

Miejski Zakład Komunikacyjny w Bielsku-Białej Sp. z o.o.  
ul. Długa 50, 43-309 Bielsko-Biała  
telefon: +48 33 814-35-11  
e-mail: sekretariat@mzk.bielsko.pl

## Wszyscy Wykonawcy

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia sektorowego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego z zastosowaniem ustawy Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1320) dalej zwanej Pzp, na podstawie art. 376 pkt 1, do którego zastosowanie mają przepisy art. 132-139 Pzp, pn.: **Dostawa autobusów o napędzie elektrycznym klasy MEGA i MAXI dla Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Bielsku-Białej Spółka z o.o.**, postępowanie DO.ZP.D.81.2024.DZ.

Zamawiający informuje, że na podstawie art. 135 ust. 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych, zwaną dalej „PZP” wpłynęły pytania dotyczące treści Specyfikacji Warunków Zamówienia w przedmiotowym postępowaniu.

Zgodnie z 135 ust. 2 i 6 PZP Zamawiający przekazuje treść pytań wraz z odpowiedziami.

### 1. Pytanie:

W Punkcie 10.4 Urządzenia pokładowe w autobusach, w podpunkcie k) w załącznikach 3a i 3b do SWZ - Wymagania techniczne autobusów, opisane zostały sensory do automatycznego zliczania pasażerów. Jakiej dokładności czujników wymaga zamawiający 95% czy 98%? I dla jakiej próby ta dokładność będzie weryfikowana 500 pasażerów czy 1000 pasażerów?

#### Odpowiedź:

**Zamawiający wymaga dokładności 95% dla próby 1000 pasażerów. I dla takiej próby będzie weryfikowana dokładność pomiarowa.**

### 2. Pytanie:

Prosimy o podanie następujących danych dotyczących warunków eksploatacji na liniach planowanych do obsługi przez autobusy będące przedmiotem zamówienia w Części I oraz w Części II:

- Średnia prędkość handlowa w km/h
- Dzienny przebieg w km
- Roczny przebieg w km
- Odległość trasa – zajezdnia
- Długość najdłuższego odcinka
- Liczba odcinków do przejechania w ciągu dnia
- Maksymalne % nachylenie na trasie i długość odcinka z max. nachyleniem

#### Odpowiedź:

**Zamawiający wyjaśnia, że dane dotyczące przebiegu tras/linii dostępne są na stronie internetowej Zamawiającego w zakładce “rozkład jazdy”. Z uwagi na fakt, iż linie miejskie Zamawiającego podlegają nieustannym zmianom i modyfikacjom, nie jest możliwe miarodajne przekazanie ww. informacji.**

### 3. Pytanie:

Zamawiający w SWZ punkt 5.2.2 dla części nr 1 wymaga:

**5.2.2. zdolności technicznej lub zawodowej:**

**- za minimalny poziom zdolności uznane zostanie wykazanie przez Wykonawcę, że w okresie ostatnich 3 (trzech) lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie należycie wykonał, a w przypadku świadczeń powtarzających się lub ciągłych wykonuje zamówienie polegające na dostawie w ramach jednego zamówienia co najmniej 5 (pięciu) sztuk fabrycznie nowych autobusów klasy MAXI o napędzie elektrycznym.**

W punkcie 5.3.2 dla części 2 Zamawiający wymaga:

**5.3.2. zdolności technicznej lub zawodowej:**

- za minimalny poziom zdolności uznane zostanie wykazanie przez Wykonawcę, że w okresie ostatnich 3 (trzech) lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie należycie wykonał, a w przypadku świadczeń powtarzających się lub ciągłych wykonuje zamówienie polegające na dostawie w ramach jednego zamówienia co najmniej 1 (jednej) sztuki fabrycznie nowego autobusu klasy MEGA o napędzie elektrycznym.

Zamawiający w wymaganiach technicznych dotyczących autobusów załącznik nr 3a i 3b do SWZ wymaga aby pojazdy były wyposażone w pantograf:

*pantograf podnoszony z głowicą 4-polową, zamontowany w przedniej części dachu (na wysokości osi przedniej), podnoszony po zatrzymaniu autobusu i przygotowaniu do rozpoczęcia procesu ładowania,*

W związku z powyższym prosimy o potwierdzenie, że w ramach wykazania się zdolnością techniczną lub zawodową Zamawiający wymaga spełnienia warunku udziału w postaci:

**Dla części nr 1:**

zamówienie polegające na dostawie w ramach jednego zamówienia **co najmniej 5 (pięciu) sztuk fabrycznie nowych autobusów klasy MAXI o napędzie elektrycznym, wyposażonych w pantograf.**

**Dla części nr 2:**

zamówienie polegające na dostawie w ramach jednego zamówienia co najmniej 1 (jednej) sztuki fabrycznie nowego autobusu klasy MEGA o napędzie elektrycznym, **wyposażonych w pantograf.**

**Odpowiedź:**

**Zamawiający nie potwierdza powyższego rozumienia warunku wykazania się zdolnością techniczną lub zawodową, jednocześnie Zamawiający pozostawia zapisy SWZ w tym zakresie w niezmienionej treści.**

#### **4. Pytanie:**

Uprzejmie prosimy o przedłużenie terminu składania ofert o dwa tygodnie, aby zapewnić wystarczająco dużo czasu na dokładne przygotowanie i sfinalizowanie wymaganej dokumentacji. Biorąc pod uwagę złożoność wymagań przetargowych oraz w celu zagwarantowania, że będziemy mogli złożyć kompletną i starannie przygotowaną ofertę, zwracamy się z uprzejmą prośbą o przedłużenie terminu składania ofert o dwa tygodnie, jeśli to możliwe.

Wierzymy, że to przedłużenie przyczyni się do bardziej konkurencyjnego i wysokiej jakości procesu składania ofert. Z góry dziękujemy za wyrozumiałość i rozważenie naszej prośby. Czekamy na Państwa pozytywną odpowiedź.

**Odpowiedź:**

**Zamawiający zmienił termin składania ofert i udostępnił informację w tym zakresie na stronie prowadzonego postępowania w dniu 07.11.2024 r.**

#### **5. Pytanie:**

**Dot.: kryterium oceny Rt.10** w zakresie oświadczenia wykonawcy, że oferowane autobusy EV spełniają wymagania Regulaminu nr 66 EKG ONZ – jednolite przepisy dotyczące homologacji dużych pojazdów pasażerskich w zakresie wytrzymałości ich konstrukcji nośnej – zawarte w pkt. Rt10 Formularza ofertowego – załącznik Nr 2a do SWZ oraz załącznik Nr 2b do SWZ

**Wnioskujemy** o wykreślenie z kryterium oceny Rt10 wymogu spełnienia Regulaminu nr 66 EKG ONZ – jednolite przepisy dotyczące homologacji dużych pojazdów pasażerskich w zakresie wytrzymałości ich konstrukcji nośnej – zawarte w pkt. Rt10 Formularza ofertowego – załącznik Nr 2a do SWZ oraz załącznik Nr 2b do SWZ

**Regulamin 66 EKG ONZ stosuje się do** wszystkich jednopokładowych sztywnych lub przegubowych pojazdów należących do kategorii M2 lub M3, klasy II lub III lub klasy B, przewożących powyżej 16 pasażerów.

