

**Pytania i odpowiedzi oraz modyfikacja treści SWZ wraz z załącznikami prowadząca do zmiany ogłoszenia**

**W związku z kolejnymi pytaniami jakie wpłynęły do Zamawiającego w postępowaniu przetargowym o wartości powyżej progów unijnych na zadanie pn.: „Zakup i dostawa dwóch autobusów elektrycznych klasy MAXI wraz z infrastrukturą do ich ładowania” [znak referencyjny: UE-01/2024], poniżej Zamawiający udostępnia treść pytań wraz z odpowiedziami oraz wskazuje dokonane zmiany w dokumentacji przetargowej:**

**Pytanie nr 4**

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 złożenia zabezpieczenia należytego wykonania umowy w postaci gwarancji bankowych lub ubezpieczeniowych w formie elektronicznej.**

**Pytanie nr 5**

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 możliwość podpisania umowy z Wykonawcą w formie elektronicznej.**

**Pytanie nr 6**

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 potwierdza.**

**Zgodnie z art. 97 ust. 5 Pzp Wadium wnosi się przed upływem terminu składania ofert i utrzymuje nieprzerwanie do dnia upływu terminu związania ofertą, z wyjątkiem przypadków, o których mowa w art. 98 ust. 1 pkt 2 i 3 oraz ust. 2. Ustawy PZP.**

**Pytanie nr 7**

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 dopuszcza dokonanie testów eksploatacyjnych zamawianych pojazdów.**

#### **Pytanie nr 8**

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 dostarczenie zamawianych autobusów „na kołach” do siedziby Zamawiającego.**

#### **Pytanie nr 9**

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:**

**Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SWZ.**

#### **Pytanie nr 10**

Zwracamy się z wnioskiem o dopuszczenie zmian umowy z zakresie określonym w ofercie lub dokumentacji technicznej kompletacji, wyposażenia lub konstrukcji pojazdów, jeżeli:

- a) po podpisaniu Umowy na rynku pojawią się nowe rozwiązania techniczne lub technologiczne, czy też komponenty lub materiały nowszej generacji pozwalające na zmniejszenie czasu realizacji zamówienia lub ograniczenie kosztu eksploatacji pojazdów lub uzyskanie korzystniejszych dla Zamawiającego parametrów technicznych,
- b) zaniechano lub wycofano z produkcji określone materiały lub elementy wskazane w ofercie lub dokumentacji technicznej,
- c) zaistniała konieczność zrealizowania zamówienia przy zastosowaniu innych rozwiązań technicznych lub technologicznych, niż wskazane w ofercie Wykonawcy, gdyby zastosowanie przewidzianych wcześniej rozwiązań groziło niewykonaniem lub wadliwym wykonaniem zamówienia,

Swoją prośbę wykonawca motywuje wspólnym interesem tak Zamawiającego jak i wykonawcy.

Bez wprowadzenia wyżej zaproponowanej zmiany ewentualna modyfikacja postanowień umowy będzie praktycznie niemożliwa ze względu na ograniczenia stawiane przez Prawo Zamówień Publicznych – i to nawet w przypadku woli zmiany umowy wyrażonej przez Zamawiającego. Ewentualne dostosowanie kompletacji pojazdów zgodnie z życzeniem Zamawiającego czy też choćby drobne zmiany w rozplanowaniu wnętrza autobusów zaproponowane przez Zamawiającego okażą się niemożliwe do zaimplementowania ze względu na fakt, iż umowa takich działań nie dopuszcza. Stąd wniosek i prośba o zmianę § 13 wzoru umowy w sposób, który przyczyni się do umożliwienia ewentualnych rozmów pomiędzy Zamawiającym a wykonawcą w trakcie wykonywania umowy. Wykonawca zaznacza przy tym, że taka redakcja zapisu w żadnej mierze nie obliuguje Zamawiającego do wyrażania zgody na ewentualne zmiany umowy i pozostanie to nadal wyłącznie prawem, a nie obowiązkiem Zamawiającego.

#### **Odpowiedź:**

**Zamawiający dopuszcza powyższe zapisy, z zastrzeżeniem iż każda zmiana wymaga pisemnej zgody Zamawiającego, a przesłanki wskazane poniżej nie mogą prowadzić do podwyższenia**

wynagrodzenia Wykonawcy. W związku z powyższym Zamawiający wprowadza stosowne zamiany w Załączniku nr 4, gdzie §17 ust. 2 pkt 2). dodaje się lit. h)- j) o następującym brzmieniu: „h) po podpisaniu Umowy na rynku pojawią się nowe rozwiązania techniczne lub technologiczne, czy też komponenty lub materiały nowszej generacji pozwalające na zmniejszenie czasu realizacji zamówienia lub ograniczenie kosztu eksploatacji pojazdów lub uzyskanie korzystniejszych dla Zamawiającego parametrów technicznych;

i) zaniechano lub wycofano z produkcji określone materiały lub elementy wskazane w ofercie lub dokumentacji technicznej;

j) zaistniała konieczność zrealizowania zamówienia przy zastosowaniu innych rozwiązań technicznych lub technologicznych, niż wskazane w ofercie Wykonawcy, gdyby zastosowanie przewidzianych wcześniej rozwiązań groziło niewykonaniem lub wadliwym wykonaniem zamówienia.”.

oraz

zapis po literze j) poprzednio po literze g) „W przypadku wystąpienia którejkolwiek z okoliczności, o której mowa powyżej możliwa jest w zmiana sposobu, zakresu wykonania prac i odpowiednio do przypadku zmiana Wynagrodzenia, sposobu jego rozliczenia lub terminu wykonania prac.”

Otrzymuje brzmienie:

„W przypadku wystąpienia którejkolwiek z okoliczności, o której mowa powyżej możliwa jest w zmiana sposobu, zakresu wykonania prac i odpowiednio do przypadku zmiana Wynagrodzenia, sposobu jego rozliczenia lub terminu wykonania prac, z tym że wystąpienie okoliczności wskazanych w literze h)-j), nie może prowadzić do podwyższenia wynagrodzenia Wykonawcy.”.

#### **Pytanie nr 11**

Zamawiający w Załączniku nr 4 do SWZ – Projektowane postanowienia umowy par. 14 ust. 2 i 7 napisał:

2. Za niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązań umownych Zamawiający może żądać od Wykonawcy, przewidzianych w Umowie oraz następujących kar umownych :

1) za nieterminową dostawę autobusu wraz z dokumentacją i dokumentami wyspecyfikowanymi w § 9 Umowy Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 0,5 % ceny jednostkowej netto autobusu, z którego dostawą Wykonawca jest w zwłoce, za każdy rozpoczęty dzień zwłoki;

2) za niedotrzymanie terminu, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt. 2 Umowy Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 1000 zł (słownie: tysiąc złotych), za każdy rozpoczęty dzień zwłoki;

3) za niedotrzymanie terminu szkoleń, o których mowa w § 11 Umowy Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 500 zł (słownie: pięćset złotych), za każdy rozpoczęty dzień zwłoki;

4) za odstąpienie przez którąkolwiek ze Stron od Umowy z przyczyn zawinionych przez Wykonawcę, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę w wysokości 10 % całkowitej wartości przedmiotu umowy brutto, o której mowa w § 12 ust. 1 Umowy;

5) za zwłokę w usunięciu wad, ujawnionych przy odbiorze lub w okresie gwarancji lub rękojmi –w wysokości 500 zł (słownie: pięćset złotych), za każdy rozpoczęty dzień zwłoki (chyba że w umowie wskazano inaczej);

6) za naruszenie obowiązku, o którym mowa w § 18 ust. 18 oraz ust. 20 umowy – w wysokości 1 000,00 zł (słownie: jeden tysiąc złotych) za każdy przypadek braku zapłaty lub nieterminowej zapłaty wynagrodzenia podwykonawcy z tytułu zmiany wysokości wynagrodzenia lub brak złożenia w terminie jakiegokolwiek oświadczenia wskazanego w § 18 ust. 20.

7. Łączna maksymalna wysokość kar umownych, określonych w niniejszej umowie, których mogą dochodzić Strony wynosi 20 % całkowitej wartości przedmiotu umowy brutto, o której mowa w § 12 ust. 1 niniejszej umowy.

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. 353<sup>1</sup> 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 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 określone 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](https://www.uzp.gov.pl/data/assets/pdf_file/0029/36875/Koncepcja_nowego_prawa_zamowien_publicznych.pdf)) jak i w uzasadnieniu do projektu<sup>1</sup> 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 udzielenie 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;

---

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

- 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) za nieterminową dostawę autobusu wraz z dokumentacją i dokumentami wyspecyfikowanymi w § 9 Umowy Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości **0,25 %** ceny jednostkowej netto autobusu, z którego dostawą Wykonawca jest w zwłoce, za każdy rozpoczęty dzień zwłoki;
  - 2) za niedotrzymanie terminu, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt. 2 Umowy Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości **500 zł** (słownie: pięćset złotych), za każdy rozpoczęty dzień zwłoki;
  - 3) za niedotrzymanie terminu szkoleń, o których mowa w § 11 Umowy Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości **250 zł** (słownie: dwieście pięćdziesiąt złotych), za każdy rozpoczęty dzień zwłoki;
  - 4) za odstąpienie przez którąkolwiek ze Stron od Umowy z przyczyn zawinionych przez Wykonawcę, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę w wysokości **10 %** całkowitej wartości przedmiotu umowy **netto**, o której mowa w § 12 ust. 1 Umowy;
  - 5) za zwłokę w usunięciu wad, ujawnionych przy odbiorze lub w okresie gwarancji lub rękojmi – w wysokości **250 zł** (słownie: dwieście pięćdziesiąt złotych), za każdy rozpoczęty dzień zwłoki (chyba że w umowie wskazano inaczej);
  - 6) za naruszenie obowiązku, o którym mowa w § 18 ust. 18 oraz ust. 20 umowy – w wysokości **500 zł** (słownie: pięćset złotych) za każdy przypadek braku zapłaty lub nieterminowej zapłaty wynagrodzenia podwykonawcy z tytułu zmiany wysokości wynagrodzenia lub brak złożenia w terminie jakiegokolwiek oświadczenia wskazanego w § 18 ust. 20.
7. Łączna maksymalna wysokość kar umownych, określonych w niniejszej umowie, których mogą dochodzić Strony wynosi **15 %** całkowitej wartości przedmiotu umowy **netto**, o której mowa w § 12 ust. 1 niniejszej umowy.

**Odpowiedź:**

Zamawiający zgadza się na obniżenie kar umownych i dlatego też biorąc pod uwagę wniosek wykonawcy postawiony w pytaniu 11, a także w dalszych pytaniach Zamawiający zmienia treść §14 ust. 2 Załącznika nr 4 do SWZ, który otrzymuje następujące brzmienie:

**„2. Za niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązań umownych Zamawiający może żądać od Wykonawcy, przewidzianych w Umowie oraz następujących kar umownych**

- 1) za nieterminową dostawę autobusu wraz z dokumentacją i dokumentami wyspecyfikowanymi w § 9 Umowy Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości **0,25 %** ceny jednostkowej netto autobusu, z którego dostawą Wykonawca jest w zwłoce, za każdy rozpoczęty dzień zwłoki;
- 2) za niedotrzymanie terminu, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 1 Umowy Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości **0,25 %** ceny jednostkowej netto infrastruktury, o której mowa w §12 ust.2 poz. 2 niniejszej umowy, za każdy rozpoczęty dzień zwłoki;
- 3) za niedotrzymanie terminu szkoleń, o których mowa w § 11 Umowy Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości **350 zł** (słownie: trzysta pięćdziesiąt złotych), za każdy rozpoczęty dzień zwłoki;
- 4) za odstąpienie przez którąkolwiek ze Stron od Umowy z przyczyn zawinionych przez Wykonawcę, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę w wysokości **10 %** całkowitej wartości przedmiotu umowy **netto**, o której mowa w § 12 ust. 1 Umowy;

5) za zwłokę w usunięciu wad, ujawnionych przy odbiorze lub w okresie gwarancji lub rękojmi – w wysokości 500 zł (słownie: pięćset złotych), za każdy rozpoczęty dzień zwłoki (chyba że w umowie wskazano inaczej);

6) za naruszenie obowiązku, o którym mowa w § 18 ust. 18 oraz ust. 20 umowy – w wysokości 600 zł (słownie: sześćset złotych) za każdy przypadek braku zapłaty lub nieterminowej zapłaty wynagrodzenia podwykonawcy z tytułu zmiany wysokości wynagrodzenia lub brak złożenia w terminie jakiegokolwiek oświadczenia wskazanego w § 18 ust. 20.”

oraz zmienia treść §14 ust. 7 Załącznika nr 4 do SWZ, który otrzymuje następujące brzmienie: „Łączna maksymalna wysokość kar umownych, określonych w niniejszej umowie, których mogą dochodzić Strony wynosi 15 % całkowitej wartości przedmiotu umowy netto, o której mowa w § 12 ust. 1 niniejszej umowy.”.

#### **Pytanie nr 12**

Zamawiający w Załączniku nr 4 do SWZ – Projektowane postanowienia umowy par. 7 ust. 5 napisał:  
5. Z czynności odbiorowych sporządza się protokół, w którym Zamawiający potwierdza dokonanie odbioru albo odmawia dokonania odbioru.

Prosimy o doprecyzowanie powyższego zapisu, poniżej proponowane brzmienie.

Z czynności odbiorowych sporządza się protokół, w którym Zamawiający potwierdza dokonanie odbioru albo odmawia dokonania odbioru. Odbiór zostanie dokonany dla każdej sztuki stacji ładowania z ładowarką zajezdniową z osobna, co oznacza, że dla infrastruktury do ładowania sporządzone zostaną dwa odrębne protokoły odbioru. Każdy protokół z osobna, potwierdzający odbiór danej sztuki stacji ładowania z ładowarką zajezdniową, stanowić będzie podstawę do wystawienia faktury przez Wykonawcę.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w Załączniku nr 4 do SWZ – Projektowane postanowienia umowy §7 ust.5. Odbiór zostanie dokonany dla obu sztuk ładowarek zajezdniowych jednocześnie, co oznacza, że dla infrastruktury do ładowania sporządzony zostanie jeden protokół odbioru.

#### **Pytanie nr 13**

Zamawiający w Załączniku nr 4 do SWZ – Projektowane postanowienia umowy par. 9 ust. 9 napisał:  
Brak pozytywnego wyniku testu będzie skutkować odmową przyjęcia autobusu z winy Wykonawcy. Z czynności odbiorowych sporządza się protokół, w którym Zamawiający potwierdza dokonanie odbioru albo odmawia dokonania odbioru.

