

Łomża, dnia 07.04.2022 r.

WGK.271.1.2022

WYJAŚNIENIA I ZMIANA TREŚCI SPECYFIKACJI WARUNKÓW ZAMÓWIENIA

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego nr WGK.271.1.2022 pn.: „ZAKUP I DOSTAWA 6 SZT. AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH MIEJSKICH”

Zamawiający, Miasto Łomża, działając na podstawie art. 135 ust. 2, 5 i 6 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1129 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą Pzp”, udziela wyjaśnień treści Specyfikacji Warunków Zamówienia zwanej dalej „SWZ”:

Pytanie nr 1:

Zwracamy się z prośbą o udostępnienie edytowalnych wersji (MS Word) SWZ i Zał. nr 9. Ułatwi to wykonawcy pracę (m. in kopiowanie i tłumaczenie) fragmentów ww. dokumentów.

Odpowiedź na pytanie nr 1:

Zamawiający informuje, iż udostępniony na stronie prowadzonego postępowania SWZ oraz załącznik nr 9 do SWZ są w formacie PDF, który można edytować, np. kopiować. Z uwagi na zapytania udostępniamy dodatkowo przedmiotowe dokumenty tj. SWZ oraz załącznik nr 9 do SWZ w formacie MS Word. Ze względu na mogące pojawić się różnice w formatowanym tekście (np. numeracja stron czy numeracja punktów i paragrafów) należy porównać zapisy obu wersji tj. PDF i MS Word. Zamawiający zwraca uwagę dotyczącą powyższych kwestii, z uwagi na fakt, iż otwarcie dokumentu edytowanego w różnych komputerach z powodu różnych ustawień np. wymuszonych przez drukarki (marginesy itp.) może doprowadzić do przesunięcia numeracji stron i zmiany formatowania tekstu i numeracji. Zamawiający poprzez powyższe wyjaśnienia podkreśla różnice w edycji, a nie różnice merytorycznej treści dokumentów. Wynika to z różnic dokumentowych, na które Zamawiający nie ma wpływu.

Pytanie nr 2:

Wykonawca wnosi o zmianę w Rozdziale IV SWZ, punkt II „Gwarancja i rękojmia” w ustępie 3, zgodnie z którym w przypadku, gdy oferowany przez Wykonawcę okres gwarancji jest dłuższy niż wskazany w niniejszej SWZ okres rękojmi, okres rękojmi będzie równy okresowi gwarancji. – postanowienie to nie precyzuje nawet o który okres gwarancji Zamawiającemu chodzi, ponadto doprowadzi do znaczącego podwyższenia ceny ofertowej, w związku z koniecznością oszacowania ryzyka wiążącego się z zawarciem umowy z zamawiający – umowy przewidującej znaczące wydłużenie terminów rękojmi ponad terminy wynikające z kodeksu cywilnego.

Odpowiedź na pytanie nr 2:

Zamawiający usuwa ust. 3 w rozdziale IV pkt II SWZ o brzemieniu:
„W przypadku, gdy oferowany przez Wykonawcę okres gwarancji jest dłuższy niż wskazany w niniejszej SWZ okres rękojmi, okres rękojmi będzie równy okresowi gwarancji.”

Pytanie nr 3:

Wykonawca zwraca się o potwierdzenie przez Zamawiającego w kontekście Rozdziału XII ust. 8 SWZ, zgodnie z którym „Zabezpieczenie wnoszone w formie innej niż w pieniądzu powinno być dostarczone w formie oryginału, przez wykonawcę do siedziby zamawiającego, najpóźniej w dniu podpisania umowy – do chwili jej podpisania.”, że za oryginał taki Zamawiający uznaje oryginał gwarancji lub poręczenia w postaci dokumentu elektronicznego podpisanego kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez wystawcę dokumentu oraz powinno zawierać następujące (analogicznie jak w przypadku wniesienia wadium w formie innej niż pieniądz).

Odpowiedź na pytanie nr 3:

Zamawiający dopuszcza, aby zabezpieczenie należytego wykonania umowy, wnoszone w formie innej niż w pieniądzu, było dostarczane w postaci dokumentu elektronicznego podpisanego kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez wystawcę dokumentu.

Pytanie nr 4:

Wykonawca zwraca się z wnioskiem o zmianę w Rozdziale XX SWZ (Opis kryteriów oceny ofert, wraz z podaniem wag tych kryteriów i sposobu oceny ofert) w kryterium 7) - Ilość miejsc siedzących dla pasażerów (S) poprzez zmianę ostatniej z wymienionych w tabeli pozycji, tj.: z „Ilość miejsc siedzących dla pasażerów ponad 28” na „Ilość miejsc siedzących dla pasażerów ponad 32”. – a więc poprzez modyfikację maksymalnie punktowanej ilości miejsc siedzących z 28 do 32.

W nawiązaniu do tej zmiany zmianie ulec powinna również pozycja poprzedzająca, dotycząca ilości miejsc ponad 24 do 28 włącznie.

Ponadto – kierując się troską o optymalną dostępność pojazdu dla osób o ograniczonej sprawności – wnosimy również o wprowadzenie/rozbudowanie komentowanego kryterium oceny ofert o wprowadzenie przez Zamawiającego maksymalnej liczby miejsc siedzących dostępnych bezpośrednio z niskiej podłogi (14 i więcej miejsc maksymalnie punktowane).

Przy obecnym stanie rozwoju technicznego producenci autobusów niskopodłogowych są w stanie zapewnić znacznie więcej miejsc dostępnych dla pasażerów o ograniczonej sprawności, czyli tzw. miejsc dostępnych z niskiej podłogi, aniżeli dotychczas.

Brak punktowania przez Zamawiającego liczby takich miejsc może spowodować „minimalizm” dostawców i zaoferowanie pojazdów gorszych pod względem dostępności dla osób niepełnosprawnych. Dlatego wnioskujemy o zmianę ww. kryteriów jak powyżej celem poprawy dostępności pojazdów dla osób o ograniczonej sprawności, korzystających w pojazdach z miejsc łatwo dostępnych.