W przypadku pojazdów o pojemności większej niż 22 pasażerów, poza kierowcą, występują trzy klasy pojazdów:

- klasa I: pojazdy, w których konstrukcji przewidziano przestrzeń dla pasażerów stojących,

umożliwiająca częste przemieszczanie się pasażerów;

- klasa II: pojazdy przeznaczone zasadniczo do przewozu pasażerów siedzących, o konstrukcji umożliwiającej przewóz pasażerów stojących w przejściach lub na powierzchni nie większej niż powierzchnia przeznaczona dla dwóch siedzeń podwójnych;

- klasa III: pojazdy przeznaczone wyłącznie do przewozu pasażerów siedzących;

Oferowane autobusy miejskie należą do Kategorii M3 klasy I wobec czego wnosimy o usunięcie tego wymogu. Tworzenie certyfikatów nie mających zastosowania w autobusach ma na celu jedynie wykreowanie papierowej przewagi w postępowaniach, zawężając ich konkurencyjność. Obecny zapis narusza zasadę konkurencyjności, gdyż preferuje wyłącznie wybrany krąg producentów autobusów. Ponadto, powszechnie wiadomym jest, że wiodący producenci autobusów, dbając o bezpieczeństwo wykorzystują do ich produkcji materiały najwyższej jakości oraz stosują rygorystyczne normy spełniające wszelkie wymagania prawne, w tym zakresie obowiązujące w krajach Unii Europejskiej, również w Polsce. Blokowanie Wykonawców za nieposiadanie certyfikatu lub wymaganie od producenta oświadczenia, w tym zakresie faktycznie niewymaganego przepisami prawa jest niedopuszczalnym ograniczeniem konkurencji.

**Odpowiedź: Zamawiający nie przychylił się do wniosku.**

## 6. Pytanie:

Dot.: Załącznika nr 3a oraz 3b do SWZ

*Rozdział 2. Podstawowe wymiary i parametry*

*pkt.2.8 – szerokość czynna drzwi : min 1200 mm*

Zwracamy się z prośbą o potwierdzenie, że zamawiający dopuści rozwiązanie z zastosowaniem drzwi z napędem oraz sterowaniem elektrycznym w układzie :

2 + 2 + 2 dla wersji 12m (MAXI) :

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

2 + 2 + 2 + 2 dla wersji 18m (MEGA) :

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

**Odpowiedź:**

**Zamawiający dokonał zmian SWZ w zakresie przedmiotowego pytania.**

## 7. Pytanie:

Dot.: Załącznika nr 3a oraz 3b do SWZ

*Rozdział 3. Układ napędowy*

*pkt. 3.2 q – Magazyn energii ( akumulatory trakcyjne )*

q) Gwarancja na magazyn energii elektrycznej wraz z infrastrukturą sterującą (elektronika), tj. na jego bezawaryjną eksploatację i zachowanie w całym okresie gwarancji pojemności energii użytecznej dla każdego akumulatora trakcyjnego zabudowanego w pojeździe na poziomie, co najmniej 80% wartości początkowej – minimum 180 miesięcy.

W pojazdach, które chcemy Państwu zaoferować, pojemność baterii trakcyjnych będzie większa niż wymagana.

Wnosimy do Zamawiającego o obniżenie progu nominalnej żywotności magazynu energii z 80% do 70% dla obydwu części tego postępowania przetargowego.

Przyjmując charakterystykę pracy baterii odpowiadającą wytycznym Zamawiającego, wskutek czego baterie pracują w idealnym zakresie pracy 20-30% SoC, przy większej pojemności baterii, obniżenie poziomu SoH nie skutkuje skróceniem żywotności baterii i można je postrzegać jako równoważne do wymogu SoH 80% w odniesieniu do baterii o mniejszej pojemności.

Dodatkowo pragniemy zauważyć, że pojemność nominalna oferowanych baterii trakcyjnych w całości stanowi pojemność energetyczną dostępną dla użytkownika, gwarantującą trwałość i pozwalającą na uzyskanie wymaganych przebiegów oraz deklarowanego zasięgu przez cały okres użytkowania.

**Odpowiedź: Zamawiający nie przychylił się do wniosku.**

## 8. Pytanie:

Załącznik 3a do SWZ, załącznik 3c do SWZ

Pkt. 10.4 Urządzenia pokładowe w autobusach

Czy Zamawiający dopuści zastosowanie kasownika biletów papierowych, spełniającego wszystkie funkcjonalności opisane w załącznikach SWZ, innego niż wskazany, NJ 24COT, którego producentem jest Mikroelektronika?

**Odpowiedź: Zamawiający dopuszcza zastosowanie kasowników innych producentów niż wskazano w dokumentacji prowadzonego postępowania, spełniających wszystkie opisane w dokumentacji postępowania funkcjonalności z zastrzeżeniem zapisów SWZ w pkt. 3.1.6 oraz 3.2.6 - „Ilekroć opis przedmiotu zamówienia odnosi się do norm, ocen technicznych, specyfikacji technicznych, systemów referencji technicznych oraz znaków towarowych, o których mowa w art. 101 ust. 1 pkt 2 oraz ust. 3 ustawy Pzp, Zamawiający – na podstawie art. 101 ust. 4 ustawy Pzp – dopuszcza rozwiązania równoważne pod warunkiem, że Wykonawca udowodni w ofercie, że proponowane rozwiązania w równoważnym stopniu spełniają wymagania określone w opisie przedmiotu zamówienia. Zamawiający uznaje rozwiązanie za równoważne, które umożliwi uzyskanie założonego w opisie przedmiotu zamówienia efektu za pomocą innych rozwiązań technicznych lub parametrów nie gorszych od wymaganych i opisanych w SWZ (...)”**

## 9. Pytanie:

Prosimy o podanie przewidywanego przebiegu rocznego zamawianych autobusów. Jest to parametr niezbędny do prawidłowego oszacowania kosztów, a tym samym rzetelnej kalkulacji ceny oferty.

**Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że dane dotyczące przebiegu tras/linii dostępne są na stronie internetowej Zamawiającego w zakładce “rozkład jazdy”. Z uwagi na fakt, iż linie miejskie Zamawiającego podlegają nieustannym zmianom i modyfikacjom, nie jest możliwe miarodajne przekazanie ww. informacji.**

## 10. Pytanie:

Zał. SWZ ust. 3 podpunkt 3.1.2.10 i 3.2.2.10 Zamawiający napisał:

*były po pierwszym przeglądzie*

1. Prosimy o potwierdzenie, że przez pierwszy przegląd techniczny należy rozumieć pierwszy przegląd przewidziany przez Producenta pojazdu po wprowadzeniu go do eksploatacji.

2. Prosimy o potwierdzenie, że koszt pierwszego przeglądu określonego przez producenta pojazdu wraz z robocizną i materiałami eksploatacyjnymi Zamawiający wykona własnym personelem na koszt Wykonawcy.

**Odpowiedź:**

**Ad. 1. Zamawiający informuje, że wskazana w pkt. 3 SWZ informacja o pierwszym przeglądzie dotyczy przeglądu realizowanego przez Wykonawcę i u Wykonawcy po zakończeniu procesu produkcyjnego.**

**Ad. 2. Zamawiający potwierdza stwierdzenie.**

## 11. Pytanie:

Zał. nr 3a i 3b ust. 10 punkt 10.2 Zamawiający napisał:

*Wszystkie licencje na dostarczone przez Wykonawcę urządzenia lub oprogramowanie, muszą być wystawione na Zamawiającego i zawierać wsparcie techniczne w języku polskim oraz uaktualnienia przez okres min. 10 lat od daty wydania protokołu odbioru.*

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

**Odpowiedź: Zamawiający nie przychylił się do proponowanego rozwiązania.**

## 12. Pytanie:

Zał. nr 3a i 3b ust. 15 punkt 15.3 Zamawiający napisał:

*Wykonawca dostarczy zestaw przyrządów diagnostycznych wraz z instrukcjami i oprogramowaniem aktualizowanym na bieżąco w okresie co najmniej przez 10 lat, w języku polskim; umożliwiającą przeprowadzenie kalibracji, ustalenie błędów i awarii w instalacjach pojazdu oraz, po uzgodnieniu*

z Zamawiającym, narzędzia specjalistyczne umożliwiające udzielenie Zamawiającemu autoryzacji wewnętrznej, w zakresie, co najmniej wykonywania obsługi technicznych oraz napraw bieżących w technologii wymiany uszkodzonych zespołów i podzespołów oraz częściowej naprawy zespołów i podzespołów z wymianą części,

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.