Zwracamy się z prośbą o doprecyzowanie powyższego zapisu i nadanie mu następującego brzmienia:  
Brak pozytywnego wyniku testu będzie skutkować odmową przyjęcia autobusu z winy Wykonawcy. Z czynności odbiorowych sporządza się protokół, w którym Zamawiający potwierdza dokonanie odbioru albo odmawia dokonania odbioru. Odbiór zostanie dokonany dla każdego autobusu z osobna, co oznacza, że dla autobusów sporządzone zostaną dwa odrębne protokoły odbioru. Każdy protokół z osobna, potwierdzający odbiór danego autobusu, stanowić będzie podstawę do wystawienia faktury przez Wykonawcę.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający wprowadził powyższy zapis i dokonał stosownych zmian w załączniku nr 4 do SWZ. §9 ust. 9 otrzymuje w całości następujące brzmienie:

„Brak pozytywnego wyniku testu będzie skutkować odmową przyjęcia autobusu z winy Wykonawcy. Z czynności odbiorowych sporządza się protokół, w którym Zamawiający potwierdza



*dokonanie odbioru albo odmawia dokonania odbioru. Odbiór zostanie dokonany dla każdego autobusu z osobna, co oznacza, że dla autobusów sporządzone zostaną dwa odrębne protokoły odbioru. Każdy protokół z osobna, potwierdzający odbiór danego autobusu, stanowić będzie podstawę do wystawienia faktury przez Wykonawcę.*

*Jeżeli w toku czynności odbiorowych stwierdzone zostaną wady przedmiotu odbioru to Zamawiającemu przysługują następujące uprawnienia:*

- 1) jeżeli wady lub usterki nadają się do usunięcia Zamawiający może odmówić odbioru do czasu ich usunięcia przez Wykonawcę w terminie wyznaczonym przez Zamawiającego,*
- 2) jeżeli wady lub usterki nie nadają się do usunięcia, ale nie uniemożliwiają użytkowania przedmiotu odbioru zgodnie z przeznaczeniem Zamawiający może obniżyć wynagrodzenie Wykonawcy,*
- 3) jeżeli wady lub usterki nie nadają się do usunięcia oraz uniemożliwiają użytkowanie przedmiotu odbioru zgodnie z przeznaczeniem Zamawiający może odstąpić od umowy (w terminie 21 dni licząc od dnia ujawnienia wady) z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy albo żądać od Wykonawcy dostarczenia przedmiotu umowy po raz drugi, bez dodatkowego wynagrodzenia.”.*

#### **Pytanie nr 14**

Zamawiający w Załączniku nr 4 do SWZ – Projektowane postanowienia umowy par. 12 ust. 3 napisał:

*3. Wynagrodzenie płatne będzie za każdy zrealizowany element (etap) przedmiotu umowy:*

*a. Część pierwsza o której mowa § 12 ust. 2 ppkt. 2 wyniesie nie więcej niż 8% całego wynagrodzenia o którym mowa w § 12 ust.1.*

*b. Dostawa jednej sztuki autobusu nie więcej niż 50% całego wynagrodzenia o którym mowa w § 12 ust.1.*

*Podstawę wystawienia faktur przez Wykonawcę będą stanowić podpisane przez Zamawiającego protokoły odbioru stwierdzające odbiór danego elementu (etapu) przedmiotu umowy, zgodnie z zasadami określonymi odpowiednio w § 7 i § 9 Umowy.*

*1. Zwracamy się z prośbą o potwierdzenie, że wynagrodzenie będzie płatne na podstawie wystawionych faktur.*

*2. Prosimy o doprecyzowanie powyższego zapisu i nadanie następującego brzmienia:*

*Wynagrodzenie płatne będzie za każdą zrealizowaną dostawę poszczególnego elementu infrastruktury ładowania oraz autobusu, zgodnie z zasadami określonymi odpowiednio w § 7 i § 9 Umowy:*

*a. Część pierwsza o której mowa § 12 ust. 2 ppkt. 2 wyniesie nie więcej niż 8% całego wynagrodzenia o którym mowa w § 12 ust. 1.,*

*b. Dostawa jednej sztuki autobusu nie więcej niż 50% całego wynagrodzenia o którym mowa w § 12 ust.1.*

*Podstawę wystawienia faktur przez Wykonawcę będą stanowić podpisane przez Zamawiającego protokoły odbioru danego elementu infrastruktury ładowania oraz danego autobusu, zgodnie z zasadami określonymi odpowiednio w § 7 i § 9 Umowy.*

#### **Odpowiedź:**

**Ad1. Zamawiający potwierdza, że wynagrodzenie będzie płatne na podstawie prawidłowo wystawionych faktur.**

**Ad2. Zamawiający zmienia zapis §12 ust. 3, który otrzymuje nowe brzmienie:**

**„Wynagrodzenie płatne będzie za każdy zrealizowany element (etap) przedmiotu umowy:**

- a. Dostawa urządzeń, montaż, uruchomienie i wykonanie robót budowlanych związanych z budową stacji wolnego ładowania wraz z zasilaniem energetycznym z istniejącej stacji transformatorowej zlokalizowanej na terenie zajezdni PKM przy ulicy Michała**

Drzymały 16 w Czechowicach-Dziedzicach, o której mowa § 12 ust. 2 ppkt. 2, której wartość wyniesie nie więcej niż 8% całego wynagrodzenia, o którym mowa w § 12 ust.1.

- b. Dostawa pierwszej sztuki fabrycznie nowego niskopodłogowego autobusu z napędem elektrycznym klasy maxi, o którym mowa § 12 ust. 2 ppkt. 1, którego wartość wyniesie nie więcej niż 50% całego wynagrodzenia, o którym mowa w § 12 ust.1.
- c. Dostawa drugiej sztuki fabrycznie nowego niskopodłogowego autobusu z napędem elektrycznym klasy maxi, o którym mowa § 12 ust. 2 ppkt. 1, którego wartość wyniesie nie więcej niż 50% całego wynagrodzenia o którym mowa w § 12 ust.1.

Podstawę wystawienia faktur przez Wykonawcę będą stanowić podpisane przez Zamawiającego protokoły odbioru stwierdzające odbiór każdego ze wskazanych powyżej w ust. 3 lit a.-c. elementów (etapów) przedmiotu umowy, zgodnie z zasadami określonymi odpowiednio w § 7 i § 9 Umowy.”.

#### **Pytanie nr 15**

Zamawiający w Załączniku nr 4 do SWZ – Projektowane postanowienia umowy par. 14 ust. 1 napisał:  
*O ile wyraźnie nie postanowiono inaczej, w zakresie kar umownych opisanych Umową Wykonawca ponosi odpowiedzialność za opóźnienie rozumiane jako przekroczenie terminu wskazanego w Umowie lub wyznaczonego na podstawie Umowy jeśli nie jest w stanie wykazać, że opóźnienie nastąpiło z przyczyn, za które nie ponosi odpowiedzialności, zakładając działanie z należytą starannością (zwłoka), w tym jeśli opóźnienie nastąpiło w wyniku działania Siły Wyższej lub jest wynikiem wyłącznej winy Zamawiającego.*

Zwracamy się z prośbą o zmianę w powyższym ustępie w zakresie, aby ogólna odpowiedzialność Wykonawcy oparta była nie na opóźnieniu, a na zwłoce Wykonawcy. Wszelkie kary umowne powinny bowiem stanowić sankcję za niewykonanie bądź nienależyte wykonanie umowy zawinione przez Wykonawcę. Na tym dokładnie polega pojęcie zwłoki, która ma miejsce wówczas, gdy brak realizacji bądź niewłaściwa realizacja umowy wynika z zawinionego działania bądź zaniechania Wykonawcy. Opóźnienie natomiast występuje wówczas, gdy dana strona nie wykonuje zobowiązania wskutek okoliczności, za które odpowiedzialności nie można przypisać danej stronie. Proponowana zmiana poniżej:

*O ile wyraźnie nie postanowiono inaczej, w zakresie kar umownych opisanych Umową Wykonawca ponosi odpowiedzialność za zwłokę rozumianą jako zawinione przekroczenie terminu wskazanego w Umowie lub wyznaczonego na podstawie Umowy.*

#### **Odpowiedź:**

**Zamawiający zmienia zapis §14 ust.1 Załącznika nr 4 do SWZ, który otrzymuje następujące brzmienie:**

**”O ile wyraźnie nie postanowiono inaczej, w zakresie kar umownych opisanych Umową Wykonawca ponosi odpowiedzialność za zwłokę rozumianą jako zawinione przekroczenie terminu wskazanego w Umowie lub wyznaczonego na podstawie Umowy.”.**

#### **Pytanie nr 16**

Zamawiający w Załączniku nr 4 do SWZ – Projektowane postanowienia umowy par. 14 ust. 1 napisał:  
1) *za nieterminową dostawę autobusu wraz z dokumentacją i dokumentami wyspecyfikowanymi w § 9 Umowy Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 0,5 % ceny jednostkowej netto autobusu, z którego dostawą Wykonawca jest w zwłoce, za każdy rozpoczęty dzień zwłoki;*  
2) *za niedotrzymanie terminu, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt. 2 Umowy Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 1000 zł (słownie: tysiąc złotych), za każdy rozpoczęty dzień zwłoki;*

Prosimy o wyjaśnienie jaka jest relacja kar umownych wymienionych w tych punktach, ponieważ zdaje się, że są to kary za ten sam rodzaj naruszenia postanowień umowy, tj. nieterminową dostawę autobusu.



W związku z tym zwracamy się z wnioskiem o pozostawienie tylko jednej z tych kar umownych. Kara umowna proponowana przez Zamawiającego w obecnym kształcie może prowadzić do naruszenia zasady równości stron kontraktu. W tej sytuacji można nabrać wątpliwości, czy Zamawiający nie nadużywa prawa do kształtowania treści SWZ.

**Odpowiedź:**

**Powyższy zapis został zmieniony zgodnie z odpowiedzią udzieloną na pytanie nr 11. W §14 ust 1 pkt 2) Zamawiający omyłkowo wskazał § 2 ust. 1 pkt 2, zamiast § 2 ust. 1 pkt 1.**

**Pytanie nr 17**

Zamawiający w Załączniku nr 4 do SWZ – Projektowane postanowienia umowy par. 14 ust. 3 napisał:  
*3. Kary umowne Zamawiający może potrącić zarówno z należnego Wykonawcy wynagrodzenia jak również z wniesionego zabezpieczenia należytego wykonania umowy, na co Wykonawca wyraża zgodę. Prosimy o potwierdzenie, że potrącenie nastąpi po wcześniejszym powiadomieniu Wykonawcy o wysokości kary i braku zapłaty.*

**Odpowiedź:**

**Zamawiający potwierdza, że potrącenie nastąpi po wcześniejszym pisemnym powiadomieniu Wykonawcy o wysokości kary i braku zapłaty.**

**W związku z powyższym w §14 ust. 3 na końcu dodaje się następujące zdanie:**

**„Potrącenie nastąpi po wcześniejszym pisemnym powiadomieniu Wykonawcy o wysokości kary i braku zapłaty.”.**

**Pytanie nr 18**

Zamawiający w Załączniku nr 4 do SWZ – Projektowane postanowienia umowy par. 14 ust. 4 napisał:  
*4. Kary umowne przewidziane Umową mają charakter autonomiczny w tym znaczeniu, że rozwiązanie lub odstąpienie od Umowy nie sprzeciwia się obowiązkowi zapłaty tych kar. Zapłata jakiegokolwiek kary umownej przez Wykonawcę nie zwalnia z wykonania ciążącego na nim zobowiązania zgodnie z postanowieniami Umowy.*

Zwracamy się z wnioskiem o usunięcie powyższego zapisu. Samo rozwiązanie/odstąpienie od umowy stanowi wystarczającą sankcję. Nieuzasadnione jest dodatkowe karanie Wykonawcy karami umownymi.

**Odpowiedź:**

**Zamawiający nie wyraża zgody i podtrzymuje zapisy załącznika nr 4 do SWZ.**

**Pytanie nr 19**

Zamawiający w Załączniku nr 4 do SWZ – Projektowane postanowienia umowy par. 14 ust. 6 napisał:  
*6. Strony mogą dochodzić na zasadach ogólnych odszkodowania uzupełniającego, ponad wartość zastrzeżonych w niniejszej umowie kar umownych.*

Kary umowne zostały przez Zamawiającego określone w sposób wystarczający oraz w pełni chroniący interesy Zamawiającego. Pozostawienie zapisu o możliwości dochodzenia odszkodowania przewyższającego wysokość ustalonych kar prowadzi do niepewności po stronie Wykonawcy, który nigdy nie będzie w stanie odpowiednio zmierzyć swoich ryzyk związanych z kontraktem.

Zwracamy się z wnioskiem o usunięcie tego zapisu.

**Odpowiedź:**

**Zamawiający nie wyraża zgody i podtrzymuje zapisy Załącznika nr 4 do SWZ.**

### **Pytanie nr 20**

Zamawiający w Załączniku nr 4 do SWZ – Projektowane postanowienia umowy par. 16 ust. 2 pkt. 3 napisał:

3) *Wykonawca w sposób rażący narusza obowiązki wynikające z umowy, w tym w szczególności:*

*a) łamie postanowienia § 1 ust. 7 Umowy,*

*b) pozostawiania przez Wykonawcę w co najmniej 30 dniowej zwłóce w realizacji przedmiotu umowy bądź jej części w stosunku do terminów określonych w § 2 Umowy,*

*c) suma kar umownych wynikających z przedmiotowej umowy przekroczyła 20% całkowitej wartości przedmiotu umowy brutto, o której mowa w § 12 ust. 1 niniejszej umowy*

1. Zwracamy się z wnioskiem o wyjaśnienie, co Zamawiający rozumie pod pojęciem „rażące naruszenie obowiązków wynikających z umowy”.
2. Zwracamy się z wnioskiem o wydłużenie terminu określonego w lit. b z 30 dni na 60 dni. Przy tego rodzaju zamówieniach, zwłoka 31 dni nie jest na tyle poważna, aby uzasadniała odstąpienie od umowy. Sytuacje na rynku są różne, a Wykonawca jest także uzależniony od długiego łańcucha dostaw, wobec czego przekroczenie 60 dni wydaje się być racjonalną propozycją.

### **Odpowiedź:**

**Ad1. Zamawiający pod pojęciem „rażące naruszenie obowiązków wynikających z umowy” rozumie znaczne odstępstwa od warunków umowy.**

**Ad2. Zamawiający dopuszcza wydłużenie terminu określonego w Załączniku nr 4 do SWZ – Projektowane postanowienia umowy w §16 ust. 2 pkt. 3 lit. b z 30 dni na 60 dni. W związku z powyższym §16 ust. 2 pkt. 3 lit. b otrzymała brzmienie:**

**„pozostawiania przez Wykonawcę w co najmniej 60 dniowej zwłóce w realizacji przedmiotu umowy bądź jej części w stosunku do terminów określonych w § 2 Umowy,”.**

### **Pytanie nr 21**

Zamawiający w Załączniku nr 4 do SWZ – Projektowane postanowienia umowy par. 16 ust. 4 napisał:  
*Uprawnienie do odstąpienia od Umowy, o którym mowa powyżej może zostać zrealizowane przez Zamawiającego w terminie 60 dni od powzięcia wiadomości o wystąpieniu okoliczności uzasadnionej odstąpieniem.*

Termin 60 dni od powzięcia wiadomości o wystąpieniu okoliczności uzasadniającej odstąpienie prowadzić będzie do niepewności po stronie Wykonawcy w zakresie realizacji umowy. Termin 30 dni jest w zupełności wystarczający do podjęcia odpowiednich działań przez Wykonawcę, wobec czego zwracamy się z wnioskiem o skrócenie ww. terminu do 30 dni.