Odpowiedź na pytanie nr 4:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 5:

Wykonawca wnosi o zmianę w Opisie Przedmiotu Zamówienia (dalej OPZ) w punkcie 23.1.2:

Wnosimy o dopuszczenie rozwiązania 2 akumulatorów do zasilania urządzeń systemowych o pojemności 210Ah.

W autobusach elektrycznych, z uwagi na ciągłe doładowywanie akumulatorów systemowych z baterii trakcyjnych, nie ma potrzeby stosowania akumulatorów o większej pojemności (jak ma to miejsce w pojazdach spalinowych). Z powodzeniem stosowane są mniejsze i lżejsze akumulatory.

Odpowiedź na pytanie nr 5:

Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym zasilanie urządzeń systemowych odbywać się będzie prądem czerpanym z min. 2 akumulatorów 24V / minimum 210Ah.

Pytanie nr 6:

Wykonawca wnosi o zmianę w OPZ w punkcie 5.1.1:

Wnosimy o dopuszczenie rozwiązania luzowania elektrycznego mechanizmu skrzydeł drzwi podczas ich otwierania w momencie napotkania przeszkody.

W drzwiach sterowanych elektrycznie jest to funkcjonalność równoważna z wymaganą przez Zamawiającego (a przy tym zgodna z obowiązującymi przepisami prawa).

Odpowiedź na pytanie nr 6:

Zamawiający dopuści rozwiązanie luzowania elektrycznego mechanizmu skrzydeł jeżeli funkcjonalność ta jest równoważna z wymaganą przez Zamawiającego i jednocześnie zgodna z obowiązującymi przepisami prawa.

Pytanie nr 7:

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie w OPZ pkt 33.3, zgodnie z którym „W przypadku wprowadzenia przez Wykonawcę jakichkolwiek zmian i modernizacji konstrukcyjnych dostarczonych autobusów lub ich podzespołów i części, w tym oprogramowania to Wykonawca zapewni dodatkowy instruktaż pracowników serwisu naprawczego MPK w Łomży sp. z o. o. w zakresie wprowadzonych zmian.” – poprzez wskazanie precyzyjnie liczby pracowników, którzy podlegać mieliby takiemu dodatkowemu szkoleniu, a także o potwierdzenie, że zakres oraz tematykę szkolenia określi Wykonawca.

Odpowiedź na pytanie nr 7:

Zamawiający określa maksymalną ilość podlegających szkoleniu pracowników serwisu naprawczego, o których mowa w SOPZ 33.3 na 10 osób. Zakres i tematykę szkolenia określi Wykonawca adekwatnie do wprowadzanych zmian i modernizacji.

Pytanie nr 8:

Wykonawca wnosi o zmianę w §1 ust. 3 pkt 5 i 6 poprzez ich usunięcie. Postanowienie umowne w tym zakresie przewiduje konieczność wpisania już w umowie numerów VIN oraz przebiegu każdego z pojazdów. Biorąc pod uwagę, że pojazdy mają być fabrycznie nowe (a więc wyprodukowane z uwzględnieniem konkretnie określonych potrzeb i wymogów zamawiającego), na etapie umowy nie jest możliwe określenie numeru VIN, który zostanie nadany dopiero po wyprodukowaniu pojazdów. Stawianie wymogu w tym zakresie przez Zamawiającego jest zatem bezzasadne i sprzeczne z zasadami logiki, ale i brzmieniem samej umowy i jej postanowień.

Biorąc również pod uwagę, że przedmiot umowy ma być fabrycznie nowy, nie znajduje uzasadnienia wskazywanie przebiegu pojazdów.

Odpowiedź na pytanie nr 8:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian. Zamawiający we wzorze umowy przewidział możliwość braku numeru VIN.

Pytanie nr 9:

Wykonawca wnosi o zmianę Wzoru umowy w §1 ust. 4 poprzez usunięcie z jego treści zdania: „*Gdyby jednak, na podstawie dostarczonych przez Wykonawcę dokumentów, odmówiono rejestracji i dopuszczenia pojazdów do ruchu, całość kosztów związanych z dostosowaniem autobusów do polskich norm i wymagań zgodnych z polskimi przepisami prawa ponosi Wykonawca*” – Wykonawca zwraca uwagę, że odmowa rejestracji pojazdów wynikać może z przyczyn niezależnych od niego i zależnych jedynie od działań organów administracji publicznej zajmujących się ww. rejestracją. W związku z tym nie sposób obarczać Wykonawcy odpowiedzialnością za powyższe.

Odpowiedź na pytanie nr 9:

We wzorze umowy stanowiącym załącznik nr 7 do SWZ § 1 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„Wykonawca oświadcza, że autobusy spełniają wszystkie wymagania określone przez polskie przepisy i normy oraz są bezwarunkowo dopuszczone do ruchu na polskich drogach publicznych. Autobusy spełniają w szczególności, wszystkie warunki określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (t.j. Dz. U. z 2016 r., poz. 2022 ze zmianami) oraz posiadają ważne „Świadectwa Homologacji Typu Pojazdu” – w rozumieniu przepisów Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 marca 2013 w. w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep oraz ich przedmiotów wyposażenia lub części (t.j. Dz. U. z 2015 r., poz. 1475). Ponadto posiadają niezbędne dokumenty dopuszczające do sprzedaży i ich rejestracji. Gdyby jednak, na podstawie dostarczonych przez Wykonawcę dokumentów, odmówiono rejestracji i dopuszczenia pojazdów do ruchu z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy, całość kosztów związanych z dostosowaniem autobusów do polskich norm i wymagań zgodnych z polskimi przepisami prawa ponosi Wykonawca.”

