

Toruń, 13.11.2024 r.

ZW-I.272.67.2024

ODPOWIEDZI NA PYTANIA, MODYFIKACJA SWZ

Informuję, iż w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonym w trybie przetargu nieograniczonego, którego przedmiotem jest dostawa 25 nowych zeroemisyjnych autobusów międzymiastowych kategorii M3 klasy II z napędem elektrycznym wpłynęły pytania, których treść wraz z odpowiedziami zamieszczam poniżej:

SWZ

Pytanie 1

SWZ

Zamawiający zapisał:

Zamawiający, na podstawie art. 112 ustawy Pzp określa następujące warunki udziału w postępowaniu:
(...)

4) Zdolności technicznej lub zawodowej.

Wykonawca spełni warunek, jeżeli wykaże że w okresie ostatnich pięciu lat przed dniem upływu terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie, należycie jednorazowo co najmniej 10 sztuk fabrycznie nowych autobusów niskopodłogowych międzymiastowych (klasy II) z napędem elektrycznym lub należycie dostarczył jednorazowo co najmniej 10 sztuk fabrycznie nowych autobusów międzymiastowych (klasy II) z napędem elektrycznym, które posiadają niską podłogę bez stopni poprzecznych pomiędzy drzwiami pierwszymi i drugimi oraz bezstopniowe wejście.

Prosimy o wprowadzenie następujących zmian w pkt 4):

Wykonawca spełni warunek, jeżeli wykaże że w okresie ostatnich pięciu lat przed dniem upływu terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie:

- należycie jednorazowo dostarczył co najmniej 10 sztuk fabrycznie nowych autobusów niskopodłogowych międzymiastowych (klasy II) z napędem elektrycznym

lub

- należycie dostarczył jednorazowo co najmniej 10 sztuk fabrycznie nowych autobusów międzymiastowych (klasy II) z napędem elektrycznym, które posiadają niską podłogę bez stopni poprzecznych pomiędzy drzwiami pierwszymi i drugimi oraz bezstopniowe wejście

lub

- należycie dostarczył co najmniej 5 sztuk w ramach jednej dostawy, a 10 sztuk łącznie (w ramach kilku dostaw) fabrycznie nowych autobusów tego samego typu, z napędem elektrycznym, które posiadają niską podłogę bez stopni poprzecznych od pierwszych drzwi aż do końca autobusu (autobusy w 100% niskopodłogowe)

Poprzez zmianę wyżej wspomnianego warunku Zamawiający rozszerzy grono o oferentów, zdolnych zaproponować niedostępne dotąd nowoczesne innowacyjne konstrukcje. Ponadto zmiana warunku doświadczenia dodatkowo pozwoli Zamawiającemu pozyskać większą liczbę ofert, co w efekcie przyczyni się do wzrostu ich konkurencyjność w sferze finansowej.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający zmodyfikował warunek udziału w postępowaniu w dniu 30.09.2024 r.

Pytanie 2

Zamawiający zapisał: Punkty za kryterium „Parametry techniczno-użytkowe”, zostaną przyznane przez merytorycznych członków komisji przetargowej na podstawie oświadczenia w formularzu ofertowym (max. 40 pkt)

L.p.	Badane parametry	Maks. liczba punktów	Zasady oceny
1.	Zabezpieczenie antykorozyjne	10 pkt	<ul style="list-style-type: none"> • Konstrukcja nośna podwozia oraz szkielet nadwozia zabezpieczony antykorozyjnie poprzez zanurzenie w kąpeli kataforetycznej = 10 pkt • Inny sposób zabezpieczenia antykorozyjnego = 0 pkt
2.	Jednolitość rozwiązań technicznych:	5 pkt	<ul style="list-style-type: none"> • Ten sam producent baterii trakcyjnych, co całego pojazdu (również w ramach grupy kapitałowej) = 5 pkt • Oferty nie spełniające powyższego warunku = 0 pkt

1. Prosimy o usunięcie kryterium oceny ofert w zakresie sposobu zabezpieczenia antykorozyjnego w postaci zabezpieczenia metodą katodowego lakierowania zanurzeniowego (KTL – kataforezy).

Kataforeza - rozwiązanie premiowane przez Zamawiającego, jest jednocześnie rozwiązaniem stosowanym wyłącznie przez jednego producenta, tj. MAN Truck & Bus Polska Sp. z o.o., al. Katowicka 9, Wolica, 05-830 Nadarzyn

Dowód: artykuł "Autobusy MAN - korozji mówimy stop" ze strony producenta, źródło: <https://4trucks.pl/archiwum/3554/autobusy-man-korozji-mowimy-stop>

Autobusy MAN - korozji mówimy stop

Kataforeza to zaawansowany technologicznie proces elektrochemiczny, który polega na katodowym lakierowaniu powierzchni metalowych w zanurzeniu. W wielkim skrócie polega to na zanurzeniu elementów w specjalnej kąpeli i jednoczesnym podłączeniu napięcia. Sukces malowania elektroforetycznego wynika ze zdolności pokrywania mocno wgłębionych i skomplikowanych obszarów malowania, zazwyczaj niedostępnych przy malowaniu natryskowym lub przy standardowym zanurzeniowym. Ponadto grubość powłoki lakierniczej jest wszędzie identyczna, a jej twardość nie do uzyskania w żaden inny sposób. Dzięki temu otrzymuje się odporność absolutnie porównywalną z właściwościami stali nierdzewnej przy zachowaniu najlepszych właściwości konstrukcyjnych.

Jak to działa

Zainstalowany w Starachowicach system do kataforezy składa się z 10 wani, które umożliwiają zanurzenie elementów o maksymalnych gabarytach: 15 m x 2,8 m x 3,8 m. To umożliwi zabezpieczenie także najdłuższych produkowanych w Starachowicach kadłubów - trzyosiowych autobusów typu Lion's City L. Pojazdy przegubowe są zanurzone w dwóch elementach - osobno pierwszy oraz drugi człon. Generalnie proces kataforezy zaczyna się od odfuszczenia zespawanego szkieletu z obłachowaniem i od tego momentu przebiega on już automatycznie. Całą „kąpielą”, która trwa 53 minuty steruje komputer, poruszając suwnice z zawieszonym szkieletem. Dodajmy, że przed każdorazowym zanurzeniem przyjmowany jest kąt 4° w stosunku do wanny, a dodatkowo przy stacji odfuszczenia, fosforowania, kataforezy kadłub jest dodatkowo poruszany poziomo o 2° na boki. Takie „bujanie” ma na celu usunięcie powietrza nagromadzonego w środku profili i zwiększenie powierzchni zabezpieczonej przed korozją. Po płukaniu następuje aktywacja powierzchni - tutaj sole fosforanu i tytanu przygotowują szkielet do fosforowania, na jego powierzchni tworzy się warstwa kryształów cynku. To pierwsze zabezpieczenie przed korozją. Nadmiar związków usuwamy poprzez kolejne płukanie, a samą powłokę przygotowuje się w procesie pasywacji. Wreszcie następuje najważniejszy moment - w zasadzie serce całego systemu: lakierowanie katodowe. W wannie z roztworem wody demii o niskiej przewodności (ok. 75 proc. objętości), części stałych - żywic, pigmentu (ok. 20 proc.) oraz innych składników (ok. 5 proc.) zanurzamy szkielet i przykładamy napięcie 280 V. Aby nie podłączyć przy okazji całego zakładu do prądu, na ten moment suwnica zostawia zanurzony kadłub razem z trawersą i odjeżdża na 6 minut. Natomiast w wannie następuje prawdziwa lekcja chemii i fizyki - 96 rur po bokach prostokątnej wanny tworzy anody (+), a podłączony do prądu szkielet staje się wielką katodą (-). Wzajemne przyciąganie się przeciwnie naładowanych cząsteczek powoduje silne i dokładne pokrycie całej, także wewnętrznej, powierzchni elementów. Maksymalna grubość powstałej powłoki to 30 mikrometrów. Utworzenie jej izoluje kadłub, zanika wtedy różnica potencjałów, a prąd przestaje płynąć. Następnie, po jego wyciągnięciu i spłukaniu nadmiaru farby, następuje proces suszenia. I tutaj nie ma żartów - kadłub przez 40 minut stoi w piecu, gdzie temperatura sięga 180 stopni. Potem następuje jego ochłodzenie, aby móc w nim umożliwić dalsze prace montażowe.



Wanny zanurzeniowe i konstrukcja autobusu MAN

Zakład MAN w Starachowicach jest w Grupie MAN Truck & Bus centrum kompetencyjnym produkcji autobusów niskopodłogowych, gdzie powstają autobusy miejskie marki MAN z napędem elektrycznym, konwencjonalnym oraz CNG.

Aby zapewnić najwyższą jakość swoich wyrobów i spełnić oczekiwania klientów, zakład rozwinął specjalistyczne technologie produkcyjne. Zakład MAN Bus jako JEDYNY PRODUCENT AUTOBUSÓW W POLSCE posiada w pełni zautomatyzowane urządzenie do kateforezy, tj. najnowocześniejszą linię do zabezpieczania antykorozyjnego autobusów.

Profile ze stali odpornej na korozję (PN-EN 10088), w tym stal 1.4003

Stal ferrytyczna 1.4003 często zastępuje stal węglową, gdyż posiada wyższą wytrzymałość także w niskich i wysokich temperaturach oraz znacznie wyższą odporność na korozję. Posiada także znaczną twardość, jest trwała, podatna do spawania i formowania. Typowe zastosowania tej stali to budowa wagonów, ram autobusowych, pojemników, silosów, transporterów, kontenerów.

Stal 1.4003 już sama w sobie jest stalą o wysokiej odporności na korozję. Mimo tego producenci pojazdów stosują szereg metod mających zabezpieczyć konstrukcję pojazdu przed korozją, w tym przede wszystkim zabezpieczenie profili zamkniętych i konserwację podwozia.

W celu zabezpieczenia profili zamkniętych w wewnętrzną ich część aplikuje się produkt zabezpieczający (na bazie olejów i wosków) za pomocą specjalnie wyprofilowanych dysz i pistoletów, które działając pod wysokim ciśnieniem wytwarzają mgiełkę wdzierającą się w każdy zakamarek struktury. Do aplikacji stosuje się otwory technologiczne wykonane na etapie produkcji struktury.

W kolejnym etapie przeprowadza się kompleksową konserwację podwozia autobusu. Olej antykorozyjny jest aplikowany przy pomocy specjalistycznych zakrzywionych dysz i pistoletów, dzięki czemu można dotrzeć w trudno dostępne miejsca podwozia. Środek jest nakładany natryskowo – przy użyciu wysokiego ciśnienia powstaje mgiełka, która osadza się wszędzie. Preparat przedostaje się do trudno dostępnych miejsc przez otwory technologiczne, które są opracowane już na etapie konstruowania pojazdu, dzięki czemu umożliwia zabezpieczenie np. ramy lub podłużnic od środka. Konserwacja podwozia obejmuje całe podwozie (m.in. podłużnice, ramy) wraz ze wszystkimi ruchomymi elementami zawieszenia – z zabiegu wyłączony jest jedynie układ wydechowy, hamulce, chłodnica, itp.

