobusach dodatkowego, niezależnego agregatu grzewczego zasilanego paliwem. Wymagania określone w pkt 18.5 OPZ należy rozumieć jako odnoszące się do całego autobusu, a nie wyłącznie do układu napędowego. Oznacza to, że niedopuszczalne jest stosowanie urządzeń pomocniczych, których działanie wiąże się ze spalaniem paliwa i emisją spalin, w tym niezależnych agregatów grzewczych. Ograniczenie wynika z wymagań technicznych przyjętych przez Zamawiającego.

Pytanie 94

Zakres obowiązków serwisowych oraz podział kosztów obsługi autobusów

W związku z zapisami pkt 18.4, 21.3 i 21.4 Załącznika nr 1 do SWZ – Opis Przedmiotu Zamówienia, a także postanowieniami Załącznika nr 11 do SWZ – Wzór umowy, Wykonawca zwraca się z prośbą o potwierdzenie zasad dotyczących wykonywania czynności obsługowych, kontrolnych, diagnostycznych i regulacyjnych oraz podziału związanych z nimi kosztów pomiędzy Wykonawcę a operatora publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z pkt 18.4 OPZ przebieg pomiędzy okresowymi obsługami autobusu elektrycznego nie może być krótszy niż 30 000 km, przy czym Zamawiający dopuszcza wykonywanie częstszych czynności kontrolnych niewymagających wymiany części.

Jednocześnie pkt 21.3 OPZ przewiduje wykonywanie przez Wykonawcę w okresie gwarancji, na własny koszt i ryzyko czynności obsługowych, diagnostycznych, regulacyjnych i konserwacyjnych przewidzianych w dokumentacji producenta, jak również przeprowadzanie czynności kontrolnych i legalizacyjnych (przeglądy okresowe i obowiązkowe gwarancyjne),

natomiast pkt 21.4 OPZ wskazuje, że obsługi polegające wyłącznie na kontroli lub sprawdzeniu pojazdów, niewymagające wymiany części i materiałów eksploatacyjnych, będą wykonywane przez operatora.

W związku z powyższym prosimy o potwierdzenie następującej interpretacji:

1. Przeglądy okresowe Wykonawca odpowiada za wykonywanie na własny koszt, obejmujący zarówno robociznę, jak i materiały eksploatacyjne, przeglądów okresowych i obowiązkowych przeglądów gwarancyjnych, zgodnie z harmonogramem oraz zakresem określonym przez producenta autobusu.

2. Kontrole codzienne i międzyobsługowe

Czynności kontrolne i sprawdzające wykonywane pomiędzy przeglądami okresowymi, w tym kontrole codzienne, tygodniowe, miesięczne, kwartalne lub wykonywane z inną częstotliwością określoną przez producenta, które nie wymagają wymiany części ani materiałów eksploatacyjnych, będą wykonywane przez operatora transportu publicznego, bez obciążania Wykonawcy kosztami robocizny związanej z ich przeprowadzaniem.

3. Czynności regulacyjne i diagnostyczne

Czynności regulacyjne oraz diagnostyczne przewidziane w instrukcjach obsługi producenta, również, jeśli nie są bezpośrednio ujęte w harmonogramie przeglądów okresowych, będą wykonywane na koszt Wykonawcy w okresie gwarancji, z wyjątkiem czynności stanowiących zwykłą kontrolę eksploatacyjną, o której mowa w pkt 21.4 OPZ.

4. Czynności wymagające materiałów eksploatacyjnych

Jeżeli wykonanie czynności obsługowej przewidzianej przez producenta wymaga wymiany lub uzupełnienia materiałów eksploatacyjnych, w szczególności płynów, olejów, filtrów lub materiałów konserwacyjnych, koszty ich zapewnienia oraz wykonania danej czynności w okresie gwarancji ponosi Wykonawca, z zastrzeżeniem przypadków wyłączonych z odpowiedzialności gwarancyjnej.

5. Czynności wykonywane przez operatora posiadającego autoryzację

W przypadku powierzenia operatorowi wykonywania przeglądów okresowych lub innych czynności należących do obowiązków Wykonawcy, ich realizacja i rozliczenie będą następowały na podstawie odrębnych uzgodnień, a samo udzielenie operatorowi autoryzacji serwisowej nie oznacza automatycznego przejęcia przez niego kosztów tych czynności.

Czy Zamawiający potwierdza prawidłowość przedstawionej interpretacji dotyczącej zakresu obowiązków oraz podziału kosztów robocizny i materiałów pomiędzy Wykonawcę a operatora transportu publicznego?

W przypadku odmiennej interpretacji prosimy o jednoznaczne wskazanie zakresu czynności, za których wykonanie i finansowanie odpowiada każda ze stron, w szczególności w odniesieniu do kontroli międzyobsługowych, czynności diagnostycznych i regulacyjnych wykonywanych poza harmonogramem przeglądów okresowych.

Mając na uwadze konieczność prawidłowego przygotowania oferty, w tym określenia parametrów technicznych oferowanych autobusów oraz kalkulacji kosztów ich obsługi i utrzymania w okresie gwarancji, zwracamy się z prośbą o udzielenie jednoznacznych odpowiedzi na przedstawione pytania oraz dokonanie odpowiednich zmian SWZ, jeżeli będą one konieczne w świetle udzielonych wyjaśnień.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza przedstawioną interpretację w zakresie podziału obowiązków pomiędzy Wykonawcę a operatora publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem poniższych wyjaśnień:

1. Przeglądy okresowe

W okresie gwarancji Wykonawca zobowiązany jest, na własny koszt i ryzyko, do wykonywania przeglądów okresowych oraz obowiązkowych przeglądów gwarancyjnych, zgodnie z terminami i zakresem określonymi w dokumentacji technicznej autobusu. Obowiązek ten obejmuje również zapewnienie materiałów eksploatacyjnych niezbędnych do wykonania tych czynności, w tym płynów, olejów, filtrów i materiałów konserwacyjnych.

2. Kontrole codzienne i międzyobsługowe

Czynności kontrolne i sprawdzające, niewymagające wymiany części ani materiałów eksploatacyjnych, w tym obsługi codzienne, tygodniowe, miesięczne, kwartalne oraz inne czynności o podobnym charakterze, będą wykonywane przez operatora publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z pkt 21.4 OPZ. Czynności te nie stanowią obowiązku serwisowego Wykonawcy, o którym mowa w pkt 21.3 OPZ.

3. Czynności diagnostyczne i regulacyjne

Czynności diagnostyczne i regulacyjne przewidziane w instrukcjach obsługi producenta, które wykraczają poza zwykłe czynności kontrolne i sprawdzające, o których mowa w pkt 21.4 OPZ, obciążają Wykonawcę w okresie gwarancji. Wykonawca zobowiązany jest do ich wykonywania na własny koszt i ryzyko, zgodnie z wymaganiami producenta.

4. Czynności wymagające materiałów eksploatacyjnych

Koszty zapewnienia materiałów eksploatacyjnych niezbędnych do wykonania czynności obsługowych i konserwacyjnych przewidzianych przez producenta ponosi Wykonawca. Obowiązek ten obejmuje również wykonanie czynności, z którymi wiąże się konieczność

wymiany lub uzupełnienia tych materiałów, z zastrzeżeniem przypadków wyłączonych z odpowiedzialności gwarancyjnej.

5. Czynności wykonywane przez operatora

Zgodnie z pkt 21.3 OPZ Wykonawca może zlecić Zamawiającemu, za odpłatnością i pod warunkiem uzyskania zgody Zamawiającego, wykonanie czynności należących do obowiązków Wykonawcy. Ewentualne powierzenie operatorowi wykonywania takich czynności wymaga odrębnych uzgodnień. Samo udzielenie operatorowi autoryzacji serwisowej nie oznacza przejęcia przez niego obowiązków ani kosztów spoczywających na Wykonawcy na podstawie OPZ i umowy.

Jednocześnie Zamawiający wskazuje, że zgodnie z pkt 18.4 OPZ wymagany przebieg pomiędzy okresowymi obsługami autobusu elektrycznego nie może być krótszy niż 30 000 km. Dopuszczenie wykonywania częstszych czynności kontrolnych nie zmienia tego wymogu ani nie powoduje przeniesienia na operatora obowiązków serwisowych Wykonawcy określonych w pkt 21.3 OPZ.

W związku z powyższym Zamawiający podtrzymuje postanowienia pkt 18.4, 21.3 i 21.4 OPZ. Nie zachodzi konieczność ich modyfikacji.

Pytanie 95

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość złożenia należytego wykonania umowy w postaci gwarancji bankowych lub ubezpieczeniowych w formie elektronicznej tj. jako Dokument elektroniczny podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby upoważnione do reprezentacji Gwaranta?

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza wniesienie zabezpieczenia należytego wykonania umowy w postaci gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej w formie elektronicznej, tj. dokumentu elektronicznego opatrzonego kwalifikowanym podpisem elektronicznym osób upoważnionych do reprezentowania Gwaranta.

Pytanie 96

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość podpisania umowy w formie elektronicznej tj. jako dokument elektroniczny podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby upoważnione do reprezentacji Zamawiającego i Wykonawcy

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza podpisanie umowy w formie elektronicznej, tj. jako dokumentu elektronicznego opatrzonego kwalifikowanymi podpisami elektronicznymi osób upoważnionych do reprezentowania Zamawiającego i Wykonawcy.

Pytanie 97

Zamawiający w SWZ, pkt. 37.1 napisał:

„37.1. Zamawiający żądać będzie od Wykonawcy, którego oferta została wybrana, jako najkorzystniejsza, wniesienia zabezpieczenia w wysokości 5 % ceny ofertowej (...)."

5% ceny ofertowej to maksymalna możliwa wysokość zabezpieczenia. Biorąc pod uwagę wartość zamówienia podstawowego zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości zabezpieczenia należytego wykonania umowy do wartości 3%?

Odpowiedź:

Zamawiający nie zamierza dokonywać zmian we wnioskowanym zakresie

Pytanie 98

Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku podwykonawcy, na którego zdolnościach lub sytuacji nie polega Wykonawca (aby spełnić warunki udziału w postępowaniu), Zamawiający nie żąda załączenia do oferty dokumentu JEDZ oraz w dalszej kolejności w odpowiedzi na wezwanie dokumentów potwierdzających brak podstaw do wykluczenia (KRS, informacja z Krajowego Rejestru Karnego, ZUS, US, oświadczenia itd.) takiego podwykonawcy?

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że w przypadku podwykonawcy, na którego zdolnościach lub sytuacji Wykonawca nie polega w celu wykazania spełniania warunków udziału w postępowaniu, nie wymaga złożenia wraz z ofertą odrębnego oświadczenia JEDZ dotyczącego tego podwykonawcy ani nie będzie żądał od Wykonawcy przedłożenia dokumentów potwierdzających brak podstaw do wykluczenia tego podwykonawcy z postępowania.

Pytanie 99

Prosimy o potwierdzenie, że ilekroć w SWZ jest mowa o rozwiązaniu „zalecanym/preferowanym" Zamawiający ma na myśli rozwiązanie mile widziane a nie bezwzględnie wymagane.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że określenia „zalecane" lub „preferowane", użyte w SWZ, odnoszą się do rozwiązań mile widzianych przez Zamawiającego, ale nie stanowią wymagań bezwzględnie obowiązujących. W konsekwencji zastosowanie innego rozwiązania, niż zalecane lub preferowane, nie będzie samo w sobie stanowiło podstawy do uznania oferty za niezgodną z wymaganiami SWZ.

Pytanie 100

Zamawiający w Załączniku nr 11 do SWZ – Wzór Umowy, w § 9 napisał: „Wykonawca udziela Zamawiającemu 60 miesięcznej rękojmi na cały przedmiot umowy. Bieg terminy rękojmi rozpoczyna się z dniem bezusterkowego odbioru ostatniego ze składników przedmiotu umowy."

Z perspektywy Wykonawcy taki zapis powoduje powstanie po jego stronie znacznie większej odpowiedzialności i potencjalnych ryzyk niż w przypadku rękojmi z ustawowym okresem obowiązywania. Zgodnie bowiem art. 560 kodeksu cywilnego kupujący może żądać obniżenia ceny lub odstąpić od umowy w przypadku, gdy sprzedający nie usunie niezwłocznie wady poprzez naprawę lub wymianę produktu na nowy, a także gdy rzecz była już wymieniana lub naprawiana i niekoniecznie z tego samego powodu. Oznacza to, że przez wszystkie wskazane w umowie okresy gwarancji, Wykonawca musi liczyć się z ryzykiem odstąpienia od umowy przez Zamawiającego. Powoduje to istnienie bardzo dużego ryzyka po stronie Wykonawcy, które będzie musiało zostać wkalkulowane w cenę, prowadząc do jej znaczącego podwyższenia. Dlatego też, wnosimy o usunięcie w/w zapisu i wyodrębnienie okresu rękojmi od okresu gwarancji jakości oraz zrównanie okresu rękojmi z okresem ustawowym, tj. 2 lat.

Odpowiedź:

Zamawiający nie zamierza dokonywać zmian we wnioskowanym zakresie.

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

Pytanie 101

W § 10 wzoru umowy, stanowiącego załącznik nr 11 do SWZ, wysokość niektórych z kar umownych naliczana jest 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 § 10 poprzez zastosowanie jako podstawy naliczania kar umownych od kwoty netto.

Odpowiedź:

Zamawiający nie zamierza dokonywać zmian we wnioskowanym zakresie.

Pytanie 102

Zamawiający w Załączniku nr 11 do SWZ – Wzór Umowy, w § 10, ustęp 4 napisał:

„4.Łączna maksymalna wysokość kar umownych, których mogą dochodzić Strony nie może przekroczyć 20% wartości brutto umowy."

W ocenie Wykonawcy tak zawyżony limit kar umownych w nieproporcjonalny sposób przerzuca na Wykonawcę, jako stronę która ponosi ryzyko zapłaty kar umownych przewidzianych w umowie dostawy ryzyko związane z jej realizacją.

Chcemy ponadto zauważyć, że zgodnie z § 10 ust. 2 umowy Zamawiającemu przysługuje prawo dochodzenia odszkodowania na zasadach ogólnych, zatem Zamawiający mógłby niezależnie od naliczonych kar umownych dochodzić odszkodowania w toku postępowania cywilnego.

Z uwagi na powyższe, zwracamy się z wnioskiem o obniżenie maksymalnej wysokości kar umownych do wysokości 15 % łącznego wynagrodzenia netto Wykonawcy, określonej w § 2 ust. 1 umowy.

Odpowiedź:

Zamawiający nie zamierza dokonywać zmian we wnioskowanym zakresie

Pytanie 103

Zamawiający w załączniku nr 11 do SWZ – Wzór Umowy, § 8 ust. 4 napisał:

Wymagany okres gwarancji autobusów na:

3) 15 lat na szkielet kratownicy nadwozia, począwszy od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym dokonano protokolarnego bezusterkowego odbioru autobusu,

4) 10 lat na szkielet kratownicy – ramy podwozia, począwszy od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym dokonano protokolarnego bezusterkowego odbioru autobusu

Oraz w ust.7 napisał:

7. Wykonawca gwarantuje, że konstrukcja pojazdu i zastosowane rozwiązania zapewnią co najmniej 15 lat eksploatacji, przy założeniu średnio 80.000 km rocznego przebiegu (±10%).

Zwracamy się z wnioskiem o zmianę wymagania określonego w pkt 4 poprzez wydłużenie okresu gwarancji na szkielet kratownicy – ramy podwozia z 10 do 15 lat, analogicznie do okresu gwarancji wymaganego na szkielet kratownicy nadwozia.

