

Kórnik, dnia 11 maja 2023 roku

B-FP.271.10.2023

**Informacja
o zapytaniach do SWZ oraz udzielonych odpowiedziach**

Dot. postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, pn.: „Dostawa 3 nowych autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą do ich ładowania (dostawa i montaż 3 szt. stacji ładowania zajezdniowych plug-in o mocy 1x120 kW każda)”.

Zamawiający, zgodnie z art. 135 ust. 1-2 w zw. z art. 137 ust.1 ustawy z dnia 11 września 2019 roku – Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1710, z późn. zm.) informuje, iż otrzymał zapytanie do SWZ.

Zamawiający publikuje kolejne zapytania do SWZ wraz z treścią udzielonych odpowiedzi.

Grupa zapytań nr 1**Pytanie 1**

Dotyczy:

Zał. 12 – OPZ, pkt 4.7 c)

c) Obudowa stacji ładowania ma być wykonana z blachy nierdzewnej lub aluminiowej, malowanej proszkowo.

Z uwzględnieniem odp. na pytania z dnia 18.04.2023:

Zwracamy się z uprzejmą prośbą o zmianę zapisu na:

„c) Obudowa stacji ładowania ma być wykonana z blachy nierdzewnej lub aluminiowej, malowanej proszkowo.

Zamawiający dopuszcza dostosowania wizerunkowego stacji za pomocą klejiny właściwej dla warunków środowiska pracy stacji.”

Odpowiedź: Zamawiający odmawia.

Pytanie 2

Dotyczy:

Zał. 12 – OPZ, pkt 4.7 o)

„Zamawiający wymaga dostarczenia jednego wspólnego systemu zarządzającego – telemetrycznego służącego w szczególności do zdalnego zarządzania, monitorowania, nadzorowania, zbierania danych online, aktualizacji, diagnozowania i zdalnego serwisowania dla ładowarek stacjonarnych, zwany dalej Systemem.”

Czy Zamawiający potwierdza, że system zarządzający nie musi posiadać funkcjonalności aktualizacji oprogramowania układowego stacji ładowania tzw. „firmware”, jeśli Producent zapewni taką możliwość dostarczając odrębny kanał komunikacji serwisowej?

Odpowiedź: Zamawiający potwierdza.

Pytanie 3

Dotyczy:

Zał. 12 – OPZ, pkt 4.7 o)

„Zamawiający wymaga dostarczenia jednego wspólnego systemu zarządzająco – telemetrycznego służącego w szczególności do zdalnego zarządzania, monitorowania, nadzorowania, zbierania danych online, aktualizacji, diagnozowania i zdalnego serwisowania dla ładowarek stacjonarnych, zwany dalej Systemem.”

Czy Zamawiający potwierdza, iż dostawa systemu zarządzająco – telemetrycznego może zostać wykonana bez instalacji serwera na lokalnej infrastrukturze teleinformatycznej, lecz w tzw. modelu „chmurowym”.

Odpowiedź: Zamawiający potwierdza.

Pytanie 4

Dotyczy:

Zał. 12 – OPZ, pkt 4.7 c)

5. Wykonawca dostarczy w terminie 7 dni przed datą dostawy pierwszego autobusu, system monitorowania stacji ładowania autobusów elektrycznych dla urządzeń znajdujących się na terenie bazy (zajezdni) z licencją użytkownika na min. 10 lat.

Zwracamy się z uprzejmą prośbą o zmianę zapisu na:

5. Wykonawca dostarczy w terminie 7 dni przed datą dostawy pierwszego autobusu, system monitorowania stacji ładowania autobusów elektrycznych dla urządzeń znajdujących się na terenie bazy (zajezdni) z licencją jednego użytkownika na 48 miesięcy wraz możliwością dalszego licencjonowania na warunkach zbliżonych do rynkowych.

Odpowiedź: Zamawiający odmawia.

Grupa zapytań nr 2

Pytanie 1

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: Tak.

Pytanie 2

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: Tak – zgodnie z zapisami SWZ.

Pytanie 3

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

- Średnia prędkość handlowa w km/h
- Odległość trasa – zajezdnia
- Średnia długość pojedynczego odcinka (km)
- Odległość pomiędzy punktami ładowania (km)
- Dzienny przebieg w km
- Roczny przebieg w km
- Średnia odległość pomiędzy przystankami (km)
- Długość najdłuższego odcinka
- Liczba odcinków do przejechania w ciągu dnia

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

Odpowiedź:

- Średnia prędkość handlowa w km/h - 28/h
- Odległość trasa – zajezdnia - 48 km
- Średnia długość pojedynczego odcinka (km) – 24 km
- Odległość pomiędzy punktami ładowania (km) - 30 km
- Dzienny przebieg w km – około 220 km
- Roczny przebieg w km – około 48100 km
- Średnia odległość pomiędzy przystankami (km) – około 3 km
- Długość najdłuższego odcinka - około 7 km
- Liczba odcinków do przejechania w ciągu dnia – średnio około 20 kursów tj. 92 odcinki między przystankami.

Pytanie 4

W załączniku nr 12 do SWZ, pkt 3.12, Zamawiający napisał

3.12. Przedział pasażerski i stanowisko dla niepełnosprawnych

Platforma przeznaczona do przewozu wózka dziecięcego oraz wózka inwalidzkiego, o długości co najmniej 1300 mm i szerokości co najmniej 700 mm naprzeciwko II drzwi,

Prosimy o potwierdzenie, że zgodnie z regulaminem 107 EKG ONZ Zamawiający dopuszcza jedną zatokę, o wymiarach minimum 1300 x 750 mm, przeznaczoną do przewozu wózka inwalidzkiego lub dziecięcego.

Odpowiedź: Zamawiający potwierdza że zgodnie z regulaminem 107 EKG ONZ dopuszcza jedną zatokę, o wymiarach minimum 1300 x 750 mm, przeznaczoną do przewozu wózka inwalidzkiego lub dziecięcego.

Pytanie 5

W załączniku nr 12 do SWZ, pkt 3.12 oraz 3.18, Zamawiający napisał:

3.12 Przyciski przy drzwiach stop - alarm, sygnalizacja dla kierowcy stanu awaryjnego (odmienna niż sygnalizacja przystanku na żądanie).

Prosimy o potwierdzenie że chodzi o przyciski awaryjne/alarmowe montowane w klapach powietrza nad każdymi drzwiami.

Odpowiedź: Zamawiający potwierdza tok rozumowania Wnioskodawcy i potwierdza, że chodzi o przyciski awaryjne/alarmowe montowane w klapach powietrza nad każdymi drzwiami.

Pytanie 6

W załączniku nr 12 do SWZ, pkt 3.18, Zamawiający napisał:

3.18 Nad I, II i III drzwiami na zewnątrz pojazdu umieszczona lampka LED (w obudowie w kolorze nadwozia) oświetlająca przestrzeń dla wsiadających i wysiadających pasażerów.

Prosimy o dopuszczenie listwy LED montowanej w progu drzwi I, ponieważ oświetlenie nad drzwiami może zakłócać obraz z kamery bocznej. Natomiast nad drzwiami II i III zostanie zamontowana lampka zewnętrzna LED.

Odpowiedź: Zamawiający dopuszcza zaproponowane rozwiązanie – montaż listwy LED montowanej w progu drzwi I, natomiast nad drzwiami II i III zostanie zamontowana lampka zewnętrzna LED.

Pytanie 7

W załączniku nr 12 do SWZ, pkt 3.22, Zamawiający napisał:

3.22 Układ ogrzewania wyposażony w specjalny zbiornik akumulacyjny o mocy grzewczej min. 30kW, pompę obiegową i sygnalizację poziomu płynu.

Prosimy o dopuszczenie bojlera o mocy max 25 kW. Dla autobusów 12 metrowych dostępny jest tylko system o mocy 25kW. Zastosowanie większej mocy bojlera spowodowałoby większe zużycie energii z baterii trakcyjnej.

Odpowiedź: Zamawiający dopuszcza bojler o mocy 25kW, pod warunkiem zachowania odpowiedniego komfortu termicznego we wnętrzu autobusu.