Co ważne, zarówno metoda zabezpieczenia profili zamkniętych, jak i konserwacja podwozia mogą być realizowane na w pełni zabudowanym autobusie, w tym na częściach autobusu po zakończonej naprawie blacharskiej.

Powłoki te są w pełni odnawialne, czego nie można powiedzieć o powłokach, które zostały nieniesione metodą KTL (kataforezy).

Podsumowując, to właśnie autobus, którego konstrukcja jest wykonana ze stali nierdzewnej (zgodnej z normą PN-EN 10088) jest łatwiej naprawić, ponieważ w tym przypadku istnieje możliwość odtworzenia fabrycznej powłoki antykorozyjnej, co – z przyczyn technologii wykonania zabezpieczenia struktury autobusu metodą KTL – nie może nastąpić.

W przypadku kataforezy (KTL), naruszenie raz nałożonych powłok antykorozyjnych poprzez cięcie profili i ich spawanie bezpowrotnie je niszczy w tych miejscach i tego typu zabezpieczenia – na zabudowanym autobusie – nie jesteśmy w stanie przywrócić do stanu sprzed naprawy.

Jak wynika z powyższej analizy premiowanie metody KTL względem stosowania stali nierdzewnej jest nieuzasadnione.

Wnioskujemy o możliwość zmiany zapisów SWZ, które usuną wyżej wymienione kryterium oceny ofert. Kryterium w obecnym brzmieniu premiuje tylko jednego producenta, dyskryminując pozostałych producentów.

2. Prosimy o usunięcie kryterium oceny ofert w zakresie jednolitych rozwiązań konstrukcyjnych dotyczących tego samego producenta baterii trakcyjnych, co całego pojazdu (również w ramach grupy kapitałowej).

Takie rozwiązanie jest bardzo rzadko stosowane, dlatego premiowanie takiego rozwiązania zakłóca równe traktowanie wykonawców i konkurencyjność ofert. Producent pojazdu nie jest specjalistą w zakresie projektowania, badań i wytwarzania baterii trakcyjnych do pojazdów.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający zmodyfikował kryteria oceny ofert w dniu 27.09.2024 r.

Pytanie 3

XVII. MIEJSCE ORAZ TERMIN SKŁADANIA I OTWARCIA OFERT pkt. 1

Czy Zamawiający dopuści przesunięcie terminu składania ofert o min. 14 dni? Przygotowanie skomplikowanej pod względem formalnym jak i technicznym oferty wymaga wielopłaszczyznowych i często międzynarodowych konsultacji skutkujących uzyskaniem niezbędnych dla tego postępowania dokumentacji i opinii. Wydłużenie terminu składania ofert umożliwi Wykonawcom rzetelne opracowanie oferty

ODPOWIEDŹ: Zamawiający zmodyfikował zapisy dotyczące terminów składania i otwarcia ofert oraz termin związania ofertą.

Pytanie 4

XIX. OPIS KRYTERIÓW OCENY OFERT, WRAZ Z PODANIEM WAG TYCH KRYTERIÓW I SPOSOBU OCENY OFERT pkt. 2 Sposób oceny ofert ppkt. 2.2 : Pojemność baterii

Czy Zamawiający zaakceptuje mniejszą nominalną pojemność baterii trakcyjnych tj. 445 kWh, która dzięki postępowi technologicznemu w rozwoju baterii i zagęszczonej energii pozwoli na zrealizowanie zadań przewozowych Zamawiającego i oczekiwanym zasięgów w ten sam sposób co baterie powyżej 480 kWh i przyzna ta sama ilość punktów tj 10? Wnosimy o dopuszczenie równoważnego rozwiązania dla pojemności baterii trakcyjnych i zrównania punktacji. Uzasadnienie: dzięki postępowi technicznemu jest to powszechnie stosowane rozwiązanie w autobusach miejskich.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający podtrzymuje dotychczasową treść zapisów dotyczącą Opisu kryteriów oceny ofert.

Pytanie 5

SWZ III. TERMIN WYKONANIA ZAMÓWIENIA „ Termin realizacji zamówienia:

Pojazdy zostaną dostarczone do miejsca wskazanego w § 2 ust. 6 projektu umowy, w następujących ilościach i terminach:

- 1) 7 sztuk Pojazdów do dnia 10 grudnia 2025 r. jednak w terminie nie krótszym niż 10 miesięcy od dnia zawarcia Umowy;
- 2) 9 sztuk Pojazdów do dnia 28 lutego 2026 r. jednak w terminie nie krótszym niż 12 miesięcy od dnia zawarcia Umowy;
- 3) 9 sztuk Pojazdów do dnia 30 kwietnia 2026 r. jednak w terminie nie krótszym niż 14 miesięcy od dnia zawarcia Umowy;"

Wykonawca wnosi o wydłużenie terminu realizacji zamówienia. Określone przez Zamawiającego w/w terminy są zbyt krótkie i nieuwzględniające aktualnej sytuacji rynkowej oraz dużej ilości złożonych zamówień, co z kolei wiąże się z wydłużeniem terminów dostaw komponentów niezbędnych do produkcji autobusów i urządzeń systemów informacji pasażerskiej. Podkreślić należy, że pojazdy dostarczane w ramach niniejszego zamówienia będą produkowane na potrzeby Zamawiającego przy uwzględnieniu wymagań określonych w dokumentacji przetargowej. Powyższe wiąże się z koniecznością przeprowadzenia skomplikowanego procesu ustaleń przedprodukcyjnych, logistycznych, produkcji, weryfikacji, transportu oraz odbiorów końcowych.

Autobusy będą wyposażane w zaawansowane technologicznie urządzenia pokładowe, systemy informacji pasażerskiej, monitoringu itd., co wiąże się z koniecznością przeprowadzenia skomplikowanych procesów odbiorowych mających na celu dopuszczenie do eksploatacji pojazdów. Wykonanie tych wszystkich bardzo czasochłonnych czynności na bazie doświadczeń z ostatnich dostaw w w/w terminach jest niemożliwe do spełnienia zarówno z proceduralnego punktu widzenia, jak i z produkcyjno-logistycznego.

Obecne realne pierwsze terminy dostaw uwzględniające ciągle niestabilną sytuację płynności łańcuchów dostaw to miesiąc marzec 2026.

Wykonawca wnosi zatem o zmianę terminu realizacji zamówienia na następujący:

„Termin realizacji zamówienia:

Pojazdy zostaną dostarczone do miejsca wskazanego w § 2 ust. 6 projektu umowy, w następujących ilościach i terminach:

- 1) 7 sztuk Pojazdów do dnia 10 marca 2026 r. jednak w terminie nie krótszym niż 10 miesięcy od dnia zawarcia Umowy;
- 2) 9 sztuk Pojazdów do dnia 28 maja 2026 r. jednak w terminie nie krótszym niż 12 miesięcy od dnia zawarcia Umowy;
- 3) 9 sztuk Pojazdów do dnia 30 lipca 2026 r. jednak w terminie nie krótszym niż 14 miesięcy od dnia zawarcia Umowy“

Proszę o udzielenie odpowiedzi i zmiany.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający podtrzymuje brzmienie postanowień rozdziału III. TERMIN WYKONANIA ZAMÓWIENIA.

Pytanie 6

Pytanie 12.

SWZ

Zamawiający zapisał:

TERMIN WYKONANIA ZAMÓWIENIA

Termin realizacji zamówienia:

Pojazdy zostaną dostarczone do miejsca wskazanego w § 2 ust. 6 projektu umowy, w następujących ilościach i terminach:

- 1) 8 sztuk Pojazdów do dnia 30 września 2025 r. jednak w terminie nie krótszym niż 10 miesięcy od dnia zawarcia Umowy;
- 2) 8 sztuk Pojazdów do dnia 30 stycznia 2026 r. jednak w terminie nie krótszym niż 12 miesięcy od dnia zawarcia Umowy;
- 3) 9 sztuk Pojazdów do dnia 30 marca 2026 r. jednak w terminie nie krótszym niż 14 miesięcy od dnia zawarcia Umowy.

Zwracamy się z uprzejmą prośbą o wydłużenie terminów dostaw w następujący sposób:

Pojazdy zostaną dostarczone do miejsca wskazanego w § 2 ust. 6 projektu umowy, w następujących ilościach i terminach:

- 1) 8 sztuk Pojazdów w terminie do 12 miesięcy od dnia zawarcia Umowy;
- 2) 8 sztuk Pojazdów w terminie do 14 miesięcy od dnia zawarcia Umowy;
- 3) 9 sztuk Pojazdów w terminie do 16 miesięcy od dnia zawarcia Umowy.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający podtrzymuje brzmienie postanowień rozdziału III. TERMIN WYKONANIA ZAMÓWIENIA

Pytanie 7

Rozdział V. WARUNKI UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU , punkt 1. Zamawiający, na podstawie art. 112 ustawy Pzp określa następujące warunki udziału w postępowaniu:, pp. 1.3 Sytuacji ekonomicznej lub finansowej.

Wykonawca spełni warunek, jeżeli wykaże że posiada środki finansowe lub zdolność kredytową w wysokości nie mniejszej niż 10 000 000,00 zł (słownie: dziesięć milionów 00/100 złotych).

Czy Zamawiający uzna, że Wykonawca spełni warunek, jeżeli wykaże że posiada środki finansowe lub zdolność kredytową w wysokości nie mniejszej niż 5 000 000,00 zł (słownie: pięć milionów 00/100 złotych).

Uzasadnienie

Na rynku oferującym autobusy w zależności od modelu organizacji sprzedaży, wśród Wykonawców oprócz producentów autobusów również funkcjonują dealerzy określonych marek autobusów. To sprawia, że aby równo traktować obie grupy podmiotów, Zamawiający jeżeli określają warunek sytuacji ekonomicznej zazwyczaj oczekują, że Wykonawca spełni warunek, jeżeli wykaże, że posiada środki finansowe lub zdolność kredytową w wysokości nie mniejszej niż 5 000 000,00 zł. Taki stan rzeczy powoduje, że większość wykonawców posiada odpowiednie oświadczenie właśnie w tym zakresie.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający podtrzymuje brzmienie postanowień Rozdziału V WARUNKI UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU

Pytanie 8

Dot. SPECYFIKACJI WARUNKÓW ZAMÓWIENIA

Rozdział III. TERMIN WYKONANIA ZAMÓWIENIA

Termin realizacji zamówienia:

Pojazdy zostaną dostarczone do miejsca wskazanego w § 2 ust. 6 projektu umowy, w następujących ilościach i terminach:

1) 8 sztuk Pojazdów do dnia 30 września 2025 r. jednak w terminie nie krótszym niż 10 miesięcy od dnia zawarcia Umowy;

Prosimy aby Zamawiający rozważył możliwość wydłużenie terminu realizacji dostawy pierwszych 8 sztuk pojazdów z 10 miesięcy do 12 miesięcy.

Uzasadnienie

Okres 12 miesięcy na realizację takiego zadania zapewni większości potencjalnym Wykonawcom terminową realizację dostawy. Wydłużenie okresu może spowodować, że większa liczba Wykonawców będzie mogła złożyć ofertę. Ponad to okres 12 miesięcy na realizację dostawy jest zazwyczaj najkrótszym okresem jaki pojawia się w przetargach na dostawy autobusów.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający podtrzymuje brzmienie postanowień rozdziału III. TERMIN WYKONANIA ZAMÓWIENIA.