Pytanie nr 10:

Wykonawca zwraca się o wyjaśnienie przez Zamawiającego jakiego ubezpieczenia na czas transportu wymaga od Wykonawcy w §1 ust. 7 Wzoru umowy – z treści postanowienia wynika, że przedmiot umowy ma zostać ubezpieczony „w pełnym zakresie”, natomiast biorąc pod uwagę, że pojęcie to jest potoczne, korzystne dla obu stron będzie doprecyzowanie go i wyjaśnienie przez Zamawiającego jego zakresu.

Odpowiedź na pytanie nr 10:

Powyższa kwestia dotyczy ubezpieczenia przewożonego mienia od wszelkich ryzyk, ubezpieczenia OC przewoźnika w ruchu krajowym itd., których zapewnienie (jeśli dotyczy) leży po stronie Wykonawcy.

Pytanie nr 11:

Wykonawca wnosi o zmianę w §1 ust. 10 Wzoru umowy:

- a) poprzez doprecyzowanie, że bezpośrednią przyczyną odmowy rejestracji pojazdu wyrażonej w formie decyzji muszą być wady dostarczonych przez Wykonawcę dokumentów.
- b) Poprzez wydłużenie zastrzeżonego w tym postanowieniu terminu 14 dni do 30 dni.

W pierwszej kolejności ponownie Wykonawca zwraca uwagę, że zastrzeżenie, zgodnie z którym Zamawiający ma mieć prawo odstąpienia od umowy w przypadku, gdy „na podstawie dostarczonych przez Wykonawcę dokumentów Wydział Komunikacji Urzędu Miejskiego w Łomży odmówi rejestracji pojazdu” jest nieprecyzyjne.

Uzasadnieniem dla kolejnego z wniosków jest natomiast fakt, że w razie hipotetycznych wad ewentualna ich poprawa może okazać się niemożliwa w terminie 14 dni, co czyni ten termin fikcyjnym.

Odpowiedź na pytanie nr 11:

We wzorze umowy stanowiącym załącznik nr 7 do SWZ § 1 ust. 10 otrzymuje brzmienie:

„W przypadku, gdy na podstawie dostarczonych przez Wykonawcę dokumentów, które okazały się być wadliwe, Wydział Komunikacji Urzędu Miejskiego w Łomży odmówi rejestracji pojazdu (wyrażonej na piśmie w formie decyzji lub innego orzeczenia), a Wykonawca nie dostarczy w terminie 21 dni kalendarzowych (liczonymi od dnia pisemnego (także przesłanego elektronicznie) zawiadomienia Wykonawcy przez Zamawiającego o odmowie rejestracji pojazdu) odpowiednich dokumentów wymaganych do jego rejestracji Zamawiający ponownie wezwie Wykonawcę do dostarczenia odpowiednich dokumentów w terminie 14 dni od dnia przesłania wezwania drogą elektroniczną na wskazany do korespondencji adres email. W przypadku, gdy po upływie w/w okresów Wykonawca nie dostarczy dokumentów lub dostarczy nieodpowiednie dokumenty Zamawiający będzie miał prawo do odstąpienia od umowy ze skutkiem natychmiastowym. W takiej sytuacji Wykonawca zobowiązany jest wystawić fakturę korygującą w terminie 7 dni od pisemnego powiadomienia przez Zamawiającego.”

Pytanie nr 12:

Wykonawca zwraca się o wyjaśnienie przez Zamawiającego jakie „przepisy ogólne i szczegółowe” ma na myśli Zamawiający w §1 ust. 11 Wzoru umowy?

Odpowiedź na pytanie nr 12:

Powyższe zapisy odnoszą się do wszystkich obowiązujących w Polsce przepisów prawa dotyczących przedmiotu zamówienia, w szczególności określonych w załączniku nr 9 do SWZ (Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia).

Pytanie nr 13:

Wykonawca wnosi o zmianę w §3 ust. 1 Wzoru umowy poprzez wskazanie nie tylko ceny netto i brutto za wykonanie przedmiotu zamówienia pojmowanego jako dostawa wszystkich pojazdów objętych umową, ale również wskazanie ceny netto i brutto **za dostawę jednego pojazdu** – z uwagi na fakt, że świadczenie Wykonawcy ma charakter podzielny z punktu widzenia prawa cywilnego. O ile intencją ani Zamawiającego, ani Wykonawcy nie jest dostarczanie pojazdów partiami, o tyle nie sposób hipotetycznie wykluczyć, że w razie dostawy wszystkich pojazdów Zamawiający może zgłosić zastrzeżenia do np. jednego z nich. W takiej sytuacji zasadne jest operowanie cenami netto i brutto każdego z autobusów z osobna – zwłaszcza, że z §4 ust. 3 Wzoru umowy faktury VAT będą wystawione oddzielnie dla każdego pojazdu.

Odpowiedź na pytanie nr 13:

We wzorze umowy stanowiącym załącznik nr 7 do SWZ § 3 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Za wykonanie przedmiotu zamówienia określonego w § 1 umowy, Zamawiający zobowiązuje się zapłacić cenę, zgodnie ze złożoną ofertą, w wysokości :

netto: zł (słownie:)

podatek VAT: % w kwocie zł

brutto: zł (słownie:),

gdzie:

- a) za dostawę wraz w wyposażeniem 1 szt. autobus wraz z pełnym wyposażeniem (w tym ładowarką):
cena netto zł (słownie:)

podatek VAT: % w kwocie zł
cena brutto: zł (słownie:).

Pytanie nr 14:

Wykonawca wnosi o zmianę w §4 ust. 1 Wzoru umowy, zgodnie z którym zapłata wynagrodzenia za wykonany przedmiot zamówienia nastąpi jednorazowo po wykonaniu całości dostawy. – z dalszej części umowy wynika bowiem, że zapłata nastąpi w terminie 30 dni od dnia doręczenia Zamawiającemu prawidłowo wystawionej faktury VAT. Jeśli natomiast faktura wystawiana będzie odrębnie dla każdego pojazdu, możliwym jest, że zapłata następować będzie w różnych terminach i nie ma podstawy, by zastrzegać, że ma ona następować jednorazowo.