**Odpowiedź:**

**Ad. 1. Zamawiający nie potwierdza stwierdzenia. Z uwagi posiadany tabor spalinowy i elektryczny, wyposażenie warsztatowe Zamawiającego dedykowane jest pod pojazdy tego typu oraz takie, które może być zastosowane do bieżącej obsługi każdego typu pojazdu. Zamawiający nie posiada specjalistycznych narzędzi dla taboru elektrycznego.**

**Ad. 2. Zamawiający nie przychylił się do wniosku i nie zgadza się na "doposażenie", jednocześnie informuje, że załącznik nr 8 do SWZ określa minimalny wykaz narzędzi i urządzeń diagnostycznych, który Wykonawca na zasadzie oświadczenia składa wraz z ofertą. Ostateczny (proponowany) wykaz ww. narzędzi Wykonawca składa w załączniku nr 6 do umowy Gwarancyjno-Serwisowej, która stanowi załącznik nr 9 do SWZ.**

**Ad. 3. Zamawiający potwierdza stwierdzenie.**

### 13. Pytanie:

Załącznik nr 3a i 3b ust. 15 punkt 15.4 Zamawiający napisał:

Wykonawca zobowiązuje się dostarczać części zamienne występujące w standardowym obrocie i katalogu części przekazany wraz z autobusem, w czasie 5 dni roboczych od złożenia zamówienia przez Zamawiającego lub upoważnionego przez niego przedstawiciela, (nie dot. to takich zespołów i podzespołów jak: silnik trakcyjny, akumulatory trakcyjne, tylny most, przednia oś i elementów kratownicy – w tym przypadku termin dostawy zostanie każdorazowo uzgodniony z Zamawiającym). Prosimy na zmianę zapisu z 5 dni roboczych na 7 dni roboczych, który dotyczy dostawy części występujących w katalogu lub standardowym obrocie.

**Odpowiedź: Zamawiający nie przychylił się do wniosku.**

### 14. Pytanie:

Załącznik nr 2a i 2b do Umowy ust. 1 punkt 1.6 Zamawiający napisał:

*Gwarancja na magazyn energii elektrycznej wraz z infrastrukturą sterującą (elektronika), tj. na jego bezawaryjną eksploatację i zachowanie w całym okresie gwarancji pojemności energii użytecznej dla każdego akumulatora trakcyjnego zabudowanego w pojeździe na poziomie, co najmniej 80% wartości początkowej – minimum 180 miesięcy.*

1. Żywotność baterii trakcyjnych jest obliczana na podstawie wielu parametrów eksploatacyjnych m.in. okresu użytkowania oraz średniego, planowanego przebiegu rocznego. W celu prawidłowego oszacowania kosztów a tym samym rzetelnej kalkulacji ceny oferty prosimy o dodanie również maksymalnego limitu przebiegu dla wymaganej gwarancji na baterie, bazując na średnim, planowanym przebiegu rocznym dla pojazdów objętych postępowaniem.

2. 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:**

**Ad. 1. Zamawiający wyjaśnia, że dane dotyczące przebiegu tras/linii dostępne są na stronie internetowej Zamawiającego w zakładce "rozkład jazdy". Z uwagi na fakt, iż linie miejskie Zamawiającego podlegają nieustannym zmianom i modyfikacjom, nie jest możliwe miarodajne przekazanie ww. informacji.**

**Ad. 2. Zamawiający potwierdza stwierdzenie.**

### 15. Pytanie:

Załącznik nr 2a do Umowy ust. 8 i Załącznik nr 2b do Umowy ust. 9 Zamawiający napisał:

W przypadku uznania reklamacji, Wykonawca zapewnia bezpłatne usunięcie wad elementów, o których mowa w ust. 1 pkt 1.1., 1.2. oraz 1.4.-1.7. stwierdzonych w okresie gwarancji. Usunięcie wad powinno nastąpić w terminie do 5 dni roboczych od momentu zgłoszenia reklamacji, chyba że Zamawiający wyraził na piśmie zgodę na przedłużenie tego terminu. W przypadku przekroczenia tego terminu Zamawiający może naliczyć Wykonawcy karę umowną w wysokości określonej w § 8 ust. 3 Umowy. Prosimy na zmianę zapisu z 5 dni roboczych na 7 dni roboczych, który dotyczy usunięcia wad elementów, o których mowa w ust. 1 pkt 1.1., 1.2. oraz 1.4.-1.7. stwierdzonych w okresie gwarancji.

**Odpowiedź: Zamawiający nie przychylił się do wniosku.**

### 16. Pytanie:

Załącznik nr 2a do Umowy ust. 18 punkt 18.2 i Załącznik nr 2b do Umowy ust. 19 punkt 19.2 Zamawiający napisał: 18.2. części oraz materiały eksploatacyjne, które przy użytkowaniu ich zgodnie z przeznaczeniem, w warunkach zgodnych z instrukcją obsługi ulegają normalnemu zużyciu podczas eksploatacji autobusu lub partii autobusów takich jak:

- żarówki, świetlówki,
- pióra wycieraczek,
- normalnie zużywające się opony (obowiązuje gwarancja producenta),
- smary i płyny eksploatacyjne,
- wkłady filtrów;

Czy Zamawiający zgodzi się na wyłączenie niżej wymienionych części:

- amortyzatory (poza wadami fabrycznymi)
- akumulatory
- paski klinowe
- klocki hamulcowe (po przebiegu 60 000 km);
- normalnie zużywające się tarcze hamulcowe (po przebiegu 120 000 km);
- szkło przy uszkodzeniach mechanicznych na skutek czynników zewnętrznych;
- bezpieczniki;
- diody LED

**Odpowiedź: Zamawiający nie przychylił się do wniosku.**

### 17. Pytanie:

Załącznik nr 2a do Umowy ust. 18 punkt 18.5, 18.6, 18.7, 18.8 i 18.9 i Załącznik nr 2b do Umowy ust. 19 punkt 19.5, 19.6, 19.7, 19.8 i 19.9 Zamawiający napisał:

uszkodzeń powstałych na skutek:

- kradzieży, włamań, pożaru, klęsk żywiołowych (np. powodzi),
- działania czynników zewnętrznych lub atmosferycznych, jak: kamienie, żwir, grad, osady chemiczne i sól (inne niż do zimowego utrzymywania dróg), kwasy, itp.,
- aktu wandalizmu,

szkód powypadkowych lub następstw będących ich skutkiem,

uszkodzeń będących wynikiem niewłaściwej eksploatacji,

części zamiennych, które Zamawiający nabył poza siecią dystrybucyjną Wykonawcy bez uprzedniego uzgodnienia tego faktu z Wykonawcą,

uszkodzeń innych podzespołów spowodowanych awarią części zakupionych przez Zamawiającego spoza sieci dystrybucyjnej Wykonawcy bez jego zgody.

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

- szkód będących następstwem kolizji, wypadków, katastrof i zdarzeń losowych, chyba, że te wynikły w skutek wady autobusu.