Pytanie 9

Dot. Specyfikacji Warunków Zamówienia, Rozdział V. WARUNKI UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU, punkt 1. Zamawiający, na podstawie art. 112 ustawy Pzp określa następujące warunki udziału w postępowaniu, pp. 1.4 Zdolności technicznej lub zawodowej.

Wykonawca spełni warunek, jeżeli wykaże że w okresie ostatnich pięciu lat przed dniem upływu terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie, należycie jednorazowo co najmniej 10 sztuk fabrycznie nowych autobusów niskopodłogowych międzymiastowych (klasy II) z napędem elektrycznym lub należycie dostarczył jednorazowo co najmniej 10 sztuk fabrycznie nowych autobusów międzymiastowych (klasy II) z napędem elektrycznym, które posiadają niską podłogę bez stopni poprzecznych pomiędzy drzwiami pierwszymi i drugimi oraz bezstopniowe wejście.

Czy Zamawiający uzna za tożsame lub spełniające warunki wymagania, w zakresie Zdolności technicznej lub zawodowej, gdzie Wykonawca spełni powyższy warunek, jeżeli wykaże, że w okresie ostatnich pięciu lat przed dniem upływu terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie, należycie jednorazowo co najmniej 10 sztuk fabrycznie nowych autobusów niskopodłogowych międzymiastowych (klasy II) z napędem elektrycznym lub elektryczno-spalinowym, lub należycie dostarczył jednorazowo co najmniej 10 sztuk fabrycznie nowych autobusów

międzymiastowych (klasy II) z napędem elektrycznym lub elektryczno-spalinowym, które posiadają niską podłogę bez stopni poprzecznych pomiędzy drzwiami pierwszymi i drugimi oraz bezstopniowe wejście.
Uzasadnienie

Obecny zapis w tym kształcie uniemożliwia złożenie oferty jakiegokolwiek podmiotowi oferującemu autobusy na rynku polskim, gdyż do tej pory w Polsce nie organizowano przetargów, do których zrealizowano już dostawy autobusów międzymiastowych kategorii M3 klasy II z napędem elektrycznym. Pragniemy zwrócić uwagę, że jako Dealer największego producenta autobusów w Europie dostarczamy na rynek polski pojazdy o cechach użytkowych tożsamych z oczekiwanymi przez Zamawiającego w obecnym postępowaniu. W naszej ofercie posiadamy również autobusy międzymiastowe z napędem elektrycznym, które chcielibyśmy zaoferować w obecnym postępowaniu, a które są w wysokim stopniu zunifikowane z dostarczonymi już w Polsce autobusami międzymiastowymi kategorii M3 klasy II z napędem elektryczno-spalinowym, które to dostawy możemy wykazać, że były zrealizowane na czas i z należytą starannością. Doświadczenia z zakresu dostaw autobusów z napędem elektryczno-spalinowym uwzględniane są również w postępowaniach przetargowych na autobusy z napędem elektrycznym u innych Zamawiających co potwierdza, że doświadczenia z dostaw autobusów z napędem elektryczno-spalinowym mogą być uznawane za tożsame lub spełniające wymagania w powyższym zakresie tj. zdolności technicznej lub zawodowej w dostawach autobusów międzymiastowych z napędem elektrycznym.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający podtrzymuje brzmienie postanowień Rozdziału V WARUNKI UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU zmodyfikowane w dniu 30.09.2024 r.

Załącznik nr 5 do SWZ (Opis Przedmiotu Zamówienia)

Pytania 1-4

No.	Artykuł	Opis	Wniosek o zmianę i doprecyzowanie
1	Dostawa zeroemisyjnych autobusów międzymiastowych kategorii M3 klasy II z napędem elektrycznym	Wniosek z Formularza zapytania ofertowego o liczbę miejsc siedzących: Co najmniej 50, w tym co najmniej 42 miejsca siedzące (z wyłączeniem miejsca kierowcy), w tym co najmniej 10 miejsc siedzących dostępnych bezpośrednio z niskiej podłogi oraz jedno miejsce do przewozu pasażera na wózku inwalidzkim (zgodnie z wymaganiami określonymi w Regulaminie nr 107 EKG ONZ (Dz. Urz. UE L 255 z 29.9.2010, str. 1).	Dostawa zeroemisyjnych autobusów międzymiastowych kategorii M3 klasy I z napędem elektrycznym
2	1. Przedmiotem zamówienia jest dostawa 25 sztuk fabrycznie nowych bezemisyjnych autobusów elektrycznych kategorii M3 klasa II (międzymiastowe) o długości 11,5 m - 12,5 m.	Wniosek ten nie jest możliwy w odniesieniu do regulaminu europejskiego nr R107. Regulamin definiuje M3, pojazd klasy II jako: „Klasa II”: pojazdy skonstruowane głównie do przewozu pasażerów siedzących i zaprojektowane tak, aby umożliwić przewóz pasażerów stojących w przejściu i/lub na obszarze, który nie przekracza przestrzeni przewidzianej dla dwóch podwójnych siedzeń; (pkt 2.1.1.2).	1. Przedmiotem zamówienia jest dostawa 25 sztuk fabrycznie nowych bezemisyjnych autobusów elektrycznych kategorii M3 klasy I (międzymiastowe) o długości 11,5 m - 12,5 m.
3	Rozdział 2. Wymagania techniczne Zeroemisyjny autobus międzymiastowy kategorii M3, klasy II, z napędem elektrycznym.	W przypadku więcej niż 2 miejsce dla pasażerów stojących (innych niż przejście) i miejsca na wózek inwalidzki; pojazd musi być klasy I. Wniosek pasuje do pojazdu klasy I. Siedzenie z wysokim oparciem i pasy bezpieczeństwa mogą być również wykonane dla pojazdu klasy I.	Rozdział 2. Wymagania techniczne Zeroemisyjny autobus międzymiastowy kategorii M3, klasy II, z napędem elektrycznym.
4	7. Liczba miejsc do przewozu pasażerów Co najmniej 50, w tym co najmniej 42 miejsca siedzące (z wyłączeniem miejsca kierowcy), w tym co najmniej 10 miejsc siedzących dostępnych bezpośrednio z niskiej podłogi i jedno miejsce do przewozu pasażera na wózku inwalidzkim (zgodnie z wymogami określonymi w regulaminie nr 107 EKG ONZ (Dz.U. UE L 255 z 29.9.2010, s. 1).		7. Liczba miejsc do przewozu pasażerów Co najmniej 65, w tym co najmniej 32 miejsca siedzące (z wyłączeniem miejsca kierowcy), w tym co najmniej 10 miejsc siedzących dostępnych bezpośrednio z niskiej podłogi oraz jedno miejsce do przewozu pasażera na wózku inwalidzkim (zgodnie z wymogami określonymi w Regulaminie nr 107 EKG ONZ (Dz.U. UE L 255 z 29.9.2010, s. 1).

ODPOWIEDŹ 1: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe brzmienie przytoczonego zapisu.

ODPOWIEDŹ 2: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe brzmienie postanowień ust 1 w Rozdziale 1 Załącznika nr 5 do SWZ.

ODPOWIEDŹ 3: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe brzmienie zapisu w punkcie 1 w Rozdziale 2 załącznika nr 5 do SWZ

ODPOWIEDŹ 4: Zamawiający zmodyfikował zapisy opisu przedmiotu zamówienia w dniu 27.09.2024 r.

Pytanie 5

OPZ Zamawiający zapisał: Drzwi w układzie 1-2-0 Prosimy o dopuszczenie autobusu, który będzie posiadał drzwi w układzie 2-2-0. Jest to typowe rozwiązanie dla autobusów klasy MAXI (12m).

ODPOWIEDŹ: Zamawiający podtrzymuje dotychczasową treść zawartą w OPZ .

Pytanie 6

OPZ Systemy: ABS/ASR, ESP, EBS,

Zamawiający zapisał: Systemy: ABS/ASR, ESP, EBS,

Prosimy o wykreślenie systemu ESP, autobusy nie są wyposażane w ten układ.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający podtrzymuje dotychczasową treść zawartą w OPZ.

Pytanie 7

OPZ Zamawiający zapisał:

Kierownica multimedialna z przyciskami pozwalającymi na sterowanie odbiornikiem radiowym oraz wyświetlaczem komputera pokładowego.

Prosimy o dopuszczenie autobusu bez kierownicy multimedialnej.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe brzmienie zapisu dotyczącego kierownicy multimedialnej.

Pytanie 8

OPZ Zamawiający zapisał: Szyba czołowa niedzielona, ogrzewana, która w górnej części stanowi świetlik przedniej elektronicznej tablicy kierunkowej;

Prosimy o potwierdzenie, że szyba czołowa nie może być dzielona w osi pojazdu (pionowo), jednak Zamawiający dopuszcza rozwiązanie, w którym ogrzewana szyba tablicy kierunkowej jest szybą oddzielną od panoramicznej szyby czołowej.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający potwierdza, iż szyba czołowa nie może być dzielona w osi pojazdu (pionowo). Zamawiający akceptuje zastosowanie rozwiązania, w którym ogrzewana szyba tablicy kierunkowej jest szybą oddzielną od panoramicznej, nie dzielonej szyby czołowej co jest zgodne z zapisami Rozdziału 2 OPZ.

Pytanie 9

OPZ Zamawiający zapisał: Okna boczne przyciemniane z szybą podwójną

Prosimy o usunięcie zapisu dotyczącego okien bocznych z szybą podwójną. Nie jest to rozwiązanie stosowane w naszych warunkach klimatycznych, poza tym takie rozwiązanie podnosi masę własną pojazdu ograniczając tym samym pojemność pasażerską autobusu.

ODPOWIEDŹ: W ocenie Zamawiającego, podwójna szyba oznacza brak kropli na wewnętrznej stronie szyby. W godzinach rannych, istnieje bardzo duże ryzyko, iż pasażer przy szybach pojedynczych siedzący przy oknie będzie miał wilgotne ubranie. Szyby podwójne w ocenie Zamawiającego gwarantują "osłonę" termiczną zarówno w lecie, jak i w zimie. Ma to również wpływ na ponoszone podczas eksploatacji koszty ogrzewania/chłodzenia i tym samym na środowisko. Zdecydowana większość autobusów sprzedawanych na rynku polskim posiada szyby podwójne (zespolone). Z tego też względu Zamawiający dopuścił zastosowanie w oferowanych autobusach szyb pojedynczych jednocześnie premiując zastosowanie szyb podwójnych jako rozwiązania korzystniejszego z wyżej wskazanych względów.

Pytanie 10

OPZ Zamawiający zapisał: Podwójne szyby na wywietrznikami dachowych (...) Dwa otwierane elektrycznie szklane lub z tworzywa sztucznego szyberdachy pełniące także funkcje wyjść bezpieczeństwa

Prosimy o rezygnację z powyższego zapisu, przy tak dużej liczbie pakietów baterii, w tym umieszczonych na dachu, nie ma możliwość zastosowania wywietrzników dachowych, a tym bardziej wywietrzników będących wyjściami bezpieczeństwa.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający zmodyfikował zapis w dniu 27.09.2024 r.