Pytanie 8

W załączniku nr 12 do SWZ, pkt 3.26, Zamawiający napisał:

3.26. Automatyczny system detekcji i gaszenia pożarów wybranych elementów autobusu:

- 1.1. systemem detekcji i gaszenia pożaru muszą być objęte co najmniej:
 - 1.1.1. silnik trakcyjny,
 - 1.1.2. kompresor układu pneumatycznego,
 - 1.1.3. bojler elektryczny układu ogrzewania,
 - 1.1.4. pompę wspomagania układu kierowniczego,
 - 1.1.5. pompę wody;

Nie istnieje możliwość zastosowania linii detekcyjnej w przypadków silników asynchronicznych umieszczonych w osi, ze względu na zbyt małą odległość od nawierzchni jak i zbyt duże ryzyko przerwania, uszkodzenia czy zabrudzenia co spowodowałoby pojawianie się ciągłego alarmu. Prosimy o odpowiednią modyfikację zapisów.

Odpowiedź: Zamawiający akceptuje rozwiązanie systemu automatycznej detekcji i gaszenia pożarów wybranych elementów autobusu z wyłączeniem silników asynchronicznego umieszczonych w osi.

Pytanie 9

W SWZ, Rozdział 15 pkt15.1, Zamawiający napisał:

Zamawiający żąda wniesienia przez Wykonawcę zabezpieczenia należytego wykonania umowy w wysokości 5% ceny całkowitej podanej w ofercie.

Zamawiający przewidział wysokość zabezpieczenia należytego wykonania umowy w wysokości 5%.

Jest to maksymalna wysokość jaką mógł przewidzieć Zamawiający. Czy Zamawiający zgodzi się na zmniejszenie wysokości zabezpieczenia należytego wykonania umowy do wartości 3%?

Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ.

Pytanie 10

W załączniku nr 4 do SWZ, § 7 ust. 10, Zamawiający napisał:

Podstawą wystawienia faktury VAT jest podpisany przez Zamawiającego protokół zdawczo odbiorczy bez uwag, z zastrzeżeniem ust. 3, w którym określono zasady płatności.

Jakie zasady płatności miałyby być określone w protokole zdawczo-odbiorczym?

Odpowiedź: Z powołanego zapisu wynika, że zasady płatności nie są określone w protokole zdawczo-odbiorczym, ale w ust. 3 (powołanego § 7). Powyższe oznacza, że „Rozliczenie zakupu nastąpi na podstawie faktur częściowych, odrębnych za 3 autobusy elektryczne, 3 szt. ładowarek i inne elementy infrastruktury ładowania przekazane Zamawiającemu wraz z dokumentami wskazanymi w § 2 ust. 5” zał. 4 do SWZ.

Pytanie 11

W załączniku nr 4 do SWZ, § 9 ust. 1, Zamawiający napisał:

Zamawiający naliczy Wykonawcy karę umowną w przypadku nie dotrzymania terminu wykonania dostawy określonego w § 4 ust. 1 pkt 1) i 2) umowy – w wysokości 0,2 % niezrealizowanej w terminie części umowy za każdy zakończony dzień zwłoki.

Wykonawca wskazuje, że § 4 ust. 1 umowy nie zawiera pkt.1) oraz 2). Prosimy o korektę ww. § 9 ust.1.

Odpowiedź: Zamawiający dokonuje korekty § 9 ust. 1, zał. nr 4 do SWZ, który przyjmuje następujące brzmienie:

Zamawiający naliczy Wykonawcy karę umowną w przypadku niedotrzymania terminu wykonania dostawy określonego w § 4 ust. 2 umowy – w wysokości 0,2 % niezrealizowanej w terminie części umowy za każdy zakończony dzień zwłoki.

Pytanie 12

Zamawiający nalicza kary umowne od wartości brutto przedmiotu umowy. W ocenie Wykonawcy taki model naliczania kar umownych, przyjmujący jako podstawę wyliczenia

kary umownej od wartości brutto a nie netto, jest sprzeczny z zasadą równego traktowania, do której przestrzegania Zamawiający zobowiązany jest na podstawie Prawa zamówień publicznych. Wynika to z faktu, że w przypadku wykonawcy zagranicznego, inaczej niż w przypadku wykonawcy krajowego, cena brutto nie obejmuje podatku VAT, a w konsekwencji będzie niższa, niż w przypadku wykonawcy krajowego. W konsekwencji spowoduje to, że kary umowne przez niego płacone będą niższe niż w przypadku wykonawcy krajowego. Dlatego też wnosimy o zmianę § 9 poprzez zastosowanie jako podstawy naliczania kar umownych kwoty netto.

Odpowiedź:

Zamawiający stoi na stanowisku, iż kary winny być naliczane od wartości brutto przedmiotu zamówienia rozumianej jako cena oferty. Za powyższym przemawia przede wszystkim zawarta w art. 7 pkt 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1710, ze zm.) dalej Pzp., definicja ceny. Zgodnie z jej brzmieniem ceną w rozumieniu przepisów Pzp., jest cena w rozumieniu art 3 ust. 1 pkt 1 i ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2014 r. o informowaniu o cenach towarów i usług (Dz. U. 2019 r. poz. 178), czyli wartość wyrażona w jednostkach pieniężnych, którą kupujący jest obowiązany zapłacić przedsiębiorcy za towar lub usługę, uwzględniająca podatek od towarów i usług oraz podatek akcyzowy.

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 13

W załączniku nr 4 do SWZ, § 9, Zamawiający napisał:

2. *Zamawiający może naliczyć karę umowną:*

- 1) *za zwłokę w usunięciu wad przedmiotu zamówienia w wysokości 0,2 % ceny brutto określonej w § 7 ust. 1 umowy - za każdy dzień zwłoki w stosunku do terminu określonego w § 4 ust. 4 umowy;*
- 2) *za zwłokę w usunięciu wad przedmiotu zamówienia lub wymianie przedmiotu zamówienia na wolny od wad w wysokości 0,1% ceny brutto określonej w § 7 ust. 1 umowy - za każdy dzień zwłoki w stosunku do terminu określonego w § 8 ust. 7 umowy, chyba, że Wykonawca w terminie określonym w § 8 ust. 7 umowy na zasadach opisanych w § 8 ust. 8 umowy wskaże Zamawiającemu nowy termin na usunięcie wad albo w stosunku do terminu określonego w § 8 ust. 9 umowy;*
- 3) *za zwłokę w usunięciu wad przedmiotu zamówienia w wysokości 0,1% ceny brutto określonej w § 7 ust. 1 umowy - za każdy dzień zwłoki w stosunku do terminu określonego zgodnie z § 8 ust. 8 umowy, chyba, że Wykonawca w tym terminie i na zasadach opisanych w § 8 ust. 8 umowy wskaże Zamawiającemu nowy termin na usunięcie wad;*
- 4) *z tytułu braku zapłaty lub nieterminowej zapłaty wynagrodzenia należnego podwykonawcom z tytułu zmiany wysokości wynagrodzenia, o której mowa w § 13 ust. 14 pkt 12 w wysokości 0,2% wynagrodzenia brutto.*

3. *W przypadku odstąpienia od umowy z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 10% wartości umowy brutto określonej w § 7 ust. 1 umowy.*

4. *Maksymalna łączna wysokość kar nie może przekraczać 30% wynagrodzenia brutto, o którym mowa w § 7 ust. 1 umowy.*

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

Pragniemy wskazać, że wygórowane kary umowne przekładają się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów. Wykonawca racjonalnie kalkulujący cenę ofertową musi bowiem uwzględnić w tej cenie nie tylko koszty wytworzenia przedmiotu umowy i zakładany zysk, ale również wszelkie ryzyka związane realizacją danego zamówienia, w tym zastrzeżone przez Zamawiającego kary umowne. **Zawyżanie ceny ofertowej w związku z przerzuceniem nieproporcjonalnie wysokich kar na wykonawców doprowadzić może do nieefektywnego wydatkowania środków publicznych przez Zamawiającego** bądź wręcz do konieczności unieważnienia postępowania, na skutek 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) jak i w uzasadnieniu do projektu1 aktualnie obowiązującej ustawy Prawo zamówień publicznych, gdzie wskazuje się, że:

„Kierując się często uproszczonym postrzeganiem interesu zamawiającego, postanowienia umów zawierają rozwiązania nazbyt restrykcyjne i nieproporcjonalne do rodzaju i wartości zamówienia publicznego (np. z zakresu wysokości i kategorii zastrzeganych kar umownych, przerzucanie odpowiedzialności za większość ryzyk na wykonawców, nieuwzględnianie

okoliczności związanych z trudnymi do oszacowania gwałtownymi zmianami rynkowymi). Paradoksalnym skutkiem takiego działania jest niekorzystny wpływ na efektywność wydatkowania środków publicznych, przez wyższe ceny wskazywane przez wykonawców uwzględniające koszt nieproporcjonalnego ryzyka po ich stronie, a także zmniejszanie konkurencyjności postępowań, przez rezygnację potencjalnych wykonawców z udziału w postępowaniach o udzielenia zamówienia publicznego.”