Wniosek uzasadniamy koniecznością zachowania spójności wymagań dotyczących trwałości konstrukcyjnej pojazdu oraz zapewnienia Zamawiającemu adekwatnej ochrony gwarancyjnej w zakładanym, co najmniej 15-letnim okresie eksploatacji autobusów.

Zgodnie z zapisami § 8 ust. 7 Zamawiający wymaga, aby konstrukcja pojazdu i zastosowane rozwiązania zapewniały co najmniej 15 lat eksploatacji przy określonym rocznym przebiegu. Jednocześnie dla dwóch istotnych elementów konstrukcyjnych przewidziano odmienne okresy gwarancyjne: 15 lat dla szkieletu kratownicy nadwozia oraz jedynie 10 lat dla ramy podwozia. Takie zróżnicowanie powoduje, że przez ostatnie 5 lat zakładanego okresu eksploatacji pojazdu rama podwozia pozostawałaby poza okresem gwarancji, mimo że Zamawiający oczekuje wieloletniej trwałości konstrukcji autobusu. W konsekwencji ryzyko finansowe związane z ewentualnymi wadami objętymi gwarancją, ujawnionymi po upływie 10-letniego okresu, spoczywałoby na Zamawiającym, a nie na Wykonawcy.

Należy również zauważyć, że rama podwozia oraz szkielet kratownicy nadwozia stanowią integralne elementy konstrukcji nośnej autobusu, współtworząc jego szkielet i pełniąc istotne funkcje konstrukcyjne. Trwałość obu elementów ma bezpośrednie znaczenie dla bezpieczeństwa, niezawodności i możliwości długotrwałej eksploatacji pojazdu. Zasadne jest zatem rozważenie objęcia ich jednakowym okresem

gwarancji, odpowiadającym wymaganiom Zamawiającego w zakresie zakładanej trwałości autobusu. Wydłużenie gwarancji na ramę podwozia do 15 lat zapewniłoby większą spójność pomiędzy wymaganym okresem eksploatacji pojazdu a zakresem ochrony gwarancyjnej jego zasadniczych elementów konstrukcyjnych. Pozwoliłoby również ograniczyć ryzyko

ponoszenia przez Zamawiającego nieprzewidzianych kosztów napraw konstrukcyjnych w końcowym okresie użytkowania autobusów.

W związku z powyższym prosimy o zmianę § 8 ust. 7 punkt 4) poprzez ustanowienie 15-letniego okresu gwarancji na szkielet kratownicy – ramy podwozia, liczonego na takich samych zasadach jak okres gwarancji na szkielet kratownicy nadwozia.

W przypadku nieuwzględnienia wniosku prosimy o wskazanie obiektywnych przesłanek technicznych i eksploatacyjnych uzasadniających skrócenie okresu gwarancji na ramę podwozia do 10 lat, pomimo wymogu zapewnienia co najmniej 15-letniej eksploatacji konstrukcji pojazdu, oraz o wyjaśnienie, w jaki sposób przyjęte zróżnicowanie okresów gwarancyjnych zabezpiecza interes Zamawiającego w całym zakładanym okresie użytkowania autobusów.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę § 8 ust. 4 pkt 4 wzoru umowy w zakresie wydłużenia okresu gwarancji na szkielet kratownicy – ramy podwozia z 10 do 15 lat i podtrzymuje dotychczasowe wymaganie.

Zamawiający wskazuje, że okresy gwarancji dla poszczególnych elementów konstrukcyjnych autobusu zostały określone odrębnie, z uwzględnieniem ich specyfiki konstrukcyjnej i eksploatacyjnej. Jednocześnie wymóg zapewnienia co najmniej 15-letniej eksploatacji konstrukcji pojazdu, określony w § 8 ust. 7 wzoru umowy, nie oznacza konieczności ustanowienia jednakowego okresu gwarancji dla wszystkich jej elementów.

Pytanie 104

Zamawiający w załączniku nr 11 do SWZ – Wzór Umowy, § 5 ust. 1 napisał:

„Dostawa autobusów powinna nastąpić w terminie 20 miesięcy od dnia zawarcia umowy"

Oraz w SWZ, pkt. 25.1 napisał:

„25. Termin wykonania przedmiotu zamówienia.

25.1. Termin realizacji zamówienia – 18 miesięcy od dnia zawarcia umowy. „

Zwracamy się z prośbą o wyjaśnienie, który z terminów realizacji jest wiążący oraz ujednolicenie zapisów.

Odpowiedź:

Zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr 1.

Zamawiający dokonał modyfikacji § 5 ust. 1 wzoru umowy który otrzymał brzmienie:

1. Dostawa autobusów powinna nastąpić w terminie 18 miesięcy od dnia zawarcia umowy. Wykonanie dostawy przed terminem wymaga zgody Zamawiającego. Z uwagi na okoliczność,

że w miejscu dostawy do upływu w/w terminu mogą być prowadzone roboty budowlane uniemożliwiające odbiór autobusów i posadowienie ładowarek Zamawiający zastrzega sobie prawo do wydłużenie terminu dostawy o maksymalnie 3 miesiące, o czym powiadomi Wykonawcę z 2 miesięcznym wyprzedzeniem wskazując termin dostawy.

Pytanie 105

Zamawiający w Załączniku nr 11 do SWZ – Wzór Umowy, w § 2 ust. 5 - 6 napisał:

1. „Cena za stacje ładowania dla całej partii 20 autobusów wraz z dostawą, posadowieniem i uruchomieniem wynosi: .....zł brutto (słownie: ..... złotych), w tym podatek VAT w wysokości ustawowej .....zł.

2. Cena za jedną stację szybkiego ładowania wraz z dostawą, posadowieniem i uruchomieniem wynosi: .....zł brutto (słownie: ..... złotych), w tym podatek VAT w wysokości ustawowej .....zł."

Oraz w § 2 ust.12 napisał:

„12. Wykonawca wystawi oddzielną fakturę na każdy dostarczony autobus."

Zwracamy się z prośbą o doprecyzowanie sposobu fakturowania elementów infrastruktury wymienionych w ust. 5 – 6. Czy Zamawiający wymaga oddzielnej faktury dla każdej ładowarki z osobna?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że nie wymaga wystawiania odrębnej faktury dla każdej stacji ładowania. Dopuszcza się ujęcie całej infrastruktury ładowania na jednej fakturze. Jednocześnie, z uwagi na konieczność prawidłowego przyjęcia poszczególnych elementów infrastruktury ładowania na majątek Zamawiającego, Wykonawca zobowiązany jest do ich odrębnego wyszczególnienia na fakturze, z podaniem rodzaju elementu, jego ilości oraz ceny jednostkowej i wartości.

Pytanie 106

Zamawiający w Załączniku nr 11 do SWZ – Wzór Umowy, w § 10 ust. 1 napisał:

1. Wykonawca zobowiązuje się zapłacić Zamawiającemu następujące kary umowne:

1.1. (...),

1.2. w przypadku zwłoki w dostawie autobusów – 0,2 % ceny brutto autobusu, którego dotyczy zwłoka za każdy dzień zwłoki,

1.3. w przypadku zwłoki w dostawie ładowarek – 0,2% ceny ładowarki brutto, której dotyczy zwłoka, za każdy dzień zwłoki,

1.4. w przypadku zwłoki w usunięciu zgłoszonych w okresie gwarancji i rękojmi wad lub awarii w wysokości 0,10 % ceny jednostkowej brutto autobusu, ładowarki lub stacji transformatorowej, którego dotyczy wada lub awaria za każdy dzień zwłoki,

1.5. niewywiązanie się z realizacji wymogów opisanych w pkt. 21.3 Załącznika Nr 1 do umowy – 2 tys. zł za każdy dzień opóźnienia za każdy pojazd,

1.6. za każdy dzień opóźnienia w wymianie akumulatorów trakcyjnych naliczana będzie kara w wysokości 4 tys. zł,

1.7. braku zapłaty lub nieterminowej zapłaty wynagrodzenia należnego podwykonawcom z tytułu zmiany wysokości wynagrodzenia, o której mowa w art. 439 ust. 5, 5000 zł.

W ocenie Wykonawcy, wyżej wymienione kary umowne są wysokie, dlatego wnosimy o ich obniżenie.

Wykonawca zdaje sobie sprawę, że w reżimie zamówień publicznych to Zamawiający, jako gospodarz postępowania określa szczegółowe warunki kontraktowe, a zasada swobody umów wynikająca z art. 3531 KC, doznaje istotnego ograniczenia. Niemniej jednak uprawnienie zamawiającego do jednostronnego kształtowania warunków przyszłej umowy nie może mieć charakteru absolutnego. Zamawiający nie powinien bowiem tracić z pola widzenia celu obciążania wykonawcy karami umownymi, które to kary stanowią surogat odszkodowania należnego z tytułu niewykonania bądź nienależytego wykonania umowy.

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.

Obowiązek proporcjonalnego kształtowania postanowień umownych w ramach zamówień publicznych został podkreślony zarówno w Koncepcji nowego Prawa Zamówień Publicznych (patrz: str. 55, Koncepcji nowego Prawa Zamówień Publicznych, czerwiec 2018, pod adresem: https://www.uzp.gov.pl/__data/assets/pdf_file/0029/36875/Koncepcja_nowego_prawa_zamowien_publicznych.pdf) jak i w uzasadnieniu do projektu1 aktualnie obowiązującej ustawy Prawo zamówień publicznych, gdzie wskazuje się, że:

„Kierując się często uproszczonym postrzeganiem interesu zamawiającego, postanowienia umów zawierają rozwiązania nazbyt restrykcyjne i nieproporcjonalne do rodzaju i wartości zamówienia publicznego (np. z zakresu wysokości i kategorii zastrzeganych kar umownych, przerzucanie odpowiedzialności za większość ryzyk na wykonawców, nieuwzględnianie okoliczności związanych z trudnymi do oszacowania gwałtownymi zmianami rynkowymi). Paradoksalnym skutkiem takiego działania jest niekorzystny wpływ na efektywność wydatkowania środków publicznych, przez wyższe ceny wskazywane przez wykonawców uwzględniające koszt nieproporcjonalnego ryzyka po ich stronie, a także zmniejszanie konkurencyjności postępowań, przez rezygnację potencjalnych wykonawców z udziału w postępowaniach o udzielenia zamówienia publicznego."

Ponadto dążąc do zapewnienia proporcjonalności oraz równowagi stron stosunku umownego, ustawodawca przewidział w treści art. 433 katalog zakazanych postanowień umownych, wskazując, że projektowane postanowienia umowy nie mogą przewidywać:

1) naliczania kar umownych za zachowanie wykonawcy niezwiązane bezpośrednio lub pośrednio z przedmiotem umowy lub jej prawidłowym wykonaniem;

2) odpowiedzialności wykonawcy za okoliczności, za które wyłączną odpowiedzialność ponosi zamawiający;

3) możliwości ograniczenia zakresu zamówienia przez zamawiającego bez wskazania minimalnej wartości lub wielkości świadczenia stron.

1. W związku z powyższym wnosimy o zmianę § 10 i nadanie mu następującego brzmienia:

1.2. w przypadku zwłoki w dostawie autobusów – 0,1 % ceny netto autobusu, którego dotyczy zwłoka za każdy dzień zwłoki,

1.3. w przypadku zwłoki w dostawie ładowarek – 0,1% ceny ładowarki netto, której dotyczy zwłoka, za każdy dzień zwłoki,

1.4. w przypadku zwłoki w usunięciu zgłoszonych w okresie gwarancji i rękojmi wad lub awarii w wysokości 0,05 % ceny jednostkowej netto autobusu, ładowarki lub stacji transformatorowej, którego dotyczy wada lub awaria za każdy dzień zwłoki,

1.5. niewywiązanie się z realizacji wymogów opisanych w pkt. 21.3 Załącznika Nr 1 do umowy – 1 tys. zł za każdy dzień opóźnienia za każdy pojazd,

1.6. za każdy dzień opóźnienia w wymianie akumulatorów trakcyjnych naliczana będzie kara w wysokości 2 tys. zł,

1.7. braku zapłaty lub nieterminowej zapłaty wynagrodzenia należnego podwykonawcom z tytułu zmiany wysokości wynagrodzenia, o której mowa w art. 439 ust. 5, 2000 zł.

1. Uzasadnienie do rządowego projektu ustawy z 11.09.2019 r. Prawo zamówień publicznych, VIII kadencja, druk sejm. nr 3624

2. Wnosimy o usunięcie z pkt 1.4 sformułowania „lub stacji transformatorowej", ponieważ stacja transformatorowa nie stanowi przedmiotu niniejszego postępowania.

Odpowiedź:

Zamawiający nie zamierza dokonywać zmian we wnioskowanym zakresie

Pytanie 107

Zamawiający w Załączniku nr 11 do SWZ – Wzór Umowy w § 12 przewiduje zmiany umowy. Zwracamy się z wnioskiem o wprowadzenie dodatkowych zmian:

1. w zakresie terminów dostaw, jeżeli niemożność dotrzymania tych terminów wynika z przeszkody wynikającej z przyczyn leżących po stronie Zamawiającego bądź z przeszkody niezależnej od Wykonawcy i niemożliwej wcześniej do przewidzenia, w szczególności spowodowanej:

a) działaniem lub zaniechaniem podmiotu trzeciego, w tym organów państwowych, administracji lub innych, za które Wykonawca nie ponosi odpowiedzialności;

b) obiektywnymi uwarunkowaniami produkcyjnymi po stronie Wykonawcy;

w takim wypadku terminy dostaw mogą ulec wydłużeniu o czas niezbędny do zakończenia wykonywania przedmiotu Umowy w sposób należyty, nie dłużej jednak niż o okres trwania przeszkody.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na wprowadzenie proponowanej zmiany do wzoru umowy. Zamawiający wskazuje, że § 12 ust. 2.1 wzoru umowy przewiduje możliwość zmiany terminu realizacji przedmiotu umowy w przypadku wystąpienia siły wyższej, rozumianej jako okoliczności niezależne od woli i działań Stron, których powstania nie można było przewidzieć

ani którym nie można było zapobiec przy zachowaniu należytej staranności. Jednocześnie § 5 ust. 1 wzoru umowy przewiduje szczególną możliwość wydłużenia terminu dostawy w przypadku prowadzenia robót budowlanych w miejscu dostawy, jeżeli uniemożliwiają one odbiór autobusów i posadowienie ładowarek.

Zamawiający nie znajduje uzasadnienia dla wprowadzenia dodatkowej, ogólnej przesłanki zmiany terminu dostawy obejmującej wszelkie działania lub zaniechania podmiotów trzecich oraz obiektywne uwarunkowania produkcyjne po stronie Wykonawcy. Okoliczności takie nie mogą automatycznie stanowić podstawy do wydłużenia terminu realizacji umowy, w szczególności jeżeli mieszczą się w zakresie ryzyka organizacyjnego i gospodarczego Wykonawcy.

Każda ewentualna zmiana terminu realizacji umowy wymaga indywidualnej oceny zaistniałych okoliczności oraz spełnienia przesłanek dopuszczalności zmiany umowy określonych w jej postanowieniach i obowiązujących przepisach prawa.

W związku z powyższym Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe postanowienia wzoru umowy i nie dokonuje ich modyfikacji.

Pytanie 108

Zamawiający w punkcie 26.5.5.1) SWZ napisał:

„Opisu technicznego oferowanego autobusu, wraz z rysunkami,(...)"

Zwracamy się z prośbą o doprecyzowanie, jakich rysunków wymaga Zamawiający.