**Odpowiedź: Zamawiający nie przychylił się do proponowanego rozwiązania.**

### 18. Pytanie:

Załącznik nr 9a i 9b do SWZ §2 ust. 4 Zamawiający napisał:

4. Udzielenie przez Wykonawcę ASO autoryzacji na wykonywanie obsługi i napraw gwarancyjnych autobusów nie wyklucza możliwości zlecenia przez Zamawiającego wykonywania obsługi, napraw gwarancyjnych lub nieobjętych gwarancją innym autoryzowanym podmiotom lub autoryzowanym warsztatom producentów zespołów, podzespołów, wg własnego uznania.

1. Prosimy o potwierdzenie, że zakres udzielonej autoryzacji będzie odpowiadał czynnościom określonym w dokumentacji technicznej producenta autobusu przekazanej wraz z pojazdem. Jeśli jakaś czynność naprawcza nie jest określona w dokumentacji producenta pojazdu może ona być wykonana przez Zamawiającego w uzgodnieniu z producentem pojazdu. Prosimy doprecyzować, że Zamawiający, mając na względzie bezpieczeństwo pasażerów, dopuszcza wyłączenie z zakresu autoryzacji na naprawy powypadkowe wykonywania napraw ciężkich, tj. naprawy powypadkowe ciężkie - niezbędna naprawa kratownicy podwoziowej lub nadwoziowej, oraz zespołów napędowych silnik, skrzynia biegów, most napędowy uszkodzonych w wyniku zdarzenia drogowego

2. Udzielenie Zamawiającemu uprawnień ASO w zakresie obsługi i napraw dostarczonych autobusów jest uzależnione od posiadanej infrastruktury Zamawiającego oraz kwalifikacji personelu pracowniczego. W związku z tym prosimy o informację:

a. Czy Zamawiający posiada infrastrukturę przystosowaną do wykonywania przeglądów i napraw pojazdów będących przedmiotem umowy?

b. Jeśli zamawiający nie posiada odpowiedniej infrastruktury, prosimy o informację, kiedy Zamawiający planuje uzyskać odpowiednią infrastrukturę przystosowaną do zamówionych autobusów. Informacja ta jest niezbędna do przygotowania prawidłowej kalkulacji kosztów pojazdu.

**Odpowiedź:**

**Ad. 1. Zamawiający potwierdza stwierdzenie.**

**Ad. 2a: W chwili obecnej Zamawiający nie posiada pełnej infrastruktury przeznaczonej do obsługi taboru elektrycznego.**

**Ad. 2b: Do czasu dostawy autobusów będących przedmiotem zamówienia, Zamawiający planuje odpowiednie przygotowanie od strony infrastruktury adekwatnej do rodzaju taboru.**

#### **19. Pytanie:**

Zał. nr 9a i 9b do SWZ §2 ust. 4 Zamawiający napisał:

*4. Udzielenie przez Wykonawcę ASO autoryzacji na wykonywanie obsługi i napraw gwarancyjnych autobusów nie wyklucza możliwości zlecenia przez Zamawiającego wykonywania obsługi, napraw gwarancyjnych lub nieobjętych gwarancją innym autoryzowanym podmiotom lub autoryzowanym warsztatom producentów zespołów, podzespołów, wg własnego uznania.*

1. Prosimy o potwierdzenie, że w okresie gwarancji całkowitej koszt planowanych przeglądów serwisowych/obsług technicznych wynikających z interwałów obsługi określonych przez producenta pojazdu wraz z robocizną i materiałami eksploatacyjnymi Zamawiający będzie ponosił we własnym zakresie.

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

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

**Odpowiedź:**

**Ad. 1,2,3. Zamawiający potwierdza stwierdzenie.**

#### **20. Pytanie:**

Zał. nr 9a i 9b do SWZ §3 ust. 1 Zamawiający napisał:

1. „.....” przeszkoli:

1.1. po dwóch kierowców na każdy dostarczony autobus, w zakresie umożliwiającym prawidłową obsługę i ekonomiczną eksploatację dostarczonych autobusów oraz dostarczy szkolonym kierowcom niezbędne do tego celu materiały,

1.2. 10 pracowników ASO w zakresie umożliwiającym wykonywanie obsługi technicznych i napraw w ramach udzielonej autoryzacji oraz prowadzenia wymaganego rozliczenia napraw gwarancyjnych.

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 Zamawiający zgodzi się na przeszkolenie jednego mechanika 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.
4. 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.

**Odpowiedź:**

**Ad. 1. Zamawiający potwierdza stwierdzenie.**

**Ad. 2. Zamawiający potwierdza stwierdzenie.**

**Ad. 3. Zamawiający nie wyraża zgody na takie ustalenie.**

**Ad. 4. Zamawiający potwierdza stwierdzenie.**

**21. Pytanie:**

Zał. nr 9a i 9b do SWZ §7 ust. 2 Zamawiający napisał:

Po sprawdzeniu poprawności wniosku gwarancyjnego, dokonaniu oględzin zdemontowanych części lub zapoznaniu się z przesłaną dokumentacją zdjęciową, „.....” odsyła pakiet rozpatrzonych wniosków gwarancyjnych pocztą elektroniczną lub faksem do ASO, w terminie nie dłuższym niż 5 dni roboczych od dnia przesłania wniosku gwarancyjnego, części lub dokumentacji zdjęciowej. Jeśli ten termin nie zostanie dotrzymany, wniosek gwarancyjny uznany jest za potwierdzony.

1. Prosimy o zmianę zapisu na „Wykonawca przesyła Zamawiającemu lub Użytkownikowi autobusu w ciągu 14 dni roboczych od chwili zgłoszenia drogą elektroniczną informację o wyniku rozpatrywania wniosku gwarancyjnego. W przypadku braku odpowiedzi w terminie 14 dni roboczych, strony przyjmują, iż rozliczenie wykonanych czynności zostało zatwierdzone przez Wykonawcę”

2. W celu sprawdzenia poprawności wniosku gwarancyjnego Wykonawca podejmuje szereg czynności takich jak np. dokonanie oględzin zdemontowanych części, zapoznanie się z przesłaną dokumentacją. W związku z tym Wykonawca nie jest w stanie wywiązać się z obowiązku rozpatrzenia wniosku gwarancyjnego w ciągu 5 dni od chwili zgłoszenia.

**Odpowiedź:**

**Ad. 1,2. Zamawiający dokonał zmian SWZ w tym zakresie.**

**22. Pytanie:**

Zał. nr 9a i 9b do SWZ §8 ust. 1 punkt 1.1 Zamawiający napisał: 1.1. Naprawy gwarancyjnej, w terminie nie przekraczającym 5 dni roboczych, licząc od daty zgłoszenia. W przypadku napraw szczególnych, o znacznym stopniu skomplikowania lub wymagających wymiany części nie występujących w standardowym obrocie częściami zamiennymi, dopuszcza się ustalenie między stronami innego terminu ich wykonania. Prosimy na zmianę zapisu z 5 dni roboczych na 7 dni roboczych, który dotyczy wykonania naprawy gwarancyjnej.

**Odpowiedź: Zamawiający nie przychyła się do wniosku.**

**23. Pytanie:**

Zał. nr 9a i 9b do SWZ §8 ust. 1 punkt 1.2 Zamawiający napisał: pokrycia kosztów dojazdu do wskazanego warsztatu o ile znajduje się on poza granicami miasta Bielsko Biala według stawki 18,00 zł netto za każdy przejechany kilometr z bazy ASO Powyższe dotyczy również zwrotu kosztów związanych z odbiorem i przywozem pojazdu do ASO Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie stawki z 18 zł na 15 zł.

**Odpowiedź: Zamawiający nie przychyła się do wniosku.**



**24. Pytanie:**

Zał. nr 1a i 1b do SWZ §6 ust. 1 Zamawiający napisał: W przypadku, gdy zgłoszenie wpłynie do Wykonawcy po godz. 14:00, termin naprawy liczony będzie od dnia następnego. 7 Czy Zamawiający zgodzi się na zmianę powyższego zapisu: „W przypadku, gdy zgłoszenie wpłynie do Wykonawcy po godz. 13:00, termin naprawy liczony będzie od dnia następnego”?