### **Odpowiedź:**

**Zamawiający dopuszcza powyższą zmianę w Załączniku nr 4 do SWZ – Projektowane postanowienia umowy i dokonuje stosownych zmian. W § 16 ust. 4 ostatnie zdanie otrzymuje następujące brzmienie:**

**„Uprawnienie do odstąpienia od Umowy, o którym mowa powyżej może zostać zrealizowane przez Zamawiającego w terminie 30 dni od powzięcia wiadomości o wystąpieniu okoliczności uzasadnionej odstąpieniem.”.**

### **Pytanie nr 22**

W załączniku nr 4 do SWZ - Projektowane postanowienia umowy, w § 2 „Termin realizacji przedmiotu umowy” Zamawiający napisał:

1. Wykonawca zobowiązuje się zrealizować przedmiot umowy w terminie do 13 miesięcy od dnia podpisania umowy, z zastrzeżeniem iż:

1) Dostawa i odbiór urządzeń, montaż, uruchomienie i wykonanie robót budowlanych związanych z budową stacji ładowania autobusów z ładowarką zajezdniową (2 szt.) wraz z zasilaniem energetycznym z istniejącej stacji transformatorowej zlokalizowanej na terenie zajezdni PKM przy ulicy Michała Drzymały 16 w Czechowicach-Dziedzicach nastąpi w terminie do 8 miesięcy od dnia podpisania umowy;

Wykonawca prosi Zamawiającego o wydłużenie terminu realizacji przedmiotu umowy w zakresie związanym z budową stacji ładowania do 12 miesięcy. Powyższa prośba wynika z dotychczasowych doświadczeń Wykonawcy zebranych na podobnych projektach realizowanych w formule zaprojektuj i wybuduj.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza możliwość wydłużenia terminu realizacji przedmiotu umowy w zakresie związanym z budową stacji ładowania do 11 miesięcy od dnia podpisania umowy, jednakże nie później niż z dniem dostawy pierwszego autobusu.

W związku z powyższym Dział VI pkt 1 ppkt 2) lit. a) SWZ otrzymuje następujące brzmienie:

„Dostawa i odbiór urządzeń, montaż, uruchomienie i wykonanie robót budowlanych związanych z budową stacji ładowania autobusów z ładowarką zajezdniową (2 szt.) wraz z zasilaniem energetycznym z istniejącej stacji transformatorowej zlokalizowanej na terenie zajezdni PKM przy ulicy Michała Drzymały 16 w Czechowicach-Dziedzicach, nastąpi w terminie do 11 miesięcy od dnia podpisania umowy, jednakże nie później niż z dniem dostawy pierwszego autobusu;”

Oraz zmienia treść §2 ust. 1 ppkt 1) załącznika nr 4 do SWZ - Projektowane postanowienia umowy Który otrzymuje następujące brzmienie:

„Dostawa i odbiór urządzeń, montaż, uruchomienie i wykonanie robót budowlanych związanych z budową stacji ładowania autobusów z ładowarką zajezdniową (2 szt.) wraz z zasilaniem energetycznym z istniejącej stacji transformatorowej zlokalizowanej na terenie zajezdni PKM przy ulicy Michała Drzymały 16 w Czechowicach-Dziedzicach nastąpi w terminie do 11 miesięcy od dnia podpisania umowy, jednakże nie później niż z dniem dostawy pierwszego autobusu;”.

#### **Pytanie nr 23**

W załączniku nr 7 do SWZ - OPZ, w punkcie 5 „System ładowania magazynu energii” Zamawiający napisał:

11. Wykonawca zaprojektuje i wykona instalację przyłączeniową do ładowarek wraz z przystosowaniem ładowarek do systemu sterowania mocą.

12. Zakres prac obejmuje wykonanie instalacji kablowej oraz dobór zabezpieczeń w obecnie użytkowanej stacji transformatorowej. Zamawiający dysponuje wolnymi polami w eksploatowanej rozdzielni stacji transformatorowej.

13. Sposób doprowadzenia przewodów zasilających do ładowarek do uzgodnienia z Zamawiającym.

Wykonawca prosi Zamawiającego o wskazanie miejsca instalacji planowanych ładowarek, co jest niezbędne dla kalkulacji kosztów budowy linii kablowych i teletechnicznych. Wykonawca prosi Zamawiającego o specyfikację wymagań do „systemu sterowania mocą”.

#### **Odpowiedź:**

Powyższe informacje znajdują się w folderze Załącznik nr 14 do SWZ PFU pkt. 1.1.4. Szczegółowe właściwości funkcjonalno-użytkowe oraz w pliku PTZ stacje ładowania (integralna część PFU). Zakres robót budowlanych do wykonania znajduje się w Załączniku nr 14 do SWZ.

W związku z powyższym Załącznik nr 7 do SWZ – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia poz. 5 „System ładowania magazynu energii” pkt 11 otrzymuje nowe brzmienie w całości:  
„Wykonawca zaprojektuje i wykona instalację przyłączeniową do ładowarek wraz z przystosowaniem ładowarek do systemu sterowania mocą. Zakres robót budowlanych do wykonania oraz miejsce instalacji planowanych ładowarek znajduje się w Załączniku nr 14 do SWZ Program Funkcjonalno-użytkowy.”.

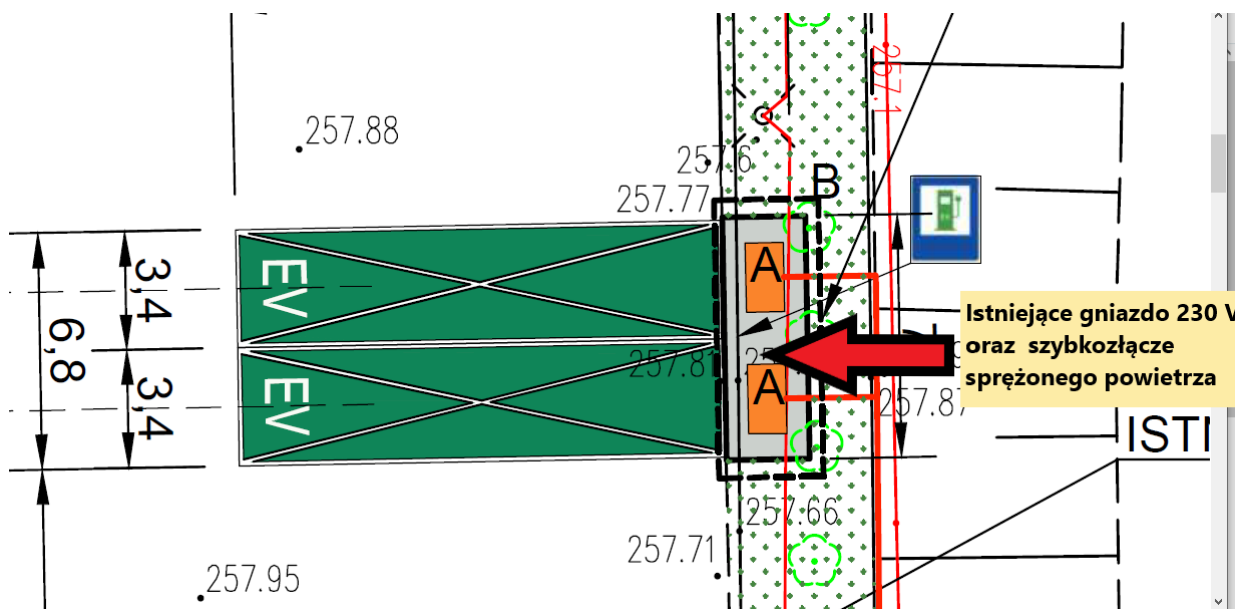
#### Pytanie nr 24

W załączniku nr 7 do SWZ - OPZ, w punkcie 5 „System ładowania magazynu energii” Zamawiający napisał:

14. Wykonawca w miejscu uzgodnionym z Zamawiającym (wiata) zamontuje gniazda 230V zabezpieczone przed warunkami atmosferycznymi oraz przyłącza pneumatyczne (do uzgodnienia z Zamawiającym).

Wykonawca prosi Zamawiającego o specyfikację wymagań odnośnie budowy „przyłącza pneumatycznego”.

#### Odpowiedź:



Zamawiający informuje, że złącze pneumatyczne o średnicy rury 40 mm znajduje się w bezpośredniej bliskości projektowanej wiaty. Przyłącze pneumatyczne zakończone szybkozłączem oraz gniazdo elektryczne 230V powinno być umieszczone wewnątrz wiaty.

#### Pytanie nr 25

W załączniku nr 7 do SWZ – OPZ, w rozdziale „Wymagania ogólne” w punkcie 13 Zamawiający napisał:  
*Prekondycjonowanie – autobus wyposażony w serwer usługi VAS. Wszystkie niezbędne aplikacje zainstalowane na serwerze Zamawiającego. W ramach prekondycjonowania Zamawiający oczekuje co najmniej funkcjonalności polegającej na wstępnym nagraniu/schłodzeniu autobusu z energii pochodzącej z sieci energetycznej poprzez podłączoną stację ładowania. Parametry prekondycjonowania, aplikacja do wpisywania parametrów do ustalenia z Zamawiającym.*

oraz dodatkowo w rozdziale „Ładowarki stacjonarne typu plug-in” w punkcie 7 Zamawiający napisał:  
„System monitorowania/zarządzania procesem ładowania bezpośrednio z poziomu Zamawiającego. Ładowarki podłączone do serwera dostarczonego i zainstalowanego przez Wykonawcę. Ładowarki

podłączone do serwera światłowodem (każda ładowarka oddzielny światłowód). Lokalizacja serwera w siedzibie Zamawiającego. Ładowarka musi przesyłać komunikaty po VAS oraz mieć zainstalowane certyfikaty elektroniczne odnawialne przez system backend z serwerem usługi VDV 261 (wymagane aktualizacje certyfikatów po stronie Wykonawcy). Ładowarka musi być zgodna z VDV 261."

Wykonawca prosi Zamawiającego o potwierdzenie wymagań do zakresu i czasookresu utrzymania działania serwera VDV261 oraz listy wymaganych sygnałów VAS. Wykonawca nie rekomenduje tego rozwiązania jako bardzo kosztowne. Wykonawca prosi Zamawiającego o potwierdzenie, czy Zamawiający zaakceptuje oddzielny system aplikacyjny, nie związany bezpośrednio z ładowarkami i serwerem fizycznym, umożliwiający prekondukcjonowanie pojazdów.

**Odpowiedź:**

**Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ. Zamawiający wymaga czasookresu utrzymania i funkcjonowania działania serwera VDV261 na okres 144 miesięcy. Lista sygnałów musi być zgodna z dokumentem standardu VDV 261.**

**Pytanie nr 26**

Zamawiający w Załączniku nr 7 do SWZ – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, rozdział II, pkt. 19, ppkt. 8 napisał:

*"Każde drzwi wyposażone w oświetlenie obszaru drzwi włączane automatycznie w momencie otwarcia drzwi i świecące w sposób ciągły aż do momentu całkowitego zamknięcia się drzwi, punkt świetlny zlokalizowany wewnątrz pojazdu, nad drzwiami w osi pionowej otworu drzwi, oświetlenie pionowe LED na całej wysokości skrzydła drzwi (kolor do uzgodnienia z Zamawiającym)"*

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza rozwiązanie:

Każde drzwi wyposażone w oświetlenie obszaru drzwi włączane automatycznie w momencie otwarcia drzwi i świecące w sposób ciągły aż do momentu całkowitego zamknięcia się drzwi, poprzez dwukolorowe lampy LED zlokalizowane wewnątrz pojazdu, nad drzwiami w osi pionowej otworu drzwi (kolor do uzgodnienia z Zamawiającym)"

**Odpowiedź:**

**Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.**

**Pytanie nr 27**

Zamawiający w Załączniku nr 7 do SWZ – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, rozdział II, pkt. 22, ppkt. 11 napisał:

*"W miejscach uzgodnionych z Zamawiającym Wykonawca zamontuje 4 podwójne porty USB wraz z ładowaniem indukcyjnym oraz z podświetlanym oznaczeniem na poręczy w przestrzeni pasażerskiej i jeden w kabinie kierowcy umożliwiający ładowanie baterii urządzeń mobilnych (np.smartfon).Kolor i umiejscowienie do uzgodnienia z Zamawiającym"*

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza rozwiązanie:

W miejscach uzgodnionych z Zamawiającym Wykonawca zamontuje 4 podwójne porty USB (porty USB - podświetlane) w przestrzeni pasażerskiej i jeden w kabinie kierowcy umożliwiający ładowanie baterii urządzeń mobilnych (np.smartfon). Kolor i umiejscowienie do uzgodnienia z Zamawiającym.

**Odpowiedź:**

**Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.**

**Pytanie nr 28**

Zamawiający w Załączniku nr 7 do SWZ – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, rozdział II, pkt. 21, ppkt. 2 napisał:

9) lokalizacja przycisków - na poręczach bezpośrednio przy drzwiach, po obu stronach drzwi na wysokości do 120 cm,

10) w przypadku, gdy ostatnie drzwi w pojeździe znajdują się na zwisie tylnym i po prawej stronie drzwi (patrzac od wewnątrz) nie ma możliwości zamontowania przycisku na poręczy lub innej powierzchni, możliwe jest umieszczenie przycisku tylko po lewej stronie drzwi.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza rozwiązanie:

lokalizacja przycisków - na poręczach bezpośrednio przy drzwiach II oraz III, po obu stronach drzwi na wysokości do 120 cm, dla drzwi I - 1 przycisk zamontowany na poręczy po prawej stronie drzwi - patrząc od wewnątrz pojazdu

#### **Odpowiedź:**

**Zamawiający dopuszcza powyższe rozwiązanie, w związku z tym zmienia zapis w Załączniku nr 7 do SWZ – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, rozdział II, poz 21, pkt. 2 ppkt 9), który otrzymuje następujące brzmienie:**

**„lokalizacja przycisków - na poręczach bezpośrednio przy drzwiach, dla drzwi I - 1 przycisk zamontowany na poręczy po prawej stronie drzwi - patrząc od wewnątrz pojazdu, dla pozostałych drzwi lokalizacja po obu stronach na wysokości do 120 cm, z zastrzeżeniem ppkt 10),”.**

#### **Pytanie nr 29**

Zamawiający w Załączniku nr 7 do SWZ – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, rozdział II, pkt. 8, ppkt. 2 napisał:

*"2. Wentylacja przestrzeni pasażerskiej wymuszona przez wentylatory elektryczne dachowe dwukierunkowe (minimum dwie sztuki) o regulowanym wydatku powietrza."*

Prosimy o rezygnację z wymogu zabudowy wentylatorów dachowych z uwagi na ilość komponentów na dachu wymaganych przez Zamawiającego (ilość baterii trakcyjnych oraz pantograf).