Odpowiedź na pytanie nr 14:

We wzorze umowy stanowiącym załącznik nr 7 do SWZ § 4 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Zapłata wynagrodzenia za wykonany przedmiot zamówienia nastąpi po wykonaniu całości przedmiotu zamówienia.”

Pytanie nr 15:

Wykonawca wnosi o zmianę w §4 ust. 7 Wzoru umowy poprzez zastrzeżenie, że za nieterminowe opłacenie faktury VAT Wykonawcy przysługują odsetki ustawowe za opóźnienie w transakcjach handlowych.

Odpowiedź na pytanie nr 15:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 16:

Wykonawca zwraca się o potwierdzenie przez Zamawiającego – w kontekście §5 ust. 7 Wzoru umowy, że poprzez „dokumenty” Zamawiający rozumie również dokumenty dostarczone na nośnikach elektronicznych lub w formie dostępu do dokumentów online. Wykonawca wskazuje, że o ile część z dokumentów, takich jak dokumenty niezbędne do zarejestrowania pojazdów i książki gwarancyjne muszą zostać dostarczone w formie papierowej, o tyle pozostałe mogą zostać dostarczone również w formie zapisu na elektronicznym nośniku danych lub w formie dostępu online – tak jak katalog części zamiennych lub instrukcja obsługi systemów, w które dodatkowo wyposażone zostaną autobusy. Rozwiązanie takie jest dalece bardziej praktyczne niż dostarczanie ww. dokumentu w formie papierowej (niezwykle obszernej i bardzo szybko tracącej na aktualności).

Odpowiedź na pytanie nr 16:

Zamawiający wymaga, aby dokumenty niezbędne do zarejestrowania pojazdów i książki gwarancyjne były dostarczone w formie papierowej, dla pozostałych dokumentów dopuszczalne jest dostarczenie również w formie zapisu na elektronicznym nośniku danych lub w formie dostępu online.

Pytanie nr 17:

Analogicznie do wniosku poprzedzającego Wykonawca zwraca się o potwierdzenie kwestii dokumentów wymienionych w §6 ust. 8 Wzoru umowy – iż dokumenty te mogą zostać dostarczone w formie zapisu danych na nośniku elektronicznym lub w formie dostępu online.

Odpowiedź na pytanie nr 17:

Zamawiający wskazuje, iż wszelkie dokumenty gwarancyjne, książkę gwarancyjną pojazdu, zawierającą zasady wykonywania napraw gwarancyjnych oraz listę części podlegających naturalnemu zużyciu wyłączonych z gwarancji, należy dostarczyć w formie papierowej, natomiast dla pozostałych dokumentów tj. instrukcje obsługi i eksploatacji niezbędne do prawidłowego i zgodnego z prawem eksploataowania i funkcjonowania przedmiotu umowy mogą zostać dostarczone w formie zapisu danych na nośniku elektronicznym lub w formie dostępu online.

Pytanie nr 18:

Wykonawca wnosi o zmianę w §5 ust. 9 Wzoru umowy poprzez zastrzeżenie, że dodatkowy termin odbioru autobusów nie może być krótszy niż 10 dni, a także poprzez usunięcie z jego treści słów: „i odstąpienia od umowy”. W ocenie Wykonawcy należy umownie określić minimalny termin na dokonanie ewentualnych napraw przedmiotu zamówienia przez Wykonawcę. Dodatkowo, umowne zastrzeżenie

procedury niejako naprawczej w ocenie Wykonawcy powinno wyłączać możliwość odstąpienia od umowy z tej przyczyn, skoro sam Zamawiający przewiduje procedurę umożliwiającą Wykonawcę naprawę stwierdzonych przy odbiorze wad.

Odpowiedź na pytanie nr 18:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 19:

Wykonawca wnosi o zmianę w §5 ust. 11 Wzoru Umowy poprzez zastrzeżenie, że Wykonawca zobowiązuje się do uzupełnienia dokumentów wymaganych do rejestracji pojazdu, o ile żądanie takie wynikać będzie z przepisów prawa lub Zamawiający uzyska decyzję odmowną w zakresie rejestracji pojazdu. – formuła, zgodnie z którą Wykonawca dostarczać miałby uzupełnione dokumenty na każde życzenie Zamawiającego jest bardzo pojemna, ale nie wydaje się mieć uzasadnienia z punktu widzenia samego Zamawiającego. Ostatecznie dokumenty te służyć mają rejestracji i ewentualne braki w ich zakresie skutkować mogą odmową rejestracji pojazdu przez organ administracji publicznej. Potrzeba ich uzupełnienia warunkowana być powinna wspomnianymi przez Wykonawcę wcześniej okolicznościami.

Odpowiedź na pytanie nr 19:

We wzorze umowy stanowiącym załącznik nr 7 do SWZ § 5 ust. 11 otrzymuje brzmienie:

„Wykonawca zobowiązuje się do uzupełnienia dokumentów wymaganych do rejestracji pojazdu, które okazały się być wadliwe, na każde życzenie Zamawiającego. Oczekiwanie na uzupełnienie dokumentów niezbędnych do rejestracji pojazdu traktowane będzie jak zwłokę w dostawie, co skutkowało będzie naliczeniem kar za zwłokę w realizacji zamówienia.”

Pytanie nr 20:

Jednocześnie Wykonawca wnosi o zmianę w §5 ust. 11 Wzoru umowy poprzez zastąpienie słowa: „opóźnienie” słowem: „zwłokę”. W dalszej części umowy Zamawiający posługuje się pojęciem zwłoki – i na tę okoliczność zastrzega kary umowne.