**Odpowiedź: Zamawiający nie przychylił się do wniosku.**

**25. Pytanie:**

Zał. nr 1a i 1b do SWZ §8 ust. 5 Zamawiający napisał: W przypadku nieterminowej dostawy części zamiennych Zamawiający może naliczyć Wykonawcy karę umowną w wysokości 0,5 % ceny brutto niedostarczonych części, za każdy dzień zwłoki, liczony po 5 dniach roboczych od daty zamówienia.

1. Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości kary umownej z 0,5% na „0,1%” za każdy rozpoczęty roboczy dzień zwłoki. W ocenie Wykonawcy, wyżej wymieniona kara umowna jest nieadekwatna do straty poniesionej przez Zamawiającego

2. Czy kara zostanie naliczona jedynie w przypadku, gdy z tytułu zwłoki w dostawie części autobus jest wycofany z eksploatacji?

3. Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku przekroczenia ustalonego terminu dostarczenia kilku tych samych części, kara będzie naliczana jak za jedną część.

4. Prosimy o potwierdzenie, powyższa kara dotyczy zamówienia, niezależnie od ilości zamówionych części?

**Odpowiedź:**

**Ad. 1. Zamawiający nie przychylił się do wniosku.**

**Ad. 2,3,4. Zamawiający nie potwierdza stwierdzenia.**

**26. Pytanie:**

Zał. nr 1a i 1b do SWZ §8 ust. 3 Zamawiający napisał: W przypadku nieterminowego usunięcia wad zgłoszonych w okresie gwarancji lub rękojmi Zamawiający może naliczyć Wykonawcy karę umowną w wysokości 0,1% ceny brutto, o której mowa w § 5 ust. 1 umowy za każdy dzień zwłoki, liczony po 5 dniach roboczych od daty zgłoszenia.

1. 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

2. 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.

**Odpowiedź:**

**Ad. 1. Zamawiający nie przychylił się do wniosku.**

**Ad. 2. Zamawiający nie potwierdza stwierdzenia.**

**27. Pytanie:**

Zał. nr 1a i 1b do SWZ §8 ust. 9 Zamawiający napisał:

W przypadku niezagwarantowania wskaźnika gotowości technicznej w okresie gwarancji całopojazdowej, na poziomie min. 90%, obliczanej za okres kwartalny dla każdego autobusu z osobna, Zamawiający może naliczyć Wykonawcy karę umowną w wysokości 3 000,00 zł (trzy tysiące złotych) za każdy dzień przestoju autobusu. Za gotowość techniczną uważa się sprawność techniczną pojazdu, gwarantującą zrealizowanie Zamawiającemu zaplanowanych zmian przewozowych, codziennie. Z wyłączeniem niesprawności niezwiązanych z udzielonymi przez Wykonawcę gwarancjami jakości na dostarczone autobusy.

1. Wskazana wysokość kary umownej nie znajduje uzasadnienia ekonomicznego i nie stanowi ekwiwalentu ewentualnej szkody Zamawiającego. Może prowadzić jedynie do wzbogacenia Zamawiającego, a nie naprawienia szkody. Odbiega również od wartości kar umownych stosowanych w innych, podobnych postępowaniach. W konsekwencji, kara zaproponowana przez Zamawiającego kwalifikuje się jako kara rażąco wygórowana w rozumieniu art. 484 §2 Kodeksu cywilnego. Prosimy

o zmniejszenie kary związanej z niedochowaniem gotowości technicznej z 3000 zł do 1500 zł za każdy dzień roboczy przestoju autobusu.

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

3. Prosimy o potwierdzenie, że do wskaźnika gotowości technicznej nie wliczają się postoje wynikające z:

- Awarii na skutek kolizji drogowej przez okres postoju wynikający z oczekiwania na opinię sporządzanej przez rzeczoznawcę ubezpieczyciela

- Czynności wykonywanych w celu utrzymania pełnej sprawności technicznej pojazdu w zakresie:

- obsług technicznych/przeglądu serwisowego pojazdów wynikających z interwałów obsług określonych przez producenta pojazdów zawartych w przekazanej Zamawiającemu Dokumentacji,

- usuwania szkód spowodowanych wandalizmem,

- prac naprawczych przy sprzęcie zabudowanym przez Zamawiającego w Pojazdach,

- umieszczania lub zmiany reklam

**Odpowiedź:**

**Ad. 1. Zamawiający dokonał zmian SWZ w tym zakresie.**

**Ad. 2. Zamawiający będzie wykazywał brak sprawności/gotowości jedynie w przypadkach zależnych bądź zawinionych przez Wykonawcę.**

**Ad. 3. Zamawiający potwierdza stwierdzenie.**

#### **28. Pytanie:**

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość złożenia zabezpieczenia 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 możliwość zabezpieczenia należytego wykonania umowy w postaci gwarancji bankowych lub ubezpieczeniowych w formie elektronicznej tj. jako dokument elektroniczny podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym. Ponadto zgodnie z pkt. 21.11 SWZ Gwarancja winna być podpisana przez upoważnionego przedstawiciela Gwaranta.**

#### **29. Pytanie:**

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

**Odpowiedź: Zamawiający dopuszcza proponowane rozwiązanie.**

#### **30. Pytanie:**

Zamawiający w SWZ rozdział XII. napisał: 12.1. Wykonawca przystępujący do postępowania jest zobowiązany wnieść wadium w wysokości:

12.1.1. 700 000 złotych (słownie: siedemset tysięcy złotych i 00/100) - dla części nr 1 zamówienia;

12.1.2. 170 000 złotych (słownie: sto siedemdziesiąt tysięcy złotych i 00/100) - dla części nr 2 zamówienia;

Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku składania oferty na obie części Wykonawca może wnieść wadium w formie jednej gwarancji ubezpieczeniowej na łączną wartość 870.000 PLN, z wyszczególnieniem kwot na poszczególne zadania.

**Odpowiedź: Zamawiający dopuszcza proponowane rozwiązanie.**

#### **31. Pytanie:**

Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku wadium wnoszonego w postaci gwarancji ubezpieczeniowej lub bankowej, Zamawiający dopuszcza, że okres ważności gwarancji będzie równy okresowi związania ofertą, i będzie to okres w którym Beneficjent – Zamawiający będzie mógł zgłaszać roszczenia z gwarancji.

**Odpowiedź: Zamawiający na podstawie pkt. 12.2 i 12.4 SWZ potwierdza, że okres ważności**

**gwarancji (jako jednej z form wadium) będzie równy okresowi związania ofertą i będzie to okres w którym Beneficjent – Zamawiający będzie mógł zgłaszać roszczenia z gwarancji.**

**32. Pytanie:**

Czy Zamawiający potwierdza, że w ramach definicji „fabrycznie nowych” autobusów w §1 ust. 1 Umowy, dopuszcza dokonanie testów eksploatacyjnych zamawianych pojazdów, będących normalnym etapem produkcji i sprawdzania sprawności produkowanych pojazdów?

**Odpowiedź: Zamawiający potwierdza fakt wykonania koniecznych testów, w ramach dostawy „fabrycznie nowych” autobusów.**

**33. Pytanie:**

Czy Zamawiający potwierdza, że w ramach definicji „fabrycznie nowych” autobusów w §1 ust. 1 Umowy, dopuszcza dostarczenie zamawianych autobusów „na kołach” do siedziby Zamawiającego czy też Zamawiający oczekuje wykorzystanie w tym celu lawety (co podniesie cenę transportu)?