#### **Odpowiedź:**

**Zamawiający rezygnuje z powyższego wymogu, wykreśla powyższy zapis z załącznika nr 7 do SWZ – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia.**

#### **Pytanie nr 30**

Zamawiający w Załączniku nr 7 do SWZ – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, rozdział II, pkt. 20, ppkt. 7 napisał:

*"Osłony przeciwsłoneczne regulowane elektrycznie dla kierowcy, dla strony lewej na całej szerokości okna i przedniej (kolor i szerokość do uzgodnienia z Zamawiającym)"*

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza rozwiązanie: Osłony przeciwsłoneczne regulowane manualnie dla kierowcy, dla strony lewej na całej szerokości okna i przedniej (kolor i szerokość do uzgodnienia z Zamawiającym)".

#### **Odpowiedź:**

**Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.**

#### **Pytanie nr 31**

Zamawiający w Załączniku nr 7 do SWZ – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, rozdział II, pkt. 19, ppkt. 17 napisał:

*"Blokada awaryjnego otwierania drzwi przy prędkości powyżej 5 km/h."*

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza rozwiązanie: Blokada awaryjnego otwierania drzwi przy prędkości powyżej 3 km/h.



**Odpowiedź:**

**Zamawiający dopuszcza powyższe rozwiązanie. W związku z powyższym Zamawiający zmienił zapis w rozdziale II pkt 19 ppkt 17., który otrzymał następujące brzmienie:  
„Blokada awaryjnego otwierania drzwi przy prędkości powyżej 3 km/h lub 4 km/h lub 5 km/h.”.**

**Pytanie nr 32**

Zamawiający w Załączniku nr 7 do SWZ – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, rozdział II, pkt. 16, ppkt. 3 napisał:

*"wykładzina podłogowa przeciwpoślizgowa o grubości 3,9mm, łatwa do utrzymania w czystości, zabezpieczona przed dostawaniem się wody pod nią (wykładzina zawijana na ściany boczne), typ i kolorystyka do uzgodnienia z Zamawiającym."*

Ze względów technologicznych, prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza rozwiązanie: wykładzina podłogowa przeciwpoślizgowa o grubości 2.2 mm, łatwa do utrzymania w czystości, zabezpieczona przed dostawaniem się wody pod nią (wykładzina zawijana na ściany boczne), typ i kolorystyka do uzgodnienia z Zamawiającym.

**Odpowiedź:**

**Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.**

**Pytanie nr 33**

Zamawiający w Załączniku nr 7 do SWZ – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, rozdział II, pkt. 35, ppkt. 4 napisał:

*"Poręcze ze stali nierdzewnej szczotkowane"*

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza rozwiązanie: poręcze wejściowe (montowane na skrzydłach drzwi) dla drzwi I otwieranych do środka pojazdu w kolorze szarym RAL 9006.

**Odpowiedź:**

**Obecne brzmienie pkt. 35 ppkt 4. jest następujące: „Poręcze ze stali nierdzewnej szczotkowane, kolor do uzgodnienia z Zamawiającym.”.**

**Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SWZ.**

**Pytanie nr 34**

Zamawiający w Załączniku nr 7 do SWZ – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, rozdział II, pkt. 24, ppkt. 5 napisał:

*"Pod linią okien na całej długości autobusu zamontowana listwa LED kolor do uzgodnienia z Zamawiającym"*

Prosimy o rezygnację z listwy LED pod oknami i dopuszczenie rozwiązania zabudowy ambientowej listwy LED przy suficie.

**Odpowiedź:**

**Zamawiający w Załączniku nr 7 do SWZ – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, rozdział II, zmienia pkt. 24, ppkt. 5, który otrzymuje brzmienie:**

**"Pod linią okien na całej długości autobusu zamontowana listwa LED albo zabudowana listwa LED w postaci oświetlenia ambientowego przy suficie. Kolor do uzgodnienia z Zamawiającym."**

#### **Pytanie nr 35**

Zamawiający w Załączniku nr 7 do SWZ – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, rozdział II, pkt. 2, ppkt. 2 napisał:

*"Liczba miejsc siedzących: min. 26 pełnowymiarowych miejsc siedzących w tym min. 10 dostępnych z poziomu niskiej podłogi."*

Z uwagi na wymóg jednocześnie wydzielonego miejsca przeznaczonego dla wózka inwalidzkiego oraz miejsca dla wózka dziecięcego, prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza rozwiązanie: Liczba miejsc siedzących: min. 24 pełnowymiarowych miejsc siedzących w tym min. 8 dostępnych z poziomu niskiej podłogi".

#### **Odpowiedź:**

**Zamawiający dopuszcza powyższe rozwiązanie. W związku z powyższym zmianie ulega zapis rozdziału II pkt.2 ppkt 2, który otrzymuje następujące brzmienie:**

**„Liczba miejsc siedzących: min. 24 pełnowymiarowych miejsc siedzących w tym min. 8 dostępnych z poziomu niskiej podłogi.”.**

#### **Pytanie nr 36**

Prosimy o podanie dokładnych wymiarów dla ładowarki pantografowej, m.in. wymiary wysokości daszku pantografu.

#### **Odpowiedź:**

**Wysokość dolnej krawędzi daszku w ładowarki pantografowej obecnie użytkowanej przez Zamawiającego wynosi 4288 mm.**

#### **Pytanie nr 37**

Zamawiający w Załączniku nr 7 do SWZ – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, rozdział II, pkt. 22, ppkt. 5 napisał:

*Zamontowany prostownik trakcyjny 2x35A do ładowania akumulatorów w autobusie (bez potrzeby ich demontażu) w systemie Active Inverter Technology lub równoważnym, posiadający dwa obwody ładowania, umożliwiający ładowanie kilku akumulatorów o różnych wielkościach o różnych kombinacjach połączeniowych. Prostownik powinien być zamontowany w łatwo dostępnym miejscu z możliwością szybkiego, bezpiecznego podłączenia do sieci zewnętrznej 230V.*

Zwracamy się z prośbą o rezygnację z rozwiązania zastosowania dodatkowych prostowników do ładowania akumulatorów LV. Autobusy mają możliwość ładowania akumulatorów LV wraz z ładowaniem akumulatorów trakcyjnych HV. Dodatkowy prostownik nie jest potrzebny.

#### **Odpowiedź:**

**Zamawiający nie wyraża zgody i podtrzymuje zapisy SWZ.**

#### **Pytanie nr 38**

Zamawiający w SWZ, rozdział XXI, ust. 2 pkt. 2 napisał:

Pojemność baterii - zastosowanie baterii o pojemności:

- powyżej 432 kWh - 11 pkt
- równej lub poniżej 432 kWh - 0 pkt

Zwracamy się z prośbą o zmniejszenie kryterium pojemności baterii do: powyżej 400 kWh i równej lub poniżej 400 kWh, taka zmiana umożliwi zaoferowanie odpowiedniej ilości baterii przy zachowaniu wymaganego przebiegu oraz konkurencyjnej ceny.

**Odpowiedź:**

**Zamawiający nie wyraża zgody i podtrzymuje zapisy SWZ.**

**Pytanie nr 39**

Zamawiający w Załączniku nr 7 do SWZ – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, rozdział II, pkt. 4, ppkt. 2 i 4 napisał:

*2. Zdolność magazynowania energii w pojeździe powinna umożliwić pokonanie autobusem przy zasilaniu elektrycznym w warunkach E-SORT 2 co najmniej 300 km, bez doładowywania magazynów energii (dozwolony odzysk energii z procesu hamowania - rekuperacja) wykorzystując użyteczną pojemność magazynu energii.*

4. Zastosowany magazyn energii ma zapewnić przez cały okres trwania gwarancji na pokonanie minimalnego dystansu na jednym pełnym naładowaniu na liniach komunikacji miejskiej, publicznego transportu zbiorowego obsługiwanych przez Zamawiającego opisanych w załączniku nr 13 do SWZ Rozkłady kursowania autobusów - Brygadówki wynoszący min. 300 km. Przebieg musi zostać osiągnięty przy następujących założeniach:

- 1) przebieg musi być wykonany przy pełnym naładowaniu magazynu energii 100% SOC (State of Charge),
- 2) przebieg musi być wykonany przy maksymalnym dopuszczonym napełnieniu autobusu przez pasażerów,
- 3) przebieg musi być wykonany w każdych warunkach atmosferycznych niezależnych od pory roku w zakresie temperaturowym -35/+45OC,
- 4) przebieg musi być wykonany niezależnie od załączonych na pojeździe odbiorników tj. klimatyzacja, systemy informacji pasażerskiej, ogrzewania.

1. Prosimy o zmianę powyższych zapisów, aby zasięg autobusu był liczony wraz z doładowywaniem za pomocą pantografu.

2. Zamawiający w pkt 2 wymaga osiągnięcia przez pojazd przebiegu min. 300 km w warunkach e-SORT2. Warunki e-SORT-2 dopuszczają wykonanie badań na autobusie bez włączonej klimatyzacji i ogrzewania, dodatkowo pomiary wykonywane są w temperaturze dodatniej. Natomiast w pkt.4 Zamawiający wymaga osiągnięcia tego samego przebiegu (min. 300 km), ale przy wielu dodatkowych założeniach wykluczających warunki e-SORT2 - włączona klimatyzacja, ogrzewanie, systemy informacji pasażerskiej, odbiorniki a także zakres temperaturowy -35/45 OC. Prosimy o potwierdzenie, że wymagany przebieg 300 km ma być osiągnięty w warunkach e-SORT2.

**Odpowiedź:**

**Zamawiający nie wyraża zgody i podtrzymuje zapisy SWZ.**

**Pytanie nr 40**

W załączniku nr 7 do SWZ, OPZ Pkt 5, Zamawiający napisał:

*Gwarancja na magazyn energii elektrycznej, tj. na jego bezawaryjną eksploatację i zachowanie w całym okresie gwarancji pojemności energii użytecznej na poziomie, co najmniej 80% wartości początkowej – minimum 144 miesiące (wraz z wymianą magazynu energii), z zastrzeżeniem że niezależnie od stanu technicznego i wartości pojemności energii użytecznej tj. pomiędzy 84 a 120 miesiącem eksploatacji dostawca dokona wymiany na własny koszt magazynu energii na nowy, wolny od wad magazyn energii o parametrach nie gorszych niż pierwotnie zamontowany, wyprodukowany nie wcześniej niż 6 miesięcy od daty zabudowy na pojeździe. W przypadku, gdy wymiana magazynu energii wiązałaby się z wprowadzeniem zmian na pojeździe w celu jego dostosowania do zabudowy nowego magazynu energii, koszt związany z dostosowaniem pojazdu ponosi*

Wykonawca. Zabudowa urządzeń do magazynowania energii powinna umożliwiać ich wymianę w warunkach warsztatowych Zamawiającego.

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 na magazyn energii kończą się z dniem upływu okresu gwarancyjnego.**

**Pytanie nr 41**

W załączniku nr 7 do SWZ, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Tabela 9 - Klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej oraz kabiny kierowcy, pkt 11 i 12, Zamawiający napisał:

11. Do obsługi/diagnozy układu należy dostarczyć interfejs oraz licencjonowane oprogramowanie diagnostyczne umożliwiające pełną diagnozę układu
12. Zamawiający preferuje alternatywny układ klimatyzacji realizowany za pomocą pompy ciepła, przy zachowaniu wyżej opisanych wymagań, parametrów oraz diagnostyki.

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:**

**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.**

**Pytanie nr 42**

W załączniku nr 4 SWZ, Projektowe postanowienia umowy, par. 10, ust. 14, Zamawiający napisał:

*Gwarancja na części i podzespoły wymienione w ramach gwarancji biegnie od momentu ich dostawy, i nie kończy się z chwilą zakończenia okresu gwarancji na przedmiot umowy lub jego część.*

Prosimy o zmianę zapisu na: „Gwarancja na części i podzespoły wymienione w ramach gwarancji wynosi 24 miesiące, liczone od momentu wymiany, jednak nie krócej niż pozostający jeszcze okres pierwotnie udzielonej gwarancji”.

Długi okres gwarancji na materiały i części wymienione przełoży się na podniesie kosztów ofert.

**Odpowiedź:**

**Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.**

**Pytanie nr 43**

W załączniku nr 4 SWZ, Projektowe postanowienia umowy, par. 10, ust. 21, Zamawiający napisał:

*W przypadku przestoju autobusu z powodu naprawy gwarancyjnej wykonywanej przez serwis własny Wykonawcy trwającej powyżej 336 godzin licząc od 337 godziny, Wykonawca na wniosek Zamawiającego ma obowiązek dostarczyć Zamawiającemu autobus zastępczy na okres dalszej*

niesprawności. W przypadku jego niedostarczenia, Zamawiający może wynająć pojazd zastępczy na koszt i ryzyko Wykonawcy na warunkach rynkowych. Parametry techniczne autobusów zastępczych mają odpowiadać parametrom autobusów objętych umową z wyjątkami na które Zamawiający wyrazi zgodę. Do czasu dostarczenia Zamawiającemu właściwego autobusu zastępczego przez Wykonawcę lub wynajmującego, Zamawiający może naliczać kary umowne, o których mowa w ust. 20 powyżej.

**Prosimy o potwierdzenie, że wyłączenie autobusu z eksploatacji, będzie uzasadnione względami eksploatacyjnymi lub bezpieczeństwa ruchu, określonymi we właściwych przepisach państwowych i wewnętrznych.**

**Odpowiedź:**

**Zamawiający potwierdza, że wyłączenie autobusu z eksploatacji, będzie uzasadnione względami eksploatacyjnymi lub bezpieczeństwa ruchu, określonymi we właściwych przepisach państwowych i wewnętrznych.**

**Pytanie nr 44**

W załączniku nr 4 SWZ, Projektowe postanowienia umowy, par. 10, ust. 27, Zamawiający napisał:

*27. Z gwarancji wyłączone zostają niżej wymienione części, które podczas eksploatacji autobusów zgodnie z ich przeznaczeniem, w warunkach zgodnych z instrukcją obsługi, ulegają normalnemu zużyciu. Za normalne uznaje się zużycie po uzyskaniu przebiegu lub czasu eksploatacji podanego odpowiednio poniżej:*

- 1) bezpieczniki (bez limitu),*
- 2) klocki, okładziny hamulcowe (nie mniej niż 60 000 km),*
- 3) tarcze, hamulcowe (nie mniej niż 120 000 km),*
- 4) ogumienie (nie mniej niż 150 000 km opony zamontowane na osi przedniej i 120 000 km opony zamontowane na osi napędowej),*
- 5) pióra wycieraczki (nie mniej niż 12 miesięcy).*

**1. Czy Zamawiający zgodzi się na wyłączenie niżej wymienionych części:**

- amortyzatory (poza wadami fabrycznymi)
- wkłady filtrów
- akumulatory
- paski klinowe
- szkło przy uszkodzeniach mechanicznych na skutek czynników zewnętrznych;
- diody LED, żarówki, świetlówki;
- oleje, smary i płyny eksploatacyjne

**2. Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku niez uzyskania minimalnego przebiegu opony tj. 150.000 km dla osi przedniej oraz 120 000 km dla osi napędowej, Wykonawca zrekompensuje Zamawiającemu koszt zakup nowego ogumienia proporcjonalnie do wysokości niez uzyskanego przebiegu km”.**

**Odpowiedź:**

**Ad1. Zamawiający wyraża zgodę na wyłączenie:**

- amortyzatory (poza wadami fabrycznymi, *nie mniej niż 100 000 km*),
- wkłady filtrów (poza wadami fabrycznymi)
- paski klinowe (poza wadami fabrycznymi)
- szkło przy uszkodzeniach mechanicznych na skutek czynników zewnętrznych;
- żarówki, świetlówki.