Czy Zamawiający ma na myśli rysunek techniczny rzutów bocznych autobusu z zaznaczeniem całkowitych wymiarów zewnętrznych oraz rysunek techniczny rozplanowania przestrzeni pasażerskiej uwzględniającego rozmieszczenie siedzeń w tym siedzeń dostępnych z niskiej podłogi.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że przez rysunki, o których mowa w pkt 26.5.5.1) SWZ, rozumie rysunek techniczny autobusu przedstawiający jego rzuty boczne, z zaznaczeniem całkowitych wymiarów zewnętrznych pojazdu.

Jednocześnie Zamawiający informuje, że dodatkowe rysunki i schematy, ułatwiające weryfikację oferowanego autobusu pod kątem spełnienia wymagań określonych w OPZ, będą mile widziane i mogą zostać dołączone do opisu technicznego.

Pytanie 109

Zamawiający w Załączniku nr 11 do SWZ – Wzór Umowy w § 3 opisał możliwe zmiany wynagrodzenia Wnosimy o rozważenie propozycji Wykonawcy i wprowadzenie do wzoru umowy następujących zapisów:

Ust. 1

Wynagrodzenie Wykonawcy wskazane w paragrafie 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:

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:

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 15 % Wynagrodzenia Wykonawcy.

Odpowiedź:

Zamawiający nie zamierza dokonywać zmian we wnioskowanym zakresie

Pytanie 110

Zamawiający w punkcie 26.5.5.3) SWZ napisał:

„3) Wyników badania wielkości zużycia energii elektrycznej [kWh/100km] lub [kWh/km], wykonanych przez jednostkę certyfikowaną dla oferowanego autobusu klasy MAXI i kasy MEGA (...)."

W celu zapewnienia maksymalnej transparentności i porównywalności ofert zwracamy się z prośbą o potwierdzenie, czy Zamawiający wymaga złożenia wraz z ofertą wyników badania zużycia energii elektrycznej (testu SORT-2) dla oferowanych typów autobusów..

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że wymaga złożenia wraz z ofertą wyników badania wielkości zużycia energii elektrycznej dla oferowanych autobusów klasy MAXI i MEGA, wykonanych przez certyfikowaną jednostkę badawczą. Wyniki powinny dotyczyć oferowanych typów autobusów i potwierdzać deklarowane zużycie energii elektrycznej.

Pytanie 111

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

- Maksymalny roczny przebieg dla każdego autobusu
- Dzienny przebieg (km)
- Średnia prędkość handlowa (km/h)
- Maksymalne % nachylenie na trasie i długość odcinka z max. nachyleniem
- Ilość dni pracy w roku
- Odległość pomiędzy punktami ładowania
- Odległość trasa – zajezdnia
- Średnia długość pojedynczego odcinka (km)
- Długość najdłuższego odcinka
- Liczba odcinków do przejechania w ciągu dnia
- Średnia odległość pomiędzy przystankami (km)

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

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że na podstawie aktualnie planowanych warunków eksploatacji autobusów na liniach komunikacji miejskiej przewidzianych do obsługi przez pojazdy objęte zamówieniem przyjmuje się następujące parametry:

1. Maksymalny roczny przebieg każdego autobusu: około 80 000 km.
2. Dzienny przebieg: od 250 do 330 km, w zależności od obsługiwanej linii.
3. Średnia prędkość handlowa: od 13,3 do 17,2 km/h, w zależności od obsługiwanej linii.
4. Maksymalne nachylenie na trasie i długość odcinka o maksymalnym nachyleniu: Zamawiający nie dysponuje obecnie ujednoliconymi danymi w tym zakresie dla wszystkich planowanych tras.
5. Liczba dni pracy w roku: 365 dni.
6. Odległość pomiędzy punktami ładowania: autobusy będą ładowane wyłącznie na terenie zajezdni autobusowej.
7. Odległość trasa–zajezdnia: około 2–3 km, w zależności od obsługiwanej linii.
8. Średnia długość pojedynczego odcinka: od 8,5 do 17 km, w zależności od obsługiwanej linii.
9. Długość najdłuższego odcinka: 18,7 km.

10. Liczba odcinków do przejechania w ciągu dnia: od 15 do 25 kursów, w zależności od obsługiwanej linii.

11. Średnia odległość pomiędzy przystankami: około 0,5 km.

Powyższe wartości mają charakter informacyjny i odzwierciedlają aktualnie zakładane warunki eksploatacji autobusów. Mogą one ulegać zmianom w zależności od organizacji pracy przewozowej, przebiegu linii oraz potrzeb przewozowych Zamawiającego.

Pytanie 112

W odniesieniu do kryterium nr 2 – „Ocena właściwości techniczno-eksploatacyjnych", kryterium T6 Rodzaj silnika, zwracamy się z prośbą o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga zastosowania jednego centralnego silnika elektrycznego w obu typach oferowanych pojazdów, tj. MAXI i MEGA, oraz przyzna 5 punktów za spełnienie tego wymagania. T.6 Rodzaj silnika 5

Silnik elektryczny centralny w obu typach autobusu 5

Oś elektryczna z wbudowanymi silnikami trakcyjnymi w piastach kół 0

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że ocena w ramach kryterium T.6 „Rodzaj silnika" będzie dokonywana zgodnie z opisem punktacji zamieszczonym w tabeli „Kryterium nr 2 – ocena właściwości techniczno-eksploatacyjnych". Zastosowanie centralnego silnika elektrycznego w obu typach autobusów, tj. MAXI i MEGA, skutkować będzie przyznaniem 5 punktów.

Pytanie 113

Dotyczy załącznik nr 11 do SWZ – Wzór Umowy, § 6 ust. 3

Zwracamy się z wnioskiem o potwierdzenie, że ładowarki będą mogły być dostarczane i odbierane każda z osobna i dla każdej z osobna sporządzony zostanie odrębny protokół zdawczo-odbiorczy, co z kolei umożliwi wystawianie faktur z każdą dostarczoną ładowarkę z osobna.

Odpowiedź:

Zamawiający nie potwierdza możliwości dokonywania odrębnych odbiorów poszczególnych ładowarek i wystawiania faktur za każdą dostarczoną ładowarkę z osobna. Odbiór przedmiotu zamówienia oraz zasady jego rozliczenia będą realizowane zgodnie z postanowieniami § 6 wzoru umowy.

Pytanie 114

Dotyczy załącznik nr 11 do SWZ – Wzór Umowy, § 2 ust. 7-9

Czy Zamawiający potwierdza, że § 2 ust. 7-9 nie ogranicza uprawnień Wykonawcy do waloryzacji wynagrodzenia oraz do zmiany wynagrodzenia w przypadkach przewidzianych Umową i przepisami PZP?

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że postanowienia § 2 ust. 7–9 wzoru Umowy należy interpretować łącznie z pozostałymi postanowieniami Umowy, w szczególności z § 3 i § 4, regulującymi przypadki i zasady zmiany wynagrodzenia.

Postanowienia te nie wyłączają ani nie ograniczają możliwości dokonania zmiany wynagrodzenia Wykonawcy w przypadkach przewidzianych Umową oraz dopuszczonych obowiązującymi przepisami ustawy Prawo zamówień publicznych, z zachowaniem określonych w nich przesłanek i procedur. § 2 ust. 7–9 określa zasadę kompleksowości i stałości wynagrodzenia, z uwzględnieniem przewidzianych w Umowie wyjątków dotyczących jego zmiany.

Pytanie 115

Dotyczy załącznik nr 11 do SWZ – Wzór Umowy, § 2 ust. 16.1-16.2

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na ograniczenie prawa odstąpienia do przypadków prawomocnego lub

ostatecznego stwierdzenia istotnego naruszenia obowiązków podatkowych przez Wykonawcę oraz na poprawienie odesłania w § 2 ust. 16.2?

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę. Postanowienia § 2 ust. 16.1–16.2 wzoru Umowy pozostają bez zmian. Zamawiający podtrzymuje przyjęte w Umowie przesłanki i zakres uprawnienia do odstąpienia od Umowy, uznając je za właściwe dla zabezpieczenia prawidłowej realizacji zamówienia.

Pytanie 116

Dotyczy załącznik nr 11 do SWZ – Wzór Umowy, § 2 ust. 18-19

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na ograniczenie odpowiedzialności Wykonawcy do szkód wynikających z zawinionego działania lub zaniechania Wykonawcy oraz do kwot prawomocnie lub ostatecznie stwierdzonych przez właściwy organ?

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę. Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe brzmienie § 2 ust. 18–19 wzoru Umowy, uznając określone w nim zasady odpowiedzialności Wykonawcy za właściwe i niezbędne dla zabezpieczenia prawidłowej realizacji przedmiotu zamówienia.

Pytanie 117

Dotyczy załącznik nr 11 do SWZ – Wzór Umowy, § 2 ust. 20-21

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na obniżenie kary z § 2 ust. 20 do 0,2% wynagrodzenia netto z § 2 ust.1 oraz na usunięcie prawa potrącenia kar umownych z wynagrodzenia Wykonawcy albo ograniczenie go wyłącznie do kar bezspornych lub prawomocnie zasądzonych?

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowane zmiany. Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe brzmienie § 2 ust. 20–21 wzoru Umowy, uznając wysokość zastrzeżonej kary umownej oraz uprawnienie do potrącania naliczonych kar umownych z wynagrodzenia Wykonawcy za zasadne i niezbędne dla zabezpieczenia prawidłowej realizacji przedmiotu zamówienia.

Pytanie 118

Dotyczy załącznik nr 11 do SWZ – Wzór Umowy, § 5 ust. 1-7

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na dodanie postanowienia, że w przypadku przesunięcia dostawy z przyczyn niedotyczących Wykonawcy Zamawiający pokryje udokumentowane koszty magazynowania, ubezpieczenia i utrzymania autobusów oraz że przesunięcie terminu nie będzie traktowane jako zwłoka Wykonawcy?

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę. W ocenie Zamawiającego wprowadzenie ogólnego obowiązku pokrywania przez Zamawiającego kosztów magazynowania, ubezpieczenia i utrzymania autobusów prowadziłoby do nieuzasadnionego przeniesienia na Zamawiającego ryzyka organizacyjnego i kosztowego związanego z realizacją dostaw. Jednocześnie § 5 wzoru Umowy przewiduje możliwość przesunięcia terminu realizacji w określonych w nim przypadkach, w tym w sytuacji, gdy prowadzone roboty budowlane uniemożliwiają odbiór autobusów i rozmieszczenie ładowarek na terenie zajezdni. W związku z powyższym Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe brzmienie postanowień Umowy.

Pytanie 119

Dotyczy załącznik nr 11 do SWZ – Wzór Umowy, § 5 ust. 17

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na doprecyzowanie, że odmowa odbioru może nastąpić wyłącznie w przypadku wad istotnych uniemożliwiających prawidłową eksploatację autobusu, a wady nieistotne będą ujmowane w protokole z terminem ich usunięcia bez odmowy odbioru?

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę. Zamawiający wymaga, aby autobusy przedstawione do odbioru były w pełni zgodne z wymaganiami określonymi w SWZ i Umowie oraz wolne od wad. W związku z tym Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe brzmienie § 5 ust. 17 wzoru Umowy.

Pytanie 120

Dotyczy załącznik nr 11 do SWZ – Wzór Umowy, § 8 ust. 5

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na dostosowanie gwarancji na magazyn energii do warunków producenta baterii oraz na dopuszczenie wymiany modułów lub packów zamiast całego układu bateryjnego?

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę. Zamawiający podtrzymuje wymagania dotyczące gwarancji na magazyn energii określone w SWZ i Umowie, w tym obowiązek wymiany całego układu bateryjnego w przypadkach wskazanych w Umowie. Dopuszczenie stosowania warunków gwarancji producenta baterii lub ograniczenie zakresu naprawy do wymiany pojedynczych modułów bądź pakietów nie zapewniałoby utrzymania wymaganego poziomu parametrów i niezawodności magazynu energii.

Pytanie 121

Dotyczy załącznik nr 11 do SWZ – Wzór Umowy, § 9

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na skrócenie okresu rękojmi do 24 miesięcy dla każdego składnika przedmiotu Umowy, liczonych od daty odbioru danego składnika?

Odpowiedź:

Zamawiający nie zamierza dokonywać zmian we wnioskowanym zakresie.

Zamawiający ma świadomość, że gwarancja i rękojmia są odrębnymi instytucjami prawnymi przewidzianymi w przepisach Kodeksu cywilnego, przy czym uprawnienia z tytułu rękojmi są szersze niż uprawnienia wynikające z gwarancji i mogą być wykonywane niezależnie od uprawnień gwarancyjnych. W celu zapewnienia skuteczniejszej ochrony interesów

Zamawiającego przewidziano wydłużenie okresu rękojmi do pięciu lat. Takie rozwiązanie Zamawiający stosował również przy zakupie autobusów w poprzednich latach. Na okres obowiązywania rękojmi przewidziano ponadto utrzymywanie części wniesionego zabezpieczenia należytego wykonania Umowy.

Pytanie 122

Dotyczy załącznik nr 11 do SWZ – Wzór Umowy, § 10 ust. 1 pkt 1

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na obniżenie tej kary do 10% wartości netto niezrealizowanej części Umowy?

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę. Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe brzmienie § 10 ust. 1 pkt 1 wzoru Umowy, uznając określoną w nim wysokość kary umownej za uzasadnioną i adekwatną do znaczenia obowiązku prawidłowej realizacji przedmiotu zamówienia oraz konieczną dla zabezpieczenia interesów Zamawiającego.

Pytanie 123

Dotyczy załącznik nr 11 do SWZ – Wzór Umowy, § 10 ust. 1 pkt 2-4

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na obniżenie kar do 0,1% ceny netto danego autobusu albo ładowarki za każdy dzień zwłoki w dostawie oraz do 0,05% ceny netto danego autobusu albo ładowarki za każdy dzień zwłoki w usunięciu wad lub awarii?

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę. Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe brzmienie § 10 ust. 1 pkt 2–4 wzoru Umowy, uznając określone w nim wysokości kar umownych za adekwatne do rodzaju i znaczenia obowiązków Wykonawcy oraz niezbędne dla zapewnienia terminowej realizacji dostaw i sprawnego usuwania wad lub awarii w okresie gwarancji i rękojmi.

Pytanie 124

Dotyczy załącznik nr 11 do SWZ – Wzór Umowy, § 10 ust. 1 pkt 5-7

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na analogiczne obniżenie kar umownych określonych w § 10 ust. 1 pkt 5-7 o 50%, a w przypadku kar za opóźnienie także na zmianę przesłanki ich naliczania z „opóźnienia" na „zwłokę"?

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowane zmiany. Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe brzmienie § 10 ust. 1 pkt 5–7 wzoru Umowy, uznając wysokość przewidzianych kar umownych za adekwatną do znaczenia obowiązków, których dotyczą. Zamawiający nie wyraża również zgody na zastąpienie przesłanki „opóźnienia" przesłanką „zwłoki", gdyż prowadziłoby to do ograniczenia możliwości naliczania kar umownych wyłącznie do przypadków opóźnień, za które odpowiedzialność ponosi Wykonawca, osłabiając tym samym zabezpieczenie interesów Zamawiającego w zakresie terminowego i prawidłowego wykonania Umowy.

Pytanie 125

Dotyczy załącznik nr 11 do SWZ – Wzór Umowy, § 10 ust. 2

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na usunięcie § 10 ust. 2 albo na ograniczenie odpowiedzialności Wykonawcy do wysokości zastrzeżonych kar umownych?

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę. Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe brzmienie § 10 ust. 2 wzoru Umowy. Zastrzeżenie kar umownych nie wyłącza możliwości dochodzenia odszkodowania na zasadach ogólnych w przypadku, gdy wysokość poniesionej przez Zamawiającego szkody przekroczy wysokość naliczonych kar umownych. Postanowienie to ma na celu zapewnienie pełnej ochrony interesów Zamawiającego na wypadek nienależytego wykonania lub niewykonania zobowiązań przez Wykonawcę.