**Odpowiedź: Zamawiający dopuszcza transport nowego taboru na kołach – do siedziby Zamawiającego.**

**34. Pytanie:**

Zamawiający w zał. nr 1a i 1b do SWZ Wzór umowy, §6 ust. 6 napisał:

6. Strony rozszerzają odpowiedzialność Wykonawcy z tytułu rękojmi w ten sposób, że czas trwania rękojmi oraz zakres uprawnień z tytułu rękojmi jest analogiczny, jak z tytułu udzielonej gwarancji należytej jakości, niezależnie od uprawnień przysługujących na podstawie kodeksu cywilnego.

1. Prosimy o wyjaśnienie, co Zamawiający rozumie pod zapisem „gwarancja należytej jakości.

2. Z perspektywy Wykonawcy, wymóg Zamawiającego powoduje powstanie znacznej odpowiedzialności i potencjalnych ryzyk niż w przypadku rękojmi z ustawowym okresem 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 bardzo dużego ryzyka po stronie Wykonawcy, które będzie musiało zostać w kalkulowane 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:**

**Ad. 1. Zamawiający rozumie przez to gwarancję jakości, o której mowa w art.577 do 581 kodeksu cywilnego.**

**Ad. 2. Zamawiający nie przychyliła się do wniosku i podtrzymuje dotychczasowe brzmienie SWZ w tym zakresie.**

**35. Pytanie:**

Zamawiający w SWZ rozdział XXI. napisał: 21.3. Wykonawca, który wygra przetarg, zobowiązany będzie do zawarcia umowy i wniesienia zabezpieczenia w wysokości 5% ceny całkowitej podanej w ofercie, wyliczonego z dokładnością do pełnego złotego zaokrąglając wyliczoną wartość w górę. Zamawiający przyjął wysokość zabezpieczenia należytego wykonania umowy w maksymalnej dopuszczalnej ustawą Prawo Zamówień Publicznych wysokości. Wyższa wartość zabezpieczenia należytego wykonania umowy powoduje podwyższenie kosztów zrealizowania umowy co przekłada się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów, jako że cena pojazdów jest wypadkową wszystkich kosztów i ryzyk związanych z danym kontraktem. W związku z tym, że koszty Zabezpieczenia należytego wykonania Umowy ponosi Wykonawca zwracamy się z prośbą 10 o obniżenie zabezpieczenia należytego wykonania umowy do wartości 3% ceny całkowitej podanej w ofercie.

**Odpowiedź: Zamawiający nie przychyliła się do wniosku i podtrzymuje dotychczasowe brzmienie SWZ w tym zakresie.**

**36. Pytanie:**

Zał. nr 1a i 1b do SWZ Wzór umowy §8 ust. 1, 2, 6, 10 Zamawiający napisał:

1. W przypadku nieterminowego zrealizowania zamówienia, Zamawiający może naliczyć Wykonawcy

karę w wysokości 0,2% ceny brutto, o której mowa w § 5 ust. 1 umowy, za każdy dzień zwłoki, za każdy niedostarczony autobus w terminie.

2. W przypadku niedostarczenia i nieodebrania przez Zamawiającego autobusów z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy, w terminie powyżej 30 dni, licząc od terminu wskazanego w § 2, Zamawiającemu służy prawo rozwiązania umowy w trybie natychmiastowym oraz naliczenia kary umownej w wysokości 15 % całkowitej wartości brutto zamówienia, określonej w § 5 ust. 2. W takim przypadku, kary, o której mowa w ust. 1 nie nalicza się.

6. W przypadku nieterminowego lub niepełnego wykonania szkolenia (§ 7 ust. 1 i 2 umowy), Zamawiający może naliczyć Wykonawcy karę umowną w wysokości 0,02% ceny brutto, o której mowa w § 5 ust. 2 umowy, za każdy dzień zwłoki.

10. Łączna maksymalna wysokość kar umownych, których mogą dochodzić strony wynosi 20% wartości brutto umowy określonej w § 5 ust. 2.

W ocenie Wykonawcy, wyżej wymienione kary umowne są wysokie. 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 zaofiarowania ceny w wysokości przewyższającej kwotę, jaką Zamawiający przeznaczył 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. 11 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\\_zamow\\_ien\\_publicznych.pdf](https://www.uzp.gov.pl/__data/assets/pdf_file/0029/36875/Koncepcja_nowego_prawa_zamow_ien_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) odpowiedzialności wykonawcy za opóźnienie, chyba że jest to uzasadnione okolicznościami lub zakresem zamówienia; 2) naliczania kar umownych za zachowanie wykonawcy niezwiązane bezpośrednio lub pośrednio z przedmiotem umowy lub jej prawidłowym wykonaniem; 3) odpowiedzialności wykonawcy za okoliczności, za które wyłączną odpowiedzialność ponosi zamawiający; 4) możliwości ograniczenia zakresu zamówienia przez zamawiającego bez wskazania minimalnej wartości lub wielkości

świadczenia stron.

1. Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości kar umownych do następujących:

1. W przypadku nieterminowego zrealizowania zamówienia, Zamawiający może naliczyć Wykonawcy karę w wysokości 0,1% ceny netto, o której mowa w § 5 ust. 1 umowy, za każdy dzień zwłoki, za każdy niedostarczony autobus w terminie.

2. W przypadku niedostarczenia i nieodebrania przez Zamawiającego autobusów z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy, w terminie powyżej 30 dni, licząc od terminu wskazanego w § 2, Zamawiającemu służy prawo rozwiązania umowy w trybie natychmiastowym oraz naliczenia kary umownej w wysokości 10 % całkowitej wartości brutto 1 Uzasadnienie do rządowego projektu ustawy z 11.09.2019 r. Prawo zamówień publicznych, VIII kadencja, druk sejm. nr 3624 12 zamówienia, określonej w § 5 ust. 2. W takim przypadku, kary, o której mowa w ust. 1 nie nalicza się.

6. W przypadku nieterminowego lub niepełnego wykonania szkolenia (§ 7 ust. 1 i 2 umowy), Zamawiający może naliczyć Wykonawcy karę umowną w wysokości 0,01% ceny netto, o której mowa w § 5 ust. 2 umowy, za każdy dzień zwłoki.

10. Łączna maksymalna wysokość kar umownych, których mogą dochodzić strony wynosi 10 % wartości netto umowy określonej w § 5 ust. 2.

2. Zwracamy się z wnioskiem o usunięcie zapisu

„ 7. Strony mogą dochodzić odszkodowania, jeżeli szkody wynikłe z niewykonania lub nienależytego wykonania niniejszej umowy przewyższają wysokość zastrzeżonych kar umownych.” Zamawiający ma prawo naliczać kary umowne i jest to wystarczająca sankcja za niewłaściwe wywiązywanie się ze zobowiązań umownych przez Wykonawcę. Dodatkowe prawo dochodzenia odszkodowania jest zatem zbędne. Pozostawiając takie prawo Wykonawca nie byłby w stanie dokładnie ocenić z jakim ryzykiem finansowym wiąże się złożenie oferty w przetargu.

**Odpowiedź:**

**Ad. 1. Zamawiający dokonał zmian SWZ w zakresie kar umownych określonych w załączniku nr 1a i 1b do SWZ.**

**Ad. 2. Zamawiający nie przychyliła się do wniosku i podtrzymuje dotychczasowe brzmienie SWZ w tym zakresie.**

**37. Pytanie:**

Zamawiający w punkcie 8.2 zał nr 3a i 3b napisał: „przy każdych drzwiach wewnątrz na poręczach pionowych, na wysokości ~ 110 cm, umiejscowione podświetlane przyciski „STOP” („na żądanie”) przekazujące sygnał świetlny na desce rozdzielczej kierowcy”. Prosimy o dopuszczenie montażu przycisków na poziomie około 125 cm.