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

- 1) odpowiedzialności wykonawcy za opóźnienie, chyba że jest to uzasadnione okolicznościami lub zakresem zamówienia;
- 2) naliczania kar umownych za zachowanie wykonawcy niezwiązane bezpośrednio lub pośrednio z przedmiotem umowy lub jej prawidłowym wykonaniem;
- 3) odpowiedzialności wykonawcy za okoliczności, za które wyłączną odpowiedzialność ponosi zamawiający;
- 4) możliwości ograniczenia zakresu zamówienia przez zamawiającego bez wskazania minimalnej wartości lub wielkości świadczenia stron.

Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości kar umownych na następujące:

2. Zamawiający może naliczyć karę umowną:

1) za zwłokę w usunięciu wad przedmiotu zamówienia w wysokości 0,1% ceny brutto określonej w § 7 ust. 1 umowy - za każdy dzień zwłoki w stosunku do terminu określonego w § 4 ust. 4 umowy;

2) za zwłokę w usunięciu wad przedmiotu zamówienia lub wymianie przedmiotu zamówienia na wolny od wad w wysokości 0,05% ceny brutto określonej w § 7 ust. 1 umowy - za każdy dzień zwłoki w stosunku do terminu określonego w § 8 ust. 7 umowy, chyba, że Wykonawca w terminie określonym w § 8 ust. 7 umowy na zasadach opisanych w § 8 ust. 8 umowy wskaże Zamawiającemu nowy termin na usunięcie wad albo w stosunku do terminu określonego w § 8 ust. 9 umowy;

3) za zwłokę w usunięciu wad przedmiotu zamówienia w wysokości 0,05% ceny brutto określonej w § 7 ust. 1 umowy - za każdy dzień zwłoki w stosunku do terminu określonego zgodnie z § 8 ust. 8 umowy, chyba, że Wykonawca w tym terminie i na zasadach opisanych w § 8 ust. 8 umowy wskaże Zamawiającemu nowy termin na usunięcie wad;

4) z tytułu braku zapłaty lub nieterminowej zapłaty wynagrodzenia należnego podwykonawcom z tytułu zmiany wysokości wynagrodzenia, o której mowa w § 13 ust. 14 pkt 12 w wysokości 0,1% wynagrodzenia brutto.

3. W przypadku odstąpienia od umowy z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 5% wartości umowy brutto określonej w § 7 ust. 1 umowy.

4. Maksymalna łączna wysokość kar nie może przekraczać 15% wynagrodzenia brutto, o którym mowa w § 7 ust. 1 umowy.

Odpowiedź: Zamawiający akceptuje propozycję Wykonawcy.

Pytanie 14

W załączniku nr 4 do SWZ, § 10 ust. 1, Zamawiający napisał:

Zamawiający wskazał, że niezależnie od przyczyn uprawniających Zamawiającego do odstąpienia od umowy określonych w obowiązujących przepisach prawa, Zamawiający zastrzega sobie prawo do odstąpienia od umowy w przypadku:

- 1) dostarczenia przez Wykonawcę przedmiotu umowy niespełniającego wymogów określonych w niniejszej umowie oraz Specyfikacji Warunków Zamówienia;*
- 2) innego istotnego naruszenia postanowień umowy.*

Wykonawca wnosi o usunięcie ww. postanowienia, z uwagi na fakt, że:

- 1) prawo Zamawiającego do odstąpienia od umowy z powodu naruszeń przy wykonywaniu umowy przez Wykonawcę jest już wskazane w § 10 ust. 2 pkt. 1) projektowanych postanowień umowy, wraz z wyznaczeniem odpowiedniego terminu, po upływie którego Zamawiający może zrealizować swoje prawo do odstąpienia od Umowy;
- 2) prawo do odstąpienia wskazane w § 10 ust. 1 jest sformułowane bardzo ogólnie, nie spełniając ustawowych przesłanek umownego prawa do odstąpienia, wskazanego w art.492 zd. 1 Kodeksu cywilnego, tzw. lex commissoria. Zgodnie z ww. przepisem, jeżeli uprawnienie do odstąpienia od umowy wzajemnej zostało zastrzeżone na wypadek niewykonania zobowiązania w terminie ściśle określonym strona uprawniona może w razie zwłoki drugiej strony odstąpić od umowy bez wyznaczania terminu dodatkowego. Prawo do odstąpienia z art. 492 zd. 1 k.c. dotyczy więc wyłącznie (i) przypadku zwłoki dłużnika (a nie w przypadku innego opóźnienia w wykonaniu zobowiązania) oraz (ii) jeśli uprawnienie do odstąpienia od umowy wzajemnej zostało zastrzeżone na wypadek niewykonania zobowiązania w terminie ściśle określonym. Termin musi być wyznaczony ściśle, to znaczy w sposób niebudzący wątpliwości, kiedy precyzyjnie on nastąpi, co również nie zostało określone w § 10 ust. 1 projektowanych postanowień umowy.

Z uwagi na fakt, że interes Zamawiającego jest już należycie zabezpieczony w § 10 ust. 2 pkt. 1) projektowanych postanowień umowy oraz na wadliwą konstrukcję prawa Zamawiającego do odstąpienia wskazaną w § 10 ust. 1 projektowanych postanowień umowy, Wykonawca wnosi o usunięcie z projektowanych postanowień umowy § 10 ust. 1.

Odpowiedź: Zamawiający akceptuje propozycję Wykonawcy.

Pytanie 15

W załączniku nr 4 do SWZ, paragraf 2 ust. 8, Zamawiający napisał:

8. Dokument gwarancyjny nie może przewidywać żadnych dodatkowych zobowiązań pieniężnych dla Zamawiającego jak np. okresowe płatne przeglądy, umowy serwisowe oraz inne zastrzeżenia, od których zależny miałby być okres udzielanej gwarancji. Ciężar i koszty związane z zawarciem umów serwisowych, niezbędnych do utrzymania warunków gwarancji leżą po stronie Wykonawcy. Oryginały lub kopie potwierdzone za zgodność z oryginałem umów serwisowych stanowią załącznik do udzielanej przez Wykonawcę gwarancji.

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

2. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zgodzi się na wyłączenie z gwarancji materiałów eksploatacyjnych oraz części ulegających zużyciu takich jak: klocki hamulcowe, normalnie zużywające się tarcze hamulcowe, amortyzatory (poza wadami fabrycznymi), ogumienie po przebiegu 120 000 km, szkło przy uszkodzeniach mechanicznych, bezpieczniki, diody LED, żarówki, świetlówki, pióra wycieraczek, akumulatory (poza wadami fabrycznymi), wkłady filtrów, paski klinowe, oleje smary i płyny eksploatacyjne.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza że obsługę okresową (typu kontrola, sprawdzenie), podczas której nie jest wymagana wymiana części, tj. obsługę codzienną, tygodniową, miesięczną, kwartalną itd. Zamawiający będzie wykonywać we własnym zakresie oraz na swój koszt. Zamawiający wyraża zgodę na wyłączenie z gwarancji materiałów eksploatacyjnych oraz części ulegających zużyciu takich jak: klocki hamulcowe, normalnie zużywające się tarcze hamulcowe, amortyzatory (poza wadami fabrycznymi), ogumienie po przebiegu 120 000 km, szkło przy uszkodzeniach mechanicznych, bezpieczniki, diody LED, żarówki, świetlówki, pióra wycieraczek, wkłady filtrów, paski klinowe, oleje smary i płyny eksploatacyjne.