W związku z powyższym Zamawiający w § 10 ust. 27 dodaje kolejne pkt. 6)-10) o następującym brzmieniu:

- „ 6) amortyzatory (poza wadami fabrycznymi, *nie mniej niż 100 000 km*),
- 7) wkłady filtrów (poza wadami fabrycznymi),
- 8) paski klinowe (poza wadami fabrycznymi),
- 9) szkło przy uszkodzeniach mechanicznych na skutek czynników zewnętrznych,
- 10) żarówki, świetlówki.”.

Ad2. Zamawiający potwierdza że w przypadku niezyskania minimalnego przebiegu opony tj. 150.000 km dla osi przedniej oraz 120 000 km dla osi napędowej, Wykonawca zrekompensuje Zamawiającemu koszt zakup nowego ogumienia proporcjonalnie do wysokości niezyskanego przebiegu km.

#### Pytanie nr 45

W załączniku nr 4 SWZ, Projektowe postanowienia umowy, ust 22, Zamawiający napisał:

*W przypadku powtarzających się napraw tego samego rodzaju wynikających z wad konstrukcyjnych lub wykonawczych, uniemożliwiających prawidłową eksploatację autobusu oraz związany z tym ciągły przestój autobusu ponad 20 dni kalendarzowych, Zamawiający może żądać wymiany autobusu na nowy wolny od wad lub zapłaty kary 3000 zł (słownie: trzy tysiące złotych) za każdy rozpoczęty dzień przestoju licząc od 21 dnia przestoju. Od tego momentu do już naliczonych kar będzie doliczana tylko powyższa kara. Jeżeli w czasie obowiązywania gwarancji w autobusach wystąpi usterka o charakterze masowym, Wykonawca jest zobowiązany do rozpoczęcia akcji serwisowej (usunięcia usterki) w stosunku do każdego autobusu, w czasie nie dłuższym niż 60 godzin.*

**1. Wnosimy o zmianę powyższego zapisu na „W przypadku napraw tego samego rodzaju tego samego elementu w tym samym autobusie, a także w przypadku napraw wynikających z wad konstrukcyjnych lub/i wykonawczych – uniemożliwiających prawidłową eksploatację danego autobusu, trzykrotnie powtarzających się w okresie gwarancji całopojazdowej w okresie 12 następujących po sobie miesięcy od wystąpienia pierwszej usterki Wykonawca zobowiązany jest do wykonania naprawy lub do wymiany wadliwej części na nową wolną od wad oraz do zmodyfikowania konstrukcji dostarczonych autobusów w sposób eliminujący możliwość wystąpienia danej wady w przyszłości.**

**2. W celu wykrycia przyczyny powstania usterek powtarzających się, o których jest mowa powyżej, Wykonawca podejmuje szereg czynności takich jak np. dokonanie oględzin, zapoznanie się z przesłaną dokumentacją, konsultacje z dostawcami podzespołów, które uległy usterce. W związku z tym Wykonawca nie jest w stanie wywiązać się z obowiązku usunięcia usterki powtarzającej się, w ciągu 20 dni kalendarzowych od chwili zgłoszenia. Prosimy o zmianę terminu zakończenia akcji serwisowej w przypadku wystąpienia usterek powtarzających się z 20 dni kalendarzowych na 90 dni kalendarzowych od chwili powiadomienia przez Zamawiającego.**

**3. Prosimy o wykreślenie zapisu w załączniku nr 4 SWZ, Projektowe postanowienia umowy, ust 22**

*Jeżeli w czasie obowiązywania gwarancji w autobusach wystąpi usterka o charakterze masowym, Wykonawca jest zobowiązany do rozpoczęcia akcji serwisowej (usunięcia usterki) w stosunku do każdego autobusu, w czasie nie dłuższym niż 60 godzin.*

**W ocenie Wykonawcy definicja usterki masowej nie powinna mieć zastosowania w przypadku zamówienia 2 pojazdów.**



Odpowiedź:

Zamawiający za usterkę o charakterze masowym rozumie wady tego samego rodzaju wynikające z wad konstrukcyjnych lub wykonawczych, uniemożliwiające prawidłową eksploatację 2 dostarczonych przez Wykonawcę autobusów oraz związany z tym przestój autobusów, w okresie 12 następujących po sobie miesięcy od wystąpienia pierwszej usterki. Wykonawca zobowiązany jest do wykonania naprawy lub do wymiany wadliwej części na nową wolną od wad oraz do zmodyfikowania konstrukcji dostarczonych autobusów w sposób eliminujący możliwość wystąpienia danej wady w przyszłości. Wykonawca może uniknąć kary jeśli na czas usuwania usterki, dostarczy autobus zastępczy o parametrach odpowiadających parametrom autobusów objętych umową.

Zamawiający dopuszcza wydłużenie terminu zakończenia akcji serwisowej do 90 dni kalendarzowych od chwili zgłoszenia usterki przez Zamawiającego, z zastrzeżeniem że autobusy w tym okresie nie będą wyłączone z eksploatacji.

W związku z powyższym Zamawiający dokonuje zmian w załączniku nr 4 SWZ w §10 ust.22, który otrzymuje następujące brzmienie:

*„W przypadku powtarzających się napraw tego samego rodzaju wynikających z wad konstrukcyjnych lub wykonawczych, uniemożliwiających prawidłową eksploatację autobusu oraz związany z tym ciągły przestój autobusu ponad 20 dni kalendarzowych, Wykonawca zobowiązany jest do wykonania naprawy lub do wymiany wadliwej części na nową wolną od wad oraz do zmodyfikowania konstrukcji dostarczonych autobusów w sposób eliminujący możliwość wystąpienia danej wady w przyszłości.*

*Zamawiający może żądać wymiany autobusu na nowy wolny od wad lub zapłaty kary 3000 zł (słownie: trzy tysiące złotych) za każdy rozpoczęty dzień przestoju licząc od 21 dnia przestoju. Od tego momentu do już naliczonych kar będzie doliczana tylko powyższa kara. Jeżeli w czasie obowiązywania gwarancji w autobusach wystąpi usterka o charakterze masowym, Wykonawca może uniknąć kary jeśli na czas usuwania usterki, dostarczy autobus zastępczy o parametrach odpowiadających parametrom autobusów objętych umową. Wykonawca jest zobowiązany do rozpoczęcia akcji serwisowej (usunięcia usterki) w stosunku do każdego autobusu, w czasie nie dłuższym niż 60 godzin, dopuszcza wydłużenie terminu zakończenia akcji serwisowej do 90 dni kalendarzowych od chwili zgłoszenia usterki przez Zamawiającego, z zastrzeżeniem że autobusy w tym okresie nie będą wyłączone z eksploatacji lub Wykonawca dostarczy autobus zastępczy.”.*

#### **Pytanie nr 46**

W załączniku nr 4 SWZ, Projektowe postanowienia umowy, par. 10, ust. 18, 20 i 24, Zamawiający napisał:

*18. Jeżeli usunięcie wady/usterki zostało zlecone do wykonania Zamawiającemu, który potwierdził możliwość jej usunięcia, Wykonawca zobowiązany jest do dostarczenia części zamiennych niezbędnych do wykonania naprawy w terminie nie dłuższym niż 72 godziny od momentu zgłoszenia, od poniedziałku do piątku z wyjątkiem dni ustawowo wolnych od pracy. W przypadku niedostarczenia części do napraw gwarancyjnych w powyższym terminie, Zamawiający może naliczyć kary umowne za zwłokę w dostawie w wysokości 400,00 zł (słownie: czterysta złotych) za każde rozpoczęte 24 godziny zwłoki. Zamawiający ustali*

*z Wykonawcą sposoby zgłaszania usterek, akceptacji ich realizacji, sposobu zabezpieczania dla tego celu części zamiennych oraz rozliczania wykonanych prac stawka 120 zł netto (słownie: sto dwadzieścia złotych) za godzinę, skład konsygnacyjny, wykorzystanie dostępu internetowego do programu rozliczającego reklamacje.*

*[...]*

*20. Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 600 zł za każde rozpoczęte 24 godziny zwłoki w usunięciu wady/usterki autobusu licząc począwszy od 169 godziny, oraz wydłuży okres gwarancji autobusu o czas przestoju autobusu z tego powodu.*

[...]

24. Kary za przestoje autobusów objętych usterką masową ponad 168 godzin od momentu zgłoszenia wynoszą 3000 zł za każde rozpoczęte 24 godziny licząc od 169 godziny. Za usterkę masową rozumie się wady tego samego rodzaju wynikające z wad konstrukcyjnych lub wykonawczych, uniemożliwiające prawidłową eksploatację 2 dostarczonych przez Wykonawcę autobusów oraz związany z tym ciągły przestój autobusów.

1. Prosimy o potwierdzenie, że powyższy (w ust. 18) termin dotyczy dostawy części występujących w katalogu lub standardowym obrocie, w ilościach jednostkowych, z wyłączeniem całych podzespołów, jak: przednia oś, elementy kratownicy, elementy alternatywnego układu napędowego (silnik elektryczny, oś elektryczna) klimatyzacja, drzwi, okna, bateria trakcyjna. W wyjątkowych przypadkach np. konieczności wyprodukowania specyficznych lub nietypowych części, terminy dostaw będą ustalane indywidualnie.

2. Prosimy o potwierdzenie, że kary wymienione w Zał. nr 4 do SWZ §10 ust. 18, §10 ust. 20, nie będą się sumować, a Zamawiający będzie wybierał z jakiego tytułu naliczy karę. W ocenie Wykonawcy tak rozbudowany wachlarz kar przewidzianych przez Zamawiającego stwarza ogromne ryzyko dla dostawcy.

3. Prosimy o usunięcie wyżej wymienionego zapisu, w załączniku nr 4 do SWZ, §10, ust. 24. Przedmiot zamówienia obejmuje tylko dwie sztuki pojazdów, tym samym wnosimy prośbę o pozostawienie zapisu dot. usterek powtarzających się według zaproponowanego wcześniejszego brzmienia definicji.

**Odpowiedź:**

**Ad1. Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.**

**Ad2. Zamawiający potwierdza, że kary nie będą się sumować oraz określi z jakiego tytułu naliczy karę.**

**Ad3. Zamawiający zdefiniował usterką o charakterze masowym w odpowiedzi na pytanie nr 45.**

**Pytanie nr 47**

W załączniku nr 4 SWZ, Projektowe postanowienia umowy, par. 11, ust. 6, Zamawiający napisał:

6. *Udzielenie autoryzacji Zamawiającemu zobowiązuje Wykonawcę do: przedstawienia wykazu niezbędnych narzędzi, urządzeń w celu uzyskania autoryzacji wewnętrznej.*

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)?

**Odpowiedź:**

**Zamawiający wymaga wyposażenia w narzędzia specjalistyczne w ramach realizacji przedmiotu zamówienia.**

**Pytanie nr 48**

W załączniku nr 4 SWZ, Projektowe postanowienia umowy, par. 11, ust. 9, Zamawiający napisał:

9. *W okresie gwarancji Wykonawca Zobowiązany jest do wykonywania na swój koszt wszystkich czynności kontrolnych, obsługowych, legalizacyjnych, regulacyjnych, wynikających z przepisów i instrukcji obsługi systemu: 1) Kontroli trzeźwości,*

2) Automatycznej detekcji i gaszenia pożaru,

3) Pozostałych jeżeli tego wymagają

w tym również do dostarczenia na własny koszt wszystkich niezbędnych (do wykonania tych czynności) materiałów eksploatacyjnych.

1. Prosimy o potwierdzenie, że w okresie gwarancji całopojazdowej koszt planowanych przeglądów serwisowych/obsług technicznych wynikających z interwałów obsług określonych przez producenta pojazdu z wyjątkiem przeglądów systemu kontroli trzeźwości oraz automatycznej detekcji i gaszenia pożaru Zamawiający będzie wykonywał w ramach udzielonej autoryzacji swoim personelem oraz na swój koszt.
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:**

Wykonawca błędnie wskazał „par. 11, ust.9”. Cytowany zapis znajduje się w §10 ust. 9 Załącznika nr 4 do SWZ.

Ad1. Zamawiający potwierdza, że w okresie gwarancji całopojazdowej koszt planowanych przeglądów serwisowych/obsług technicznych wynikających z interwałów obsług określonych przez producenta pojazdu, z wyjątkiem przeglądów systemu kontroli trzeźwości oraz automatycznej detekcji i gaszenia pożaru, Zamawiający będzie wykonywał w ramach udzielonej autoryzacji swoim personelem oraz na swój koszt. Koszty materiałów eksploatacyjnych ponosi Wykonawca.

Ad2. Zamawiający potwierdza, że obsługę okresową (typu kontrola, sprawdzenie) podczas której nie jest wymagana wymiana części, tj. tygodniową, miesięczną, kwartalną itd., będzie wykonywać we własnym zakresie oraz na swój koszt.

Ad3. Zamawiający potwierdza, że obsługę codzienną podczas której nie jest wymagana wymiana części, będzie wykonywać we własnym zakresie oraz na swój koszt.

**Pytanie nr 49**

W załączniku nr 4 SWZ, Projektowe postanowienia umowy, par. 11, ust. 11 oraz 13, Zamawiający napisał:

11. W ramach przedmiotu zamówienia Wykonawca lub wskazany przez niego podmiot przeszkoli minimum 3 pracowników Zamawiającego w celu uzyskania licencji producentów – w tym wygenerowanie kodów PIN (do programów które tego wymagają w celu wprowadzania zmian) do programowania i wprowadzania zmian w pamięci wewnętrznej elektroniki podzespołów: elektroniczny układ kontroli poziomu wysokości zawieszenia autobusu np. ECAS lub równoważny, elektronicznie sterowany układ hamulcowy np. EBS lub równoważny, elektroniczny układ kontroli ogrzewania i klimatyzacji np. ATC lub równoważny, elektroniczny układ sterowania i kontroli pracy drzwi np. MTS lub równoważny, instalacji elektrycznej autobusów np. CAN 32 bit lub równoważny, ogrzewania dodatkowego, klimatyzacji, centralnego smarowania, systemu monitorowania ciśnienia w oponach, systemu gaśniczego, osi napędowej, układu magazynu energii (autoryzacje na naprawę magazynu energii w zakresie napraw obwodów sterowniczych, pomiarowych, pomocniczych, elektroniki). i.

[...]