Odpowiedź na pytanie nr 20:

We wzorze umowy stanowiącym załącznik nr 7 do SWZ § 5 ust. 11 otrzymuje brzmienie:

„Wykonawca zobowiązuje się do uzupełnienia dokumentów wymaganych do rejestracji pojazdu, które okazały się być wadliwe, na każde życzenie Zamawiającego. Oczekiwanie na uzupełnienie dokumentów niezbędnych do rejestracji pojazdu traktowane będzie jak zwłokę w dostawie, co skutkowało będzie naliczeniem kar za zwłokę w realizacji zamówienia.”

Pytanie nr 21:

Wykonawca wnosi o zmianę w §5 ust. 12 Wzoru umowy w lit. a) poprzez doprecyzowanie maksymalnej liczby podlegających szkoleniu kierowców.

Odpowiedź na pytanie nr 21:

Zamawiający określa maksymalną ilość podlegających szkoleniu kierowców, o których mowa w §5 ust. 12 Wzoru umowy w lit. a) na 15 osób.

We wzorze umowy stanowiącym załącznik nr 7 do SWZ § 5 ust. 12 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) przeprowadzi instruktaż nie mniej niż 10 i nie więcej niż 15 kierowców w zakresie prawidłowej obsługi autobusów, użytkowania autobusów, techniki jazdy, bezpieczeństwa użytkowania oraz obsługi codziennej pojazdu”.

Pytanie nr 22:

Analogicznie do wniosku poprzedzającego Wykonawca wnosi o zmianę w §5 ust. 12 Wzoru umowy lit. b) poprzez doprecyzowanie maksymalnej liczby podlegających szkoleniu kierowców. Zastrzeżenie jedynie minimalnej ich liczby jest niewystarczające z punktu widzenia szacowania przez Wykonawcę ceny oferty, ale i z punktu widzenia zapewnienia zaplecza logistycznego dla takich szkoleń.

Odpowiedź na pytanie nr 22:

Zamawiający określa maksymalną ilość podlegających szkoleniu pracowników warsztatu, o których mowa w §5 ust. 12 Wzoru umowy w lit. b) na 10 osób.

We wzorze umowy stanowiącym załącznik nr 7 do SWZ § 5 ust. 12 lit. b otrzymuje brzmienie:
„b) przeprowadzi instruktaż, co najmniej 5 i nie więcej niż 10 pracowników warsztatu w zakresie zasad obsługi i naprawy przedmiotu umowy (dostarczonych autobusów)”.

Pytanie nr 23:

W związku z dwoma poprzedzającymi wnioskami, Wykonawca wnosi również o zmianę w OPZ w zakresie punktu 33.1 i 33.2.

Odpowiedź na pytanie nr 23:

Zamawiający określa maksymalną ilość podlegających szkoleniu kierowców, o których mowa w Zał. nr 9 SWZ pkt 33.1 na 15 osób.

Zamawiający określa maksymalną ilość podlegających szkoleniu pracowników warsztatu, o których mowa w Zał. nr 9 SWZ pkt 33.2 na 10 osób.

Pytanie nr 24:

Wykonawca wnosi o zmianę w §6 ust. 4 Wzoru umowy poprzez skrócenie zastrzeżonego w nim okresu rękojmi z 60 miesięcy do 24 miesięcy – i dostosowanie go do „podstawowego” okresu wynikającego z przepisów kodeksu cywilnego.

Zgodnie z obecnym brzmieniem Umowy Wykonawca obowiązany jest udzielić na przedmiot zamówienia nie tylko gwarancji (która osobno udzielana jest na kompletny pojazd, na baterie trakcyjne, na zewnętrzne powłoki lakiernicze, na ładowarki mobilne), ale również rękojmi na okres 60 miesięcy. Wykonawca ma na względzie, że to Zamawiający jest „gospodarzem” postępowania o udzielenie zamówienia publicznego i ma wiodącą rolę w określaniu warunków umowy, którą zawrzeć zamierza z Wykonawcą, a swoboda kontraktowania, określona w art. 353[1] k.c. doznaje istotnych ograniczeń, tym niemniej wydłużanie przez Zamawiającego okresu rękojmi jest istotną restrykcją z punktu widzenia Wykonawcy, wpływającą ostatecznie na interesy samego Zamawiającego (poprzez zwiększanie cen ofertowych wykonawców).

Pomijając fakt, że z przepisów Kodeksu cywilnego wynika możliwość wyłączenia, lub ograniczenia rękojmi w relacjach pomiędzy profesjonalistami, Wykonawca zwraca uwagę, że zakres uprawnień Zamawiającego wynikających z umowy jest na tyle szeroki, że wprowadzenie w umowie tak wydłużonego okresu rękojmi stanowi niejako o „zdublowaniu” ochrony Zamawiającego na wypadek hipotetycznych wad. Oczywiście jest, że Wykonawca nie uchyla się od odpowiedzialności na wypadek ewentualnych wad przedmiotu zamówienia, lecz wprowadzanie podwójnego reżimu odpowiedzialności – jednocześnie tak dalece wykraczającego poza kodeksową długość rękojmi – stanowi o drastycznym zaburzeniu ekwiwalentności świadczeń stron i przerzuceniu wszelkich ryzyk związanych z wykonywaniem umowy na jedną ze stron. Zastrzegamy, że tego rodzaju działanie znaleźć będzie musiało odzwierciedlenie w cenie ofertowej, co negatywnie przełoży się na interes finansowy samego Zamawiającego – dysponującego przecież środkami publicznymi.

Zwrócić warto również uwagę, że z treści §6 ust. 18 Wzoru umowy wynika, że Wykonawca ponosi odpowiedzialność z tytułu rękojmi za wady na zasadach „ogólnych”, co pozwala Wykonawcy zakładać, że Zamawiający odsyła w tym względzie do zasad ogólnych wynikających z przepisów kodeksu cywilnego, a więc do terminu 24-miesięcy. W §6 ust. 26 Wzoru umowy Zamawiający zastrzega także, że ma on prawo realizować uprawnienia wynikające z rękojmi na zasadach określonych w k.c.