Pytanie 16

W załączniku nr 4 do SWZ, paragraf 2 ust. 13, Zamawiający napisał:

13. Wykonawca zapewni Zamawiającemu dostęp do Autoryzowanych Stacji Serwisowych (ASO), wykonujących naprawy autobusu w ramach udzielonej powyżej gwarancji oraz obsługę okresową autobusu w ramach Planu obsługi okresowych.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza, aby obsługi naprawcze i prewencyjne w Autoryzowanych Stacjach Serwisowych były wykonywane na podstawie wewnętrznych wytycznych: Instrukcji Warsztatowej jak i Instrukcji Obsługi oraz według Planu Przeglądów.

Odpowiedź: Zamawiający akceptuje zaproponowane rozwiązanie.

Pytanie 17

W załączniku nr 4 do SWZ, paragraf 3 ust. 2:

2. Wykonawca zobowiązany jest w przypadku wykonania rozruchu zainstalowanych urządzeń do przeprowadzenia jednorazowego szkolenia osób odpowiedzialnych za prowadzenie bieżącej obsługi urządzeń, wskazanych przez Użytkownika, co zostanie potwierdzone odpowiednim protokołem. Szkolenie zostanie przeprowadzone w ciągu 1 miesiąca po dostawie pierwszego autobusu. Podmiot przeprowadzający szkolenie pokryje koszty dojazdu, zakwaterowania i wyżywienia swoich pracowników w trakcie szkolenia.

Oraz w załączniku nr 4 do SWZ, paragraf 3 ust. 5, Zamawiający napisał:

5. Wykonawca zobowiązany jest do przeprowadzenia szkolenia 18 pracowników w zakresie bieżących obsług dostarczanych autobusów, które zostanie zakończone najpóźniej w ciągu 1 miesiąca po dostawie pierwszego autobusu. Podmiot przeprowadzający szkolenie pokryje koszty dojazdu, zakwaterowania i wyżywienia swoich pracowników w trakcie szkolenia. Termin szkolenia zostanie ustalony pomiędzy stronami po dokonaniu odbioru pierwszego autobusu w protokole odbioru częściowego. Odbycie szkolenia zostanie potwierdzone protokołem.

Prosimy o potwierdzenie, że pracownicy wyznaczeni przez Użytkownika, którzy mają odbyć szkolenie posiadają kwalifikację SEP.

Odpowiedź: Potwierdzamy, że pracownicy będą posiadali uprawnienia SEP.

Pytanie 18

W załączniku nr 4 do SWZ, paragraf 8 ust. 6, Zamawiający napisał:

6. W przypadku ujawnienia wad przedmiotu zamówienia w czasie obowiązywania okresu rękojmi i gwarancji, Zamawiający pisemnie zawiadomi o tym Wykonawcę.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza możliwość zgłaszania napraw poprzez inny udostępniony Zamawiającemu system zgłoszeń dostępny za pośrednictwem Internetu.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie, pod warunkiem dostarczenia w ramach dostawy tego systemu zgłaszania i rozliczania napraw za pośrednictwem Internetu przez Wykonawcę, wraz z niezbędnym przeszkoleniem min. 2 pracowników Kombus Sp. z o.o. w zakresie prawidłowej obsługi tego systemu. Dostarczenie zainstalowanie dedykowanego systemu w ciągu max. 1 miesiąca po dostawie pierwszego autobusu.

Pytanie 19

W załączniku nr 4 do SWZ, paragraf 8 ust. 9, Zamawiający napisał:

9. W przypadku, w którym Wykonawca na podstawie postanowień powyższych ustępów byłby co najmniej 3 razy zobowiązany do usunięcia wad ładowarek Zamawiający może zażądać wymiany ładowarek na nowe, wolne od wad fizycznych i prawnych w terminie określonym w ust. 7. Żądanie Zamawiającego, o którym mowa w zdaniu poprzedzającym, będzie wiążące dla Wykonawcy.

W przypadku trzykrotnego usunięcia wad tej samej części autobusu Wykonawca zobowiązany będzie do wymiany tej części na nową, wolną od wad fizycznych i prawnych w terminie określonym w ust. 7.

Prosimy o potwierdzenie, że powyższy zapis dotyczy jedynie usterki masowej, która się powtórzyła po raz trzeci w ciągu 12 następujących po sobie miesięcy.

Odpowiedź: Zamawiający akceptuje proponowane rozwiązanie.

Pytanie 20

W załączniku nr 4 do SWZ, paragraf 9 ust. 2 pkt 3), Zamawiający napisał:

3) za zwłokę w usunięciu wad przedmiotu zamówienia w wysokości 0,1% ceny brutto kreślonej w § 7 ust. 1 umowy - za każdy dzień zwłoki w stosunku do terminu określonego zgodnie z § 8 ust. 8 umowy, chyba, że Wykonawca w tym terminie i na zasadach opisanych w § 8 ust. 8 umowy wskaże Zamawiającemu nowy termin na usunięcie wad;

Prosimy o obniżenie wysokości kary na 750 zł za każdy dzień zwłoki w stosunku do terminu określonego zgodnie z § 8 ust. 8 umowy.

Odpowiedź: Zamawiający dokonuje korekty załącznika nr 4 do SWZ, paragraf 9 ust. 2 pkt 3):

za zwłokę w usunięciu wad przedmiotu zamówienia w wysokości 0,05% ceny brutto określonej w § 7 ust. 1 umowy - za każdy dzień zwłoki w stosunku do terminu określonego zgodnie z § 8 ust. 8 umowy, chyba, że Wykonawca w tym terminie i na zasadach opisanych w § 8 ust. 8 umowy wskaże Zamawiającemu nowy termin na usunięcie wad;

Pytanie 21

W załączniku nr 12 do SWZ - OPZ pkt 4.8. Zamawiający napisał:

4.8. Wykonawca udzieli w ciągu 1 miesiąca po dostawie pierwszego z autobusów wskazanemu przez Zamawiającego podmiotowi, uprawnienia do dokonywania bieżącej obsługi oferowanego autobusu, oraz dostarczy (lub uzupełni w odpowiednim zakresie) nieodpłatnie w ramach umowy dostawy, zestaw niezbędnych narzędzi serwisowych i urządzeń diagnostycznych koniecznych do uzyskania uprawnień do dokonywania bieżących obsług oferowanego autobusu. Projekt umowy regulującej powyższą kwestię Wykonawca dołączy do umowy. Zamawiający wymaga udzielenia autoryzacji wskazanemu przez Zamawiającego podmiotowi w zakresie umożliwiającym samodzielne wykonywanie przeglądów, obsług oraz napraw gwarancyjnych i pogwarancyjnych. W ramach udzielonej autoryzacji, Wykonawca dostarczy 1 komplet diagnostycznego oprogramowania komputerowego w języku polskim wraz z komputerem umożliwiającym diagnostykę autobusów oraz zamontowanych zespołów (silnik, układ sterowania drzwiami, układ pneumatyczny itp.) zgodnie z zakresem udzielonej autoryzacji.

1. Prosimy o potwierdzenie, że zakres udzielonej autoryzacji będzie odpowiadał czynnościom określonym w dokumentacji technicznej producenta autobusu przekazanej wraz z pojazdem. Jeśli jakaś czynność naprawcza nie jest określona w dokumentacji producenta pojazdu może ona być wykonana przez Zamawiającego w uzgodnieniu z producentem pojazdu.

2. Prosimy o potwierdzenie, że obsługa techniczna autobusów będzie wykonywana na podstawie wewnętrznych wytycznych: Instrukcji Warsztatowej jak i Instrukcji Obsługi oraz według Planu Przeglądów.