**Odpowiedź: Zamawiający przychyliła się do wniosku, w przypadku gdy oba przyciski „STOP” i „DRZWI” są umiejscowione jeden pod drugim na poręczy pionowej.**

**38. Pytanie:**

Zamawiający w punkcie 9.4 zał nr 3b oraz 3c napisał: „Urządzenie nagłaśniające winno składać się ze wzmacniacza oraz zestawu głośników zainstalowanych w płycie podsufitowej przestrzeni pasażerskiej autobusu”. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza montaż głośników pod klapami kanałów powietrza?

**Odpowiedź: Zamawiający dopuszcza proponowane rozwiązanie i dokonał zmian SWZ w tym zakresie.**

**39. Pytanie:**

Zamawiający w punkcie 11.4 zał nr 3b oraz 3c napisał: „w obu przypadkach Zamawiający dopuszcza ręczne smarowanie wału napędowego”. Prosimy o potwierdzenie, że cały punkt poświęcony systemowi smarowania dotyczy systemu automatycznego smarowania osi przedniej. Oś napędowa jest bezobsługowa.

**Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że autobus musi być wyposażony w układ centralnego smarowania obsługujący co najmniej przednią oś, a w przypadku autobusu klasy MEGA układ centralnego smarowania powinien obsługiwać także mechanizmy przegubu.**

#### 40. Pytanie:

Zamawiający w pkt 9.4 zał nr 3b napisał: „Dodatkowo, naprzeciwko trzecich drzwi miejsce (o wymiarach min. 1300 x 750 mm) przystosowane do przewozu wózka inwalidzkiego, oznaczone przyciskiem opisanym powyżej.” Prosimy o akceptację rozwiązania, gdzie drugie miejsce przystosowane do przewozu wózka inwalidzkiego będzie umieszczone przy drugich drzwiach.

**Odpowiedź: Zamawiający nie przychylił się do proponowanego rozwiązania.**

#### 41. Pytanie:

Zamawiający w SWZ rozdział XVIII. RT 10. SWZ napisał: Spełnienie dodatkowych wymogów określonych w Regulaminie 66 EKG ONZ w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich potwierdzonym dokumentem uprawnionej jednostki. Przedmiotowy środek dowodowy: Wykonawca na potwierdzenie deklarowanego warunku ma obowiązek załączyć dokument, sporządzony przez niezależną, certyfikowaną jednostkę badawczą, upoważnioną do wykonywania takich badań, potwierdzający spełnienie ww. Regulaminu. Prosimy o potwierdzenie, że do oferty należy załączyć Regulamin 66 EKG ONZ dla oferowanego typu autobusu.

**Odpowiedź: Wykonawca ma obowiązek złożyć dokument potwierdzający spełnienie wymogów określonych w Regulaminie 66 EKG ONZ w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich potwierdzonym dokumentem uprawnionej jednostki.**

#### 42. Pytanie:

Zamawiający w SWZ rozdział III. RT 10. SWZ napisał: 3.1.2.9. były dostarczone wraz z aktualnymi dokumentami – tj. Raportem Technicznym drogowego zużycia energii elektrycznej (test SORT 2) przez oferowany autobus (w kompletacji i wyposażeniu zbliżonym do wyposażenia i kompletacji autobusów oferowanych w niniejszym postępowaniu). Raport powinien być wykonany wg wytycznych UITP SORT Project – Standardized on-road test cycles przez niezależną, certyfikowaną jednostkę badawczą, upoważnioną do wykonywania takiego testu. Dokument ten należy złożyć w formie oryginału lub kserokopii poświadczonej za zgodność z oryginałem przez Wykonawcę. Przedstawiony w ofercie Raport z wynikami testu SORT 2 powinien dotyczyć autobusu testowanego w kompletacji i wyposażeniu zbliżonym do wyposażenia i kompletacji autobusu oferowanego w niniejszym postępowaniu, co w rozumieniu Zamawiającego polega na tym, że podane niżej cechy/właściwości tych autobusów (testowanego i oferowanego w postępowaniu) są następujące: - marka/typ autobusu testowanego identyczne jak marka/typ autobusu oferowanego w niniejszym postępowaniu; - silnik/silniki trakcyjne - marka i typ - identyczne / moc [kW] i moment [Nm] silnika autobusu testowanego są nie mniejsze niż w oferowanym autobusie; - skrzynia biegów - marka/typ – identyczne jak w oferowanym autobusie; - most napędowy - marka/typ oraz przełożenie przekładni głównej – identyczne jak w oferowanym autobusie; - ogumienie i koła - rozmiar, indeks nośności, kat. prędkości - identyczne jak w oferowanym autobusie; - wymiary pojazdu (długość /szerokość/ wysokość) [m] - wskazane wymiary autobusu testowanego nie mniejsze od wskazanych wymiarów autobusu oferowanego w postępowaniu.

Powyższy wymóg dotyczący dokumentu SORT przez autobus testowany w kompletacji i wyposażeniu zbliżonym do wyposażenia i kompletacji autobusu oferowanego w postępowaniu pod kątem wskazanych cech/właściwości, jest nie do spełnienia. Nie oferuje się identycznych pojazdów różnym Zamawiającym. Komplectacja autobusów jest zależna od wymagań Zamawiających oraz od ilości środków finansowych jakimi dysponują. Autobusy, na których wykonuje się testy SORT mogą mieć różne mosty napędowe, kategorie prędkości i nośności ogumienia, być dostosowane do wymagań Zamawiających w zakresie prędkości maksymalnej Vmax.

W związku z powyższym zwracamy się z prośbą aby wykonawca był zobowiązany dołączyć: kopię Raportu Technicznego drogowego zużycia paliwa (test SORT 2) przez oferowany typ autobusu, opracowanego wg wytycznych UITP (International Association of Public Transport). Raport powinien być wykonany przez niezależną certyfikowaną jednostkę badawczą, upoważnioną do wykonywania takiego testu oraz dotyczyć: - marka/typ autobusu testowanego identyczne jak marka/typ autobusu oferowanego – ogumienie i koła – rozmiar - identyczne jak w oferowanym autobusie; - wymiary pojazdu (długość /szerokość/ wysokość) [m] - wskazane wymiary autobusu testowanego nie mniejsze od wskazanych wymiarów autobusu oferowanego w postępowaniu.

**Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wymaga aby załączony do oferty Raport z wynikami testu E-SORT 2 dotyczył autobusu testowanego w kompletacji i wyposażeniu zbliżonym do wyposażenia i kompletacji autobusu oferowanego w niniejszym postępowaniu, co w rozumieniu Zamawiającego polega na tym, że podstawowe cechy/właściwości tych autobusów**

(testowanego i oferowanego w postępowaniu) powinny być zbliżone. Jedną z cech wpływających w sposób istotny na wyniki zużycia energii jest zainstalowana w pojeździe skrzynia biegów. Tak więc autobus, który został poddany testowi w celu uzyskania Raportu z wynikami testu E-SORT 2 powinien posiadać skrzynię biegów identyczną pod względem jej marki i typu jak ta, która jest zastosowana w autobusie oferowanym. Oczywiście, jeżeli skrzynia biegów nie występuje w autobusie oferowanym, to również autobus testowany powinien występować w takiej samej konfiguracji, a więc bez skrzyni biegów.

Zamawiający nie wyraża zgody na usunięcie wymogu zgodności co do przełożenia przekładni głównej autobusu (testowanego i oferowanego w postępowaniu). Zastosowanie innego przełożenia przekładni głównej może w istotny sposób wpływać na zużycie energii oferowanego pojazdu a więc może rzutować na powstanie znacznych różnic pomiędzy wynikami testu E-SORT 2 a wartościami, które mógłby uzyskać autobus oferowany z zainstalowaną odmienną przekładnią główną (o innym przełożeniu).