Pytanie 11

OPZ Zamawiający zapisał: Rolety szyby czołowej sterowane elektrycznie
Prosimy o odstąpienie od wymogu rolety sterowanej elektrycznie.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający podtrzymuje dotychczasową treść zawartą w OPZ.

Pytanie 12

OPZ Zamawiający zapisał: Drzwi w układzie 1-2-0, (przednie jednoskrzydłowe, środkowe dwuskrzydłowe), otwierane pneumatycznie na zewnątrz
Prosimy, jak w pytaniu nr 3, o dopuszczenie układu drzwi 2-2-0, z których środkowe drzwi będą otwierać się na zewnątrz, przy czym sterowanie drzwi będzie elektryczne.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający podtrzymuje dotychczasową treść zawartą w OPZ.

Pytanie 13

Rozdział 2

pkt. 14 System ładowania energii elektrycznej „Zamawiający wymaga jednego złącza ładowania CCS Combo-2 umiejscowionego w tylnej części autobusu. Nie dopuszcza się, aby autobus był wyposażony w inne, niż wymienione powyżej gniazdo do ładowania baterii trakcyjnych”

Wykonawca wnosi o zmianę zapisu tak, aby dostarczany autobus mógł być wyposażony w oczekiwane gniazdo ładowania CCS z tyłu pojazdu oraz seryjne gniazdo ładowania CCS z prawej strony pojazdu montowane nad przednią osią. Proponowane rozwiązanie jest rozwiązaniem seryjnym Wykonawcy i umożliwi ładowanie akumulatorów trakcyjnych z różnych dostępnych miejsc na dedykowanych stacjach ładowania pojazdów. Dodatkowo opisane wyżej rozwiązanie jest z powodzeniem stosowane przez naszych Klientów, zarówno w Polsce jak i w całej Europie.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający przychyła się do wniosku Wykonawcy. Pkt 14 w Rozdziale 1 załącznika nr 5 do SWZ otrzymuje brzmienie: „ 14. System ładowania energii elektrycznej. Zamawiający wymaga jednego złącza ładowania CCS Combo-2 umiejscowionego w tylnej części autobusu. Zamawiający dopuszcza dodatkowe jedno złącze CCS Combo-2 umiejscowione w innym miejscu, pod warunkiem że jest to rozwiązanie seryjne.”

Pytanie 14

Rozdział 2 pkt. 10 Układ silnik napędowy „Autobus napędzany silnikiem elektrycznym o łącznej maksymalnej mocy minimum 230 kW w zabudowie wieżowej, w piastach lub usytuowany centralnie przed lub za osią napędową. Rekomendowane rozwiązanie, to silnik umieszczony centralnie za tylną osią napędową. Moc ciągła silnika elektrycznego (tj. dla minimum 30 min. pracy) synchronicznego (asynchronicznego) z magnesami trwałymi min. 180 kW lub 140 kW dla każdego z silników zamontowanych w piastach)”.
Wykonawca wnosi o dopuszczenie silnika o mocy od minimalnej 160kW do maksymalnej 240kW. Stosowany u Wykonawcy silnik jest rozwiązaniem sprawdzonym w różnych warunkach klimatycznych i w różnych częściach Europy. Dostępna moc w silniku jest całkowicie wystarczająca do realizacji tras w przedsiębiorstwach komunikacyjnych w całej Europie i z powodzeniem realizuje wymagane przez naszych Klientów zasięgi oraz długości tras komunikacyjnych. Proponowany silnik jest jednostką trwałą, sprawdzoną i jako rozwiązanie seryjne z powodzeniem stosowaną przez Klientów.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający nie przychyła się do wniosku.

Pytanie 15

Rozdział 2. Wymagania techniczne

pkt 32 systemy bezpieczeństwa • „System wykrywania pożaru w komorze silnika, ogrzewania dodatkowego i baterii trakcyjnych. • System automatycznego gaszenia pożaru w komorze silnika, ogrzewania dodatkowego i baterii trakcyjnych”

W związku z faktem, że akumulatory trakcyjne zabudowane są w innej lokalizacji niż ogrzewanie dodatkowe wnosimy o zaakceptowanie rozwiązania, w którym to: komora ogrzewania dodatkowego i komponentów wysokiego napięcia wyposażona zostanie w liniową, elektryczną linię detekcyjną

i autonomiczny system gaszenia. System zgodny z wymogami homologacyjno-prawnymi z niezależnym zasilaniem oraz komunikatem (wizualnym i dźwiękowym) o pożarze na pulpicie kierowcy. Baterie trakcyjne umieszczone na dachu wyposażone w czujniki pożarowe oraz obudowy przeciwpożarowe (samogaszące lub spowalniające palenie), chroniące przed wydostawaniem się płomieni na zewnątrz. Obudowy wyposażone w zawory jednostronne zabezpieczające baterie przed nadmiernym ciśnieniem i wybuchem. Powyższe rozwiązanie jest sprawdzonym systemem gwarantującym maksymalny poziom bezpieczeństwa, a spełnienie wymogów R118 oraz R66 potwierdza bezpieczeństwo, nawet w przypadku dachowania pojazdu. Proszę o udzielenie odpowiedzi i zmiany.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający dopuszcza zaproponowane rozwiązanie jako rozwiązanie równoważne.

Pytanie 16

Pozostałe wyposażenie - Moduł GPS wraz z oprogramowaniem przekazujący bezpłatnie w okresie gwarancji informacje o lokalizacji pojazdu oraz podstawowe parametry pracy i jego stan techniczny

Czy Zamawiający oczekuje wraz z dostawą autobusów, dostawy serwera, na którym zostanie zainstalowane niezbędne oprogramowanie umożliwiające przesyłanie danych o lokalizacji pojazdu, oraz o podstawowych parametrach pracy i jego stanie technicznym? - Router mobilny GSM LTE/4G z WiFi2,4GHz i 5 GHz

ODPOWIEDŹ: Zamawiający oczekuje, że dane te będą gromadzone w chmurze dostarczonej przez Wykonawcę. Dostęp do tych danych będzie odbywał za pomocą przeglądarki internetowej (podstawowe dane z szyny CAN, aktualne położenie na mapie). Usługa w okresie gwarancji będzie bezpłatna. Wykonawca odpowiada za aktualizowanie systemu. Ponadto Wykonawca umożliwi bezpłatne przeniesienie systemu na serwer Zamawiającego, po okresie gwarancji.

Pytanie 17

Pozostałe wyposażenie - Moduł GPS wraz z oprogramowaniem przekazujący bezpłatnie w okresie gwarancji informacje o lokalizacji pojazdu oraz podstawowe parametry pracy i jego stan techniczny

Czy Zamawiający dostarczy wykonawcy niezbędne karty SIM do obsługi przesyłania danych o lokalizacji pojazdu, oraz o podstawowych parametrach pracy i jego stanie technicznym?

ODPOWIEDŹ: Karty SIM oraz koszty utrzymania i transferu danych w okresie gwarancji zapewnia Wykonawca.

Pytanie 18

Dot. Opis przedmiotu zamówienia

Opis przedmiotu zamówienia. Dostawa zeroemisyjnych autobusów międzymiastowych kategorii M3 klasy II z napędem elektrycznym

Rozdział 2. Wymagania techniczne

Specyfikacja techniczna autobusów określająca warunki, wymagania, parametry techniczne oraz wyposażenie pojazdów: punkt 18. Układ kierowniczy,

gdzie Zamawiający pisze :

...

Kierownica multimedialna z przyciskami pozwalającymi na sterowanie odbiornikiem radiowym oraz wyświetlaczem komputera pokładowego.

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie lub uzna je za tożsame, gdzie autobus będzie wyposażony w kierownicę klasyczną z ułożeniem kokpitu w autobusie ułatwiający obsługę przycisków sterowania odbiornikiem radiowym i wyświetlaczem komputera pokładowego.

Oferowane rozwiązanie jest z powodzeniem stosowane przez większość producentów autobusów.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe brzmienie zapisu dotyczącego kierownicy multimedialnej.

Pytanie 19

Dot. Opis przedmiotu zamówienia

Opis przedmiotu zamówienia. Dostawa zeroemisyjnych autobusów międzymiastowych kategorii M3 klasy II z napędem elektrycznym

Rozdział 2. Wymagania techniczne

Specyfikacja techniczna autobusów określająca warunki, wymagania, parametry techniczne oraz wyposażenie pojazdów: punkt 32. System bezpieczeństwa,

gdzie Zamawiający pisze :

„System automatycznego gaszenia pożaru w komorze silnika, ogrzewania dodatkowego i baterii trakcyjnych.”

Oraz

„System automatycznego gaszenia pożaru w komorze silnika, ogrzewania dodatkowego i baterii trakcyjnych.”

Prosimy o akceptację rozwiązania i potraktowanie go jako tożsame lub równoważne, gdzie będzie zastosowany systemu wykrywania pożaru baterii i/lub systemu spowalniania palenia się baterii. Takie rozwiązanie ma spowodować bezpieczne opuszczenie pasażerów i czas na przywołanie odpowiednich służb interwencyjnych.

Oferowane rozwiązanie jest z powodzeniem stosowane przez większość producentów autobusów elektrycznych.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający dopuszcza zaproponowane rozwiązanie jako rozwiązanie równoważne.

Pytanie 20

„Dwa otwierane elektrycznie szklane lub z tworzywa sztucznego szyberdachy pełniące także funkcje wyjść bezpieczeństwa „

Wykonawca wnosi o zmianę wyżej opisanego wymogu, tak aby stanowił opcję tj. z możliwością zabudowy lub jej braku w przypadku wyboru magazynu energii zamontowanych w innym miejscu niż dach. Wyjścia bezpieczeństwa stanowią w przypadku zabudowy baterii na dachu okna lub szyby zgodnie z wymaganiami homologacyjnymi. Powyższe rozwiązanie jest rozwiązaniem seryjnym Wykonawcy i jest homologowane.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający zmodyfikował zapis w dniu 27.09.2024 r.

Pytanie 21

Dot. Opis przedmiotu zamówienia

Opis przedmiotu zamówienia. Dostawa zeroemisyjnych autobusów międzymiastowych kategorii M3 klasy II z napędem elektrycznym

Rozdział 2. Wymagania techniczne

Specyfikacja techniczna autobusów określająca warunki, wymagania, parametry techniczne oraz wyposażenie pojazdów: punkt 21. Okna

•

Podwójne szyby na wywietrznikach dachowych,

oraz

punkt 32. System bezpieczeństwa

•

Dwa otwierane elektrycznie szklane lub z tworzywa sztucznego szyberdachy pełniące także funkcje wyjść bezpieczeństwa,

Zamawiający w powyższych punktach wskazuje na konieczność zabudowy w autobusach wywietrzników dachowych, które mają jednocześnie pełnić funkcję wyjścia bezpieczeństwa. Wnioskujemy o zrezygnowanie z tych zapisów, gdyż producenci mający w ofercie autobusy elektrycznie nie oferują takich rozwiązań.