Odpowiedź: Zamawiający potwierdza.

Pytanie 22

W załączniku nr 12 do SWZ - OPZ pkt 3.17:

3.17. Nadwozie i konstrukcja nośna

Szkielet podwozia i nadwozia wykonane ze stali nierdzewnej lub aluminium. Zastosowane materiały powinny gwarantować minimum 15-letni okres eksploatacji pojazdu (nie dopuszcza się użycia niezabezpieczonej antykorozyjnie stali konstrukcyjnej zwykłej jakości).

Nadwozie i konstrukcja nośna podłogi autobusu powinna być wykonana w oparciu o najnowsze obecnie stosowane technologie, pozwalające na wieloletnią eksploatację bez konieczności wykonywania naprawy głównej, a szczególnie wykonywania napraw blacharskich nadwozia.

*Poszycie zewnętrzne wykonane z blachy odpornej na korozję – nierdzewnej i/lub aluminium i/lub stali zabezpieczonej w technologii KTL i/lub tworzyw sztucznych i ich kompozytów - gwarantujący co najmniej 15-letni okres eksploatacji autobusu.
Zderzak przedni 3-częściowy.*

Oraz w załączniku nr 12 do SWZ - OPZ 4.15, Zamawiający napisał:

4.15. Wykonawca zobowiązuje się do zabezpieczenia części zamiennych przez okres co najmniej 15 lat.

Prosimy o wykreślenie zapisów „minimum” oraz „co najmniej”, gdyż Zamawiający zapewni 15 lat eksploatacji nadwozia i konstrukcji nośnej.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 23

Prosimy o potwierdzenie, że gwarancja na nowe części wymienione w ramach napraw gwarancyjnych, biegnie od początku i kończy się z chwilą gwarancji na cały autobus.

Zamawiający wprowadza do OPZ zapis:

Gwarancja na nowe części wymienione w ramach napraw gwarancyjnych, biegnie od początku i kończy się z chwilą upływu gwarancji na daną wymienioną część, jednak nie krócej jak do momentu zakończenia gwarancji na cały autobus.

Pytanie 24

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

Pytanie 25

Prosimy o potwierdzenie, że baterie w przypadku konieczności ich wymiany zostaną zwrócone nieodpłatnie Wykonawcy.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że baterie w przypadku konieczności ich wymiany zostaną zwrócone nieodpłatnie Wykonawcy.

Pytanie 26

„Wzór umowy stanowiący załącznik nr 4 do SWZ, nie przewiduje możliwości zmiany umowy polegającej na zmianie wynagrodzenia należnego wykonawcy w przypadku zmiany

ceny materiałów lub kosztów związanych z realizacją zamówienia, w wyniku czego narusza art. 439 ustawy z dnia 11 września 2019 r. prawo zamówień publicznych, dalej PZP. Zgodnie z ust. 1 tego przepisu „Umowa, której przedmiotem są roboty budowlane, dostawy lub usługi, zawarta na okres dłuższy niż 6 miesięcy, zawiera postanowienia dotyczące zasad wprowadzania zmian wysokości wynagrodzenia należnego wykonawcy w przypadku zmiany ceny materiałów lub kosztów związanych z realizacją zamówienia.” Brzmienie przepisu przesądza, że zamieszczenie w umowie postanowień w nim wskazanych w umowie, której przedmiotem są roboty budowlane, dostawy lub usługi, zawarta na okres dłuższy niż 6 miesięcy jest obligatoryjne i nie zależy od woli zamawiającego (posiadanie przez przepis art. 439 ust. 1 PZP charakteru normy bezwzględnie obowiązującej potwierdziła Krajowa Izba Odwoławcza w wyroku z dnia 4 maja 2022 r., sygn. akt KIO 1085/22).

Wnosimy więc o dodanie do wzoru Umowy postanowień we wskazanym w art. 439 ust. 1 PZP przedmiocie na warunkach w nim wskazanych, przedstawiając poniżej ich propozycję:

§ 8

Ust. 1

Wynagrodzenie Wykonawcy wskazane w § 7 Umowy (dalej: Wynagrodzenie) będzie podlegało podwyższeniu w następujący sposób.

Ust. 2

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

Wynagrodzenie Wykonawcy będzie obliczane na podstawie następującego wzoru:

$$P_n = P_o * W_n$$

Gdzie:

P_n - Wynagrodzenie Wykonawcy po waloryzacji,

P_o - Wynagrodzenie Wykonawcy przed waloryzacją,

W_n – procentowy wskaźnik wzrostu Wynagrodzenia Wykonawcy.

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

$$W_n = a + b \frac{HICP_n}{HICP_o} + c \frac{R_n}{R_o}$$

a = 50 %,

b = 35%,

c = 15%.

Gdzie:

HICP_o – jest średnią arytmetyczną miesięcznych wskaźników HICP za ostatnich 12 miesięcy:

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

Rn – jest średnią arytmetyczną ostatnich 12 (dwunastu) miesięcznych wartości Przeciętnego Wynagrodzenia opublikowanych przed miesiącem, w którym dokonywana jest waloryzacja.

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

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

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

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

Ust. 3

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

Odpowiedź:

Zamawiający wprowadził zapisy dot. ew. waloryzacji w § 13 ust. 14 projektowanych postanowień umowy i ich nie zmienia.

Pytanie 27

W nawiązaniu od odpowiedzi z dnia 18.04.2023r. udzielonych przez Zamawiającego na pytania numer 3, 7 i 10, Wykonawca prosi o potwierdzenie, że Zamawiający posiada i wykona niezbędną dokumentację projektową dla wykonania przyłącza zasilania stacji ładowania staraniem Zamawiającego. W przeciwnym wypadku Wykonawca prosi o potwierdzenie, że Zamawiający oczekuje wykonania dokumentacji projektowej staraniem Wykonawcy i prosi o udostępnienie niezbędnej dokumentacji wsadowej jak warunki zasilania operatora sieci elektroenergetycznej i koncepcja zagospodarowania terenu.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że posiada niezbędną dokumentację projektową dla wykonania przyłącza zasilania stacji.

Pytanie 28

Rozdział 5, podpunkt 5.1.8

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na przedłożenie homologacji typu pojazdu w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich (homologacja udzielona zgodnie z Regulaminem nr 66 EKG ONZ na 14 dni przed dostawą autobusów?)

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ Rozdział 5, podpunkt 5.1.8, a więc wymóg złożenia wraz z ofertą dokumentu potwierdzającego spełnianie przez oferowany autobus Regulaminu 66, wydany przez niezależną, certyfikowaną jednostkę badawczą (przedmiotowy środek dowodowy – zastosowanie mają przepisy art. 107 ust. 2 uPzp).

Grupa zapytań nr 3**Pytanie 1**

Dotyczy wymogu: 4.7 Wymagania ogólne ładowarek c) Obudowa stacji ładowania ma być wykonana z blachy nierdzewnej lub aluminiowej, malowanej proszkowo.

Pytanie:

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie, w którym obudowa stacji ładowania jest zbudowana ze stali z powłoką galwaniczną pokrytą farbą proszkową o klasie korozyjności C4. System ten daje wysoką odporność na wpływ warunków atmosferycznych, promieniowanie UV oraz wypełnienie najwyższych kategorii korozyjności oraz elastyczność w szerokim zakresie temperatur. Powłoka ta charakteryzuje się również wysoką odpornością na działanie wody, UV, soli, kwaśnych deszczów i agresywnego środowiska i gwarantują długotrwałe zabezpieczenie antykorozyjne w warunkach przemysłowych i morskich.

Odpowiedź:

Zamawiający zgodzi się na dostarczenie rozwiązania, w którym obudowa stacji ładowania jest zbudowana ze stali z powłoką galwaniczną pokrytej farbą proszkową o klasie korozyjności C4.

Pytanie 2

Dotyczy wymogu: 4.7. Wymagania ogólne ładowarek h) Kolor obudowy uzgodniony z Zamawiającym.

Pytanie: Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zaakceptuje kolor RAL 9016. Jeśli nie, to prosimy o podanie innego koloru z palety RAL.