Pytanie 126

Dotyczy załącznik nr 11 do SWZ – Wzór Umowy, § 10

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na dodanie postanowienia, że kary umowne nie podlegają kumulacji, a w przypadku zbiegu podstaw naliczenia kar Zamawiający może naliczyć wyłącznie jedną, najwyższą karę?

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę. Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe brzmienie § 10 wzoru Umowy. Poszczególne kary umowne zostały przewidziane za naruszenie odrębnych obowiązków Wykonawcy, a ich ewentualna kumulacja może być uzasadniona w przypadku wystąpienia kilku niezależnych naruszeń. Jednocześnie Umowa określa w § 10 ust. 4 łączny maksymalny limit kar umownych na poziomie 20% wartości brutto Umowy, co stanowi zabezpieczenie przed nieograniczonym naliczaniem kar.

Pytanie 127

Dotyczy załącznik nr 11 do SWZ – Wzór Umowy, § 12 ust. 2

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na dodanie przesłanki zmiany Umowy obejmującej odpowiednie przedłużenie terminów i zmianę wynagrodzenia w przypadku okoliczności niezależnych od Wykonawcy, w szczególności opóźnień Zamawiającego, wykonawcy zajezdni, OSD, organów administracji, UDT lub Nadzoru Budowlanego?

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę. Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe brzmienie § 12 ust. 2 wzoru Umowy. Postanowienia Umowy przewidują możliwość zmiany terminu realizacji przedmiotu Umowy w określonych przypadkach, w szczególności w przypadku wystąpienia siły wyższej, natomiast nie uzasadniają wprowadzenia ogólnej przesłanki obejmującej wszelkie okoliczności niezależne od Wykonawcy.

Należy podkreślić, że samo wystąpienie opóźnień po stronie podmiotów trzecich, w tym wykonawcy robót budowlanych, operatora systemu dystrybucyjnego lub organów administracji, nie może automatycznie stanowić podstawy do przedłużenia terminu realizacji Umowy ani zmiany wynagrodzenia Wykonawcy. Ewentualne zmiany będą rozpatrywane indywidualnie, z uwzględnieniem postanowień Umowy oraz obowiązujących przepisów prawa.

Pytanie 128

Dotyczy załącznik nr 11 do SWZ – Wzór Umowy, § 12 ust. 2.1.3

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na wydłużenie terminu zawiadomienia o sile wyższej do 7 dni roboczych oraz usunięcie rygoru całkowitej utraty prawa powoływania się na siłę wyższą?

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę. Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe brzmienie § 12 ust. 2.1.3 wzoru Umowy. Obowiązek niezwłocznego, nie później niż w terminie jednego dnia roboczego, poinformowania o wystąpieniu okoliczności stanowiących siłę wyższą ma na celu umożliwienie drugiej Stronie bieżącej oceny ich wpływu na realizację Umowy oraz podjęcia odpowiednich działań ograniczających ich skutki. Przyjęty termin jest uzasadniony potrzebą zapewnienia sprawnej komunikacji i właściwej koordynacji realizacji zamówienia. Z kolei rygor utraty prawa powoływania się na siłę wyższą w przypadku niedochowania obowiązku zawiadomienia zapewnia skuteczność tego postanowienia i dyscyplinuje Strony do niezwłocznego przekazywania istotnych informacji.

Pytanie 129

Dotyczy załącznik nr 11 do SWZ – Wzór Umowy, § 13 ust. 3.

Czy Zamawiający wyrazi zgodę, aby prawo odstąpienia z § 13 ust. 3 przysługiwało dopiero w przypadku zwłoki przekraczającej 60 dni oraz po uprzednim bezskutecznym wezwaniu Wykonawcy do wykonania Umowy w dodatkowym terminie 14 dni?

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę. Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe brzmienie § 13 ust. 3 wzoru Umowy. Termin przekraczający 30 dni zwłoki został określony jako przesłanka rażącego naruszenia warunków Umowy ze względu na istotne znaczenie terminowej realizacji dostaw autobusów i pozostałych składników przedmiotu zamówienia, a także dostarczenia wymaganej dokumentacji. Wydłużenie tego terminu do 60 dni oraz wprowadzenie dodatkowego terminu na wykonanie zobowiązania prowadziłoby do nadmiernego ograniczenia uprawnień Zamawiającego i mogłoby istotnie utrudnić zapewnienie terminowej realizacji zamówienia.

Pytanie 130

Dotyczy załącznik nr 11 do SWZ – Wzór Umowy, § 14 ust. 1 pkt g

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na ograniczenie oświadczeń sankcyjnych do wiedzy Wykonawcy ustalonej przy zachowaniu należytej staranności oraz na ograniczenie obowiązku zwolnienia Zamawiającego z odpowiedzialności do roszczeń prawomocnie lub ostatecznie stwierdzonych i wynikających z zawinionego naruszenia Wykonawcy?

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę. Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe brzmienie § 14 ust. 1 pkt g wzoru Umowy. Wymóg zapewnienia, że w całym łańcuchu dostaw nie występują podmioty ani towary objęte sankcjami, ma istotne znaczenie dla bezpieczeństwa prawnego i prawidłowej realizacji zamówienia. Wykonawca, jako podmiot odpowiedzialny za organizację i realizację dostaw, powinien zapewnić możliwość weryfikacji zgodności całego łańcucha dostaw z obowiązującymi ograniczeniami sankcyjnymi. Zamawiający nie widzi również podstaw do ograniczenia obowiązku zwolnienia go z odpowiedzialności wyłącznie do roszczeń prawomocnie lub ostatecznie stwierdzonych ani do przypadków zawinionego naruszenia przez Wykonawcę. Przyjęte postanowienie ma na celu zapewnienie Zamawiającemu odpowiedniej ochrony przed skutkami roszczeń związanych z naruszeniem ograniczeń sankcyjnych.

Pytanie 131

Dotyczy załącznik nr 11 do SWZ – Wzór Umowy, § 14 ust. 1 pkt g

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na doprecyzowanie, w ten sposób, że wstrzymanie wykonania Umowy może nastąpić wyłącznie w przypadku rzeczywistego naruszenia przepisów sankcyjnych, potwierdzonego przez właściwy organ albo udokumentowanego przez Zamawiającego?

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę. Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe brzmienie § 14 ust. 1 pkt g wzoru Umowy. Uprawnienie do wstrzymania wykonania Umowy ma charakter zabezpieczający i powinno umożliwiać Zamawiającemu niezwłoczną reakcję w przypadku stwierdzenia okoliczności wskazujących na możliwy związek realizacji zamówienia z podmiotami lub towarami objętymi sankcjami. Uzależnienie skorzystania z tego uprawnienia wyłącznie od uprzedniego potwierdzenia naruszenia przez właściwy organ lub jego udokumentowania przez Zamawiającego mogłoby istotnie opóźnić podjęcie niezbędnych działań i narazić Zamawiającego na ryzyko naruszenia obowiązujących ograniczeń sankcyjnych.

Pytanie 132

Zał. nr 1A do SWZ ust.9 punkt 9.3 Zamawiający napisał:

9.3. Baterie trakcyjne muszą zapewnić bezawaryjną eksploatację i zachowanie w całym okresie gwarancji energii na poziomie minimum 80% jej wartości dostępnej (początkowej). W przypadku niezachowania wymaganego minimalnego poziomu energii Wykonawca zobowiązany jest w okresie gwarancji na baterie, do ich wymiany na fabrycznie nowe o pojemności nominalnej i użytkowej nie mniejszej od zaoferowanych w postępowaniu przy czym wymianie podlegać będzie cały układ bateryjny – niedopuszczalna jest wymiana poszczególnych elementów (packów) baterii.

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:

Zamawiający potwierdza, że zobowiązania gwarancyjne dotyczące magazynu energii kończą się z upływem określonego w Umowie okresu gwarancji, niezależnie od liczby wymian całego układu bateryjnego dokonanych w tym okresie. Wymiana układu bateryjnego nie powoduje rozpoczęcia biegu nowego okresu gwarancji ani jego przedłużenia.

Pytanie 133

Zał. nr 1A do SWZ ust.21 punkt 21.3 Zamawiający napisał:

20.3. W okresie gwarancji Wykonawca zobowiązuje się do wykonywania na swój koszt i ryzyko wszystkich czynności obsługowych, diagnostycznych, regulacyjnych i konserwacyjnych (ochrony przed korozją) przewidywanych w instrukcji obsług urządzeń, jak również do przeprowadzania czynności kontrolnych i legalizacyjnych (przeglądy okresowe i obowiązkowe gwarancyjne). W szczególności Wykonawca zobowiązuje się do:

- dostarczenia wszystkich niezbędnych do wykonania obsług i konserwacji materiałów eksploatacyjnych (w tym: płynów, olejów, filtrów [w tym filtrów HEPA jeśli zostaną zastosowane], lamp UV, materiałów lakierniczych i konserwacyjnych),

Oraz

Zał. nr 1A ust.22 do SWZ punkt 22.8 Zamawiający napisał:

21. 8 W okresie gwarancji Wykonawca udziela, podmiotowi wskazanemu przez Zamawiającego (wyłonionemu „Operatorowi" w drodze przetargu nieograniczonego), autoryzacji upoważniającej do wykonywania obsług technicznych (przeglądów okresowych) oraz napraw nie objętych gwarancją (określone w ust. 11), które będą się odbywać w zajezdni Operatora działającej, w tym zakresie jako autoryzowana stacja obsługi, zwane dalej ASO.

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 wykonywał własnym personelem na koszt Wykonawcy.

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.

4. Czy Zamawiający udostępni Wykonawcy halę warsztatową, plac, bądź wiatę zadaszoną w celu dokonywania przeglądów, napraw niegwarancyjnych nie wymagających transportu autobusu do siedziby Wykonawcy. Znacząco skróci to czas naprawy jak również znacząco wpłynie na cenę podaną w ofercie.

Odpowiedź:

1. Zamawiający potwierdza, że zgodnie z pkt 21.3 Załącznika nr 1A do SWZ czynności obsługowe, diagnostyczne, regulacyjne i konserwacyjne, przeglądy okresowe oraz obowiązkowe przeglądy gwarancyjne wykonywane są na koszt i ryzyko Wykonawcy.

Wykonawca zapewnia również niezbędne materiały eksploatacyjne. Zamawiający dopuszcza zlecenie wykonania tych czynności Zamawiającemu za odpłatnością, pod warunkiem wyrażenia przez niego zgody. Nie oznacza to jednak obowiązku wykonywania tych czynności przez personel Zamawiającego.

2. Zamawiający potwierdza, że obsługa okresowa polegająca na kontroli i sprawdzeniu, niewymagająca wymiany części ani materiałów eksploatacyjnych, w tym obsługa tygodniowa, miesięczna i kwartalna, będzie realizowana przez wyłonionego w odrębnym postępowaniu Operatora publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z pkt 21.4 Załącznika nr 1A do SWZ.

3. Zamawiający potwierdza, że obsługa codzienna niewymagająca wymiany części została wyłączona z obowiązków Wykonawcy określonych w pkt 21.3 Załącznika nr 1A do SWZ i będzie wykonywana w ramach bieżącej eksploatacji autobusów.

4. Zamawiający wyjaśnia, że postanowienia SWZ nie nakładają na niego obowiązku udostępnienia Wykonawcy hali warsztatowej, placu ani wiaty w celu wykonywania przeglądów lub napraw. Zgodnie z pkt 22.8 Załącznika nr 1A do SWZ obsługi techniczne oraz naprawy nieobjęte gwarancją będą mogły być wykonywane przez autoryzowanego Operatora w zajezdni działającej w tym zakresie jako autoryzowana stacja obsługi (ASO). Jednocześnie Wykonawca zobowiązany jest do udzielenia wymaganej autoryzacji oraz dostarczenia wyposażenia ASO zgodnie z postanowieniami SWZ.

Pytanie 134

Zał. nr 1A do SWZ ust.22 punkt 22.6 Zamawiający napisał:

21.6. Wykonawca przeszkoli na własny koszt 10 pracowników zaplecza technicznego w zakresie zasad obsługi i naprawy pojazdów oraz udzieli Operatorowi (wyłonionemu przez Zamawiającego w drodze przetargu nieograniczonego) autoryzacji na wykonywanie prac obsługowo - naprawczych i dostarczy sporządzony na tę okoliczność protokół (notatkę) wraz z podpisanymi przez uczestników szkolenia listami obecności, w terminie nie później niż 14 dni od wyłonienia Operatora.

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 dwóch mechaników 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:

1. Zamawiający potwierdza, że osoby delegowane do przeszkolenia i wykonywania prac przy autobusach będą posiadały, stosownie do zakresu wykonywanych czynności, wymagane uprawnienia, w tym uprawnienia SEP do 1 kV w zakresie eksploatacji lub dozoru instalacji elektrycznych, jeżeli będą one niezbędne do wykonywania określonych prac.

2. Zamawiający potwierdza, że w przypadku braku wymaganych uprawnień u wskazanych pracowników zaplecza technicznego koszty ich uzyskania nie będą obciążały Wykonawcy. Zamawiający we własnym zakresie zapewni spełnienie przez personel wymagań kwalifikacyjnych niezbędnych do wykonywania powierzonych mu czynności.

3. Zamawiający potwierdza, że personel delegowany do szkoleń i wykonywania obsługi technicznej systemu klimatyzacji będzie posiadał wymagane, odpowiednie do zakresu wykonywanych czynności uprawnienia i kwalifikacje, wynikające z obowiązujących przepisów prawa, w tym dotyczących eksploatacji urządzeń chłodniczych, klimatyzacyjnych i wentylacyjnych oraz substancji kontrolowanych i fluorowanych gazów cieplarnianych.

4. Zamawiający wyraża zgodę na przeszkolenie dwóch mechaników w zakresie diagnostyki, jeżeli do jej wykonywania niezbędne jest oprogramowanie oparte na licencji imiennej. Koszt takiego szkolenia powinien zostać uwzględniony w cenie oferty i nie będzie stanowił podstawy do odrębnego rozliczenia z Zamawiającym.

Pytanie 135

Zał. nr 1A do SWZ ust.22 punkt 22.7 Zamawiający napisał:

21.7. Wykonawca dostarczy w ramach zamówienia narzędzia specjalne, przyrządy kontrolno-pomiarowe i programy niezbędne do wykonywania prac obsługowo-naprawczych, najpóźniej wraz z dostawą pierwszej partii autobusów

1. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający posiada zaplecze techniczne wyposażone w uniwersalne narzędzia potrzebne do obsługi zamówionych autobusów, tj. narzędzia dostępne na rynku, poza siecią sprzedaży producenta.

2. W przypadku gdy Zamawiający posiada narzędzia specjalistyczne, to czy zgodzi się na doposażenie go w brakujące narzędzia (specjalistyczne)?

3. 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.

4. W celu prawidłowego oszacowania kosztów a tym samym rzetelnej kalkulacji ceny oferty prosimy o potwierdzenie, że Wykonawca udzieli licencji na oprogramowanie na okres gwarancji na cały pojazd.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że obowiązek Wykonawcy określony w pkt 22.7 Załącznika nr 1A do SWZ dotyczy dostarczenia narzędzi specjalnych, przyrządów kontrolno-pomiarowych i programów niezbędnych do wykonywania prac obsługowo-naprawczych przy zaoferowanych autobusach. Obowiązek ten należy rozumieć jako zapewnienie wyposażenia wymaganego do prawidłowej obsługi i naprawy konkretnych pojazdów, z uwzględnieniem ich konstrukcji oraz zastosowanych rozwiązań technicznych.