13. W ramach przedmiotu zamówienia Wykonawca w zakresie autoryzacji przeszkoli 14 pracowników zatrudnionych przez Zamawiającego w zakresie obsług oraz napraw dostarczonych autobusów w siedzibie Zamawiającego. Szkolenie pracowników Zamawiającego zostanie zakończone najpóźniej w

terminie 14 dni od dnia dostawy pierwszego autobusu (szkolenie wstępne) i w terminie 6 – 10 miesięcy (szkolenie zasadnicze, termin do ustalenia z Zamawiającym).

**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.**

**Odpowiedź:**

**Zamawiający nie wyraża zgody i podtrzymuje dotychczasowe zapisy Załącznika nr 4 do SWZ.**

**Pytanie nr 50**

W załączniku nr 4 SWZ, Projektowe postanowienia umowy, par. 10, ust. 28, Zamawiający napisał:

28. Niepełna funkcjonalność autobusu jest tożsama z wykluczeniem pojazdu z ruchu (przestojem autobusu). Przez niepełną funkcjonalność autobusu Zamawiający rozumie brak możliwości wykonywania przez autobus zadania przewozowego zgodnie z rozkładem jazdy stanowiącym załącznik nr 9 do SWZ (np. konieczność zjazdu autobusu w celu doładowania baterii w trakcie wykonywania zadania przewozowego spowodowanego zmniejszoną pojemnością magazynu energii).

Prosimy o wyjaśnienie co Zamawiający rozumie pod pojęciem „zmniejszona pojemność magazynu energii”. Zasięg jest zależny od wielu czynników eksploatacyjnych takich jak np. praca kierowcy i jego sposób prowadzenia pojazdu, jazda ekonomiczna lub jej brak. Pojawiająca się konieczność zjazdu autobusu w celu naładowania jest nieodzownym elementem eksploatacji pojazdu elektrycznego.

**Odpowiedź:**

**Pod pojęciem zmniejszona pojemność magazynu energii Zamawiający rozumie np. zdemontowany z autobusu pack baterijny w celu naprawy co znacząco zmniejsza sumaryczną pojemność magazynów energii zamontowaną na autobusie i ogranicza jego zasięg.**

**Pytanie nr 51**

Zamawiający w Załączniku nr 7 do SWZ – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, rozdział II, pkt. 33, ppkt. 4 napisał: Router (moduł komunikacyjny) o parametrach:

- 1) router 5G w technologii MIMO
  - 2) obsługa GSM/Wi-Fi/GPS, min. 1 wejście na kartę SIM (kartę zapewnia Zamawiający),
  - 3) stałe udostępnienie pozycji GPS na rzecz systemów pokładowych,
  - 4) wyszukiwanie dostępności WLAN i automatyczne przełączanie połączenia z GSM na WLAN w przypadku znalezienia się w zasięgu lokalnej sieci bezprzewodowej Zamawiającego na terenie zajezdni
- Prosimy o dopuszczenie routera, które nie posiada rozwiązania: wyszukiwanie dostępności WLAN i automatyczne przełączanie połączenia z GSM na WLAN w przypadku znalezienia się w zasięgu lokalnej sieci bezprzewodowej Zamawiającego na terenie zajezdni.

**Odpowiedź:**

**Zamawiający nie wyraża zgody i podtrzymuje dotychczasowe zapisy SWZ. Zamawiający na terenie zajezdni autobusowej posiada sieć WiFi do komunikacji z autobusami w celu wymiany dużych pakietów danych.**

**Pytanie nr 52**

Zamawiający w SWZ napisał: Uwaga 1:

Raport z wynikami testu E-SORT 2 powinien dotyczyć autobusu testowanego w kompletacji i wyposażeniu porównywalnym do wyposażenia i kompletacji autobusu oferowanego

w 2 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 pojazdu - 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;
- most napędowy - marka/typ oraz przełożenie przekładni głównej - identyczne;
- ogumienie i koła - rozmiar, indeks nośności, kat. prędkości - identyczne;
- wymiary pojazdu (długość /szerokość/ wysokość) [m] - wskazane wymiary autobusu testowanego nie mniejsze od wskazanych wymiarów autobusu oferowanego w postępowaniu;
- masa całkowita pojazdu;
- wykaz materiałów z których zostanie wykonana konstrukcja nośna autobusów, wraz z podaniem odpowiednich stosowanych norm.

1. Powyższy wymóg dotyczący dokumentu SORT przez oferowany autobus w kompletacji i wyposażeniu zgodnym z dostarczonym pojazdem 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 ilości miejsc pasażerskich, pojemności zbiorników paliwa, różne przełożenia osi napędowej dobrane do warunków terenowych, w których autobusy będą eksploatowane lub wymagań Zamawiających w zakresie prędkości maksymalnej  $V_{max}$ .

W związku z powyższym zwracamy się z prośbą aby wykonawca był zobowiązany dołączyć: kopię Raportu Technicznego drogowego zużycia paliwa (test SORT 2) przez oferowany autobus, opracowanego wg wytycznych UITP (International Association of Public Transport), w wyposażeniu zgodnym z dostarczonym pojazdem w zakresie marki i typu, silnika i rozmiaru ogumienia, wymiarów pojazdu identycznych z oferowanym autobusem. Raport powinien być wykonany przez niezależną certyfikowaną jednostkę badawczą, upoważnioną do wykonywania takiego testu.

2. Odnośnie punktu „wykaz materiałów z których zostanie wykonana konstrukcja nośna autobusów, wraz z podaniem odpowiednich stosowanych norm” prosimy o wyjaśnienie czy Zamawiający wymaga dostarczenia wykazu do oferty.

#### **Odpowiedź:**

**Ad1. Zamawiający wyraża zgodę na kopię Raportu Technicznego drogowego zużycia paliwa (test SORT 2) przez oferowany autobus, opracowanego wg wytycznych UITP (International Association of Public Transport), w wyposażeniu zgodnym z dostarczonym pojazdem w zakresie marki i typu, silnika i rozmiaru ogumienia, wymiarów pojazdu identycznych z oferowanym autobusem. Raport powinien być wykonany przez niezależną certyfikowaną jednostkę badawczą, upoważnioną do wykonywania takiego testu.**

**W związku z powyższym Dział IV pkt 12 ppkt 1) lit. b SWZ otrzymuje w całości nowe następujące brzmienie:**

**„kopii Raportu Technicznego drogowego zużycia paliwa (test SORT 2) przez oferowany autobus, opracowanego wg wytycznych UITP (International Association of Public Transport), w wyposażeniu zgodnym z dostarczonym pojazdem w zakresie marki i typu, silnika i rozmiaru ogumienia, wymiarów pojazdu identycznych z oferowanym autobusem. Raport powinien być wykonany przez niezależną certyfikowaną jednostkę badawczą, upoważnioną do wykonywania takiego testu.”.**

**Ponadto Zamawiający w Dziale IV pkt 12 ppkt 1) SWZ dodaje lit. d) o następującej treści:**

**„wykaz materiałów, z których zostanie wykonana konstrukcja nośna autobusów, wraz z podaniem odpowiednich stosowanych norm do oferty.”.**



**W ślad za powyższym Zamawiający dodaje w Dziale XI pkt 9 SWZ pkt 4) o następującej treści:**  
**„wykaz materiałów, z których zostanie wykonana konstrukcja nośna autobusów, wraz z podaniem odpowiednich stosowanych norm.”.**

**Ad2. Zamawiający wymaga dostarczenia wykazu materiałów, z których zostanie wykonana konstrukcja nośna autobusów, wraz z podaniem odpowiednich stosowanych norm do oferty.**

### **Pytanie nr 53**

#### **OPZ**

*3. Autobusy muszą spełniać wymagania opisane w:*

*1) Regulaminie nr 29 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego,*

*2) Regulaminie nr 66 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji dużych pojazdów pasażerskich w zakresie wytrzymałości ich konstrukcji nośnej,*

a. Prosimy o możliwość dostarczenia homologacji potwierdzającej spełnienie wymogów Regulaminu 66 EKG ONZ przed dostawą pierwszego autobusu

b. Zamawiający wymaga, aby Wykonawca zaoferował autobus, który spełnia wymagania Regulaminów EKG ONZ nr 29. Regulamin nr 29 jest dedykowany jedynie dla kategorii aut ciężarowych (dla klasy N).

Znaczenie poszczególnych regulaminów jest następujące:

- Regulamin nr 29 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ)  
- Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego;

W naszej ocenie, Zamawiający wyżej sformułowanymi zapisami, w sposób niczym nieuzasadniony, wbrew intencjom ustawy Prawo Zamówień Publicznych, utrudnia dostęp do zamówienia dla potencjalnych wykonawców.

Regulamin nr 29 dotyczy pojazdów ciężarowych, przedmiotem zamówienia jest zaś dostawa autobusów miejskich, co oznacza, iż postawione przez Zamawiającego wymogi zawarte w Regulaminie nr 29 nie mogą znaleźć odzwierciedlenia w tym Postępowaniu, albowiem odnoszą się do zupełnie innego typu pojazdów drogowych. Zgodnie z brzmieniem art. 99 ust. 2 PZP, zamawiający opisując przedmiot zamówienia jest zobowiązany przy określaniu jego cech uczynić to w taki sposób, aby były one „związane z przedmiotem zamówienia oraz proporcjonalne do jego wartości i celów”.

W tym miejscu należy wyjaśnić, że Regulamin nr 29 odnosi się do pojazdów z oddzielną kabiną kierowcy kategorii N w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie (zob. pkt 1 Regulaminu nr 29):

#### **1. ZAKRES**

**Niniejszy regulamin dotyczy pojazdów z oddzielną kabiną kierowcy kategorii N<sup>(1)</sup> w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie.**

Pojazd kategorii N zdefiniowany jest w załączniku nr 2 do ustawy Prawo o ruchu drogowym, który w pkt. 2 stanowi:

„Kategoria N: pojazdy samochodowe mające co najmniej cztery koła i zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków, w tym:

1) kategoria N1: pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków i mające maksymalną masę całkowitą nieprzekraczającą 3,5 t;

2) kategoria N2: pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków i mające maksymalną masę całkowitą przekraczającą 3,5 t, ale nieprzekraczającą 12 t;

3) kategoria N3: pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków i mające maksymalną masę całkowitą przekraczającą 12 t.”

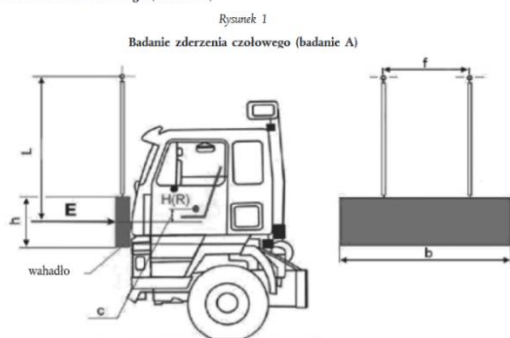


Tymczasem autobusy miejskie, stanowiące przedmiot zamówienia stanowią pojazdy kategorii M. Już więc ta okoliczność wyklucza możliwość dostosowania przedmiotu zamówienia do wymogów z powyżej wskazanego Regulaminu.

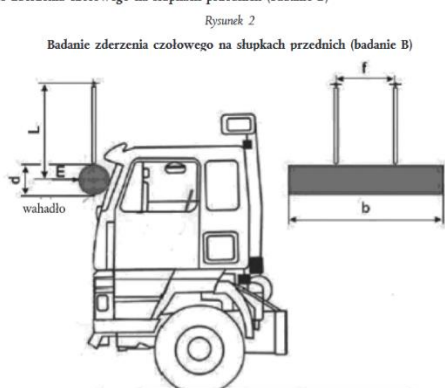
Za fakt uznać należy również okoliczność, iż autobusy miejskie (będące przedmiotem niniejszego Zamówienia) nie pełnią funkcji pojazdów do przewozu ładunku. Pojazdy te służą bowiem do przewozu osób. W Regulaminie nr 29 zawarte są wymagania, których spełnienie zapewnia bezpieczeństwo osób znajdujących się w kabinie kierowcy. Wymagania te uregulowane są w szczególności w celu zabezpieczenia kabiny kierowcy przed zmiążdżeniem przez przewożony ładunek. Już zatem pobieżna analiza wymogów Regulaminu nr 29 prowadzi do wniosku, iż jego treść nie znajduje zastosowania do autobusów miejskich, gdyż nie posiadają one kabiny kierowcy oddzielonej od pozostałej części pojazdu analogicznej do analogicznej, która jest w pojazdach ciężarowych.

Poniższe rysunki pokazują metody badania kabin pojazdów ciężarowych na zgodność z Reg. 29:

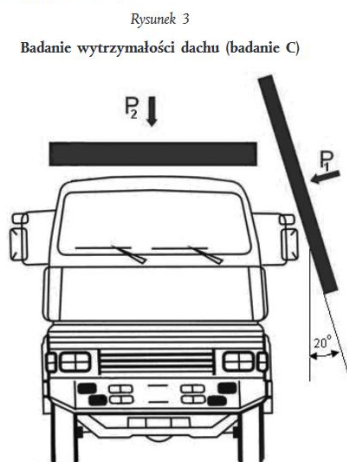
Badanie zderzenia czołowego (badanie A)



Badanie zderzenia czołowego na słupkach przednich (badanie B)



Badanie wytrzymałości dachu (badanie C)



Należy tu wskazać, że kabina kierowcy w autobusie tworzy monolit z pozostałą częścią nadwozia, nie zachodzi więc ryzyko przemieszczenia się ładunku, co mogłoby zagrażać kierowcy.

Wskazujemy również, że dodawanie dodatkowych wymogów dla autobusów, żeby spełniały wymogi Regulaminu nr 29 EKG ONZ ma dużo przeciwwskazań, albowiem nie tylko nie poprawiają one bezpieczeństwa, ale mogą je wręcz pogorszyć:

Autobus miejski porusza się z małymi prędkościami w dużym ruchu i widoczność dla kierowcy jest bardzo ważna. Wzmacnianie ściany przodu wpływa negatywnie na widoczność kierowcy (masywniejsze grubsze słupki) co wiąże się ze zmniejszeniem bezpieczeństwa pasażerów – bardziej pojazd narażony jest na kolizje.

Wzmacnianie ściany przodu zwiększa masę własną pojazdu i dociąża oś przednią (dodatkowa masa przed osią na zwisie). Większy nacisk, a w przypadku autobusów miejskich, gdzie dopuszczalny nacisk osi często jest na granicy dopuszczalnego maksymalnego dla kół (opon) i osi. Występuje konieczność zmniejszenia ilości pasażerów w przedniej części autobusu przez ograniczenie miejsca do stania (barierki typu bonanza lub inne ograniczenie) lub zmniejszanie ilości miejsc do siedzenia w przedniej części autobusu. Jest negatywne zjawisko w autobusach miejskich, gdzie zależy właścicielowi na maksymalnej liczbie pasażerów.

Autobus jest wykonany w formie nadwozia wagonowego, nie ma wydzielonej kabiny kierowcy jak w kategorii N (pojazdy ciężarowe).