Odpowiedź:

RAL 7047 lub 5010.

Pytanie 3

Dotyczy wymogu: 4.7 Wymagane parametry elektryczne, a) Komunikacja pomiędzy stacją ładowania i autobusem musi odbywać się zgodnie ze standardami IEC 611/23/24 lub równoważne DIN 70121 lub równoważne

Pytanie: Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający pisząc: "IEC 611/23/24" miał na myśli normy: 61851-23 oraz 61851-24.

Odpowiedź:

Komunikacja pomiędzy stacją ładowania i autobusem musi odbywać się zgodnie ze standardami 61851-23, 61851-24 oraz DIN 70121 lub równoważne.

Pytanie 4

Dotyczy wymogu 4.7 Wymagane parametry elektryczne, c) Przewody zasilające pojazd do 10m (do uzgodnienia z Zamawiającym)

Pytanie:

Zwracamy uwagę, że zgodnie ze standardami DIN70121 i ISO15118 długości złącza ładującego nie może być dłuższa niż 10 m, jednak jego część znajduje się we wnętrzu ładowarki. W związku z powyższym długość złącza na zewnątrz wynosi około 9,5 m. Czy Zamawiający rozumie i akceptuje takie rozwiązanie?

Jednocześnie informujemy, że w przypadku ograniczenia długości złącza do 7m istnieje możliwość zastosowania rozwiązania zarządzania okablowaniem z linkowym system CMS (Cable Management System). Rozwiązanie to w przypadku stacji stacjonarnej jest o tyle korzystniejsze, że przewód sam wraca na żadaną pozycję, po czym operator ma możliwość w łatwy sposób włożenia wtyczki do gniazda odkładczego zlokalizowanego na obudowie. Dodatkowo rozwiązanie chroni przewód ładujący przed uszkodzeniami i zwiększa jego żywotność, gdyż nie dotyka on ziemi podczas eksploatacji. W związku z powyższym prosimy o zmianę wymogu na: „Przewody zasilające pojazd do 7m wyposażone w linkowy system zarządzania okablowaniem.”

Odpowiedź:

Zamawiający zmienia zapis na: „Przewody zasilające pojazd o długości do 7m, wyposażone w linkowy system zarządzania okablowaniem.”

Pytanie 5

Dotyczy wymogu: 4.7 Wymagane parametry elektryczne, g) Stacja ładowania ma być wyposażona w licznik energii elektrycznej zgodny z wymogami operatora sieci energetycznej i zapewniający zdalny odczyt zużycia energii przez Zamawiającego (dopuszcza się miernik zgodny z dyrektywą MiD) zainstalowany przed stacją na przyłączy oraz na wyjściu DC)

Pytanie:

Prosimy o potwierdzenie, że wystarczającym będzie zastosowanie na wejściu licznika AC zgodnego z dyrektywą MID oraz licznika wysokiej jakości DC na każde z wyjść.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że wystarczającym będzie zastosowanie na wejściu licznika AC zgodnego z dyrektywą MID oraz licznika wysokiej jakości DC na każde z wyjść.

Pytanie 6

Dotyczy wymogu: 4.7 Wymagane parametry elektryczne, j) Stacja ładowania ma posiadać możliwość zdalnych aktualizacji i zdalnego serwisowania urządzenia.

Pytanie:

Prosimy o potwierdzenie, że poprzez zdalne serwisowanie urządzenia Zamawiający rozumie zdalnie monitorowanie parametrów ładowarek, pojawiających się w nich awarii oraz zdalnie dokonywanie aktualizacji oprogramowania, poprawiania błędów i zmieniania parametrów pracy ładowarek.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że poprzez zdalne serwisowanie urządzenia rozumie zdalne monitorowanie parametrów ładowarek, pojawiających się w nich awarii oraz zdalnie dokonywanie aktualizacji oprogramowania, poprawiania błędów i zmieniania parametrów pracy ładowarek.

Pytanie 7

Dotyczy wymogu: 4.7 Wymagane parametry elektryczne, o) Zamawiający wymaga dostarczenia jednego wspólnego systemu zarządzającego – telemetrycznego służącego w szczególności do zdalnego zarządzania, monitorowania, nadzorowania, zbierania danych online, aktualizacji, diagnozowania i zdalnego serwisowania dla ładowarek stacjonarnych, zwany dalej Systemem.

Pytanie:

Czy Zamawiający dostarczy karty SIM na potrzeby zdalnego monitoringu stacji ładowania?

Odpowiedź:

Zamawiający dostarczy karty SIM na potrzeby zdalnego monitoringu stacji ładowania.

Pytanie 8

Dotyczy wymogu: 4.7 Wymagane parametry elektryczne, n) Napięcie zasilania dla stacji ładowania: 2x400V AC, 50Hz.

Pytania:

- 1) Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający pisząc: "2x400 V" miał na myśli: 3x400 V?
- 2) Do jakiego typu sieci zasilającej mają zostać podłączone stacje ładowania? (TN-C, TN-S, TN-C-S, inna?)

Odpowiedź:

Zamawiający zmienia zapis na: Napięcie zasilania dla stacji ładowania 3x400V AC, 50Hz oraz typ sieci zasilającej TN-S.

Pytanie 9

Dotyczy wymogu: 4.7 Wymagane parametry elektryczne, h) Napięcie na wyjściu złącza ładowania powinno pojawić się dopiero po poprawnym podłączeniu i komunikacji autobusu ze stacją ładowania oraz zablokowaniu mechanicznym, uniemożliwiającym rozłączenie w trakcie ładowania.

Pytanie:

Informujemy, że w procesie ładowania to pojazd jest jednostką zarządzającą, natomiast stacja jest jednostką zarządzaną. Stacja nie ma możliwości mechanicznego zablokowania pojazdu. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający rozumie i akceptuje fakt przytoczony powyżej.

Odpowiedź:

Zamawiający akceptuje.

Pytanie 10

Dotyczy wymogu: 4.7 Wymagane parametry elektryczne, i) Stacja ładowania musi być wyposażona w przycisk awaryjny dający możliwość odłączenia zasilania.

Pytanie:

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający odłączenie zasilania rozumie, jako wyłącznie możliwości ładowania pojazdów. W tym przypadku po wciśnięciu przycisku awaryjnego stacja staje się nieoperacyjna i żaden pojazd nie ma możliwości ładowania. Nadal podtrzymywana jest elektronika stacji, która pozwoli na zdalne podłączenie się do stacji serwisantów i przeprowadzenie ewentualnych procesów serwisowych.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza.

Pytanie 11

11 Dotyczy wymogu: 4.7 Wymagane parametry elektryczne, o) Zamawiający wymaga dostarczenia jednego wspólnego systemu zarządzającego – telemetrycznego służącego w szczególności do zdalnego zarządzania, monitorowania, nadzorowania, zbierania danych online, aktualizacji, diagnozowania i zdalnego serwisowania dla ładowarek stacjonarnych, zwany dalej Systemem.

Pytania:

1) Prosimy o potwierdzenie czy - w ramach dostawy systemu ładowania - wystarczającym dla spełnienia oczekiwań zamawiającego będzie dostawa systemu monitorowania i zarządzania stacjami ładowania (OCPP SERVER SYSTEM), zgodnego z OCPP 1.6-J; Dostęp do systemu zarządzania i monitorowania stacjami ładowania (OCPP SERVER SYSTEM) będzie możliwy poprzez dowolny komputer podłączony do Internetu oraz wyposażony w przeglądarkę Web;

Odpowiedź: Zamawiający potwierdza.

2) Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wyrazi zgodę, aby System Monitorowania i Zarządzania Stacjami Ładowania został zainstalowany na serwerze zewnętrznym (w chmurze), a dostęp do systemu był realizowany za pomocą bezpiecznego, szyfrowanego połączenia HTTPS? Po okresie gwarancji koszty utrzymania systemu w chmurze przechodzą na Zamawiającego;

Odpowiedź: Zamawiający potwierdza.

- 3) Czy w przypadku jeśli serwer będzie zainstalowany w wewnętrznej sieci Zamawiającego - Zamawiający udostępni Wykonawcy połączenie z wykorzystaniem klienta OpenVPN służące do zdalnego łączenia się wykonawcy z serwerem Zamawiającego?