Uzasadnienie:

Ze względu na szczególne rozwiązania zastosowane w autobusach elektrycznych tj. konieczność zabudowy baterii trakcyjnych, komponenty te zabudowane są w sposób najmniej narażony na zniszczenie podczas możliwej kolizji pojazdów tj. na dachu. Obecność tych komponentów na dachu jak i innych koniecznych np. klimatyzacji czy modułu chłodzenia uniemożliwia zabudowanie wspomnianych wywietrzników dachowych

Niezależnie zgodnie z Regulaminem 107 EKG ONZ pkt 7.6.1.12.: „Nie można montować luków w miejscach, gdzie zainstalowano komponenty techniczne, które stwarzają potencjalne zagrożenie dla

pasażerów korzystających z luków ratunkowych (np. systemy wysokonapięciowe, systemy zawierające niebezpieczne ciecze lub gazy itp.).”

ODPOWIEDŹ: Zamawiający zmodyfikował zapis pkt 21 i pkt 32 w dniu 27.09.2024 r.

Pytanie 22

Dot. Opis przedmiotu zamówienia

Opis przedmiotu zamówienia. Dostawa zeroemisyjnych autobusów międzymiastowych kategorii M3 klasy II z napędem elektrycznym

Rozdział 2. Wymagania techniczne

Specyfikacja techniczna autobusów określająca warunki, wymagania, parametry techniczne oraz wyposażenie pojazdów: punkt 38. Pozostałe wyposażenie.

•

Router mobilny GSM LTE/4G z WiFi 2,4GHz i 5Ghz

Zamawiający oczekuje, że dostarczone autobusy będą wyposażone w dodatkowe urządzenia i systemy, które wymagają zastosowania karty SIM do transmisji danych. Prosimy o doprecyzowanie, czy karty SIM niezbędne do poprawnego funkcjonowania odpowiednich urządzeń i systemów w tym router mobilny GSM będą dostarczone przez Zamawiającego lub wskazanego przez Zamawiającego Operatora?.

Uzasadnienie:

Proponowane rozwiązanie jest szeroko stosowane i praktykowane przez użytkowników, gdyż ci posiadają w ramach swoich umów z określonymi operatorami bardzo korzystne warunki jeżeli chodzi o koszt abonamentu takich usług. Jednocześnie taka sytuacja powoduje brak konieczności kosztownej cesji na użytkownika lub właściciela np. po zakończeniu gwarancji całopojazdowej.

Prosimy też o doprecyzowanie, czy wspomniany router oprócz zastosowania w określonych systemach miałby pełnić również funkcję komercyjną polegającą na tym, że pasażerowie korzystając z sieci otwartej mieliby możliwość łączyć się z Internetu. Warto zaznaczyć, że ta dodatkowa funkcja sugerowałaby zastosowanie dodatkowego routera z dodatkową kartą do transmisji danych. Jedynie takie rozwiązanie mogłoby zagwarantować stabilną pracę routera w zakresie transmisji danych wykorzystywanych w określonych systemach.

Zamawiający w powyższym punkcie wskazał wyposażenie nie podając jego użyteczności.

Lakonicznie opisane urządzenie może mieć szerokie zastosowanie i w zależności od zastosowania może mieć różną ceną. Prosimy o doprecyzowanie funkcji jakie to urządzenie miałyby realizować.

ODPOWIEDŹ: Wykonawca dostarczy router GSM LTE/4G oraz karty SIM niezbędne do poprawnego funkcjonowania odpowiednich urządzeń i systemów, a także pokryje ich koszt utrzymania w okresie gwarancji. Zamawiający nie zgadza się na blokadę żadnych urządzeń (simlock) pod jednego konkretnego operatora.

Pytanie 23

Dot. Opis przedmiotu zamówienia

Opis przedmiotu zamówienia. Dostawa zeroemisyjnych autobusów międzymiastowych kategorii M3 klasy II z napędem elektrycznym

Rozdział 1. Postanowienia ogólne, punkt 17

Prosimy o doprecyzowanie, że autoryzacja i licencje związane z oprogramowaniem do diagnostyki pojazdów wraz z aktualizacją (w zakresie diagnostyki usterek, instrukcji napraw, katalogów części) będą przez Wykonawcę przekazane nieodpłatnie dla wskazanego przez niego Operatora w okresie gwarancyjnym tj. gwarancji całopojazdowej.

Uzasadnienie:

Jasność zakresu zobowiązań oferentów dotyczących okresu gwarancji całopojazdowej również w zakresie dokumentacji naprawczej i oprogramowanie, które mają być przekazane Zamawiającemu lub Operatorowi wskazanemu przez Zamawiającego bez dodatkowego wynagrodzenia oraz na bieżąco aktualizowane i dostosowywane do każdego dostarczanego autobusu, spowodują jednoznaczność w przygotowaniu oferty.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający potwierdza, iż zobowiązanie Wykonawcy w tym zakresie licencjonowania jest na czas nieokreślony, zaś zobowiązanie w zakresie autoryzacji dotyczy okresu gwarancji całopojazdowej i kończy się wraz z jej zakończeniem.

Pytanie 24

Dot. Opis przedmiotu zamówienia

Opis przedmiotu zamówienia. Dostawa zeroemisyjnych autobusów międzymiastowych kategorii M3 klasy II z napędem elektrycznym

Rozdział 1. Postanowienia ogólne, punkt 19

Zamawiający oczekuje że :

„Za wykonane prace naprawcze w okresie gwarancyjnym Operator wskazany przez Zamawiającego obciąży Dostawcę, udzielającego autoryzacji kosztami robocizny zgodnej z przekazanym katalogiem pracochłonności, a w przypadku jego braku - rzeczywistej pracochłonności”.

Prosimy, aby Zamawiający podał rzeczywistą wartość kosztów Operatora w zakresie roboczogodziny mechanika i uznał tę wartość jako kwotę rozliczeń realizowanych napraw w okresie gwarancji całopojazdowej dla dostarczonych autobusów. Prosimy również o podanie planowanych szacunkowych przebiegów rocznych dla jednego autobusu.

Uzasadnienie:

Określenie stawki rozliczeniowej jaki planowanego przebiegu rocznego umożliwi Oferentom prawidłowe oszacowanie kosztów obsługi w okresie gwarancji, a tym samym rzetelną kalkulację ceny ofertowej.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający przyjmuje rzeczywistą wartość kosztów Operatora w zakresie roboczogodziny mechanika wynoszącą 180 zł netto jako kwotę rozliczeń realizowanych napraw w okresie gwarancji całopojazdowej dla dostarczonych autobusów. Średni planowany roczny przebieg autobusu elektrycznego wynosi 80 350 km. Przekroczenie wyżej wskazanych parametrów nie może stanowić podstawy do jakichkolwiek roszczeń w stosunku do Zamawiającego.

Pytanie 25

Dot. Opis przedmiotu zamówienia

Opis przedmiotu zamówienia. Dostawa zeroemisyjnych autobusów międzymiastowych kategorii M3 klasy II z napędem elektrycznym

Rozdział 1. Postanowienia ogólne, punkt 5

Gdzie zamawiający pisze

...

W formularzu ofertowym należy złożyć oświadczenie o posiadanym przez zaoferowany pojazd świadectwie homologacji typu pojazdu, dopuszczający go do poruszania się i rejestracji pojazdu na terenie RP.

Prosimy o wyrażenie zgody na modyfikację formularza ofertowego Załącznik nr 2 do SIWZ w taki sposób, aby wprowadzić oświadczenie potwierdzające ten wymóg, lub udostępnienie nowego załącznika, który uwzględniia rzeczne oświadczenie.

Uzasadnienie.

Zamawiający we wzorcu Załącznik nr 2 do SIWZ nie uwzględnił stosownego oświadczenie.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający modyfikuje formularz ofertowy dodając oświadczenie o posiadanym przez zaoferowany pojazd świadectwie homologacji typu pojazdu, dopuszczający go do poruszania się i rejestracji pojazdu na terenie RP.

Pytanie 25

Opis przedmiotu zamówienia. Dostawa zeroemisyjnych autobusów międzymiastowych kategorii M3 klasy II z napędem elektrycznym

Rozdział 2. Wymagania techniczne

Specyfikacja techniczna autobusów określająca warunki, wymagania, parametry techniczne oraz wyposażenie pojazdów: punkt 22. Drzwi

- Drzwi w układzie 1-2-0, (przednie jednoskrzydłowe, środkowe dwuskrzydłowe), **otwierane pneumatycznie na zewnątrz**

Zamawiający opisując sposób sterowania drzwi wskazał na rozwiązanie otwierania pneumatycznego. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający uzna za tożsame lub spełniające wymagane warunki rozwiązanie, gdzie otwieranie drzwi będzie realizowane elektrycznie.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający podtrzymuje brzmienie pkt 8 w Rozdziale 2 OPZ.

Pytanie 26

Dot. Opis przedmiotu zamówienia

Opis przedmiotu zamówienia. Dostawa zeroemisyjnych autobusów międzymiastowych kategorii M3 klasy II z napędem elektrycznym

Rozdział 2. Wymagania techniczne

Specyfikacja techniczna autobusów określająca warunki, wymagania, parametry techniczne oraz wyposażenie pojazdów punkt 34

...

„• Oświetlenie luków bagażowych”

Prosimy o rezygnację z tego zapisu.

Uzasadnienie

Określenie „luki bagażowe” mogą sugerować występowanie przestrzeni bagażowej pod pokładem, co w przypadku autobusów niskowejściowych, które mają być przedmiotem dostawy nie występuje.

W przypadku, gdy to określenie niefortunnie miało wskazywać na półki bagażowe, to oświetlenie znajdujące się wewnątrz autobusu będzie wystarczające dla pasażerów w celu umieszczenia lub pobrania bagażów. Punkt 9, OPZ, Pojemność bagażników jasno opisuje użyteczność; „Pojemność bagażników wewnętrznych (półki bagażowe) minimum 2 m³”

ODPOWIEDŹ: Zamawiający modyfikuje brzmienie punktu 34 w Rozdziale 2 OPZ nadając mu następujące brzmienie:

34	Oświetlenie wewnętrzne	<ul style="list-style-type: none">• Oświetlenie przestrzeni pasażerskiej poprzez lampy sufitowe typu LED, z możliwością pracy w dwóch zakresach jasności;• Oświetlenie stanowiska kierowcy, włączane niezależnie, włącznikiem na desce rozdzielczej oraz dodatkowe oświetlenie, zamontowane pomiędzy stanowiskiem kierowcy, a pierwszymi drzwiami w taki sposób, aby oświetlało pasażera okazującego kierowcy bilet do kontroli, światło to musi się załączać automatycznie na czas otwarcia pierwszych drzwi.• Oświetlenie strefy drzwi - przy drzwiach po jednej lampie, włączane automatycznie w porze nocnej przy otwartych drzwiach.
----	------------------------	---

Pytanie 27:

Dot. Opis przedmiotu zamówienia

Opis przedmiotu zamówienia. Dostawa zeroemisyjnych autobusów międzymiastowych kategorii M3 klasy II z napędem elektrycznym

Rozdział 2. Wymagania techniczne

Specyfikacja techniczna autobusów określająca warunki, wymagania, parametry techniczne oraz wyposażenie pojazdów: punkt 17. Koła i ogumienie, pp. Koło zapasowe pełnowymiarowe zamocowane w dedykowane miejscu jednakowe z pozostałymi oponami,

Prosimy o wytyczne dotyczące umiejscowienia koła zapasowego w autobusie. Chcemy zaznaczyć, że potencjalne umiejscowienie koła zapasowego w przedziale pasażerskim, zupełnie niepotrzebnie zagraża bezpieczeństwu pasażerów. Ewentualny wybuch opony może skutkować utratą zdrowia lub nawet życia podróżujących. Zlokalizowanie koła zapasowego poza przestrzenią pasażerską pozwala na optymalne wykorzystanie przestrzeni pasażerskiej oraz minimalizację potencjalnych zagrożeń wynikających z transportu koła zapasowego wewnątrz pojazdu.