Regulamin nr 29 EKG ONZ jest regulaminem mającym za zadanie ochronę kierowcy pojazdów ciężarowych narażonych na wjazd w poprzedzający go pojazd ciężarowy – szczególnie dla jadących w konwojach z dużą prędkością ciężarówek na drogach szybkiego ruchu. Dla autobusów, szczególnie miejskich ustawodawca przewidział dwa regulaminy – wytrzymałościowy Regulamin nr 66 i tzw. autobusowy Regulamin nr 107. Są to regulaminy kładące główny nacisk na bezpieczeństwo pasażerów. Regulamin nr 66 wyznacza strefę bezpieczną dla pasażerów w momencie przewrócenia się autobusu, a Regulamin nr 107 bezpieczną konfigurację wnętrza oraz stabilność autobusu (dotyczy to również przechyłu o 28 deg. W pojazdach ciężarowych jedynie w kabinie przebywa zarówno kierowca jak i pasażer, dlatego wprowadzony został dedykowany dla tych pojazdów Regulamin nr 29.

Dlatego prosimy o całkowitą rezygnację z zapisów dotyczących spełniania przez oferowane pojazdy Regulaminu nr 29.

#### **Odpowiedź:**

**Zamawiający w ramach zmiany ogłoszenia oraz modyfikacji dokumentacji przetargowej opublikowanej w dn. 20.11.2024 r. na stornie prowadzonego postępowania, zrezygnował z wymogu spełnienia przez oferowane autobusy postanowień Regulaminu nr 29 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego.**

**Zamawiający w trosce o bezpieczeństwo przewożonych pasażerów oraz kierowcy, przewidział przyznanie dodatkowych punktów w ramach kryterium oceny ofert, w przypadku zaoferowania autobusów spełniających warunki zawarte w przepisach Regulaminu nr 29 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (Dz.U.U.E.L.2010.304.21 z dnia 20 listopada 2010 z późniejszymi zmianami) w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego.**

**Zamawiający informuje tym samym, że spełnienie ww. wymogu nie jest obowiązkowe, a zatem można składać oferty nie spełniające ww. wymogu.**

#### **Pytanie nr 54**

**Nazwa dokumentu i punkt specyfikacji:** II Wymagania szczegółowe, 5. System ładowania magazynu energii, I ŁADOWARKI STACJONARNE TYPU PLUG – IN

**Opis wymagania:** 2. Każda z ładowarek wyposażona w wyjścia do ładowania autobusów zakończone wtykiem CCS Combo typ 2 zgodne z IEC62196-3, umożliwiające w zależności od potrzeb Zamawiającego ładowanie autobusu mocą 50/100kW (moc ustawiana przez Zamawiającego na pulpicie ładowarki) Ładowarka musi posiadać możliwość regulacji poziomu mocy z panelu ładowarki.

**Pytanie:** Prosimy o informację, czy Zamawiający uzna warunek za spełniony jeśli stacja ładowania będzie automatycznie przełączała tryb pracy pozwalający ładować z mocą maksymalną nie mniejszą niż 100kW za każdym razem gdy podłączony będzie tylko 1 pojazd oraz z mocą maksymalną nie mniejszą niż 50kW za każdym razem gdy podłączone będą 2 pojazdy?

**Odpowiedź:**

**Zamawiający nie uzna powyższego warunku, gdyż dostarczone w ramach przedmiotu zamówienia ładowarki będą jednowyjściowe.**

**Pytanie nr 55**

**Nazwa dokumentu i punkt specyfikacji:** II Wymagania szczegółowe, 5. System ładowania magazynu energii, I ŁADOWARKI STACJONARNE TYPU PLUG – IN

**Opis wymagania:** 4. Każda z ładowarek wyposażona w panel sterowniczy/informacyjny, podający informację o trybach pracy ładowarki takich jak:

- 1) gotowość (oznacza sprawność dla każdego z wyjść z osobna urządzenia przed Rozpoczęciem procesu ładowania),
- 2) ładowanie (oznaczające trwanie procesu ładowania pojazdu),
- 3) alarm (informujący o przerwaniu procesu ładowania),
- 4) wyjścia aktywne.

**Pytanie:** Prosimy o informację, czy Zamawiający uzna warunek za spełniony jeśli stacje ładowania będą wyposażone w lampki led informujące o stanie punktu ładowania, np.:

- światło zielone - złącze gotowe do pracy
- światło niebieskie - informujące o aktywnym procesie ładowania
- światło czerwono - informujące o awarii/błędzie

**Odpowiedź:**

**Zamawiający dopuszcza powyższe rozwiązanie gdzie stacje ładowania będą wyposażone w lampki led informujące o stanie punktu ładowania.**

**Pytanie nr 56**

**Nazwa dokumentu i punkt specyfikacji:** II Wymagania szczegółowe, 5. System ładowania magazynu energii, I ŁADOWARKI STACJONARNE TYPU PLUG – IN

**Opis wymagania:** 5. Główny panel sterujący musi umożliwiać odczyt parametrów ładowania, wstępną diagnozę urządzenia jak i diagnozę procesu ładowania autobusu obejmująca takie parametry jak:

- 1) diagnoza zasilania wejściowego ładowarki,
- 2) sygnalizacja usterki ładowarki,
- 3) sygnalizacja awarii ładowarki,
- 4) sygnalizacja awarii izolacji,
- 5) sygnalizacja błędu ładowania od strony autobusu.

**Pytanie:** Prosimy o informację, czy Zamawiający uzna warunek za spełniony jeśli

1. Oferowana ładowarka posiada panel sterujący w postaci wyświetlacza dotykowego z informacjami - stan (np. dostępna, ładowanie, błąd ), czas ładowania, soc, energia wyjściowa, moc wyjściowa ładowania, prąd wyjściowy ładowania, napięcie wyjściowe ładowania, prąd żądany przez pojazd, napięcie żądane przez pojazd, stan SECC m.in. Cable Check, Precharge, Current Demand, Error oraz - funkcją przycisku stop.

2. Jednocześnie zgodnie z wymaganiami oferowania ładowarka jest zgodna z protokołem OCPP 1.6-J i wysyła kody błędów i ostrzeżeń do systemu backend CSMS.

3. Dodatkowo oferowana ładowarka jest wyposażona w aplikację diagnostyczno-konfiguracyjną o nazwie CMC (Charger Management Console), która jest zainstalowana w kontrolerze ładowarki. Użytkownik musi połączyć komputerem się z adresem IP ładowarki z przeglądarki internetowej za pomocą standardowego połączenia HTTP - aplikacja webowa. Laptop lub komputer stacjonarny użytkownika można podłączyć bezpośrednio (przez kabel Ethernet) lub zdalnie (przez sieć lokalną) do ładowarki. W aplikacji tej w zakresie diagnostyki użytkownik może obserwować

- aktualny stan komunikacji (m.in. Authorization (autoryzacja), BeforeCharging (inicjowanie komunikacji, cable check), Charging (precharge, charging), inne,
- typ - rodzaj komunikacji pomiędzy stacją ładowania a pojazdem elektrycznym,
- informacja o podłączeniu pojazdu do stacji ładowania (wartości ładowarki w tym aktualne napięcie i natężenie, maksymalne napięcie, natężenie i moc),
- wartości pojazdu (żądane napięcie, żądany prąd, maksymalne napięcie, SOC – stan naładowania pojazdu przedstawiony w procentach [%], ID Pojazd - Numer identyfikacyjny aktualnie podłączonego pojazdu (EVCCID)
- aktualne błędy (każdy błąd zawiera: znacznik czasu, kod błędu)
- historiae maksymalnie 20 ostatnich błędów.

**Odpowiedź:**

**Zamawiający dopuszcza powyższe rozwiązanie.**

**Pytanie nr 57**

**Nazwa dokumentu i punkt specyfikacji:** II Wymagania szczegółowe, 5. System ładowania magazynu energii, I ŁADOWARKI STACJONARNE TYPU PLUG – IN

**Opis wymagań:** 7. System monitorowania/zarządzania procesem ładowania bezpośrednio z poziomu Zamawiającego. Ładowarki podłączone do serwera dostarczonego i zainstalowanego przez Wykonawcę. Ładowarki podłączone do serwera światłowodem (każda ładowarka oddzielny światłowód). Lokalizacja serwera w siedzibie Zamawiającego. Ładowarka musi przysyłać komunikaty po VAS oraz mieć zainstalowane certyfikaty elektroniczne odnawialne przez system backend z serwerem usługi VDV 261 (wymagane aktualizacje certyfikatów po stronie Wykonawcy). Ładowarka musi być zgodna z VDV 261.

**Pytanie:** Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający oczekuje dostawy systemu backend w zakresie serwera usługi VDV 261? Prosimy o potwierdzenie, że spełnieniem wymagań Zamawiającego będzie możliwość realizacji usługi prekondycjonowania poprzez manualne wpisywanie przez operatora godziny odjazdu w systemie zarządzania stacjami ładowania.

**Odpowiedź:**

**Zamawiający potwierdza, że oczekuje dostawy systemu backend w zakresie serwera usługi VDV 261. Zamawiający dopuszcza możliwość realizacji usługi prekondycjonowania poprzez manualne wpisywanie przez operatora godziny odjazdu w systemie zarządzania stacjami ładowania.**

**Pytanie nr 58**

**Nazwa dokumentu i punkt specyfikacji:** II Wymagania szczegółowe, 5. System ładowania magazynu energii, I ŁADOWARKI STACJONARNE TYPU PLUG – IN, Opis parametrów technicznych.

**Opis wymagań:** 20. Do diagnozy oraz obsługi/ładowarki plug-in i należy dostarczyć interfejs oraz licencjonowane oprogramowanie diagnostyczne umożliwiające pełną diagnozę.

**Pytanie:** W zakresie oferowanych ładowarek do obsługi/diagnostyki służy oprogramowanie CMC (Charger Management Console) zainstalowane w kontrolerze ładowarki.

Aby uzyskać dostęp do tego narzędzia, użytkownik musi połączyć się z adresem IP stacji ładującej z przeglądarki internetowej za pomocą standardowego połączenia HTTP - aplikacja webowa. Laptop lub

komputer stacjonarny użytkownika można podłączyć bezpośrednio (przez kabel Ethernet) lub zdalnie (przez sieć lokalną) do stacji ładującej.

Czy Zamawiający oczekuje również dostawy minimum jednej sztuki laptopa w zakresie realizacji diagnozy/obsługi dla oferowanych ładowarek?

**Odpowiedź:**

**Zamawiający nie wymaga dostawy laptopa w zakresie realizacji diagnozy/obsługi dla oferowanych ładowarek.**

**Pytanie nr 59**

**Nazwa dokumentu i punkt specyfikacji:** -

**Opis wymagania:** -

**Pytanie:** Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający udostępni Wykonawcy połączenie z wykorzystaniem klienta OpenVPN służące do zdalnego łączenia się wykonawcy z serwerem Zamawiającego?

**Odpowiedź:**

**Zamawiający w razie konieczności udostępni Wykonawcy połączenie z wykorzystaniem klienta OpenVPN służące do zdalnego łączenia się wykonawcy z serwerem Zamawiającego.**

**Pytanie nr 60**

**Nazwa dokumentu i punkt specyfikacji:** II Wymagania szczegółowe, 5. System ładowania magazynu energii, I ŁADOWARKI STACJONARNE TYPU PLUG – IN, Proces ładowania magazynu energii autobusu

**Opis wymagania:** 10) proces ładowania odbywać ma się w sposób automatyczny tzn. po każdorazowym załączeniu ładowarki, wpięciu przewodu ładowania do autobusu, bez konieczności wykonywania dodatkowych czynności. Czas rozpoczęcia ładowania od momentu wpięcia przewodu ładowania do autobusu nie może być dłuższy niż 30 sekund,

**Pytanie:** Prosimy o potwierdzenie, że spełnieniem wymagania - 'czas rozpoczęcia ładowania od momentu wpięcia przewodu ładowania do autobusu nie może być dłuższy niż 30 sekund' - będzie zgodność normami IEC 61851, DIN 70121, ISO/IEC 15118.

**Odpowiedź:**

**Zamawiający dopuszcza rozwiązanie zgodne z normami IEC 61851, DIN 70121, ISO/IEC 15118. Ponadto Zamawiający dokonuje zmiany w Załączniku nr 7 do SWZ II Wymagania szczegółowe, poz. 5. System ładowania magazynu energii, I ŁADOWARKI STACJONARNE TYPU PLUG – IN, Proces ładowania magazynu energii autobusu pkt 10), który otrzymuje następujące brzmienie w całości:**

**„proces ładowania odbywać ma się w sposób automatyczny tzn. po każdorazowym załączeniu ładowarki, wpięciu przewodu ładowania do autobusu, bez konieczności wykonywania dodatkowych czynności. Czas rozpoczęcia ładowania od momentu wpięcia przewodu ładowania do autobusu nie może być dłuższy niż 90 sekund,”.**

**Pytanie nr 61**

**Nazwa dokumentu i punkt specyfikacji:** II Wymagania szczegółowe, 5. System ładowania magazynu energii, I ŁADOWARKI STACJONARNE TYPU PLUG – IN

**Opis wymagania:** 6. System informacji o pracy ładowarek

**Pytanie:** Czy Zamawiający oczekuje dostawy nowego systemu informacji o pracy ładowarek poza obecnie eksploatowanym systemem backend CSMS opisanym w punkcie 10?

**Odpowiedź:**

**Dostarczony system informacji o pracy ładowarek musi zawierać wszystkie wymagania zawarte w OPZ.**

**Pytanie nr 62**

**Nazwa dokumentu i punkt specyfikacji:** Załącznik nr 7 do SWZ - Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia - PO ZMIANACH 19.11.2024 5. System ładowania magazynu energii I ŁADOWARKI STACJONARNE TYPU PLUG – IN

**Opis wymagania:** Każda z ładowarek wyposażona w wyjścia do ładowania autobusów zakończone wtykiem CCS Combo typ 2 zgodne z IEC62196-3, umożliwiające w zależności od potrzeb Zamawiającego ładowanie autobusu mocą 50/100kW (moc ustawiana przez Zamawiającego na pulpicie ładowarki)

**Pytanie:** Prosimy o jednoznaczne potwierdzenie, czy każda z dwóch ładowarek ma być dwuwyjściowa?

**Odpowiedź:**

**Zamawiający w ramach przedmiotu zamówienia wymaga dostarczenia dwóch ładowarek jednowyjściowych.**

**Pytanie nr 63**

**Nazwa dokumentu i punkt specyfikacji:** Załącznik nr 7 do SWZ - Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia - PO ZMIANACH 19.11.2024, 5. System ładowania magazynu energii I ŁADOWARKI STACJONARNE TYPU PLUG – IN"II Wymagania szczegółowe, 5. System ładowania magazynu energii, I ŁADOWARKI STACJONARNE TYPU PLUG – IN

**Opis wymagania:** Moduły mocy ładowarki muszą być wykonane w technologii węgla krzemowego SiC (moduły o wysokiej sprawności zmniejszające straty poprzez generowanie mniejszej ilości ciepła i poprawiające efekt ekologiczny).