1. Zamawiający nie potwierdza, że zaplecze techniczne, które będzie wykorzystywane do obsługi autobusów, jest wyposażone we wszystkie uniwersalne narzędzia niezbędne do wykonywania prac obsługowo-naprawczych. Zamawiający nie określa w SWZ szczegółowego wykazu narzędzi będących w posiadaniu Operatora. Obowiązek Wykonawcy, o którym mowa w pkt 22.7 Załącznika nr 1A do SWZ, obejmuje dostarczenie narzędzi specjalnych, przyrządów kontrolno-pomiarowych i programów niezbędnych do obsługi i naprawy zaoferowanych autobusów.

2. Zamawiający potwierdza, że Wykonawca zobowiązany jest dostarczyć komplet narzędzi specjalnych, przyrządów kontrolno-pomiarowych i programów niezbędnych do prawidłowego

wykonywania prac obsługowo-naprawczych przy zaoferowanych autobusach. Obowiązek ten obejmuje również wyposażenie specyficzne dla zastosowanych w pojazdach rozwiązań technicznych, jeżeli jest ono niezbędne do wykonywania tych prac. Nie przewiduje się odrębnego rozliczania kosztów takiego wyposażenia.

3. Zamawiający wyjaśnia, że jeżeli prawidłowa obsługa i wykonywanie prac naprawczych układu klimatyzacji z pompą ciepła wykorzystującą czynnik CO_2 wymaga zastosowania specjalistycznego urządzenia do diagnostyki, badania szczelności lub napełniania układu, urządzenie takie powinno zostać zapewnione przez Wykonawcę w ramach realizacji obowiązku określonego w pkt 22.7 Załącznika nr 1A do SWZ. Zamawiający nie wskazuje konkretnego producenta ani modelu urządzenia, wymagając zapewnienia wyposażenia odpowiedniego do zaoferowanego rozwiązania technicznego.

4. Zamawiający nie potwierdza proponowanego okresu licencji. Zgodnie z pkt 22.7 Załącznika nr 1A do SWZ Zamawiający wymaga udzielenia licencji na oprogramowanie niezbędne do wykonywania prac obsługowo-naprawczych na okres 15 lat. Wymaganie to pozostaje wiążące niezależnie od okresu gwarancji na cały pojazd.

Pytanie 136

Zał. nr 1A do SWZ ust.22 punkt 22.7 Zamawiający napisał:

Zamawiający wymaga licencji na oprogramowanie niezbędne do wykonywania prac obsługowo- naprawczych na okres 15 lat. Zamawiający przy wyborze Operatora zobowiąże go do posiadania zaplecza technicznego oraz wiedzy i umiejętności pozwalających wykonywanie przeglądów i napraw na poziomie oczekiwanym przez Wykonawcę.

Czy Zamawiający zgodzi się na zmianę okresu udzielenia licencji i aktualizacji oprogramowania operacyjnego sprzętu na okres gwarancji na cały pojazd? Zgoda na powyższe pozwoli na obniżenie kosztów oferty.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę. Zamawiający podtrzymuje wymaganie określone w pkt 22.7 Załącznika nr 1A do SWZ, dotyczące udzielenia licencji na oprogramowanie niezbędne do wykonywania prac obsługowo-naprawczych na okres 15 lat. Przyjęty okres ma na celu zapewnienie możliwości wykonywania diagnostyki, obsługi i napraw autobusów przez cały okres ich eksploatacji, niezależnie od okresu gwarancji na pojazd. Zmiana tego wymagania mogłaby ograniczyć możliwość samodzielnego wykonywania przez Operatora czynności obsługowo-naprawczych po upływie okresu gwarancji.

Pytanie 137

Zał. nr 1A do SWZ ust.22 punkt 22.10 Zamawiający napisał:

11. Pomimo udzielonej w okresie gwarancji autoryzacji, Wykonawca w tym okresie zobowiązany jest również do wykonywania napraw nie objętych gwarancją, a zgłoszonych przez Zamawiającego Prosimy o potwierdzenie, że naprawy nieobjęte gwarancją będzie wykonywać odpłatnie na koszt Zamawiającego.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że koszty napraw nieobjętych gwarancją nie będą obciążały Wykonawcy.

Pytanie 138

Zał. nr 11 do SWZ §8 ust.5 Zamawiający napisał:

W celu ustalenia faktycznej pojemności magazynu energii i jej porównania z wartością początkową, Wykonawca w okresie gwarancji na magazyn energii, co najmniej raz na 12 miesięcy przeprowadzi badania tego parametru na własny koszt. Wykonawca każdorazowo przedstawi Zamawiającemu wyniki badania w formie „Raportu z badania pojemności magazynu energii. Przyjętym i powszechnie stosowanym na rynku jest jednorazowe sprawdzanie pojemności baterii trakcyjnej w ostatnim roku obowiązywania jej gwarancji. Przeprowadzenie takiego badania wiąże się z wyłączeniem każdego pojazdu z obsługi linii na 2 do 4 dni. Prosimy o dopuszczenie wykonania badania pojemności baterii w ostatnim roku obowiązywania jej gwarancji oraz wykonania dodatkowego badania pojemności w przypadku stwierdzenia różnic pomiędzy deklarowanym, a faktycznym zasięgiem pojazdu.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę. Zamawiający podtrzymuje wymaganie określone w § 8 ust. 5 wzoru Umowy, zgodnie z którym badanie faktycznej pojemności magazynu energii będzie przeprowadzane co najmniej raz na 12 miesięcy, na koszt Wykonawcy.

Regularne badanie pojemności magazynu energii jest niezbędne do bieżącego monitorowania parametrów baterii trakcyjnych, weryfikacji ich zgodności z warunkami gwarancji oraz odpowiednio wczesnego stwierdzenia ewentualnej utraty wymaganej pojemności. Ograniczenie badań wyłącznie do ostatniego roku gwarancji pozbawiłoby Zamawiającego możliwości systematycznej kontroli tego parametru i mogłoby opóźnić wykrycie nieprawidłowości. Samo stwierdzenie różnicy pomiędzy deklarowanym a faktycznym zasięgiem pojazdu nie zastępuje okresowego badania pojemności magazynu energii.

Pytanie 139

Zał. nr 11 do SWZ §9 Zamawiający napisał:

Wykonawca udziela Zamawiającemu 60 miesięcznej rękojmi na cały przedmiot umowy. Bieg terminy rękojmi rozpoczyna się z dniem bezusterkowego odbioru ostatniego ze składników przedmiotu umowy.

Z perspektywy Wykonawcy, wymóg Zamawiającego powoduje powstanie większej odpowiedzialności i potencjalnego ryzyka, względem rękojmi o ustawowym okresie obowiązywania. Zgodnie bowiem art. 568 kodeksu cywilnego kupujący może żądać obniżenia ceny lub odstąpić od umowy w przypadku, gdy sprzedający nie usunie niezwłocznie wady poprzez naprawę lub wymianę produktu na nowy, a także gdy rzecz była już wymieniana lub naprawiana i niekoniecznie z tego samego powodu. Oznacza to, że przez okres rękojmi Wykonawca musi liczyć się z ryzykiem odstąpienia od umowy przez Zamawiającego. Powoduje to istnienie dużego ryzyka po stronie Wykonawcy, które będzie musiało zostać wkalkulowane w cenę, prowadząc do jej

podwyższenia. Dlatego też, wnosimy o zmniejszenie odpowiedzialności za przedmiot umowy z tytułu rękojmi za wady do 24 miesięcy od daty podpisania protokołu odbioru autobusu.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę. Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe brzmienie § 9 wzoru Umowy, przewidujące 60-miesięczny okres rękojmi na cały przedmiot Umowy. Zamawiający ma świadomość, że gwarancja i rękojmia są odrębnymi instytucjami prawnymi przewidzianymi w przepisach Kodeksu cywilnego, przy czym uprawnienia z tytułu rękojmi są szersze niż uprawnienia wynikające z gwarancji i mogą być wykonywane niezależnie od uprawnień gwarancyjnych. W celu zapewnienia skuteczniejszej ochrony interesów Zamawiającego przewidziano wydłużenie okresu rękojmi do pięciu lat. Takie rozwiązanie Zamawiający stosował również przy zakupie autobusów w poprzednich latach. Na okres obowiązywania rękojmi przewidziano ponadto utrzymywanie części wniesionego zabezpieczenia należytego wykonania Umowy.

Pytanie 140

Zał. nr 11 do SWZ §10 ust. 1 punkt 1.4 Zamawiający napisał:

1.4. w przypadku zwłoki w usunięciu zgłoszonych w okresie gwarancji i rękojmi wad lub awarii w wysokości 0,10 % ceny jednostkowej brutto autobusu, ładowarki lub stacji transformatorowej, którego dotyczy wada lub awaria za każdy dzień zwłoki,

1. Prosimy o potwierdzenie, że okres gwarancji wspomniany w powyższym zapisie dotyczy jedynie gwarancji całopojazdowej.
2. Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości kary umownej z 0,1% na „0,05%" za każdy rozpoczęty roboczy dzień zwłoki. W ocenie Wykonawcy, wyżej wymieniona kara umowna jest nieadekwatna do straty poniesionej przez Zamawiającego
3. Prosimy o potwierdzenie, że kary zostaną naliczone tylko za zwłokę w usunięciu usterek, powodujących wyłączenie pojazdu z eksploatacji. Wyłączenie autobusu z eksploatacji, powinno być uzasadnione względami eksploatacyjnymi lub bezpieczeństwa ruchu, określonymi we właściwych przepisach państwowych i wewnętrznych, z zachowaniem niezbędnych funkcji użytkowych, z punktu widzenia kierowcy i pasażerów.
4. Prosimy o potwierdzenie, że powyższa kara dotyczy napraw gwarancyjnych.
5. Prosimy o zmianę kary podanej w powyższym punkcie wyrażonej w kwocie brutto na karę netto. Naliczanie kar brutto jest krzywdzące dla Wykonawców krajowych, dochodzi do naruszenia zasady równego traktowania, bowiem wykonawca spoza Polski, mógłby być obciążony karami umownymi o 23% niższymi od wykonawcy polskiego. Utrwalone orzecznictwo KIO wskazuje, że takie działanie jest niedopuszczalne a kary umowne w przypadku przetargu nieograniczonego muszą być naliczane od kwot netto.
6. 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:

1. Zamawiający nie potwierdza, że określenie „w okresie gwarancji" odnosi się wyłącznie do gwarancji całopojazdowej. Postanowienie § 10 ust. 1 pkt 1.4 wzoru Umowy dotyczy wad lub awarii zgłoszonych w okresie obowiązywania właściwej gwarancji udzielonej na dany składnik przedmiotu Umowy, a także w okresie rękojmi.
2. Zamawiający nie wyraża zgody na obniżenie wysokości kary umownej ani na zmianę zasad jej naliczania poprzez ograniczenie jej do rozpoczętych dni roboczych. Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe brzmienie § 10 ust. 1 pkt 1.4 wzoru Umowy. Przyjęta wysokość kary jest uzasadniona znaczeniem obowiązku terminowego usuwania wad i awarii oraz koniecznością zapewnienia prawidłowej eksploatacji autobusów i pozostałych składników przedmiotu Umowy.
3. Zamawiający nie wyraża zgody na ograniczenie naliczania kary wyłącznie do przypadków wad lub awarii powodujących wyłączenie pojazdu z eksploatacji. Obowiązek terminowego usuwania zgłoszonych wad i awarii dotyczy również usterek, które nie powodują całkowitego

unieruchomienia autobusu, ale mogą wpływać na jego sprawność techniczną, bezpieczeństwo, funkcjonalność lub komfort podróżowania. Ograniczenie odpowiedzialności Wykonawcy wyłącznie do wad skutkujących wyłączeniem pojazdu z eksploatacji nie znajduje uzasadnienia.

4. Zamawiający nie potwierdza, że kara określona w § 10 ust. 1 pkt 1.4 wzoru Umowy dotyczy wyłącznie napraw gwarancyjnych. Zgodnie z literalnym brzmieniem tego postanowienia kara obejmuje zwłokę w usunięciu wad lub awarii zgłoszonych zarówno w okresie gwarancji, jak i rękojmi.

5. Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę podstawy naliczania kary umownej z ceny jednostkowej brutto na cenę netto. Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe brzmienie § 10 ust. 1 pkt 1.4 wzoru Umowy. Przyjęcie ceny jednostkowej brutto jako podstawy naliczania kary zapewnia jednolite zasady jej określania, niezależnie od statusu podatkowego Wykonawcy oraz sposobu rozliczania podatku VAT.

6. Zamawiający nie potwierdza, że dostarczenie przez Wykonawcę baterii rotacyjnej, przy jednoczesnym utrzymaniu autobusu w eksploatacji, będzie wyłączało możliwość naliczenia kary umownej. Zgodnie z § 10 ust. 1 pkt 1.6 wzoru Umowy kara jest związana z przekroczeniem terminu wymiany akumulatorów trakcyjnych, a nie z faktycznym wyłączeniem autobusu z ruchu. Udostępnienie baterii rotacyjnej nie zastępuje obowiązku dokonania wymiany baterii trakcyjnej w terminie i na zasadach określonych w Umowie.

Pytanie 141

Zał. nr 11 do SWZ §10ust. 1 punkt 1.5 Zamawiający napisał:

1.5. niewywiązanie się z realizacji wymogów opisanych w pkt. 20.3 Załącznika Nr 1A do umowy – 2 tys. zł za każdy dzień opóźnienia za każdy pojazd

Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości kary umownej z 2000 zł na 1000 zł za każdy roboczy dzień zwłoki. W ocenie Wykonawcy, wyżej wymieniona kara umowna jest nieadekwatna do straty poniesionej przez Zamawiającego

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę. Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe brzmienie § 10 ust. 1 pkt 1.5 wzoru Umowy, uznając wysokość kary umownej za uzasadnioną i adekwatną do znaczenia obowiązków Wykonawcy związanych z realizacją wymagań określonych w pkt 20.3 Załącznika nr 1A do Umowy. Zamawiający nie wyraża również zgody na ograniczenie naliczania kary do dni roboczych. Przyjęte postanowienie ma na celu zapewnienie należytej realizacji obowiązków Wykonawcy w całym okresie obowiązywania Umowy.

Pytanie 142

Zał. nr 11 do SWZ §10 ust. 1 punkt 1.6 Zamawiający napisał:

1.7. za każdy dzień opóźnienia w wymianie akumulatorów trakcyjnych naliczana będzie kara w wysokości 4 tys. Zł.

Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości kary umownej z 4000 zł na 2000 zł za każdy roboczy dzień zwłoki.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę. Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe brzmienie § 10 ust. 1 pkt 1.6 wzoru Umowy, uznając wysokość kary umownej za uzasadnioną i adekwatną do znaczenia obowiązku terminowej wymiany akumulatorów trakcyjnych. Obowiązek ten ma istotne znaczenie dla zapewnienia wymaganych parametrów technicznych autobusów oraz ciągłości świadczenia usług przewozowych. Zamawiający nie wyraża również zgody na ograniczenie naliczania kary do dni roboczych.