ODPOWIEDŹ: Miejsce do przewozu koła zapasowego winno umożliwić jego przechowywanie z zachowaniem zasad bezpieczeństwa oraz chronić koło przed ewentualnymi uszkodzeniami.

Załącznik nr 6 do SWZ (wzór umowy)

Pytanie 1

§ 3 ust. 2 i 3 projektu umowy Zamawiający zastrzegł, że dostawa autobusów ma nastąpić w określonych terminach (§ 3 ust. 1), dostawa wcześniejsza wymaga zgody Zamawiającego (§ 3 ust. 2), Wykonawca o terminie dostawy ma obowiązek zawiadomić z 30 dniowym wyprzedzeniem, a jeśli tego terminu nie dotrzyma, to Zamawiający zastrzega możliwość ustalenia terminu odbioru wyłącznie w dni opisane w ust. 1 paragrafu 3.

Wykonawca wnosi o zmianę w celu uporządkowania. Przede wszystkim po stronie Zamawiającego powinien wystąpić stan gotowości do odbioru np. na 14 dni przed upływem terminów wskazanych w § 3 ust. 1 – i wtedy żadna zgoda ze strony Zamawiającego nie powinna być potrzebna. Umożliwi to rozłożenie dostawy poszczególnych autobusów na mniejsze partie, co jest korzystne także dla Zamawiającego – umożliwi ich spokojne odebranie i stopniowe wdrożenie do eksploatacji. Korzystniej jest odebrać 3 autobusy przez 3 dni niż na raz 7 autobusów. W związku z tym Wykonawca wnosi aby § 3 ust. 2 otrzymał brzmienie: „2. Wykonawca może rozpocząć dostarczanie Pojazdów na 14 dni przed upływem terminu dostawy wskazanego w ust. 1, informując Zamawiającego drogą elektroniczną na 3 dni przed dostawą. Ponadto za zgodą Zamawiającego Wykonawca może rozpocząć dostawy wcześniej niż 14 dni przed upływem terminu dostawy. W każdym przypadku Wykonawca dopuszcza dostarczanie Pojazdów partiami.”

ODPOWIEDŹ: Zamawiający podtrzymuje brzmienie postanowień § 3 ust. 2 i 3 projektu umowy.

Pytanie 2

§ 4 ust. 1

Zamawiający przewidział we wzorze umowy prawo kontroli całego procesu produkcyjnego Pojazdów u Wykonawcy i jego podwykonawców. Wykonawca wnosi o zmiany w celu urealnienia tych obowiązków. Wykonawca wnosi o to, aby kontrola mogła odbywać się wyłącznie w fabryce dokonującej montażu gotowego pojazdu, bez sięgania dalej do podwykonawców np. do poddostawców komponentów do produkcji pojazdu. Nie można oczekiwać od Wykonawcy, że zapewni Zamawiającemu wstęp, po ledwie 4 dniach od powiadomienia, do dowolnego podwykonawcy (poddostawcy) komponentów do produkcji autobusu.

Propozycja Wykonawcy: „1. Zamawiającemu przysługuje, poprzez upoważnionych swoich przedstawicieli, prawo do kontroli procesu produkcyjnego Pojazdów w fabryce wykonującej końcowy montaż kompletnych autobusów. Zamawiający poinformuje Wykonawcę o kontroli z co najmniej 7-dniowym wyprzedzeniem.”

ODPOWIEDŹ: Zamawiający podtrzymuje brzmienie postanowień § 4 ust. 1 projektu umowy.

Pytanie 3

§ 4 ust. 2 oraz ust. 4

Prosimy o wyjaśnienie jak miałyby wyglądać „odbioru częściowe” przedmiotu zamówienia, obejmujące „zespoły i podzespoły pojazdu”? Być może zasadne jest zrezygnowanie z nich, na rzecz odbiorów fabrycznych i końcowych.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający nie znajduje uzasadnienia dla rezygnacji z odbiorów częściowych na rzecz fabrycznych i końcowych. Odbiorom częściowym podlegają odbioru zespołów i podzespołów, które do czasu odbioru fabrycznego zostaną zakryte i w trakcie odbioru fabrycznego niemożliwe byłoby potwierdzenie faktu ich montażu bez ingerencji w obudowę Pojazdu.

Pytanie 4

§ 5 ust. 1 pkt 2)

Zamawiający zobowiązał Wykonawcę do przekazania „dokumentacji konstrukcyjnej” Pojazdu. Wykonawca wnosi o wyjaśnienie o jaką dokładnie dokumentację chodzi, w szczególności do jakiego celu miałyby być przeznaczona taka dokumentacja. Wykonawca zwraca uwagę, że taka dokumentacja może być objęta tajemnicą przedsiębiorstwa producenta autobusów.

ODPOWIEDŹ: Poprzez dokumentację utrzymania Zamawiający rozumie zbiór informacji i danych niezbędnych w procesie utrzymania określonego typu pojazdu zestawionych w jednym opracowaniu przeznaczonym dla pracowników obsługi technicznej obejmującym m. in.: opis funkcjonalny pojazdu

z podziałem na jego elementy składowe, opis czynności przeglądowych i naprawczych, instrukcje demontażu i montażu, zestawienie parametrów mierzonych w procesie przeglądu i naprawy, oraz opis metod pomiaru, wzory kart pomiarowych z wykazem wartości konstrukcyjnych, ponaprawczych i kresowych parametrów dla zespołów, podzespołów i elementów pojazdu trakcyjnego, wykaz urządzeń i narzędzi specjalistycznych, wykaz testów wykonywanych w trakcie utrzymania, wymagania dotyczące kwalifikacji pracowników oraz wymagania szczególne w zakresie czynności spawania i badań nieniszczących, ograniczenia związane z bezpieczeństwem dla zespołów, podzespołów lub elementów istotnych dla bezpieczeństwa, określające limity, których nie można przekroczyć w czasie eksploatacji, łącznie z eksploatacją w trybie awaryjnym, wykaz zespołów, podzespołów lub elementów objętych dozorem technicznym.

Pytanie 5

§ 7 ust. 3 pkt 1) – 2)

Zamawiający zastrzegł, że Wykonawca ma udzielić mu licencji na oprogramowanie przeznaczone dla Pojazdów, z prawem sublicencji w razie zbycia pojazdów.

Licencja miałaby przy tym obejmować m.in. „wprowadzanie do sieci Internet i Intranet” oraz „wprowadzanie do pamięci komputerów”. Wykonawca wnosi o skreślenie tych punktów 1) – 2) z zakresu udzielanej licencji. Zamawiający powinien mieć świadomość, że potencjalni wykonawcy nie będą w stanie udzielić licencji obejmującej licencji w zakresie tych punktów, gdyż wskazuje on nie na korzystanie z oprogramowania (co jest ujęte w pkt 4) a na rozpowszechnianie oprogramowania. Trudno wyobrazić sobie, że producent autobusu, chroniący swoje tajemnice technologiczne, zgodzi się na rozpowszechnianie oprogramowania autobusu przez Zamawiającego.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający przychyliła się częściowo do wniosku. § 7 ust 3 otrzymuje następujące brzmienie:

"3. Licencja obejmuje prawo do korzystania z oprogramowania na warunkach licencji udzielonych przez producenta, na co najmniej następujących polach eksploatacji:

- 1) wprowadzanie do pamięci komputerów;
- 2) wprowadzanie, aktualizacja, kasowanie, import i eksport danych;
- 3) uruchamianie, wyświetlanie, uzyskiwanie dostępu do danych zapisanych w urządzeniach zabudowanych na pojeździe;
- 4) trwałe lub czasowe zwielokrotnianie danych;
- 5) tworzenie i przywracanie kopii bezpieczeństwa danych."

Pytanie 6

§ 9 ust. 14

Zamawiający zastrzegł, że Wykonawca, rozpatrując reklamację Zamawiającego (zgłoszenie wady), ma w ciągu 48 godzin od powiadomienia dokonać ustaleń w zakresie jego zasadności, poinformować o tym Operatora, a niezależnie od swojej oceny tej zasadności ma podjąć wszelkie czynności zmierzające do sprawnego usunięcia wad. W przypadku wspólnego lub sądowego uznania, że zgłoszenie reklamacyjne było niezasadne, Operator miałby zwracać Wykonawcy koszty (§ 7 ust. 18). Wykonawca wnosi aby § 7 ust. 14 otrzymał brzmienie: „Wykonawca zobowiązany jest w ciągu 48 godzin (liczonych w dni robocze) od powiadomienia, o którym mowa w ust. powyżej, dokonać ustaleń dotyczących zasadności zgłoszenia reklamacyjnego i poinformowania o swoim stanowisku w zakresie zasadności reklamacji operatora.” Po pierwsze chodzi o wydłużenie terminu odpowiedzi na dni robocze (istotne gdy np. następują po sobie niedziela i święto będąc dniem wolnym od pracy). W ten sposób Wykonawca nie będzie musiał wyłącznie na potrzeby tego kontraktu zapewniać dyżurów swoich pracowników poza zwykłymi godzinami pracy - co niewątpliwie wpłynęłoby niekorzystnie na ceny ofertowe w postępowaniu. Po drugie należy usunąć zastrzeżenie, że niezależnie od oceny zasadności reklamacji Wykonawca ma wadę usunąć. Może się bowiem okazać, że zgłoszona wada w ogóle nie stanowi „wady” za którą odpowiada Wykonawca a jest np. skutkiem błędnego użytkowania czy uszkodzenia pojazdu przez czynnik zewnętrzny. W takim przypadku Zamawiający bezpodstawnie narzuciłby Wykonawcy usunięcie usterki, za którą Wykonawca odpowiedzialności nie ponosi, dopiero z prawem dochodzenia zwrotu przez Wykonawcę (ust. 18). Takie postanowienie byłoby postanowieniem niedozwolonym w myśl art. 433 pkt 3 PZP.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający modyfikuje zapis w którym punkt "14. Wykonawca zobowiązany jest w ciągu 48 godzin od powiadomienia, o którym mowa w ust. powyżej, dokonać ustaleń dotyczących

zasadności zgłoszenia reklamacyjnego i poinformowania o swoim stanowisku w zakresie zasadności reklamacji operatora. Niezależnie od swojego stanowiska w sprawie zasadności zgłoszenia, Wykonawca podejmie wszelkie czynności zmierzające do szybkiego i sprawnego usunięcia zgłoszonych wad." zastępuje się: "14. Wykonawca zobowiązany jest w ciągu 72 godzin od powiadomienia, o którym mowa w ust. powyżej, dokonać ustaleń dotyczących zasadności zgłoszenia reklamacyjnego i poinformowania o swoim stanowisku w zakresie zasadności reklamacji operatora. Niezależnie od swojego stanowiska w sprawie zasadności zgłoszenia, Wykonawca podejmie wszelkie czynności zmierzające do szybkiego i sprawnego usunięcia zgłoszonych wad."