**Pytanie:** Pragniemy poinformować, że poprzez wprowadzenie wymogu dostarczenia ładowarek z modułami mocy wykonanymi w technologii SiC, Zamawiający ograniczy sobie ilość uzyskanych ofert oraz wpłynie to na niepotrzebny wzrost ceny. Czy Zamawiający, zaakceptuje ładowarki z modułami mocy wykonanymi w innej technologii ale w pełni spełniające wymagania dotyczące sprawności ładowarek dla mocy znamionowej:  $\geq 95\%$ ?

**Odpowiedź:**

**Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.**

**Pytanie nr 64**

**Nazwa dokumentu i punkt specyfikacji:** II Wymagania szczegółowe, 5. System ładowania magazynu energii, I ŁADOWARKI STACJONARNE TYPU PLUG – IN

**Opis wymagania:** Napięcie zasilania dla stacji ładowania: 3x400V -15% +10% AC, 50Hz

**Pytanie:** Zgodnie z polskimi i europejskimi normami toleruje się odchylenia nominalnej wartości napięcia na poziomie +/- 10%. Pod takie wahania projektowane i produkowane są nasze produkty. Prosimy zamawiającego o zmianę wymogu z „Napięcie zasilania dla stacji ładowania: 3x400V -15% +10% AC, 50Hz.” na zapis „Napięcie zasilania dla stacji ładowania: 3x400V -10% +10% AC, 50Hz.

**Odpowiedź:**

**Zamawiający dopuszcza powyższe rozwiązanie, w związku z tym zmienia zapisy w Załączniku nr 7 do SWZ – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia poz. 5. System ładowania magazynu energii, I ŁADOWARKI STACJONARNE TYPU PLUG – IN Opis parametrów technicznych pkt 1, który otrzymuje następujące brzmienie:**

**„Napięcie zasilania dla stacji ładowania: 3x400V -10% +10% AC, 50Hz.”.**



**Pytanie nr 65**

**Nazwa dokumentu i punkt specyfikacji:** Załącznik nr 7 do SWZ - Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia - PO ZMIANACH 19.11.2024 5. System ładowania magazynu energii I ŁADOWARKI STACJONARNE TYPU PLUG – IN

**Opis wymagania:** Napięcie wyjściowe stacji ładowania: 200-800V DC

**Pytanie:** Prosimy o potwierdzenie czy akceptowalny będzie szerszy zakres napięcia ładowania: 150 – 1000V. Nie wpłynie to w żaden negatywny sposób na funkcjonalność ładowarki ani na żywotność baterii autobusu.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza powyższe rozwiązanie, w związku z tym zmienia zapisy w Załączniku nr 7 do SWZ – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia poz. 5. System ładowania magazynu energii, I ŁADOWARKI STACJONARNE TYPU PLUG – IN Opis parametrów technicznych pkt 6, który otrzymuje następujące brzmienie:

*„Napięcie wyjściowe stacji ładowania: 150-1000V DC.”.*

**Pytanie nr 66**

**Nazwa dokumentu i punkt specyfikacji:** Załącznik nr 7 do SWZ - Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia - PO ZMIANACH 19.11.2024 5. System ładowania magazynu energii I ŁADOWARKI STACJONARNE TYPU PLUG – IN

**Opis wymagania:** 4) wyposażona w wieszaki służące do zwinięcia przewodu ładowania wykonane ze stali nierdzewnej

**Pytanie:** Prosimy o potwierdzenie czy Zamawiający wyrazi zgodę na zastosowanie systemu zarządzania kablem z automatycznym balanserem linkowym, zamiast wieszaka do każdorazowego zwijania kabla. Rozwiązanie z balanserem linkowym uniemożliwia kontakt przewodu ładującego z podłożem chroniąc go przed przecieraniem oraz oszczędza czas kierowcy/operatora który stracił by na rozwijanie i zwijanie przewodu z wieszaka.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza powyższe rozwiązanie, w związku z tym zmienia zapisy w Załączniku nr 7 do SWZ– Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia poz. 5. System ładowania magazynu energii, I ŁADOWARKI STACJONARNE TYPU PLUG – IN Opis parametrów technicznych pkt 15 ppkt 4), który otrzymuje następujące brzmienie:

*”wyposażona w wieszaki służące do zwinięcia przewodu ładowania wykonane ze stali nierdzewnej lub rozwiązanie z balanserem linkowym uniemożliwiającym kontakt przewodu ładującego z podłożem,”.*

**Pytanie nr 67**

**Nazwa dokumentu i punkt specyfikacji:** Załącznik nr 7 do SWZ - Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia - PO ZMIANACH 19.11.2024 5. System ładowania magazynu energii I ŁADOWARKI STACJONARNE TYPU PLUG – IN

**Opis wymagania:** Maksymalne wymiary w mm (szerokość x głębokość) 1600 x 800.

**Pytanie:** Prosimy o potwierdzenie czy dopuszczone zostaną nieznacznie przekroczone wymiary: (szerokość x głębokość) 950 x 1075 mm?

Nieznacznie przekroczona głębokość spowodowana jest odstawianiem w górnej części obudowy ramion wspierających balanser linkowy (system zarządzania kablem).

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza powyższe rozwiązanie, w związku z tym zmienia zapisy w Załączniku nr 7 do SWZ– Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia poz. 5. System ładowania magazynu energii, I ŁADOWARKI STACJONARNE TYPU PLUG – IN Opis parametrów technicznych pkt 17 który otrzymuje następujące brzmienie:

„Maksymalne wymiary w mm (szerokość x głębokość) 1600 x 1100.”.

**Pytanie nr 68**

**Nazwa dokumentu i punkt specyfikacji:** Załącznik nr 7 do SWZ - Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia - PO ZMIANACH 19.11.2024 5. System ładowania magazynu energii II ŁADOWANIE PANTOGRAFOWE

**Opis wymagania:** Zapewnić prawidłową pracę w zakresie temperatur od -35 do +65 stopni Celsjusza

**Pytanie:** Wymagany przez Zamawiającego zakres temperatur –35 do +65 stopni Celsjusza jest bardzo szeroki i nie występuje na obszarze naszego kraju. Prosimy o informację czy Zamawiający zaakceptuje ładowarkę pantografową przystosowaną do pracy w temperaturach – 25 do + 55 stopni Celsjusza. Model ładowarki pantografowej, który chcielibyśmy zaoferować, spełniający powyższe parametry, pracuje niezawodnie w całej Polsce.

**Odpowiedź:**

Zamawiający w tym postępowaniu nie zamawia ładowarki pantografowej.

**Pytanie nr 69**

**Nazwa dokumentu i punkt specyfikacji:** Załącznik nr 7 do SWZ - Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia - PO ZMIANACH 19.11.2024 5. System ładowania magazynu energii II ŁADOWANIE PANTOGRAFOWE

**Opis wymagania:** Umożliwić proces ładowania przy zachowaniu tolerancji procesu przykłąku autobusu min. 4 stopnie,

7) umożliwić proces ładowania przy zachowaniu tolerancji położenia skośnego autobusu względem jego osi wzdłużnej min +/-2 stopnie,

8) umożliwić proces ładowania przy zachowaniu tolerancji wzdłużnej ustawienia pojazdu 1000 mm, umożliwić proces ładowania przy zachowaniu tolerancji poprzecznej ustawienia pojazdu 500 mm.

**Pytanie:** W naszych ładowarkach pantografowych stosujemy kopułę kontaktową wyprodukowana przez lidera tego rozwiązania. Z dokumentacji technicznej producenta wynika, że przykłąk autobusu misce się w tolerancji +2mm / -2mm. Czy taka tolerancja jest akceptowana przez Zamawiającego?

**Odpowiedź:**

Zamawiający w tym postępowaniu nie zamawia ładowarki pantografowej.

**Pytanie nr 70**

**Nazwa dokumentu i punkt specyfikacji:** Załącznik nr 7 do SWZ - Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia - PO ZMIANACH 19.11.2024 5. System ładowania magazynu energii II ŁADOWANIE PANTOGRAFOWE

**Opis wymagania:** Pytanie ogólne

**Pytanie:** Czy zamawiający wymaga dostarczenia monolitycznej ładowarki pantografowej tj. masztu i jednostki ładującej zabudowanych w jednej obudowie? Czy może dopuszczalne jest również dostarczenie systemu pantografowego rozproszonego tj. oddzielnego masztu i oddzielnej jednostką ładującej?

**Odpowiedź:**

Zamawiający w tym postępowaniu nie zamawia ładowarki pantografowej.

Ponadto Zamawiający na podstawie art. 137 ust. 1 ustawy PZP, dokonuje następującej zmiany Specyfikacji warunków zamówienia:

1. Zmianie ulegają zapisy Załącznika nr 7 do SWZ Szczegółowego Opisu przedmiotu Zamówienia, w którym w Rozdziale I „Wymagania ogólne” dodaje się ust. 15, w brzmieniu:  
„15. Zamawiający stosownie do wymagań wynikających z art. 3e rozporządzenia (UE) 2019/1242 określającego normy emisji CO<sub>2</sub> dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i (UE) 2018/956 oraz dyrektywę Rady 96/53/WE (w brzmieniu nadanym Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1610 z dnia 14 maja 2024 r. zmieniającym rozporządzenie (UE) 2019/1242 w odniesieniu do zaostrzenia norm emisji CO<sub>2</sub> dla nowych pojazdów ciężkich oraz włączenia obowiązków sprawozdawczych, zmieniającym rozporządzenie (UE) 2018/858 i uchylające rozporządzenie (UE) 2018/956), wymaga aby Wykonawca:  
1) zapewnił bieżący dostęp do części zamiennych,  
2) dokonywał bieżącego szacowania dostępności części zamiennych,  
3) zapewnił, że ewentualne zmiany w jego łańcuchu dostaw w trakcie realizacji zamówienia nie będą miały negatywnego wpływu na realizację zamówienia  
4) zapewnił taką organizację dostępności części zamiennych, że nawet ewentualne zmiany w łańcuchu dostaw w trakcie realizacji przedmiotu umowy nie będą miały negatywnego wpływu na realizację umowy, pod pojęciem łańcucha dostaw należy rozumieć wszystkie zasoby i działania niezbędne do wykonania dostaw i usług, które są przedmiotem zamówienia, ponadto „łańcuch dostaw” nie ogranicza się wyłącznie do dostawców bezpośrednich, ale rozciąga się również na podwykonawców,  
5) umożliwienia zakupu części do dostarczonych autobusów niezbędnych do napraw pogwarancyjnych, w terminie zapewniającym ich wysoką gotowość techniczną w okresie co najmniej 15 lat, licząc od daty dostawy,  
Realizacja obowiązków Wykonawcy, o których mowa w pkt 1-5 ma na celu zapewnienie bieżącego należytego funkcjonowania autobusów będących przedmiotem umowy w całym planowanym okresie eksploatacji nie krótszym niż 15 lat.
2. Zamawiający w Dziale IV pkt 12 ppkt 1) SWZ dodaje lit. e) o następującej treści:  
„Zaświadczenie wykonawcy sporządzone zgodnie z załącznikiem nr 15 do SWZ dotyczące rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1610 z dnia 14 maja 2024 r. zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/1242 w odniesieniu do zaostrzenia norm emisji CO<sub>2</sub> dla nowych pojazdów ciężkich oraz włączenia obowiązków sprawozdawczych, zmieniającego rozporządzenie (UE) 2018/858 i uchylającego rozporządzenie (UE) 2018/956.”.  
Ponadto dodaje się Załącznik nr 15 do SWZ.
3. W Dziale XI SWZ dodaje się pkt 12 a. o następującym brzmieniu:  
„Załącznik nr 15 do SWZ – Zaświadczenie Wykonawcy.”.
4. Zmianie ulegają zapisy załącznika nr 4 do SWZ Projektowane postanowienia umowy, zakresie paragrafu 10 Warunki gwarancji, w którym dodaje się ustęp 29 w brzmieniu:  
„Wykonawca przez okres co najmniej 15 lat od odbioru autobusów przez Zamawiającego zobowiązuje się do zapewnienia odpłatnych dostaw materiałów, części zamiennych i podzespołów do napraw gwarancyjnych i pogwarancyjnych oraz do napraw powypadkowych, niezbędnych do utrzymania autobusów w stanie umożliwiającym realizację zadań przewozowych. Termin dostawy materiałów i części zamiennych w okresie gwarancji dotyczącej naprawy gwarancyjnej został określony w ust. 18. W okresie pogwarancyjnym termin dostawy materiałów i części zamiennych nie może być dłuższy niż 5 dni roboczych od momentu złożenia zamówienia pocztą elektroniczną. W przypadku

niedostarczenia części do napraw pogwarancyjnych w powyższym terminie, Zamawiający może naliczyć kary umowne za zwłokę w dostawie w wysokości 400,00 zł (słownie: czterysta złotych) za każdy rozpoczęty dzień roboczy zwłoki. W przypadku zaprzestania produkcji ww. materiałów, części zamiennych i podzespołów lub zaprzestania prowadzenia działalności przez Wykonawcę, Wykonawca zobowiązany będzie do poinformowania o tym Zamawiającego z jednoczesnym wskazaniem nazwy i danych teleadresowych innych dostawców materiałów, części zamiennych i podzespołów niezbędnych do utrzymania autobusów w stanie umożliwiającym realizację zadań przewozowych.”.

Zamawiający dokonał zmiany Ogłoszenia w zakresie wskazania przesłanek wykluczenia z przedmiotowego postępowania.

Powyższe odpowiedzi na zadane pytania oraz zmiana treści dokumentacji przetargowej powodują zmianę Ogłoszenia o zamówieniu oraz stanowią integralną część Specyfikacji Warunków Zamówienia dla postępowania pod nazwą „Zakup i dostawa dwóch autobusów elektrycznych klasy MAXI wraz z infrastrukturą do ich ładowania” [znak referencyjny: UE-01/2024] i są wiążące dla Wykonawcy oraz Zamawiającego.

Specyfikacja warunków zamówienia, Załącznik nr 4 Projektowane postanowienia umowy oraz Załącznik nr 7 Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia po zmianach, są dostępne na stronie prowadzonego postępowania.

Pozostała treść Specyfikacji Warunków Zamówienia wraz z załącznikami pozostaje bez zmian.

W związku z dokonanymi zmianami, Zamawiający przesuwą **termin składania ofert na dzień 30.12.2024 r. godz. 09:00.**

Otwarcie ofert nastąpi niezwłocznie po upływie terminu składania ofert, nie później niż następnego dnia po dniu, w którym upłynął termin składania ofert tj. **30.12.2024 r. godz. 09:30.**

Termin związania ofertą wynosi **90 dni**. Bieg terminu związania ofertą rozpoczyna się wraz z upływem terminu składania ofert, określonym w Dziale XVIII. Dzień ten jest pierwszym dniem terminu związania ofertą. Powyższe oznacza, iż termin związania ofertą **upływa 29.03.2025 r.**

Zatwierdził:  
Prezes Zarządu  
*dr Rafał Kupczak*