Pytanie 143

Czy Zamawiający zgodzi się na wyłączenie niżej wymienionych części i materiały:

- amortyzatory (poza wadami fabrycznymi)
- wkłady filtrów
- akumulatory
- paski klinowe
- klocki hamulcowe (po przebiegu 100 000 km);
- normalnie zużywające się tarcze hamulcowe (po przebiegu 200 000 km);
- ogumienie (po przebiegu 150 000 km);
- szkło przy uszkodzeniach mechanicznych na skutek czynników zewnętrznych;
- bezpieczniki;
- diody LED, żarówki, świetlówki;
- pióra wycieraczek
- oleje, smary i płyny eksploatacyjne

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że wniosek o wyłączenie wskazanych części i materiałów wymaga doprecyzowania, w szczególności poprzez wskazanie, z jakiego rodzaju odpowiedzialności lub obowiązków Wykonawcy miałoby nastąpić ich wyłączenie. Zamawiający podkreśla, że zasady odpowiedzialności Wykonawcy w zakresie gwarancji oraz obowiązków związanych z obsługą i naprawami autobusów zostały określone w SWZ i wzorze Umowy. Zamawiający nie

przewiduje wprowadzenia ogólnego wyłączenia wskazanych elementów bez jednoznacznego określenia zakresu i skutków takiej zmiany.

Pytanie 144

Zał. nr 11 do SWZ §8 ust. 23 Zamawiający napisał:

W okresie gwarancji Wykonawca zobowiązuje się do wykonywania na swój koszt i ryzyko wszystkich czynności obsługowych, diagnostycznych, regulacyjnych i konserwacyjnych (ochrony przed korozją) przewidywanych w instrukcji obsług urządzeń, jak również do przeprowadzania czynności kontrolnych i legalizacyjnych ((przeglądy okresowe i obowiązkowe gwarancyjne).

1. Prosimy o potwierdzenie, że ze pod pojęciem napraw rozumie zabiegi wykraczające poza obowiązkowe uzupełnianie ubytków konserwacji podwozia wynikające z eksploatacyjnego zużycia, zawarte w planie przeglądów.

2. Ponieważ, Wykonawca nie może odpowiadać za mechaniczne uszkodzenia powodujące ubytki konserwacji prowadzące do powstawania ognisk korozji, prosimy o potwierdzenie, że zapis ten nie dotyczy ubytków konserwacji powstałych na skutek mechanicznego uszkodzenia konserwacji.

Odpowiedź:

1. Zamawiający potwierdza, że obowiązek Wykonawcy określony w § 8 ust. 23 wzoru Umowy obejmuje wykonywanie czynności obsługowych i konserwacyjnych przewidzianych w instrukcji obsługi autobusu, w tym uzupełnianie ubytków powłok konserwacyjnych podwozia wynikających z normalnego zużycia eksploatacyjnego, zgodnie z harmonogramem i zakresem czynności określonym przez producenta. Nie należy utożsamiać tych czynności z naprawami uszkodzeń mechanicznych powłok konserwacyjnych.

2. Zamawiający potwierdza, że obowiązek wykonywania czynności konserwacyjnych, o których mowa w § 8 ust. 23 wzoru Umowy, nie obejmuje usuwania ubytków powłok konserwacyjnych powstałych wskutek mechanicznych uszkodzeń spowodowanych czynnikami zewnętrznymi. Ewentualna odpowiedzialność za takie uszkodzenia będzie oceniana z uwzględnieniem ich przyczyny oraz postanowień Umowy dotyczących gwarancji.

Pytanie 145

Zał. nr 11 do SWZ §8 ust.11 Zamawiający napisał:

Uszkodzenia autobusów mogą charakteryzować się różnym stopniem skomplikowania, a ich prawidłowa naprawa może wymagać przeprowadzenia szczegółowej diagnostyki oraz

transportu pojazdów do specjalistycznych warsztatów. W związku z powyższym prosimy o modyfikację zapisu poprzez określenie minimalnego terminu naprawy jako 5 dni roboczych, które zapewnią możliwość prawidłowej diagnostyki i wykonania naprawy.

Jednocześnie zwracamy uwagę, że katalog czasów napraw obejmuje wyłącznie czas niezbędny do wykonania naprawy uprzednio zdiagnozowanej usterki i nie uwzględnia czasu potrzebnego na przeprowadzenie diagnostyki oraz ustalenie przyczyny awarii.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę. Wprowadzenie minimalnego, pięciodniowego terminu naprawy, niezależnie od rodzaju i stopnia skomplikowania usterki, mogłoby prowadzić do nieuzasadnionego wydłużenia czasu wyłączenia autobusu z eksploatacji. Zamawiający nie może zaakceptować rozwiązania, w którym pojazdy oczekiwałyby przez kilka dni na rozpoczęcie diagnostyki lub ustalenie przyczyny awarii, bez podejmowania czynności zmierzających do ich przywrócenia do ruchu.

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe postanowienia Umowy, zakładając, że Wykonawca zapewni sprawną organizację procesu diagnostyki i napraw, z uwzględnieniem rodzaju usterki oraz rzeczywistego zakresu niezbędnych prac. Sam fakt konieczności przeprowadzenia szczegółowej diagnostyki lub transportu pojazdu do specjalistycznego warsztatu nie uzasadnia automatycznego wydłużenia terminu naprawy do pięciu dni roboczych.

Pytanie 146

W §8 ust. 4 Wzoru Umowy Zamawiający określił szczegółowe okresy gwarancji dla poszczególnych elementów i podzespołów przedmiotu zamówienia.

Jednocześnie w §8 ust. 7 Wzoru Umowy wskazano, iż:

„Wykonawca gwarantuje, że konstrukcja pojazdu i zastosowane rozwiązania zapewnią co najmniej 15 lat eksploatacji, przy założeniu średnio 80.000 km rocznego przebiegu (±10%)."

W ocenie Wykonawcy powyższy zapis może prowadzić do różnych interpretacji zakresu odpowiedzialności Wykonawcy i być odczytywany jako ustanowienie dodatkowego, odrębnego od okresów gwarancji określonych w §8 ust. 4, 15-letniego okresu odpowiedzialności za pojazd.

W związku z powyższym zwracamy się z prośbą o wykreślenie §8 ust. 7 albo nadanie mu następującego brzmienia:

„Zgodnie z §8 ust. 4 Umowy Wykonawca gwarantuje zachowanie parametrów oraz usuwanie wad poszczególnych komponentów przez wskazane tam okresy gwarancyjne. Deklarowane okresy gwarancji odnoszą się do standardowej eksploatacji pojazdów przy rocznym przebiegu

wynoszącym średnio około 80 000 km."

Proponowana zmiana ma na celu jednoznaczne potwierdzenie, że obowiązujące okresy gwarancji zostały określone w §8 ust. 4 Umowy i nie są rozszerzane przez postanowienia §8 ust. 7.

Odpowiedź:

Zamawiający nie zamierza dokonywać zmian we wnioskowanym zakresie

Pytanie 147

Prosimy o potwierdzenie, że kary wymienione Zał. nr 11 do SWZ §10 ust. 1 punkt 1.4, Zał. nr 11 do SWZ §10 ust. 1 punkt 1.5 i Zał. nr 11 do SWZ §10 ust. 1 punkt 1.6 nie będą się sumować, a Zamawiający będzie wybierał z jakiego tytułu naliczy karę.

Prosimy o potwierdzenie, że kary nie będą się sumować za każdą usterkę w jednym pojeździe z osobna.

Odpowiedź:

Zamawiający nie potwierdza, że kary umowne określone w § 10 ust. 1 pkt 1.4, 1.5 i 1.6 wzoru Umowy nie będą podlegały kumulacji. Każda z wymienionych kar została zastrzeżona za naruszenie odrębnego obowiązku Wykonawcy i może zostać naliczona w przypadku zaistnienia przesłanek określonych dla danego tytułu. W związku z tym wystąpienie kilku niezależnych naruszeń może uzasadniać naliczenie więcej niż jednej kary umownej.

Zamawiający nie potwierdza również generalnego wyłączenia możliwości naliczania kar w przypadku wystąpienia kilku usterek w jednym autobusie. Podstawą naliczenia kary będzie każdorazowo stwierdzenie naruszenia konkretnego obowiązku umownego i spełnienie przesłanek przewidzianych dla danej kary. Nie oznacza to jednak automatycznego naliczania odrębnej kary za każdą usterkę, niezależnie od charakteru naruszenia i jego okoliczności.

Jednocześnie Zamawiający przypomina, że zgodnie z § 10 ust. 4 wzoru Umowy łączna maksymalna wysokość kar umownych nie może przekroczyć 20% wartości brutto Umowy.

Pytanie 148

W odniesieniu do zapisu z załącznika nr 1 do SWZ – OPZ – punkt 19, podpunkt 19.7 – „Wykonawca zobowiązany jest do bieżącej współpracy i koordynacji z wykonawcą zadania inwestycyjnego, o którym mowa w pkt 19.1, w zakresie niezbędnym do prawidłowego wykonania i uruchomienia stacji ładowania, w szczególności w zakresie lokalizacji stacji ładowania, tras kablowych, punktów przyłączenia, wymaganych przepustów, kanałów

kablowych, fundamentów, konstrukcji wsporczych oraz pozostałej infrastruktury niezbędnej do ich montażu i zasilania."

Prosimy o konkretne wskazanie zakresu prac związanych z budową infrastruktury. Czy po stronie dostawcy autobusów i ładowarek jest instalacja ładowarek pod gotową infrastrukturę (gotowa instalacja elektryczna, przygotowane podłoże z zainstalowanym fundamentem)?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że w ramach odrębnego zadania inwestycyjnego polegającego na budowie zajezdni autobusowej przy ul. Oskara Kolberga w Kielcach przewidziano wykonanie infrastruktury niezbędnej do zasilania stacji ładowania, w tym stacji transformatorowej, kanałów kablowych oraz pozostałych elementów infrastruktury elektroenergetycznej. Po stronie wykonawcy tego zadania leżeć będzie również przygotowanie miejsc posadowienia ładowarek, w tym odpowiednich fundamentów, przepustów i elementów infrastruktury budowlanej, zgodnie z dokumentacją projektową zajezdni.

W ramach niniejszego zamówienia Wykonawca będzie zobowiązany do dostawy, montażu, podłączenia, konfiguracji i uruchomienia stacji ładowania, z wykorzystaniem infrastruktury przygotowanej w ramach budowy zajezdni. Oznacza to, że ładowarki będą montowane na przygotowanych miejscach posadowienia, z wykorzystaniem wykonanych kanałów i przepustów oraz infrastruktury elektroenergetycznej zajezdni. Wykonawca będzie jednak zobowiązany do uzgodnienia z wykonawcą zadania inwestycyjnego szczegółowych rozwiązań technicznych, w tym sposobu podłączenia i zasilania ładowarek, tak aby zapewnić ich prawidłowy montaż i uruchomienie.

Zamawiający zaznacza, że szczegółowy zakres i sposób wykonania poszczególnych elementów infrastruktury zostanie określony w dokumentacji projektowej zajezdni, która aktualnie nie jest jeszcze dostępna. Z tego względu OPZ przewiduje obowiązek bieżącej współpracy i koordynacji obu Wykonawców, a także dostosowania rozwiązań dotyczących stacji ładowania do docelowej dokumentacji projektowej zajezdni.

Pytanie 149

Prosimy o potwierdzenie, że wykonanie projektu budowlanego i uzyskanie pozwolenia na budowę dla dostarczonych ładowarek nie jest w zakresie Dostawcy autobusów.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że wykonanie projektu budowlanego oraz uzyskanie pozwolenia na budowę dla infrastruktury zajezdni autobusowej, w tym infrastruktury przeznaczonej do montażu i zasilania stacji ładowania, należy do zakresu obowiązków generalnego Wykonawcy

zadania inwestycyjnego polegającego na budowie zajezdni autobusowej przy ul. Oskara Kolberga w Kielcach. Obowiązki Wykonawcy niniejszego zamówienia nie obejmują wykonania projektu budowlanego ani uzyskania pozwolenia na budowę.

Pytanie 150

Prosimy o potwierdzenie, że moc ładowania podana jest jako wartość maksymalna, jednocześnie prosimy o wskazanie minimalnej wartości mocy ładowania.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że moc wyjściowa punktu ładowania wynosi maksymalnie 120 kW. Zamawiający nie określa odrębnej minimalnej mocy ładowania stacji, zastrzegając jednocześnie, że oferowane rozwiązania muszą zapewniać spełnienie wymagań OPZ dotyczących czasu pełnego ładowania magazynu energii w autobusach, tj. nie dłuższego niż 4 godziny i 30 minut dla autobusów MAXI oraz 6 godzin dla autobusów MEGA, przy mocy ładowania 120 kW.

W związku z powyższym dobór parametrów technicznych stacji ładowania pozostaje po stronie Wykonawcy, przy czym oferowane stacje muszą zapewniać kompatybilność z dostarczonymi autobusami oraz infrastrukturą elektroenergetyczną, kablową i sygnałową, a także systemem zarządzania ładowaniem realizowanymi w ramach odrębnego zadania inwestycyjnego dotyczącego budowy zajezdni autobusowej przy ul. Oskara Kolberga w Kielcach. Wykonawca zobowiązany jest również do koordynacji przyjętych rozwiązań technicznych z dokumentacją projektową zajezdni.

Pytanie 151

W OPZ wskazano, że stacje ładowania mają charakteryzować się „minimalną emisją hałasu". Prosimy o określenie maksymalnego dopuszczalnego poziomu hałasu emitowanego przez stację ładowania oraz warunków jego pomiaru (miejsce pomiaru, odległość od urządzenia, pora pomiaru i podstawa normowa).

W przypadku braku takiego wymagania prosimy o potwierdzenie, że za spełnienie warunku Zamawiający uzna dostawę stacji ładowania zgodnych z obowiązującymi przepisami i normami dotyczącymi emisji hałasu.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że nie określa odrębnego, maksymalnego dopuszczalnego poziomu hałasu emitowanego przez stacje ładowania ani szczegółowych warunków jego pomiaru. Zamawiający wymaga natomiast, aby oferowane stacje ładowania spełniały obowiązujące

przepisy prawa oraz właściwe normy dotyczące emisji hałasu, mające zastosowanie do tego rodzaju urządzeń. Spełnienie wskazanych wymagań będzie uznawane za wystarczające do potwierdzenia zgodności z wymaganiem OPZ w zakresie minimalizacji emisji hałasu.

Pytanie 152

Prosimy o informację, czy po stronie Dostawcy autobusów elektrycznych i ładowarek jest wykonanie instalacji elektrycznej w relacji stacja Trafo – miejsce posadowienia ładowarek.

Odpowiedź:

Tak. Zamawiający potwierdza, że wykonanie instalacji elektrycznej w zakresie połączenia stacji transformatorowej (Trafo) z miejscami posadowienia stacji ładowania leży po stronie Dostawcy autobusów elektrycznych i stacji ładowania. Wykonawca zobowiązany jest uwzględnić ten zakres w oferowanym przedmiocie zamówienia oraz skoordynować sposób wykonania instalacji z generalnym wykonawcą zajezdni.

Pytanie 153

Prosimy o informację, czy po stronie Dostawcy autobusów i ładowarek jest dostawa i instalacja fundamentów stanowiących podstawę do posadowienia ładowarek.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że dostawa i wykonanie fundamentów pod stacje ładowania nie leży po stronie Dostawcy autobusów i stacji ładowania. Zakres ten zostanie zrealizowany przez generalnego wykonawcę zajezdni. Dostawca zobowiązany jest natomiast do przekazania wymagań technicznych dotyczących fundamentów oraz skoordynowania z generalnym wykonawcą zajezdni rozwiązań związanych z posadowieniem stacji ładowania.

Pytanie 154

Prosimy o informację, czy po stronie Zamawiającego, będzie zapewnienie kart SIM do obsługi połączenia stacji ładowania z systemem do monitorowania pracy ładowarek.

Odpowiedź:

Zgodnie z pkt 19.6.2 OPZ Zamawiający zapewni na własny koszt karty SIM niezbędne do prawidłowego funkcjonowania Systemu telemetrycznego. Zamawiający potwierdza, że pokryje koszty transmisji danych.