Odpowiedź: Zamawiający potwierdza.

- 4) W przypadku instalacji systemu na serwerach Zamawiającego, prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zapewni wszelkie niezbędne zasoby do prawidłowego działania i łączności z siecią dla prawidłowego działania systemu OCPP;

Odpowiedź: Zamawiający potwierdza.

- 5) W przypadku, jeśli to Wykonawca będzie odpowiedzialny za dostawę i instalację serwera (hardware) prosimy o informację czy Zamawiający zapewni niezbędne pomieszczenie (serwerownię), miejsca w szafie RACK oraz sieciowe urządzenia brzegowe?

Odpowiedź: Nie dotyczy.

Pytania dodatkowe:

- 6) Informujemy, że dla obsługi zgłoszeń serwisowych przez Dostawcę, celem zapewnienia szybkiej analizy zgłaszanych problemów, istotna jest możliwość zdalnego połączenia się ze stacją ładowania. Dzięki temu usterki są także rozwiązywane szybciej. Czy Zamawiający wyrazi zgodę się na stały zdalny monitoring stacji ładowania przez Dostawcę w celach serwisowych? Dostęp mógłby być realizowany poprzez własne (należące do Wykonawcy) karty SIM 2) Prosimy o informację w jaki sposób stacje ładowania mają być podłączone do systemu zarządzania.

Odpowiedź: Dostęp serwisowy przez sieć Ethernet. Zamawiający wyraża zgodę na stały zdalny monitoring stacji ładowania przez Wykonawcę w celach serwisowych.

- 7) Jeżeli dostęp ma być realizowany poprzez złącze Ethernetowe, to czy Zamawiający jest w posiadaniu sieci, która zapewni taki dostęp? Jeżeli nie, to w czym zakresie jest wybudowanie sieci?

Odpowiedź: Tak.

- 8) Jeżeli dostęp miałby być realizowany poprzez karty SIM, to po czyjej stronie jest dostarczenie kart SIM? Jeśli karty dostarcza Zamawiający, to czy karty będą w prywatnym APN?

Odpowiedź: Nie dotyczy.

Pytanie 12

12. Dotyczy wymogu: Wykonawca dostarczy w terminie 7 dni przed datą dostawy pierwszego autobusu, system monitorowania stacji ładowania autobusów elektrycznych dla urządzeń znajdujących się na terenie bazy (zajezdni) z licencją użytkownika na min. 10 lat.

Pytanie:

1. Prosimy o potwierdzenie, że (a) system ten może zostać dostarczony zarówno poprzez zainstalowanie go na infrastrukturze własnej Zamawiającego wskazanej przez Zamawiającego, która spełniać będzie minimalne wymagania techniczne potrzebne do obsługi systemu oraz (b) poprzez zdalne udostępnienie go w formie usługi dostępu chmurowego do systemu monitoringu (tzw. „SaaS” – software as a service) zainstalowanego na infrastrukturze Wykonawcy, przez okres gwarancji monitorowanych stacji ładowania.

W przypadku odpowiedzi twierdzącej w zakresie modelu (a) powyżej, prosimy o potwierdzenie, że w przypadku instalacji systemu na infrastrukturze Zamawiającego Wykonawca ma dostarczyć dowolne licencje niewyłączne, gwarantujące możliwość korzystania z systemu zgodnie z jego przeznaczeniem, tj. w celu monitorowania stacji ładowania dostarczonych w ramach umowy. Licencja udzielona ma być na czas określony – okres gwarancji monitorowanych stacji ładowania. W przypadku modelu (b) zamiast licencji dostarczony zostanie regulamin korzystania z usługi dostępu do systemu monitoringu.

Odpowiedź: Zamawiający potwierdza rozwiązanie modelu a).

Pytanie 13

Dotyczy wymogu: § 3 ust. 2 Wykonawca zobowiązany jest w przypadku wykonania rozruchu zainstalowanych urządzeń do przeprowadzenia jednorazowego szkolenia osób odpowiedzialnych za prowadzenie bieżącej obsługi urządzeń, wskazanych przez Użytkownika, co zostanie potwierdzone odpowiednim protokołem. Szkolenie zostanie przeprowadzone w ciągu 1 miesiąca po dostawie pierwszego autobusu. Podmiot przeprowadzający szkolenie pokryje koszty dojazdu, zakwaterowania i wyżywienia swoich pracowników w trakcie szkolenia.

Pytanie:

Prosimy o potwierdzenie, że wymogi dot. szkolenia określone w § 3 ust. 2 projektu umowy odnoszą się do stacji ładowania.

Odpowiedź: Potwierdzamy.

Pytanie 14

Dotyczy wymogu: § 4 ust. 2 Termin wykonania przedmiotu umowy: do 31.05.2024 r.

Pytanie:

Z uwagi na fakt podania terminu realizacji przedmiotu Umowy poprzez wskazanie konkretnej daty, prosimy o wyjaśnienie okoliczności uzasadniających takie określenie terminu. Zgodnie z art. 436 pkt 1 PZP wskazanie dat wykonania umowy konkretną datą musi być uzasadnione obiektywną przyczyną, której Zamawiający nie wskazał.

Odpowiedź: Konieczność rozliczenia projektu (dofinansowanie) – zgodnie z SWZ.

Pytanie 15

Dotyczy wymogu: § 4 ust. 3 Odbiór przedmiotu umowy dokonany będzie po przeprowadzeniu oceny technicznej i potwierdzeniu zgodności z opisem przedmiotu zamówienia. Za dzień odbioru uważa się dzień podpisania protokołu zdawczo-odbiorczego bez uwag, przez strony umowy. Zamawiający przewiduje możliwość dokonywania odbiorów częściowych dot. autobusów i ładowarek z pozostałą infrastrukturą ładowania.

Pytanie:

Prosimy o wyjaśnienie co Zamawiający rozumie jako „pozostała infrastruktura ładowania” w przypadku możliwości dokonywania odbiorów częściowych?

Odpowiedź: Zamawiający posługuje się pojęciem infrastruktury ładowania w związku z ustawą z dnia 11.01.2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (t.j. Dz.U. z 2020 r. poz. 908, ze zm.). Zgodnie z art. 2 pkt 3 tej ustawy, na pojęcie infrastruktury ładowania transportu publicznego składają się trzy elementy, które muszą wystąpić łącznie, aby wyczerpać znamiona ustawowe: pierwszym z nich jest punkt ładowania lub punkt ładowania wodoru, drugim natomiast niezbędna do ich funkcjonowania infrastruktura towarzysząca. Trzecim elementem definicji jest cel wykorzystywania tych urządzeń, czyli przeznaczenie ich do ładowania lub tankowania.

Infrastruktura towarzysząca. Powołana definicja rozszerza przedmiotowo punkt ładowania oraz punkt ładowania wodoru o niezbędną dla ich funkcjonowania infrastrukturę towarzyszącą. Ustawodawca nie definiuje pojęcia "infrastruktury towarzyszącej". Zgodnie z komentarzem („Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych”. Komentarz red. dr hab. Katarzyna Kokocińska, dr hab. Jakub Pokrzywniak Rok 2020) do powołanej ustawy, ustalenie zakresu przedmiotowego tego pojęcia jest "niezbędność" do funkcjonowania punktów ładowania lub punktów ładowania wodoru. Innymi słowy, w skład infrastruktury towarzyszącej należy zaliczyć te wszystkie urządzenia, które są "niezbędne" po to, aby punkt ładowania lub punkt ładowania wodoru mógł funkcjonować zgodnie ze swoim przeznaczeniem. W praktyce będą to głównie instalacje (w rozumieniu przepisów PrEnerg), służące do poboru mocy z sieci elektroenergetycznej i połączenia punktu ładowania z siecią elektroenergetyczną. Za infrastrukturę towarzyszącą (a w konsekwencji za element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego) należy także uznać przedmioty i urządzenia towarzyszące jak np. oznakowanie punktu etc. stanowiące element funkcjonalno-użytkowej całości.