Z uwagi na powyższe zwracamy się o skrócenie okresu rękojmi do 24 miesięcy.

O dokonanie analogicznej zmiany Wykonawca wnosi w treści SWZ odnoszącej się do gwarancji i rękojmi (rozdział IV).

Odpowiedź na pytanie nr 24:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 25:

Wykonawca wnosi o usunięcie z treści §6 ust. 6 Wzoru umowy słów: „bezusterkową eksploatację autobusów” – biorąc pod uwagę, że pojęcie usterek jest szersze aniżeli wad, kontrfaktyczne jest założenie Zamawiającego, iż Wykonawca zapewnić ma bezusterkową eksploatację pojazdów, bowiem

z zasad doświadczenia życiowego wynika, że usterki takie mogą się w toku eksploatacji pojazdów pojawić. Zasadne jest natomiast oczekiwanie, że w razie ich pojawienia się Wykonawca zobowiązuje się do ich naprawy.

Odpowiedź na pytanie nr 25:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 26:

Wykonawca wnosi bezwzględnie o zmianę w §6 ust. 7 Wzoru umowy poprzez zastrzeżenie, że rozpoczęcie biegu okresu gwarancji i rękojmi liczy się od daty podpisania protokołu odbioru odrębnie dla każdego z pojazdów – nie zaś od daty odbioru ostatecznego całości przedmiotu zamówienia. Wykonawca ponownie zwraca uwagę, że świadczenie jest podzielne (6 autobusów) i obecne brzmienie umowy przewiduje, że w razie, gdyby 1 z 6 pojazdów dostarczony został później niż reszta, okres rękojmi i gwarancji rozpocznie swój bieg dopiero z dostawą ostatniego z pojazdów, czego nie sposób uznać za słuszne. W sytuacji, w której dla każdego z pojazdów wystawiona zostanie odrębna faktura, odrębnie liczony powinien być również okres gwarancji i rękojmi dla takiego autobusu.

Odpowiedź na pytanie nr 26:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian, gdyż okres gwarancji zapisany w umowie odnosi się do całości przedmiotu umowy, a nie poszczególnych pojazdów. Płatność wg zapisów umowy ma nastąpić po wykonaniu całości dostawy (§4 ust 1), gdzie podstawę wystawienia faktury VAT stanowił będzie "Protokół odbioru ostatecznego" (§4 ust 2).

Pytanie nr 27:

Wykonawca wnosi o zmianę w §6 ust. 13 Wzoru umowy poprzez zastąpienie słów: „lub wymianę na wolne od wad” słowami: „lub wymianę wadliwych części na wolne od wad”.

Odpowiedź na pytanie nr 27:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 28:

Wykonawca wnosi o usunięcie z §6 ust. 14 Wzoru umowy słów: „lub wymiany na wolne od wad” lub też o zastąpienie tych słów słowami: „lub wymiany wadliwych części na wolne od wad”. – zastrzeżenie, zgodnie z którym Wykonawca miały wymienić pojazd na wolny od wad w terminie 10 dni roboczych od chwili zgłoszenia usterki jest niemożliwe do zrealizowania, ale też znacząco zwiększa ryzyko związane z podpisaniem umowy, przekładając się na cenę ofertową.

Odpowiedź na pytanie nr 28:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 29:

Wykonawca wnosi o usunięcie z treści umowy §6 ust. 21, przewidującego możliwość żądania wymiany pojazdu na nowy – uprawnienie to stanowi powielenie uprawnień wynikających z zastrzeżonej na rzecz Zamawiającego rękojmi i znacząco zwiększa ryzyka kontraktowe, zaburzając również ekwiwalentność świadczeń stron wynikających z umowy.

Odpowiedź na pytanie nr 29:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 30:

Wykonawca wnosi o zmianę w §6 ust. 23 Wzoru umowy poprzez zastąpienie jego treści następującą: „Wykonawca odpowiada z tytułu rękojmi i gwarancji, jeżeli wada fizyczna zostanie stwierdzona przed upływem okresu odpowiednio: rękojmi i gwarancji”.

Odpowiedź na pytanie nr 30:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 31:

Wykonawca wnosi o zmianę w §7 ust. 1 pkt 1) oraz §7 ust. 1 pkt 3 Wzoru umowy poprzez obniżenie zastrzeżonej w tym postanowieniu kary umownej z 0,2% do 0,1% wynagrodzenia za każdy dzień zwłoki. Wykonawca wskazuje, że kara umowna nalicza za każdy dzień zwłoki jako procent wynagrodzenia spowoduje szybki jej przyrost. W konsekwencji w krótkim czasie wartość naliczonej kary umownej znacząco wzrośnie, w należyty sposób realizując cele kary umownej.

Odpowiedź na pytanie nr 31:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 32:

Wykonawca wnosi o zmianę w §7 ust. 1 pkt 2) Wzoru umowy poprzez obniżenie zastrzeżonej w nim wysokości kary umownej z 0,2% wynagrodzenia do 0,05% wynagrodzenia umownego, wskazując, że z obecnego brzmienia umowy wynika, że kara umowna za nieterminowe dostarczenie pojazdu i za nieterminowe usunięcie wad jest taka sama, co nie znajduje uzasadnienia z punktu widzenia logiki. W razie braku dostarczenia pojazdów Zamawiający w ogóle nimi nie dysponuje, zatem kara umowna na wypadek dostarczenia pojazdów w terminie, ale nieterminowego usunięcia wad powinna być odpowiednio niższa, stosownie do skali naruszenia.

Odpowiedź na pytanie nr 32:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 33:

Wykonawca wnosi również o zmianę w §7 ust. 7 Wzoru umowy poprzez obniżenie zastrzeżonej w nim łącznej maksymalnej wysokości kar umownych z 30% wynagrodzenia umownego netto do 20% wynagrodzenia umownego netto. – limit na poziomie 30% jest wysoki nawet jak na umowy z zakresu prawa zamówień publicznych. Jednocześnie Wykonawca wskazuje, że z treści umowy wynika uprawnienie Zamawiającego do dochodzenia odszkodowania na zasadach ogólnych wynikających z k.c.