Pytanie 7

§ 9 ust. 16

Wykonawca wnosi o zmianę projektu umowy, tak aby termin usunięcia wad, wyrażone w godzinach, były liczone tylko w dni robocze. W przeciwnym przypadku znaczna część terminu (np. 48 godzin) może upłynąć w dni wolne od pracy (np. święto następujące po niedzieli). Narzucanie takiego wymogu na Wykonawcę jest nieproporcjonalnie restrykcyjne (co narusza art. 16 pkt 3 PZP)

ODPOWIEDŹ: Zamawiający podtrzymuje brzmienie postanowień § 9 ust. 16 projektu umowy.

Pytanie 8

§ 7 ust.26

Wykonawca przewidział, że wyłączenie pojazdu z ruchu wywołane wadami pojazdu ma przedłużać zarówno gwarancję jak i rękojmię. Wykonawca wnosi o zmianę tego postanowienia tak, aby dotyczyło wyłącznie gwarancji. Rękojmia i gwarancja, mimo swoich podobieństw, są oddzielnymi instytucjami prawnymi i mają swoje oddzielne uregulowania w Kodeksie cywilnym (art. 566 kc i następne dla rękojmi, art. 577 kc i następne dla gwarancji). Ta odmienność wynikająca wprost z przepisów nie może być zniesiona przez sprzeczne postanowienia umowy o zamówienie publiczne. Przepisy o rękojmi nie przewidują w ogóle podstaw do jej przedłużania, inaczej niż przy gwarancji. Stąd Wykonawca wnosi jak wyżej.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający podtrzymuje zapis.

Pytanie 9

§ 7 ust.28

Wykonawca wnosi o poprawienie omyłki pisarskiej, gdzie w ust. 28 w zdaniu 1 jest mowa o 4-miesięcznym okresie eksploatacji po usunięciu wady systemowej, a w zdaniu ostatnim już o mowa o 6 miesięcznym okresie, zamiast poprawnie o 4-miesięcznym.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający koryguje omyłkę pisarską. § 9 ust 28 projektu umowy otrzymuje brzmienie: „Potwierdzenie skuteczności wprowadzonych rozwiązań w usunięciu wady systemowej wymaga nieprzerwanego 6-miesięcznego okresu eksploatacji, w którym nie wystąpi wada systemowa w odniesieniu do tego samego elementu, podzespołu lub zespołu oraz wymaga pozytywnej opinii jednostki uprawnionej do jej wydania. Do czasu potwierdzenia skuteczności usunięcia wady systemowej zostaje wydłużona gwarancja na kwestionowane elementy, podzespoły lub zespoły we wszystkich dostarczonych Pojazdach. Okres 6-miesięczny eksploatacji liczony jest dla każdego Pojazdu oddzielnie.”

Pytanie 10

§ 10 ust. 5

Zgodnie z umową, czynności związane z rejestracją Pojazdów przeprowadzi Zamawiający (§ 4 ust. 16) co jest zrozumiałe, gdyż będzie on właścicielem Pojazdów, a to właściciela obciąża obowiązek zarejestrowania samochodu. Jednocześnie Zamawiający warunkuje wypłatę wynagrodzenia Wykonawcy „skuteczną rejestracją pojazdu” (§ 10 ust. 5), i dodaje że „Fakt dokonania skutecznej rejestracji pojazdów Zamawiający uważa, za należyte wykonanie umowy.”. Postanowienia te powinny zostać usunięte, gdyż stanowią klauzulę abuzywną (niedozwoloną) w myśl art. 433 pkt 3 PZP tj. przewidują odpowiedzialności Wykonawcy za okoliczności, za które wyłączną odpowiedzialność ponosi Zamawiający. To Zamawiający będzie prowadził czynności związane z zarejestrowaniem Odpowiedzialność Wykonawcy za dostarczenie dokumentów do rejestracji jest uregulowana odrębnie (m.in. § 4 ust. 16 i 17). Podstawą do zapłaty (początkiem biegu terminu) powinien być odbiór końcowy (jak wskazano w § 10 ust. 7) a nie zarejestrowane pojazdu.

ODPOWIEDŹ: W opinii Zamawiającego skuteczne przeprowadzenie rejestracji Pojazdów stanowi potwierdzenie prawidłowego przebiegu całego procesu ich dostawy.

Pytanie 11

§ 12 ust. 1 pkt 5)

Zamawiający zastrzegł, że za każdy dzień zwłoki w wykonaniu pozostałych zobowiązań wynikających z umowy, dla wykonania których zostały określone terminy, Wykonawca zobowiązany będzie zapłacić karę umowną w wysokości 1000 zł za dzień. Wykonawca wnosi o usunięcie tego postanowienia, które odnosi się do wszelkich naruszeń umowy i w związku z tym jest nieproporcjonalne. Takie postanowienie jest nierekomendowane przez Urząd Zamówień Publicznych. Jak wskazał Urząd: „(...) kara umowna co do zasady zastrzegana jest w związku z konkretnymi nieprawidłowościami w zakresie zrealizowania przedmiotu głównego umowy. Natomiast powiązanie obowiązku zapłaty kary umownej z naruszeniem świadczeń ubocznych w stosunku do przedmiotu świadczenia głównego, narusza tę funkcję”. (tak: UZP w publikacji „Zagadnienia partnerstwa i wyrównania pozycji stron umowy”, str. 6). Co więcej, zastrzeżenie kary w ten sposób może sprawić, że kara stanie się rażąco wygórowana względem drobnego naruszenia umowy (skoro dotyczy ona zwłoki względem wszelkich terminów umownych), co może prowadzić do jej miarkowania i nieskuteczności zastrzeżenia (art. 484 § 2 Kodeksu cywilnego).

ODPOWIEDŹ: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe brzmienie § 12 ust. 1 pkt 5).

Pytanie 12

§ 12 ust. 2

Zamawiający zastrzegł, że łączna wysokość kar umownych nie może przekroczyć 40% wynagrodzenia. Wykonawca wnosi o zmniejszenie maksymalnej łącznej kary do 10% tej kwoty. Zastrzeżenie łącznej maksymalnej wysokości kar na poziomie 40% nie spełnia funkcji ograniczenia wysokości kar, co jest intencją przepisu art. 436 pkt 3) PZP. Ponadto maksymalna łączna kara umowna na poziomie 40% zostałaby zapewne uznana za rażąco wygórowaną i nieskuteczną. Proszę porównać wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 28 kwietnia 2020 r., sygn. akt I ACa 795/19, gdzie łączną karę na poziomie 45% wynagrodzenia sąd uznał za rażąco wygórowaną. Również w interesie Zamawiającego jest, aby zastrzeżenie kary umownej było skuteczne. Stąd Wykonawca wnosi o ustalenie progu łącznej sumy kar z umowy na poziomie 10% wynagrodzenia.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający częściowo przychylił się do wniosku. §12 ust. 2. otrzymuje brzmienie: "2. łączna wartość kar umownych o których mowa w ust. 1, nie może przekroczyć 30 % wynagrodzenia określonego w § 10 ust. 1 Zamawiający może dochodzić odszkodowania na zasadach ogólnych w przypadku, gdy poniesiona przez niego szkoda przekroczy wysokość naliczonych kar umownych."

Pytanie 13

§ 9 ust. 4

Zamawiający zastrzegł, że z gwarancji wyłączone mogą być jedynie niżej wymienione części, które podczas eksploatacji Pojazdów 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: • paski klinowe - nie mniej niż 60 000 km, • klocki, okładziny hamulcowe - nie mniej niż 60 000 km, • tarcze - nie mniej niż 120 000 km, • akumulatory - nie mniej niż 36 miesięcy eksploatacji, • ogumienie - nie mniej niż 150 000 km, • pióra wycieraczek - nie mniej niż 10 miesięcy. Wykonawca wnosi o zmianę zapisu dotyczącego opon w ze względu na fakt, iż przebieg 150.000 km nie jest możliwy do zrealizowania i należy skalkulować dodatkowo komplet opon, co znacznie podroży ofertę. Dodatkowo Wykonawca prosi o odpowiedź na dwa poniższe pytania: - Czy Zamawiający uznaje, że powyżej 150 000 km autobusu gwarancja na opony ulegnie zakończeniu? - Czy Zamawiający oczekując gwarantowanego dla opon przebiegu 150 000 km przewiduje rotacje opon co 50 000 km?

ODPOWIEDŹ: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe brzmienie postanowień § 9 ust. 4 projektu umowy dotyczące normalnego zużycia ogumienia przy przebiegu nie mniejszym niż 150 tys. km. W komunikacji międzymiastowej opony autobusów nowych wykonują przebiegi ponad 150 tys. km

i jest to z reguły standard. Zamawiający potwierdza, że powyżej 150 000 km autobusu gwarancja na opony ulegnie zakończeniu. Zamawiający nie przewiduje rotacji opon co 50 000 km.

Pytanie 14

§ 5 ust. 1 .4; § 6 oraz § 7

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie i doprecyzowanie co dokładnie miał na myśli Zamawiający w:

- §5 p.1. 4. dokumentację utrzymania – prosimy o doprecyzowanie zapisu i wyjaśnienie co obejmuje dokumentacja utrzymania? Wykonawca wnosi o doprecyzowanie.
- §6 dotyczy licencji na dokumentację – czy Zamawiający zaakceptuje koszt licencji na rok czy też skalkulowana powinna zostać licencja dożywotnia tj. ok 15 lat? Wykonawca wnosi o doprecyzowanie.
- §7 dotyczy licencji na oprogramowanie – Wykonawca wnosi o wyjaśnienie o jakie oprogramowanie chodzi – czy dotyczy licencji dożywotniej tj. na ok. 15 lat?

W ramach §6 i §7 licencję na dokumentację i oprogramowanie czy Zamawiający uznaje licencję na dokumentację techniczną, oprogramowanie diagnostyczne, katalog części na okres całego życia autobusów (tj. 15 lat) na 1 stanowisko, przy czym 1 stanowisko dotyczy obsługi aplikacji w tym samym czasie na 1 urządzeniu. Aplikacje Dostawcy umożliwiają instalację na większej ilości stanowisk, ale w tym samym czasie uruchomiona może być na 1 stanowisku. Lub Jakże Zamawiający w ramach §6 i §7 (licencję na dokumentację i oprogramowanie) uznaje aplikacje? Czy w ramach licencji na dokumentację i oprogramowanie opisane w §6 i §7 Zamawiający uznaje okres całego życia autobusów (tj. 15 lat) na wielu komputerach, przy czym 1 stanowisko dotyczy obsługi aplikacji w tym samym czasie na 1 urządzeniu?