Pytanie 155

Prosimy o informację czy w zakresie Dostawcy autobusów elektrycznych i ładowarek będzie instalacja zabezpieczeń antyuderzeniowych w postaci słupków odbojnikowych – chroniących ładowarki przed uszkodzeniami mechanicznymi?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że wykonanie i montaż zabezpieczeń antyuderzeniowych w postaci słupków odbojnikowych, chroniących stacje ładowania przed uszkodzeniami mechanicznymi, leży po stronie Dostawcy autobusów elektrycznych i stacji ładowania.

Pytanie 156

Prosimy o informację, czy po stronie Dostawcy autobusów elektrycznych i ładowarek będzie malowanie miejsc postojowych przeznaczonych dla elektrobusów (koperta EV)

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że malowanie i oznakowanie miejsc postojowych przeznaczonych dla autobusów elektrycznych (koperty EV) nie należy do zakresu Dostawcy autobusów elektrycznych i stacji ładowania. Zakres ten zostanie zrealizowany przez generalnego wykonawcę zajezdni autobusowej.

Pytanie 157

Prosimy o informację, czy po stronie Dostawcy autobusów elektrycznych i ładowarek będzie instalacja znaków pionowych D-23c (punkt ładowania pojazdów elektrycznych? Jeśli tak proszę podać liczbę.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że wykonanie oznakowania pionowego, w tym montaż znaków D-23c informujących o punkcie ładowania pojazdów elektrycznych, oraz organizacja ruchu na terenie zajezdni należą do zakresu generalnego wykonawcy zajezdni autobusowej. Obowiązek ten nie leży po stronie Dostawcy autobusów elektrycznych i stacji ładowania. Liczba i lokalizacja znaków zostaną określone w ramach realizacji oznakowania zajezdni.

Pytanie 158

Czy Klient dysponuje odpowiednią mocą przyłączeniową do zasilania 20 ładowarek o mocy 250 kW każda oraz do ładowarki awaryjnej 500A?

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że obiekt będzie dysponował mocą przyłączeniową wynoszącą 3,5 MW, przewidzianą do zasilania infrastruktury ładowania autobusów elektrycznych, obejmującej 20 stacji ładowania oraz dodatkową ładowarkę awaryjną o prądzie ładowania do 500 A.

Wykonawca zobowiązany jest uwzględnić wskazaną moc przyłączeniową przy doborze i konfiguracji infrastruktury ładowania, w tym zapewnić funkcję dynamicznego zarządzania mocą, tak aby łączny pobór mocy nie przekraczał dostępnej mocy przyłączeniowej.

Pytanie 159

Jaki zakładacie Państwo czas przerwy na ładowanie autobusów między zjazdem do bazy a wyjazdem z bazy?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że przerwy pomiędzy zjazdem autobusu do zajezdni a jego ponownym wyjazdem odpowiadają maksymalnym czasom ładowania określonym w OPZ.

Pytanie 160

Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku zgody na dostawę ładowarek o mniejszej mocy Zamawiający zgodzi się na proporcjonalne wydłużenie czasu ładowania w przypadku autobusów Maxi i Mega, gdzie wg zapisów z załącznika nr 1 do SWZ określa jako:

„Ładowanie magazynu energii, w tym rozwiązaniu musi zapewnić pełne naładowanie magazynu energii w czasie nie większym niż 2 godziny i 30 minut, przy mocy ładowania 250 kW dla autobusów MAXI oraz 3 godziny i 30 minut, przy mocy ładowania 250 kW dla autobusów MEGA"

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że w wyniku dokonanej modyfikacji OPZ dopuścił możliwość ładowania autobusów z mocą do 120 kW, określając jednocześnie wymagane czasy pełnego naładowania magazynu energii, tj. nie więcej niż 4 godziny i 30 minut dla autobusów MAXI oraz 6 godzin dla autobusów MEGA, przy mocy ładowania 120 kW.

W związku z powyższym Zamawiający potwierdza, że wskazane w pytaniu pierwotne czasy ładowania, określone dla mocy 250 kW, zostały zastąpione wymaganiami wynikającymi ze zmodyfikowanego brzmienia OPZ. Wykonawca zobowiązany jest zaoferować autobusy i stacje ładowania zapewniające spełnienie wymagań dotyczących mocy oraz czasu ładowania określonych w zmodyfikowanym OPZ.

Pytanie 161

W związku z zapisem w punkcie 19. „Stacje ładowania → Zabudowa i konstrukcja stacji ładowania –w zał. Nr 1 do SWZ – OPZ" Zamawiający napisał: „ładowarka musi umożliwiać obsługę systemu prekondycjonowania pojazdu i magazynów energii, tj. możliwość zdalnego programowania automatycznego uruchomienia ogrzewania wnętrza autobusu i magazynów energii." - Wykonawca prosi Zamawiającego o rezygnację z wymagania, aby ładowarka musiała obsługiwać system prekondycjonowania autobusów jako skomplikowany i znacznie podnoszący koszt rozwiązania dla Zamawiającego. Wszelka ingerencja w zachowanie pojazdu, powodowana z zewnątrz, zagraża cyberbezpieczeństwu komunikacji, a przez to musi zostać odpowiednio chroniona, np. poprzez certyfikaty zabezpieczeń TLS i serwer bezpiecznej komunikacji. Nie każdy Dostawca ładowarek, obecny na polskim rynku elektromobilności, spełni to wymaganie. Wykonawca prosi zatem o zmianę powyższego zapisu na „ładowarka lub autobus musi umożliwiać obsługę systemu prekondycjonowania pojazdu i magazynów energii, tj. możliwość zdalnego programowania automatycznego uruchomienia ogrzewania wnętrza autobusu i magazynów energii", dopuszczając w ten sposób możliwość zapewnienia przez Wykonawcę prekondycjonowania wnętrza powodowanego przez zegar nastawczy w autobusie lub aplikację dostarczaną przez Producenta autobusów. Powyższe rozwiązanie spełni oczekiwania Zamawiającego. Wykonawca wielokrotnie wdrażał tego typu funkcjonalności.

Odpowiedź:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy i dokonuje modyfikacji pkt 19.14.7 Załącznika nr 1 do SWZ – OPZ. Który otrzymuje brzmienie:

19.14.7. ładowarka lub autobus musi umożliwiać obsługę systemu prekondycjonowania pojazdu i magazynów energii, tj. możliwość zdalnego programowania automatycznego uruchomienia ogrzewania wnętrza autobusu i magazynów energii.

Pytanie 162

W załączniku nr 1 do SWZ – Opis Przedmiotu Zamówienia w sekcji „Zabudowa i konstrukcja stacji ładowania" Zamawiający napisał:

„Zamawiający wymaga ponadto montażu dodatkowej pojedynczej szybkiej ładowarki z podwójnym wyjściem 500A, chłodzonej cieczą do szybkiego awaryjnego ładowania dwóch autobusów elektrycznych jednocześnie".

Prosimy o wskazanie mocy ładowania ładowarki z dwoma wyjściami DC na poszczególnych złączach oraz czy moc ma być łączona w przypadku ładowania tylko jednego autobusu.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że wymaga, aby dodatkowa ładowarka awaryjna z dwoma wyjściami DC zapewniała moc ładowania 250 kW na każdym złączu, tj. łączną moc 500 kW przy jednoczesnym ładowaniu dwóch autobusów elektrycznych.

W przypadku ładowania tylko jednego autobusu Zamawiający nie wymaga sumowania mocy obu wyjść i udostępniania jej na jednym złączu. Maksymalna moc ładowania na pojedynczym złączu wynosi 250 kW.

Pytanie 163

Prosimy o dopuszczenie dwóch osobnych satelit z pojedynczym złączem chłodzonym cieczą, parametry zostaną zachowane, do 500A. Łącznie mówimy o dwóch osobnych satelitach.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza zastosowanie dwóch odrębnych satelitów ładowania, każdy wyposażony w pojedyncze złącze chłodzone cieczą o maksymalnym prądzie ładowania do 500 A, pod warunkiem zachowania pozostałych wymaganych parametrów i funkcjonalności dodatkowej ładowarki awaryjnej określonych w OPZ.

Pytanie 164

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ pkt 3.4 napisał:

"poziom energii rekuperowanej podczas hamowania %. Dopuszcza się rezygnację z wymogu zastosowania wskaźnika poziomu energii rekuperowanej podczas hamowania pod warunkiem montażu wskaźnika informującego na bieżąco kierowcę m.in. o zbyt gwałtownym hamowaniu, przyspieszaniu, przekroczeniu prędkości."

Czy zamawiający uzna warunek za spełniony jeżeli na pulpicie kierowcy będzie wyświetlana stała informacja o rozładowywaniu oraz rekuperowaniu akumulatorów trakcyjnych w postaci podziałki graficznej w kolorze zielonym (doładowywanie [rekuperowanie]) i kolorze czerwonym (rozładowywanie)?

Podziałka w skali 18 segmentowej. 9 segmentów w barwach zieleni i 9 segmentów w barwach czerwieni.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza przedstawione rozwiązanie jako spełniające wymagania OPZ, pod warunkiem zastosowania na pulpicie kierowcy czytelnego wskaźnika graficznego, informującego na bieżąco o przepływie energii w układzie napędowym, w tym o

rekuperowaniu energii podczas hamowania oraz jej poborze podczas jazdy. Wskaźnik w postaci 18-segmentowej podziałki, obejmującej 9 segmentów w kolorze zielonym (rekuperowanie energii) oraz 9 segmentów w kolorze czerwonym (rozładowywanie akumulatorów trakcyjnych), zostaje uznany za dopuszczalny.

Pytanie 165

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ pkt 3.4 napisał:
"średnie chwilowe zużycie energii elektrycznej w kWh/km."
Pragniemy zauważyć że nie istnieje takie wskazanie jak średnie chwilowe zużycie. Zużycie można pokazać jako średnie w jakimś cyklu lub chwilowe w danym momencie. Prosimy o zmianę wymagań na średnie zużycie energii elektrycznej w kWh/100km oraz __ chwilowe zużycie energii elektrycznej w kWh/km.

Odpowiedź:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy i dokonuje modyfikacji pkt 3.4 Załącznika nr 1 do SWZ – OPZ, w zakresie informacji prezentowanych na pulpicie kierowcy.
Dotychczasowy zapis:
„średnie chwilowe zużycie energii elektrycznej w kWh/km"
otrzymuje następujące brzmienie:
„średnie zużycie energii elektrycznej w kWh/100 km oraz chwilowe zużycie energii elektrycznej w kWh/km".

Pytanie 166

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ pkt 3.8 napisał:
"Autobus wyposażony w następujące systemy - asystenta kontroli prawej strony sygnalizujące go optycznie możliwość kolizji z obiektami ruchomymi i nieruchomymi znajdującymi się w polu skrętu pojazdu (w strefie ryzyka kolizji) oraz przy zmianie pasa ruchu;"
Zwracamy się z prośbą o potwierdzenie, że Zamawiający dopuści system BSIS (Blind Spot Information System) zgodny z Regulaminem ONZ nr 151, którego zasadniczą funkcją jest informowanie i ostrzeganie kierowcy o ryzyku kolizji z poruszającymi obiektami ruchomymi w szczególności rowerzystami znajdującymi się po prawej stronie pojazdu, bez wymagania wykrywania obiektów nieruchomych oraz działania jako system asystenta zmiany pasa ruchu.
W związku z powyższym zwracamy się z prośbą o zmianę zapisu OPZ zgodnie z poniższą propozycją.

"Autobus wyposażony w system informacji o martwym polu z prawej strony, monitorujący obszar po prawej stronie pojazdu oraz informujący i ostrzegający kierowcę o możliwości kolizji z poruszającymi się niechronionymi uczestnikami ruchu, znajdującymi się w strefie ryzyka kolizji podczas wykonywania manewru skrętu pojazdu. System musi spełniać wymagania Regulaminu ONZ nr 151. "

Zgodnie z pkt 5.3.1.4 Regulaminu ONZ nr 151 wymagania funkcjonalne BSIS dotyczą wykrywania poruszającego się roweru, dla którego określono między innymi zakres prędkości od 5 do 20 km/h oraz wymagane położenie względem pojazdu. Regulamin nie wymaga wykrywania ani klasyfikowania obiektów nieruchomych. Zgodnie z pkt 5.3.1.5 producent powinien wręcz minimalizować liczbę fałszywych informacji powodowanych przez nieruchome obiekty niebędące niechronionymi uczestnikami ruchu, takie jak pachołki, znaki drogowe, żywopłoty i zaparkowane samochody.

Odpowiedź:

Zamawiający uznaje wniosek Wykonawcy za zasadny i dokonuje modyfikacji pkt 3.8 Załącznika nr 1 do SWZ – OPZ. Punkt 3.8 myślnik pierwszy otrzymuje brzmienie

- autobus wyposażony w system informacji o martwym polu z prawej strony, monitorujący obszar po prawej stronie pojazdu oraz informujący i ostrzegający kierowcę o możliwości kolizji z poruszającymi się niechronionymi uczestnikami ruchu, znajdującymi się w strefie ryzyka kolizji podczas wykonywania manewru skrętu pojazdu. System musi spełniać wymagania Regulaminu ONZ nr 151

Pytanie167

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ pkt 5.1 napisał:

"Ogrzewanie przedziału pasażerskiego realizowane przy pomocy układu wykorzystującego pompę ciepła powietrze/woda pracującą z naturalnym czynnikiem chłodzącym R744 (CO2))."

Prosimy od opuszczenie ogrzewania za pomocą pompy ciepła pracującej z czynnikiem chłodzącym R407c.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na zastosowanie pompy ciepła pracującej z czynnikiem chłodniczym R407c. Zamawiający podtrzymuje wymaganie określone w pkt 5.1 załącznika nr 1 do SWZ – OPZ, dotyczące zastosowania układu ogrzewania przedziału pasażerskiego wykorzystującego pompę ciepła powietrze/woda, pracującą z naturalnym czynnikiem chłodniczym R744 (CO_2).

Pytanie 168

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ pkt 3.4 napisał:

• "wskazanie stanu ostrzegawczego naładowania baterii trakcyjnych na poziomie 15% (energii dostępnej) połączone z jednorazowym krótkim sygnałem akustycznym oraz podświetleniem wskaźnika poziomu naładowania baterii na żółto,

• wskazanie stanu krytycznego naładowania baterii trakcyjnych na poziomie 5% (energiidostępnej) połączone z trzykrotnym krótkim sygnałem akustycznym oraz podświetleniem wskaźnika poziomu naładowania baterii na czerwono,"

Prosimy o dopuszczenie paska zużycia energii baterii trakcyjnych na pulpicie kierowcy z ciągłym podglądem stanu naładowania akumulatorów trakcyjnych (pasek z podziałem na kolor biały i czerwony) oraz dodatkowo z komunikatami na pulpicie kierowcy - piktogram w kolorze żółtym "UWAGA Niski poziom naładowania baterii trakcyjnych" i piktogram w kolorze czerwonym "Krytyczny poziom naładowania baterii trakcyjnych.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza zastosowanie rozwiązania polegającego na prezentowaniu na pulpicie kierowcy poziomu naładowania akumulatorów trakcyjnych w postaci graficznego paska z podziałem kolorystycznym na biały i czerwony, zapewniającego bieżącą informację o stanie naładowania baterii, wraz z komunikatami graficznymi (piktogramami) informującymi o obniżonym i krytycznym poziomie naładowania baterii trakcyjnych.