Odpowiedź na pytanie nr 33:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 34:

Wykonawca wnosi o zmianę w §8 ust. 1 pkt 6 Wzoru umowy poprzez jego usunięcie. Zgodnie z komentowanym postanowieniem Zamawiającemu przysługiwać ma prawo odstąpienia od umowy w przypadku, gdy Wykonawca nie realizuje istotnych postanowień umowy, w tym w szczególności w zakresie dostawy. Postanowienie to jest nieprecyzyjne i stanowi istotne ryzyko kontraktowe z punktu widzenia Wykonawcy. Zastrzeżenie możliwości odstąpienia od umowy bez przewidywania uprzedniego wezwania drugiej strony do poprawy sposobu realizacji zamówienia lub wywiązania się z postanowień umowy jest przy tym znaczącym odstępstwem od zasady *pacta sunt servanda*.

Odpowiedź na pytanie nr 34:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 35:

W nawiązaniu do jednego z wniosków wcześniejszych Wykonawca wnosi o zmianę w §8 ust. 1 pkt 6 Wzoru umowy poprzez jego usunięcie.

Odpowiedź na pytanie nr 35:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 36:

Wykonawca wnosi o zmianę w §8 ust. 1 pkt 7 Wzoru umowy poprzez zastrzeżenie, że w takim wypadku Zamawiający obowiązany jest wezwać Wykonawcę do dostarczenia przedmiotu zamówienia zgodnego z opisem i złożoną ofertą w terminie 14 dni od daty otrzymania wezwania.

Odpowiedź na pytanie nr 36:

We wzorze umowy stanowiącym załącznik nr 7 do SWZ § 8 ust. 1 pkt 7 otrzymuje brzmienie (w związku z odpowiedzią na pytanie 135 zmianie ulega pkt z 7 na 6):

„6) dostarczenia przedmiotu umowy niezgodnego z opisem przedmiotu zamówienia i złożoną przez Wykonawcę ofertą, a w szczególności w przypadku braku wyposażenia stanowiącego podstawę przyznania punktów w ramach kryteriów oceny ofert, w przypadku, gdy Wykonawca nie zareagował na wezwanie przesłane przez Zamawiającego drogą elektroniczną na wskazany do korespondencji adres email: w terminie 14 dni od dnia przesłania.”

Pytanie nr 37:

Wykonawca wnosi o zmianę w §8 Wzoru umowy poprzez zastrzeżenie kary umownej płatnej przez Zamawiającego na rzecz Wykonawcy w przypadku odstąpienia od umowy z przyczyn, za które ponosi odpowiedzialność Zamawiający – w wysokości 10% wynagrodzenia umownego netto.

Odpowiedź na pytanie nr 37:

Powyższe określone jest w § 7 ust. 3 wzoru umowy.

Pytanie nr 38:

Wykonawca zwraca się o potwierdzenie, że za przykład siły wyższej, określonej w §10 ust. 3 pkt 4 Wzoru umowy Zamawiający przyjmuje również trwający obecnie konflikt zbrojny na terenie Ukrainy. Doświadczenia ostatnich dni pokazują, że konflikt ten ma wymierne znaczenie dla gospodarki ogólnoswiatowej i zaburza m.in. dostawę używanych przy produkcji autobusów surowców.

Odpowiedź na pytanie nr 38:

Powyższe jest uzależnione od przypadku, który zaistnieje na etapie realizacji umowy. Strona występująca o zmianę umowy zobowiązana jest uzasadnić konieczność zmiany, jej faktyczne przyczyny oraz udokumentować wpływ danej sytuacji na realizowane zamówienie zgodnie z zapisami § 9, 10 i 11 oraz odpowiednich przepisów ustawy Pzp.

Pytanie nr 39:

Wykonawca zwraca się o usunięcie z treści Wzoru umowy z §10 ustępu 10, który znacząco ogranicza możliwość dokonywania zmian umowy.

Odpowiedź na pytanie nr 39:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 40:

Wykonawca wnosi o zmianę w §11 ust. 1 Wzoru umowy poprzez zastąpienie słów: „w przypadku umów zawieranych na okres dłuższy niż 12 miesięcy” słowami: „W przypadku niniejszej umowy”.

Odpowiedź na pytanie nr 40:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 41:

Dotyczy załącznika nr 9 p. 6,3 f)

Wnosimy o potwierdzenie, że Zamawiający uzna za równoważne do wskaźnika chwilowego obciążenia (zużycia energii) silnika/silników trakcyjnych, zastosowanie wskaźników chwilowego zużycia energii przez pojazd oraz kierunku przepływu mocy przez silnik.

Odpowiedź na pytanie nr 41:

Zamawiający uzna za równoważne zastosowanie wskaźników chwilowego zużycia energii przez pojazd oraz kierunku przepływu mocy przez silnik.

Pytanie nr 42:

Dotyczy Załącznika nr 9 p. 10.3.1.

Wnosimy o dopuszczenie zastosowania w oferowanym autobusie ogumienia nowszej generacji o takich samych lub niższych oporach toczenia niż w autobusie testowanym.

Biorąc pod uwagę termin dostawy autobusów może okazać się, że zostaną one dostarczone z innym (wyższym) modelem, niż model autobusu poddanemu testowi SORT. Biorąc pod uwagę ulepszenie

przez dostawców kolejnych modeli opon i ich lepsze parametry w stosunku do modeli poprzednich (np niższe opory toczenia), ww. modyfikacja stanowi niewątpliwą korzyść dla zamawiającego.

Odpowiedź na pytanie nr 42:

Zamawiający dopuszcza zastosowanie w oferowanym autobusie ogumienia o takich samych lub mniejszych oporach toczenia, niż ogumienie autobusu poddanego testowi SORT.