ODPOWIEDŹ: Poprzez dokumentację utrzymania Zamawiający rozumie zbiór informacji i danych niezbędnych w procesie utrzymania określonego typu pojazdu zestawionych w jednym opracowaniu przeznaczonym dla pracowników obsługi technicznej obejmującym m. in.: opis funkcjonalny pojazdu z podziałem na jego elementy składowe, opis czynności przeglądowych i naprawczych, instrukcje demontażu i montażu, zestawienie parametrów mierzonych w procesie przeglądu i naprawy, oraz opis metod pomiaru, wzory kart pomiarowych z wykazem wartości konstrukcyjnych, ponaprawczych i kresowych parametrów dla zespołów, podzespołów i elementów pojazdu trakcyjnego, wykaz urządzeń i narzędzi specjalistycznych, wykaz testów wykonywanych w trakcie utrzymania, wymagania dotyczące kwalifikacji pracowników oraz wymagania szczególne w zakresie czynności spawania i badań nieniszczących, ograniczenia związane z bezpieczeństwem dla zespołów, podzespołów lub elementów istotnych dla bezpieczeństwa, określające limity, których nie można przekroczyć w czasie eksploatacji, łącznie z eksploatacją w trybie awaryjnym, wykaz zespołów, podzespołów lub elementów objętych dozorem technicznym.

Licencja na dokumentację i oprogramowanie winna zostać skalkulowana na czas nieokreślony. Zamawiający dopuszcza udzielenia tzw. licencji pływającej polegającej na instalacji oprogramowania na liczbie stanowisk wskazanych w opz i umowie, przy czym wymaga by w tym samym czasie oprogramowanie mogło być obsługiwane przez 2 stanowiska.

Pytanie 15

Projekt umowy Załącznik nr 6, § 5. Dokumentacja Pojazdu

Czy Zamawiający odstąpi od konieczności przekazania dokumentów w wersji papierowej, jeżeli będzie dostępna ich wersja elektroniczna?

Uzasadnienie

O ile np. instrukcja obsługi pojazdu czy Świadectwo Homologacji występuje w formie papierowej, to przykładowo katalog materiałów eksploatacyjnych i części, dotyczy również instrukcji napraw, występuje tylko w wersji elektronicznej on-line, gdzie istnieje możliwość wydruku części informacji, którą zainteresowany oczekuje. Wydrukowanie całości tych dokumentów w liczbie ponad 5 tysięcy stron, dodatkowo w dwóch egzemplarzach na autobus przy dostawie 25 autobusów wydaje się nie do końca zasadne. Również względy ekologiczne, które wymuszają na producentach autobusów pewne praktyki spowodowały, że dokumentacja ta jest przekazywana i przechowywana bez konieczności całościowego wydruku.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający potwierdza, że w przypadku dokumentów takich jak katalog materiałów eksploatacyjnych, katalog części zamiennych, instrukcji napraw, zaakceptuje ich wersję elektroniczną.

Pytanie 15

Projekt umowy Załącznik nr 6, § 5. Dokumentacja Pojazdu

Prosimy o potwierdzenie, że pisząc

2) dokumentacja konstrukcyjna (2 egz. w formie papierowej + 2 egz. na nośniku elektronicznym – w terminie odbioru końcowego pierwszego Pojazdu);

Zamawiający miał na myśli ogólną informację na temat konstrukcji oferowanych autobusów.

Uzasadnienie

Dokumentacja konstrukcyjna jest pojęciem bardzo obszernym, a złożone rysunki techniczne wykonane do celów projektowych jak i nadzoru produkcyjnego nie są przez producentów autobusów udostępniane.

ODPOWIEDŹ: Pod pojęciem dokumentacji konstrukcyjnej Zamawiający miał na myśli zbiór informacji technicznej o skonstruowanym pojeździe zawartych na rysunkach technicznych i dokumentacji opisowej.

Pytanie 16

Dot. Zabezpieczenia należytego wykonania

Projekt umowy, § 11. Zabezpieczenie należytego wykonania umowy

Prosimy o zmniejszenie wysokości zabezpieczenia należytego wykonania do wartości 1 % ceny oferty.

Uzasadnienie

Zamawiający choć może zastosować wysoką wartość tj. 5 % wartości oferty do ustalenia zabezpieczenia należytego wykonania, to nie jest do tego obligowany. Tak wysoka wartość w sposób znaczący może mieć wpływ na końcową cenę oferty, gdzie standardy na rynku ze względu na relatywnie wysoką wartość jednostkową takich pojazdów wskazują, że zabezpieczenie to już na poziomie 1 % wartości dostawy staje się zabezpieczeniem skutecznym.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający podtrzymuje brzmienie § 11.

Pytanie 17

Dot. Wadium i zabezpieczenia należytego wykonania.

Prosimy o informację, czy wadium oraz zabezpieczenie należytego wykonania wniesione w postaci pieniądza na wskazane konto Zamawiającego będzie na koncie oprocentowanym? Jeżeli tak, to na jaki procent i czy wartość przy jego zwrocie będzie powiększona o środki wynikające z oprocentowania?

Prosimy też o potwierdzenie, że wspomniane zabezpieczenie należytego wykonania jak rękojmia za wady dotyczy okresu gwarancji całopojazdowej.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający przechowuje wadium i zabezpieczenie należytego wykonania umowy na rachunku oprocentowanym. Oprocentowanie jest zmienne. Zgodnie z art. 98 ust. 4 ustawy Prawo zamówień Publicznych Zamawiający zwraca wadium wniesione w pieniądzu wraz z odsetkami wynikającymi z umowy rachunku bankowego, na którym było ono przechowywane, pomniejszone o koszty prowadzenia rachunku bankowego oraz prowizji bankowej za przelew pieniędzy na rachunek bankowy wskazany przez wykonawcę. Podobnie zabezpieczenie należytego wykonania umowy zgodnie z art. 450 ust. 5 ustawy.

Zamawiający potwierdza, że wspomniane zabezpieczenie należytego wykonania jak rękojmia za wady dotyczy okresu gwarancji całopojazdowej.

Pytanie 18

Dot. Projekt Umowy, Załącznik nr 6. § 12. Kary umowne

1. Wykonawca zapłaci karę umowną w przypadku:

1) za zwłokę w wykonaniu przedmiotu wskazanego w § 3 ust. 1 pkt. 1 lub 2 Umowy w wysokości 0,05 % wynagrodzenia brutto, o którym mowa w § 10 ust. 1, za każdy dzień zwłoki;

Prosimy o uwzględnienie w zapisach umowy sytuacji, gdzie hipotetyczne opóźnienie dostawy jednego pojazdu nie będzie skutkowało naliczeniem kar o wartości 0,05 % wynagrodzenia brutto całej dostawy. Obecna sytuacja nie uwzględnia aspektu proporcjonalności, gdzie zasadne jest, aby naliczyć kary proporcjonalnie do wielkości niezrealizowanej na czas umowy.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający podtrzymuje brzmienie postanowień § 12 ust. 1 pkt 1 projektu umowy.

Pytanie 19

Dot. Projekt Umowy, Załącznik nr 6. § 12. Kary umowne

1. Wykonawca zapłaci karę umowną w przypadku:

...

Prosimy o doprecyzowanie, że egzekucja kar z tytułu zapisów w 6. § będzie realizowana, gdy zwłoka w wykonaniu tam opisanych zobowiązań będzie wynikała z winy Wykonawcy.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający podtrzymuje brzmienie postanowień § 12 ust. 1 projektu umowy.

Pytanie 20

Dot. Projekt Umowy, Załącznik nr 6. § 9. Gwarancja, rękojmia za wady

...

16.

Wykonawca zobowiązany jest do usunięcia wad w następujących terminach:

1) w przypadku wad istotnych, czyli wad stanowiących zagrożenie dla bezpieczeństwa ludzi, lub bezpieczeństwa ruchu drogowego, lub uniemożliwiających albo znacznie utrudniających możliwość eksploatacji Pojazdu, – w terminie 72 godzin od chwili powiadomienia, o którym mowa w ust. 13;

2) w przypadku wad nieistotnych, czyli wad niepowodujących zagrożenia dla bezpieczeństwa ludzi, lub bezpieczeństwa ruchu drogowego, lub nieutrudniających w znaczny sposób eksploatacji Pojazdu – w terminie 144 godzin od chwili powiadomienia, o którym mowa w ust. 13.

Prosimy o wydłużenie czasów na naprawy odpowiednio dla sytuacji w pp. 1) z 72 godzin na 168 godzin i w pp. 2) z 144 godzin na 336 godzin.

Uzasadnienie

Okres trzech dni wydaje się możliwy jedynie przy założeniu, gdzie usunięcie usterki byłoby realizowane przez Operatora na miejscu powstania usterki. Wówczas zdiagnozowanie usterki, zamówienie części, otrzymanie ich i wymiana byłaby możliwa we wskazanym terminie. W przypadku jednak, gdyby usunąć usterkę miałby Wykonawca, choćby ze względu na złożoność procesu diagnostycznego, ciąg czynności jest wydłużony o konieczność przyjazdu serwisanta w celu wykonania własnej diagnostyki. Również samo usunięcie usterki wymuszałoby kolejny przyjazd serwisanta co również powoduje zwłokę w usunięciu usterki.

Usunięcie wad mniej istotnych tj. również takich, które nie wykluczają pojazd z ruchu mogły być realizowane w czasie planowanego postoju pojazdu tj. w momencie gdy autobus nie jest eksploatowany. Dłuższy czas na zaplanowanie takiej naprawy powoduje możliwość jej realizacji bez utraty nawet w najmniejszym stopniu użyteczności pojazdu dla Zamawiającego.

W każdym razie bez względu na złożoność i charakter usterki, usunięcie jej jest priorytetem i deklarujemy realizację w czasie najkrótszym z możliwych.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający podtrzymuje brzmienie postanowień § 9 ust 16 pkt 1 i 2 projektu umowy.

Pytanie 21

Wniosek nr 1. Dot. Opis przedmiotu zamówienia

Dostawa zeroemisyjnych autobusów międzymiastowych kategorii M3 klasy II z napędem elektrycznym
Rozdział 3. Pakiety naprawcze

Czy Zamawiający odstąpi od konieczności nieodpłatnego dostarczenia części opisanych jako „Pakiet naprawczy”

Uzasadnienie

W związku z dynamicznym rozwojem technologii budowy autobusów elektrycznych należy zakładać, że technologia ta, która co rusz dostarcza nowych rozwiązań będzie miała wpływ na zmianę w zakresie nie tylko oprogramowania, lecz również części i podzespołów, które wraz z uaktualnieniami mogą być modernizowane w autobusach. Zwłaszcza gdy bierzemy pod uwagę oczekiwany czas eksploatacji autobusu, sytuacja ta może doprowadzić, że zastosowanie w naprawach istotnej części otrzymanych

wraz z autobusami podzespołów ograniczy wprowadzanie nowych rozwiązań programowych, a nawet niektóre z tych elementów mogą okazać się z czasem nieprzydatne.

ODPOWIEDŹ: Zamawiający podtrzymuje brzmienie postanowień § 2 ust 3 projektu umowy.

Zamawiający modyfikuje terminy związania ofertą oraz składania i otwarcia ofert wg poniższego:

Termin składania ofert 28.11.2024 r., godz. 12:00.

Termin otwarcia ofert 28.11.2024 r., godz. 12:10.

Termin związania ofertą: 27.03.2025 r.

Przewodniczący Komisji Przetargowej