Zamawiający nie wyraża zgody na usunięcie warunku zachowania zgodności dotyczącej wskazanych parametrów ogumienia i kół, tj. rozmiaru, indeksu nośności, kat. prędkości - które powinny być takie same w autobusie testowanym w ramach testu SORT, jak i w autobusie oferowanym w niniejszym postępowaniu.

Użycie ogumienia o odmiennym indeksie nośności lub kategorii prędkości może wskazywać na stosowanie innych rozwiązań technicznych w oferowanym autobusie (wpływających np. na powstanie większego nacisku na oś napędową) w porównaniu do autobusu testowanego, co może rzutować na powstanie znacznych rozbieżności pomiędzy wynikami testu E-SORT 2 a wartościami, które mógłby uzyskać autobus oferowany z odmiennymi (w tym zakresie) rozwiązaniami technicznymi.

#### 43. Pytanie:

Zamawiający w pkt 9.4 zał nr 3a i 3b napisał:

„system powinien składać się z następujących elementów funkcjonalnych: systemu detekcji (wykrywania pożaru) zbudowanego w oparciu o dwa niezależnie działające obwody:

- obwód nr 1, który powinien wykrywać powstanie pożaru co najmniej w następujących podzespołach: agregacie grzewczym, silniku trakcyjnym, silniku napędu sprężarki powietrza;
- obwód nr 2, który powinien wykrywać powstanie pożaru w komorach akumulatorów trakcyjnych, - systemu gaszenia pożaru obejmującego, w ramach obwodu nr 1, co najmniej następujące podzespoły: agregat grzewczy, silnik trakcyjny, silnik napędu sprężarki powietrza, bojler,”

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza zabudowę magazynów energii na dachu. Jeżeli tak, to czy one również mają być objęte linią detekcyjną?

**Odpowiedź: Zamawiający dopuszcza montaż magazynów energii na dachu autobusu. Całość magazynu energii – wszystkie akumulatory trakcyjne muszą być objęte nadzorem linii detekcyjnej.**

#### 44. Pytanie:

Zamawiający w ppkt. F pkt 9.1 zał. Nr 3A oraz 3b napisał: „tablica wskaźników pulpitu z zestawem kontrolki i ciekłokrystalicznym wyświetlaczem wielofunkcyjnym LCD informującym kierowcę na bieżąco o stanie technicznym pojazdu, wyposażona w: prędkościomierz zintegrowany z drogomierzem i licznikiem przebiegu dziennego, licznik zużytej energii elektrycznej, licznik całkowitego czasu pracy ogrzewania dodatkowego”.

Prosimy o dopuszczenie wyświetlania całkowitego czasu pracy ogrzewania dodatkowego na osobnym urządzeniu.

**Odpowiedź: Zamawiający dopuszcza proponowane rozwiązanie.**

#### 45. Pytanie:

Zamawiający w ppkt. g pkt 9.1 zał. Nr 3A oraz 3b napisał: „procentowy poziom energii rekuperowanej podczas hamowania”. Prosimy o rezygnację z wymogu.

**Odpowiedź: Zamawiający nie przychylił się do wniosku.**

#### 46. Pytanie:

Zamawiający w ppkt. r pkt 3.2 zał. Nr 3A oraz 3b napisał:

„Zamawiający zastrzega sobie możliwość określenia użytecznej energii dostępnej w akumulatorach

trakcyjnych zgodnie z procedurą eSORT 2 opracowanego przez International Association of Public Transport (UITP).” Prosimy o wyjaśnienie. Określenie poziomu energii dostępnej wymaga badań laboratoryjnych. Procedura eSORT służy jedynie do określenia zasięgu pojazdów.

**Odpowiedź: Zamawiający dokonał zmian SWZ w tym zakresie.**

**47. Pytanie:**

Zamawiający w SWZ rozdział VII ust. 7.1.1. napisał: 7.1.1. aktualne na dzień składania ofert „Świadectwo Homologacji Typu Pojazdu” lub „Świadectwo Homologacji Typu WE Pojazdu”, potwierdzające bezwarunkowe udzielenie homologacji, wydane zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami, a w szczególności na podstawie ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (tekst jedn. Dz.U. z 2024 r., poz. 1251) oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 sierpnia 2023 r. w sprawie homologacji typu pojazdów (tekst jedn. Dz.U. z 2023 r., poz. 1651); Prosimy o dopuszczenie możliwości załączenia do oferty dokumentu posiadanego, wraz ze zobowiązaniem dostarczenia właściwego "Świadectwa homologacji typu pojazdu" niezwłocznie po jego uzyskaniu, nie później niż na 10 dni przed terminem dostawy autobusów.

**Odpowiedź: Zamawiający nie przychylił się do wniosku.**

**48. Pytanie:**

Zamawiający w SWZ rozdział XVI ust. 16.1. napisał: 16.1. Oferty wraz z wymaganymi dokumentami należy składać za pośrednictwem Platformy Zakupowej pod adresem: <https://platformazakupowa.pl> w nieprzekraczalnym terminie do dnia 08.11.2024 r. do godz. 11:00. Ostatni kwartał bieżącego roku jest wyjątkowy ze względu na dużą liczbę obecnie toczących się postępowań przetargowych na zakup autobusów. W związku z tym czas oczekiwania na oferty od poddostawców uległ wydłużeniu. Zwracamy się z prośbą o wydłużenie terminu składania ofert do 15.11.2024 r.

**Odpowiedź: Zamawiający dokonał zmian SWZ w tym zakresie.**

**49. Pytanie:**

Zamawiający w ppkt. G pkt 9.1 zał. Nr 3A oraz 3b napisał: „procentowy poziom energii rekuperowanej podczas hamowania”. Prosimy o zgodę na zastosowanie graficznej prezentacji procentowego przepływu energii w zakresie od -100% do 100%, bez tekstowej/liczbowej prezentacji tej wartości.

**Odpowiedź: Zamawiający dokonał zmian SWZ w tym zakresie.**

**50. Pytanie:**

Zamawiający w ppkt. k pkt 8.7 zał. Nr 3A oraz 3b napisał: „osłony urządzeń klimatyzacyjnych zabudowanych na dachu autobusu, wyposażone w zgrubne filtry siatkowe z stali nierdzewnej”. Prosimy o dopuszczenie rozwiązania równoważnego polegającej na zastosowaniu dedykowanych osłon wirników klimatyzacji.

**Odpowiedź: Zamawiający nie przychylił się do wniosku. Zamawiający wymaga zastosowania na osłonach urządzeń klimatyzacyjnych zgrubnego filtrowania powietrza, dostarczanego do wnętrza autobusu.**

**51. Pytanie:**

Zamawiający w ppkt. c pkt 3.2 zał. Nr 3A oraz 3b napisał: „ilość zmagazynowanej energii w magazynie energii ma umożliwić przejechanie przez autobus co najmniej 180 km. - z zapewnieniem nieprzekraczania poziomu naładowania magazynów energii poniżej 20% SOC (ang. State-of-charge),”. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający ma na myśli nie SOC, a DOD (depth of discharge). Zapis w obecnym kształcie sztucznie ogranicza pojemność użyteczną baterii oraz zasięg pojazdu, a co za tym idzie konieczne jest zastosowanie większych magazynów energii, co znacząco wpływa na cenę pojazdów.

**Odpowiedź: Zamawiający nie potwierdza stwierdzenia.**

Z A T W I E R D Z A M:

Hubert Maślanka

Prezes Zarządu

MZK w Bielsku – Białej Sp. z o. o.