Pytanie 16

Dotyczy wymogu: § 7 ust. 1 pkt.2 Strony ustalają wynagrodzenie za wykonanie całości przedmiotu umowy, na kwotę: [] zł brutto (słownie: []) w tym podatek od towarów i usług VAT%, w tym:

2) dostawa, montaż i uruchomienie infrastruktury ładowania (3 szt. ładowarek dwustanowiskowych i inne elementy infrastruktury na terenie bazy transportowej w Czołowie) za kwotę: [] zł brutto;

Pytanie:

Prosimy o wyjaśnienie co Zamawiający rozumie jako „inne elementy infrastruktury”, jakie należy uwzględnić w cenie. Jednocześnie zwracamy uwagę, iż takie określenie nie pojawia się w Formularzu ofertowym, stanowiącym podstawę do oceny ofert co może rodzić liczne

rozbieżności, dlatego prosimy o ujednoczenie sposobu określenia wynagrodzenia przez wykonawcę.

Odpowiedź: Zamawiający posługuje się pojęciem infrastruktury ładowania w związku z ustawą z dnia 11.01.2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (t.j. Dz.U. z 2020 r. poz. 908, ze zm.). Zgodnie z art. 2 pkt 3 tej ustawy, na pojęcie infrastruktury ładowania transportu publicznego składają się trzy elementy, które muszą wystąpić łącznie, aby wyczerpać znamiona ustawowe: pierwszym z nich jest punkt ładowania lub punkt ładowania wodoru, drugim natomiast niezbędna do ich funkcjonowania infrastruktura towarzysząca. Trzecim elementem definicji jest cel wykorzystywania tych urządzeń, czyli przeznaczenie ich do ładowania lub tankowania.

Infrastruktura towarzysząca. Powołana definicja rozszerza przedmiotowo punkt ładowania oraz punkt ładowania wodoru o niezbędną dla ich funkcjonowania infrastrukturę towarzyszącą. Ustawodawca nie definiuje pojęcia "infrastruktury towarzyszącej". Zgodnie z komentarzem („Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych”. Komentarz red. dr hab. Katarzyna Kokocińska, dr hab. Jakub Pokrzywniak Rok:2020) do powołanej ustawy, ustalenie zakresu przedmiotowego tego pojęcia jest "niezbędność" do funkcjonowania punktów ładowania lub punktów ładowania wodoru. Innymi słowy, w skład infrastruktury towarzyszącej należy zaliczyć te wszystkie urządzenia, które są "niezbędne" po to, aby punkt ładowania lub punkt ładowania wodoru mógł funkcjonować zgodnie ze swoim przeznaczeniem. W praktyce będą to głównie instalacje (w rozumieniu przepisów PrEnerg), służące do poboru mocy z sieci elektroenergetycznej i połączenia punktu ładowania z siecią elektroenergetyczną. Za infrastrukturę towarzyszącą (a w konsekwencji za element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego) należy także uznać przedmioty i urządzenia towarzyszące jak np. oznakowanie punktu etc. stanowiące element funkcjonalno-użytkowej całości.

Pytanie 17

Dotyczy wymogu: § 8

Pytania:

1. Prosimy o modyfikację § 8 ust. 9 w zakresie zastosowania przez Zamawiającego uprawnienia do żądania wymiany ładowarki całkowicie w oderwaniu od ilości napraw i rodzaju wad danego ładowarki. Obecne sformułowanie uprawnia Zamawiającego do żądania wymiany ładowarki po przeprowadzeniu 3 napraw. Oznacza to, że nie ma znaczenia dla Zamawiającego czy jest to pierwsza naprawa danej ładowarki, ani czy dot. tego samego elementu. Dodatkowo nie wiadomo również, na jakiej podstawie Zamawiający wytypuje ładowarkę, która ma podlegać wymianie. Tego rodzaju uregulowanie umowne powoduje, że wykonawcy będą zmuszeni uwzględnić w cenie ofertowej tak znaczne ryzyko.

Proponujemy, następujące brzmienie § 8 ust.9

„W przypadku trzykrotnego usunięcia wady tego samego elementu danej ładowarki, Zamawiający może zażądać wymiany tej ładowarki na nową, wolną od wad fizycznych i prawnych w terminie określonym w ust. 7.(...)”

2. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zgodzi się na wyłączenie z gwarancji napraw powstałych w wyniku uszkodzeń na skutek: - działania czynników zewnętrznych lub

atmosferycznych, jak. asfalt, kamienie, grad, osady chemiczne i sól (inne aniżeli używane do zimowego utrzymania dróg), kwasy, soki roślinne itp., - uszkodzeń będących wynikiem niewłaściwej eksploatacji oraz będących wynikiem nie podjęcia przez Zamawiającego/użytkownika w odpowiednim czasie działań naprawczych mających na celu ograniczenie skutków awarii, - szkód wyrządzonych przez osoby trzecie

Odpowiedź: Zamawiający zmienia zapis § 8 ust. 9 na: „W przypadku, w którym Wykonawca na podstawie postanowień powyższych ustępów byłby co najmniej 3 razy zobowiązany do usunięcia wad tej samej ładowarki, Zamawiający może zażądać wymiany ładowarki na nową, wolną od wad fizycznych i prawnych w terminie określonym w ust. 7. Żądanie Zamawiającego, o którym mowa w zdaniu poprzedzającym, będzie wiążące dla Wykonawcy. W przypadku trzykrotnego usunięcia wad tej samej części autobusu Wykonawca zobowiązany będzie do wymiany tej części na nową, wolną od wad fizycznych i prawnych w terminie określonym w ust. 7”.

Pytanie 18

Dotyczy wymogu: § 9

Pytania:

- 1) Wnosimy o zmianę § 9 ust. 2 poprzez zastosowanie jako podstawy naliczania kar umownych kwoty netto. Wykonawca zwraca uwagę, iż ustalenie kar od wartości brutto a nie netto, jest sprzeczne z zasadą równego traktowania, do której przestrzegania Zamawiający zobowiązany jest na podstawie art. 16 ustawy Prawo zamówień publicznych. Wynika to z faktu, że w przypadku wykonawcy zagranicznego, inaczej niż w przypadku wykonawcy krajowego, cena brutto nie obejmuje podatku VAT, co oznacza, że ostatecznie będzie niższa, niż w przypadku wykonawcy krajowego;
W konsekwencji spowoduje to, że ewentualne kary umowne płacone przez wykonawcę zagranicznego będą niższe niż w przypadku wykonawcy krajowego.

Odpowiedź: Zamawiający stoi na stanowisku, iż kary winny być naliczane od wartości brutto przedmiotu zamówienia rozumianej jako cena oferty. Za powyższym przemawia przede wszystkim zawarta w art. 7 pkt 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych (t. j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1710, ze zm.) dalej Pzp., definicja ceny. Zgodnie z jej brzmieniem ceną w rozumieniu przepisów Pzp., jest cena w rozumieniu art 3 ust. 1 pkt 1 i ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2014 r. o informowaniu o cenach towarów i usług (Dz. U. 2019 r. poz. 178), czyli wartość wyrażona w jednostkach pieniężnych, którą kupujący jest obowiązany zapłacić przedsiębiorcy za towar lub usługę, uwzględniająca podatek od towarów i usług oraz podatek akcyzowy.

- 2) Prosimy o potwierdzenie, że podstawą do ustalenia wysokości kar umownych za zwłokę w usunięciu wad, przewidzianych w § 9 ust. 2 jest wynagrodzenie określone w § 7 ust. 1 w zakresie tej części zamówienia, której dotyczy zwłoka.

Odpowiedź: Zamawiający potwierdza.

Grupa zapytań nr 4

Pytanie 1

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga bezpieczników automatycznych.

Odpowiedź: Zamawiający potwierdza.

Zatwierdzam:


z up. Burmistrza
Bronisław Derosiński
Wiceburmistrz

Urząd Miasta i Gminy Kórnik
Wydział Funduszy Pozabudżetowych
i Zamówień Publicznych
Plac Niepodległości 1
62-035 Kórnik