Jednocześnie Zamawiający podkreśla, że zastosowanie wskazanego rozwiązania nie zwalnia Wykonawcy z obowiązku spełnienia wymagań dotyczących sygnalizacji ostrzegawczej i krytycznej określonych w pkt 3.4 OPZ, w tym sygnalizacji akustycznej oraz odpowiedniej sygnalizacji kolorystycznej. W szczególności dla stanu krytycznego naładowania baterii trakcyjnych na poziomie około 5% należy zapewnić jedno z dopuszczonych rozwiązań: trzykrotny krótki sygnał akustyczny albo jednokrotny długi sygnał akustyczny, a także czerwone podświetlenie wskaźnika poziomu naładowania baterii.

Pozostałe wymagania określone w pkt 3.4, 3.5 i 3.6 OPZ pozostają bez zmian

Pytanie 169

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ – OPZ, pkt 9.8 napisał:

"Informacja o ilości zużytej energii elektrycznej umożliwiająca oddzielne rozliczenie całkowitego zużycia energii przez autobus oraz na cele trakcyjne musi być dostępna w postaci raportów pobieranych z pojazdu przez Zamawiającego w dowolnym czasie przez cały cykl życia autobusu."

Czy zamawiający zaakceptuje dostęp do archiwizowanych danych do 400 dni wstecz?

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na ograniczenie okresu dostępności archiwizowanych danych dotyczących zużycia energii elektrycznej do 400 dni. Zamawiający podtrzymuje wymaganie określone w pkt 9.8 OPZ, zgodnie z którym informacje o ilości zużytej energii elektrycznej, umożliwiające oddzielne rozliczenie całkowitego zużycia energii przez autobus oraz energii zużytej na cele trakcyjne, muszą być dostępne w postaci raportów pobieranych przez Zamawiającego w dowolnym czasie przez cały cykl życia autobusu.

Pytanie 170

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ – OPZ, pkt 9.8 napisał:

"Autobus wyposażony w system BMS monitorujący i kontrolujący pracę magazynu energii umożliwiający m.in. pomiar zużycia energii oraz pozwalający na oddzielne rozliczenie całkowitego zużycia energii przez autobus oraz na cele trakcyjne."

Prosimy o dopuszczenie dostępu do powyższych informacji poprzez aplikację webową monitorującą parametry autobusu, do której Zamawiający będzie miał dostęp i będzie mógł tam sprawdzić wszystkie wymagane parametry.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza udostępnianie informacji dotyczących pracy magazynu energii, w tym danych umożliwiających pomiar zużycia energii oraz oddzielne rozliczenie całkowitego zużycia energii przez autobus i energii zużytej na cele trakcyjne, za pośrednictwem aplikacji webowej monitorującej parametry autobusu, pod warunkiem zapewnienia Zamawiającemu dostępu do tych danych oraz możliwości ich odczytu i pobierania w postaci raportów.

Przyjęte rozwiązanie musi zapewniać spełnienie wszystkich wymagań określonych w pkt 9.8 OPZ, w tym dostępność wymaganych danych przez cały cykl życia autobusu, zgodnie z wymaganiami Zamawiającego.

Pytanie 171

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ – OPZ, pkt 15.5 napisał:

"Akumulatory Zamontowane w wysuwanej obudowie na łożyskowanych rolkach zabezpieczone przed samoczynnym wysuwaniem. Należy zastosować akumulatory głębokiego rozładowania."

Prosimy o dopuszczenie akumulatorów zamontowanych na obrotowej łożyskowanej szufladzie.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza zastosowanie akumulatorów zamontowanych na obrotowej, łożyskowanej szufladzie. Zamawiający nie precyzuje sposobu wysuwania obudowy akumulatorów, pod warunkiem zachowania pozostałych wymagań określonych w pkt 15.5 OPZ.

Pytanie 172

Czy zamawiający wymaga automatycznego systemu smarowania przegubu w autach 18 metrowych?

Odpowiedź:

Zgodnie z pkt 14.1 OPZ Zamawiający wymaga zastosowania bezobsługowego układu smarowania podwozia lub systemu centralnego smarowania obejmującego wszystkie punkty podwozia. W związku z tym, jeżeli konstrukcja przegubu autobusu wymaga smarowania, punkty smarne przegubu powinny być objęte wskazanym układem. OPZ nie określa natomiast odrębnego wymagania dotyczącego zastosowania dedykowanego, automatycznego systemu smarowania przegubu.

Za bezobsługowy układ Zamawiający uznaje rozwiązanie, w którym okres pomiędzy wykonywanymi obsługami wynosi minimum 45 000 km.

Pytanie 173

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ – OPZ, pkt 9.8 napisał:

"BMS będzie również przekazywał informację do Systemu Zamawiającego w zakresie: zasięgu na poszczególnych odcinkach realizowanych kursów, stanu naładowania baterii na poszczególnych odcinkach realizowanych kursów"

Prosimy o wykreślenie lub modyfikację powyższego zapisu ponieważ pojazd/system nie ma możliwości przedstawiania wymaganych przez Zamawiającego informacji w odniesieniu do poszczególnych odcinków realizowanych kursów przez dany podmiot. Pojazd wskazuje ogólny zasięg możliwy do pokonania na pozostałej energii oraz przedstawia stan bieżący naładowania akumulatorów trakcyjnych.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że wymaganie określone w pkt 9.8 OPZ nie oznacza konieczności przypisywania informacji o zasięgu oraz stanie naładowania baterii do poszczególnych kursów lub odcinków tras ani generowania odrębnych raportów dla każdego z nich.

Intencją Zamawiającego jest zapewnienie możliwości monitorowania parametrów pracy magazynu energii, w szczególności aktualnego poziomu naładowania baterii oraz szacowanego zasięgu autobusu, w sposób umożliwiający dostęp do tych informacji w dowolnym momencie eksploatacji pojazdu. Wymaganie dotyczące przekazywania danych do Systemu Zamawiającego należy zatem rozumieć jako zapewnienie bieżącego dostępu do wskazanych informacji, niezależnie od realizowanego kursu lub odcinka trasy.
Zamawiający podtrzymuje wymagania określone w pkt 9.8 OPZ

Pytanie 174

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ – OPZ, pkt 1.4 napisał:
"Całkowita ilość miejsc
• Minimalnie:
o 75 – autobusy MAXI
o 120 - autobusy MEGA,"

Ze względu na wysokie wymagania co do pojemności magazynów energii prosimy z zmianę ilości pasażerów na 72 – autobusy MAX, 116 - autobusy MEGA.

Odpowiedź:

Zamawiający wyraża zgodę na zmniejszenie minimalnej całkowitej liczby miejsc pasażerskich w autobusach klasy MAXI do 72 osób.
Jednocześnie Zamawiający informuje, że w odniesieniu do autobusów klasy MEGA podtrzymuje wymaganie określone w odpowiedzi na pytanie nr 16, zgodnie z którym minimalna całkowita liczba miejsc pasażerskich wynosi 115 osób.
Zamawiający podkreśla ponadto, że powyższa zmiana dotyczy wyłącznie minimalnej całkowitej liczby miejsc pasażerskich i nie wpływa na wymagania dotyczące minimalnej liczby miejsc siedzących określone w pkt 1.5 Załącznika nr 1 do SWZ – OPZ. Wymagania te pozostają bez zmian i Wykonawca zobowiązany jest do ich zachowania.
W związku z powyższym Zamawiający dokonuje modyfikacji zapisów pkt 1.4 Załącznika nr 1 do SWZ – OPZ, który uwzględniając odpowiedź na pytanie nr 89 otrzymuje brzmienie:
„1.4. Całkowita ilość miejsc
Minimalnie:

- *72 – autobusy MAXI,*
- *115 – autobusy MEGA."*

Pytanie 175

SPECYFIKACJA WARUNKÓW ZAMÓWIENIA→ Załącznik Nr 1 do SWZ → OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA → 19. Stacje ładowania

Zapis:

„19.13.3. sprawność stacji ładowania: ≥ 93 %

19.13.4. wartość współczynnika mocy wejściowej (PF) ≥ 0,96

19.13.5. współczynnik zawartości harmonicznych THDI max 8%"

Prośba o zmianę na:

1.2.5 sprawność stacji ładowania: ≥ 95 %

1.2.6 wartość współczynnika mocy wejściowej (PF) ≥ 0,99

1.2.7 współczynnik zawartości harmonicznych THDI max 5%,

Wyjaśnienie:

Prosimy o rozważenie zmiany. Na rynku obecnie jest szereg rozwiązań, które spełniają zaproponowane wartości. Każdy z powyższych parametrów znacząco wpływa na energooszczędność urządzenia, co przekłada się na niższe wydatki dla Zamawiającego.

Odpowiedź:

Zamawiający nie zamierza dokonywać zmian we wnioskowanym zakresie.

Pytanie 176

Szanowni Państwo, w załączniku nr 1 do SWZ w punkcie 19.14.10 jest następujący zapis: Zamawiający wymaga ponadto montażu dodatkowej pojedynczej szybkiej ładowarki z podwójnym wyjściem 500A, chłodzonej cieczą do szybkiego awaryjnego ładowania dwóch autobusów elektrycznych jednocześnie. Zwracamy się z wnioskiem o usunięcie powyższego zapisu Uzasadnienie Stacje ładowania o wymaganej mocy wyjściowej 120 kW nie potrzebują przewodów do ładowania chłodzonych cieczą z wyjściem 500A. Maksymalny prąd jaki popłynie przez kabel będzie w granicach 150 A. Takie prądy nie wymagają dodatkowego chłodzenia cieczą. Zastosowanie takich przewodów wiąże się z większym kosztem, droższą konserwacją oraz mniej komfortową obsługą przewodu ze względu na zwiększoną masę oraz gabaryt. Ewentualnie prosimy o dodatkowe wyjaśnienia odnośnie tego punktu.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na usunięcie wymagania określonego w pkt 19.14.10 OPZ. Zamawiający wyjaśnia, że dodatkowa szybka ładowarka awaryjna stanowi odrębny element infrastruktury ładowania, przeznaczony do szybkiego, awaryjnego ładowania dwóch autobusów elektrycznych jednocześnie. Jej funkcja i wymagane parametry są niezależne od

parametrów podstawowych stacji ładowania przeznaczonych do standardowej obsługi autobusów na stanowiskach postojowych.

Zmiana wymagań dotyczących mocy podstawowych stacji ładowania, dokonana modyfikacją SWZ z dnia 26.10.2026 r., nie obejmuje dodatkowej ładowarki awaryjnej i nie stanowi podstawy do zmiany jej parametrów technicznych.

Zamawiający podtrzymuje zatem wymaganie zapewnienia dwóch wyjść CCS Combo 2 chłodzonych cieczą, umożliwiających jednoczesne ładowanie dwóch autobusów z prądem do 500 A na każdym wyjściu oraz mocą 250 kW na każdym wyjściu.

Pytanie 177

W odniesieniu do wymagania zawartego w części 19 załącznika nr 1 do SWZ, dotyczącego dodatkowej ładowarki z podwójnym wyjściem 500 A, chłodzonej cieczą, przeznaczonej do jednoczesnego awaryjnego ładowania dwóch autobusów, oraz w związku z modyfikacją SWZ z dnia 26.10.2026 r., zmieniającą moc podstawowych stacji ładowania na 120 kW, czy Zamawiający dopuści dostawę ładowarki awaryjnej w wykonaniu mobilnym, o łącznej mocy wyjściowej 120 kW, wyposażonej w dwa złącza CCS2, umożliwiającej jednoczesne ładowanie dwóch autobusów z mocą po 60 kW, przy odstąpieniu od wymagania prądu wyjściowego 500 A oraz chłodzenia cieczą, w tym chłodzenia cieczą przewodów i złączy ładowania?

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na zastosowanie dodatkowej ładowarki awaryjnej w konfiguracji opisanej w pytaniu, tj. urządzenia mobilnego o łącznej mocy wyjściowej 120 kW, umożliwiającego jednoczesne ładowanie dwóch autobusów z mocą 60 kW na każdym wyjściu.

Zamawiający wyjaśnia, że wymaganie dotyczące mocy 120 kW odnosi się do podstawowych punktów ładowania i nie obejmuje dodatkowej szybkiej ładowarki awaryjnej określonej w pkt 19.14.10 OPZ.

Dodatkowa ładowarka awaryjna ma zapewniać możliwość jednoczesnego ładowania dwóch autobusów z mocą 250 kW na każdym wyjściu, przy prądzie ładowania do 500 A na każdym złączu CCS Combo 2, zgodnie z wcześniej udzielonymi wyjaśnieniami Zamawiającego.

W związku z powyższym zaproponowane rozwiązanie nie spełnia wymagań określonych w OPZ.

Pytanie 178

W odniesieniu do pkt 19.1 OPZ, w brzmieniu nadanym modyfikacją SWZ z dnia 26.10.2026 r., oraz wymagania konstrukcji wolnostojącego, autonomicznego urządzenia prosimy o jednoznaczne wskazanie, czy Zamawiający wymaga 20 samodzielnych ładowarek stacjonarnych, z modułami mocy i przyłączem ładowania w jednej obudowie, czy ma to być system satelitarny, składający się z szaf mocy oraz odrębnych satelitów ładowania, po jednym dla każdego autobusu, spełniający wymagania dotyczące mocy i jednoczesności ładowania.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że nie narzuca konkretnej konstrukcji ani architektury technicznej podstawowych stacji ładowania. Niezależnie od przyjętego rozwiązania Wykonawca zobowiązany jest zapewnić możliwość jednoczesnego ładowania 20 autobusów elektrycznych oraz spełnienie wszystkich wymagań OPZ, w szczególności dotyczących parametrów ładowania, wymaganych czasów ładowania, kompatybilności, komunikacji, systemu telemetrycznego i zarządzania mocą.

Jednocześnie Zamawiający przypomina, że Wykonawca zobowiązany jest do bieżącej współpracy i koordynacji przyjętych rozwiązań technicznych i projektowych z generalnym wykonawcą zajezdni autobusowej przy ul. Oskara Kolberga w Kielcach. Koordynacja ta powinna obejmować w szczególności uzgodnienie lokalizacji jednostek centralnych i punktów ładowania, sposobu ich posadowienia i montażu, tras kablowych, punktów przyłączenia oraz niezbędnej infrastruktury elektroenergetycznej i sygnałowej, z uwzględnieniem dokumentacji projektowej zajezdni.

Pytanie 179

Prosimy o potwierdzenie, że po modyfikacji SWZ z dnia 26.10.2026 r. wymagana moc podstawowych stacji ładowania wynosi 120 kW, a zapis dotyczący minimum 250 kW w części „Funkcjonalność stacji wolnego ładowania oraz parametry techniczne" nie ma już zastosowania.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że w wyniku modyfikacji SWZ z dnia 26.10.2026 r. maksymalna moc wyjściowa podstawowego punktu ładowania wynosi 120 kW.

W związku z powyższym pierwotne wymaganie dotyczące mocy 250 kW dla podstawowych stacji ładowania, zawarte w części OPZ dotyczącej funkcjonalności i parametrów technicznych stacji ładowania, należy interpretować z uwzględnieniem dokonanej modyfikacji SWZ i późniejszych wyjaśnień Zamawiającego.

Zamawiający przypomina jednocześnie, że oferowane rozwiązanie musi zapewniać pełne naładowanie magazynu energii w czasie nie dłuższym niż:

- 4 godziny i 30 minut dla autobusów klasy MAXI;
- 6 godzin dla autobusów klasy MEGA.

Powyższe wymagania dotyczą podstawowych punktów ładowania i nie obejmują dodatkowej szybkiej ładowarki awaryjnej określonej w pkt 19.14.10 OPZ, której parametry pozostają bez zmian.

DYREKTOR
mgr Barbara Damian