Pytanie nr 43:

Dotyczy Załącznika nr 9 p. 10.7.

Wnosimy o potwierdzenie, że spełnienie całego punktu 10.7 jest zalecane a nie bezwzględnie wymagane.

Uzasadnienie

O ile w przypadku montażu wszystkich urządzeń wymienionych w p. 10.7 w 1 wspólnej obudowie wymagania mają uzasadnienie praktyczne to w przypadku ich montażu w wielu różnych miejscach w autobusie spełnienie literalnie wszystkich wymagań opisanych w p.10.7. jest problematyczne technicznie a część z nich nie ma uzasadnienie praktycznego.

Odpowiedź na pytanie nr 43:

Zamawiający potwierdza, że spełnienie całego punktu 10.7 jest zalecane a nie bezwzględnie wymagane.

Pytanie nr 44:

Wnosimy o potwierdzenie, że ilekroć w OPZ użyte jest sformułowanie „zaleca się”, jego spełnienie jest zalecane/ „mile widziane”, a nie bezwzględnie wymagane.

Odpowiedź na pytanie nr 44:

Zamawiający potwierdza, że użycie sformułowania „zaleca się” określa, że spełnienie zapisu jest zalecane, a nie bezwzględnie wymagane.

Pytanie nr 45:

Dotyczy Załącznika nr 9 p. 10.7.

Wnosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza wyposażenie pokryw komór w których umieszczone będą urządzenia wymienione w p. 10.7 w zamki na klucz typu kwadrat a także połączenie pokryw z nadwoziem autobusów,

Uzasadnienie

Zamki na klucz typu kwadrat zapewniają skuteczne zamknięcie ww. pokryw i jednocześnie nie wymagają stosowania dodatkowych narzędzi.

Połączenie pokryw z nadwoziem autobusu jest natomiast równoważne z ich połączeniem z obudowami.

Odpowiedź na pytanie nr 45:

Zamawiający dopuszcza wyposażenie pokryw komór w których umieszczone będą urządzenia wymienione w p. 10.7 w zamki na klucz typu kwadrat. Połączenie pokryw z nadwoziem autobusu jest równoważne z ich połączeniem z obudowami.

Pytanie nr 46:

Dotyczy Załącznika nr 9 p. 10.7.a

Wnosimy o rezygnację z wymogu zapamiętywania i wyświetlania na ekranie kierowcy informacji o otwarciu pokryw w przypadku, gdy urządzenia wymienione w p. 10.7. nie znajdują się w jednej wspólnej obudowie.

Uzasadnienie

W przypadku montażu urządzeń w kilku różnych miejscach w autobusie informacja o otwarciu poszczególnych pokryw nie będzie stanowić dla Zamawiającego ani dla kierowcy wartości dodanej a nadmiar zbytecznych informacji może niepotrzebnie rozpraszać kierującego pojazdu.

Odpowiedź na pytanie nr 46:

Zamawiający dopuszcza brak zapamiętywania i wyświetlania na ekranie kierowcy informacji o otwarciu pokryw w przypadku, gdy urządzenia wymienione w p. 10.7. nie znajdują się w jednej wspólnej obudowie.

Pytanie nr 47:

Dotyczy Załącznika nr 9 p. 10.7.b

Wnosimy o uznanie za równoważne do wymaganego rozwiązania, w którym komory, w których znajdują się urządzenia stanowią wstępne zabezpieczenie przed wilgocią oraz dostawaniem się pyłów a pełne zabezpieczenie stanowią obudowy samych urządzeń.

Uzasadnienie

Opisane wyżej rozwiązanie zapewnia pełną ochronę urządzeń.

Odpowiedź na pytanie nr 47:

Zamawiający uzna za równoważne do wymaganego rozwiązanie, w którym komory, w których znajdują się urządzenia stanowią wstępne zabezpieczenie przed wilgocią oraz dostawaniem się pyłów a pełne zabezpieczenie stanowią obudowy samych urządzeń.

Pytanie nr 48:

Dotyczy załącznika nr 9 p.11.2

Wnosimy o dostosowanie odległości pomiędzy poszczególnymi ładowaniami do minimalnego deklarowanego zasięgu i wyznaczenie jej na poziomie do 140km.

Uzasadnienie

Zamawiający wymaga deklarowanego zasięgu na poziomie min. 140 km, co jest wymogiem racjonalny. Natomiast przejechanie w każdych warunkach eksploatacji odległości 288 km pomiędzy poszczególnymi doładowaniami nie jest technicznie możliwe do wykonania. W sytuacji skrajnie niekorzystnych warunków atmosferycznych może się okazać że autobus nie pokona tak długiego dystansu.

Również wraz z postępującym naturalnym zużyciem („starzeniem się”) baterii dystans do pokonania będzie się zmniejszał i może okazać się, że nie osiągnie oczekiwanych 288 km. Ponadto pokonywanie tak długiego dystansu bez ładowania ma niezwykle negatywny wpływ na żywotność baterii i oznaczać będzie bardzo wysoką cenę pojazdu zakładającą częste wymiany magazynów energii.

Biorąc pod uwagę powyższe prosimy o zmniejszenie wymogu do wymaganych 140 km.

Odpowiedź na pytanie nr 48:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian. Wartość 288 km pracy dziennej jest daną eksploatacyjną, która charakteryzuje specyfikę pracy przewozowej na liniach MPK w Łomży.

Pytanie nr 49:

Dotyczy załącznika nr 9 p.11.3

Wnosimy o rezygnację z wymogu procentowego udziału energii dostępnej względem początkowej wartości nominalnej w okresie gwarancji.

Uzasadnienie

Ze względu na wydłużenie żywotności baterii trakcyjnych energia dostępna nie powinna przekraczać 80% wartości nominalnej początkowej.

Wartość nominalna początkowa jest wartością stałą. Naturalną cechą baterii jest natomiast ich stopiowa degradacja i związany z nią spadek pojemności.

Literalne spełnienie wymagania Zamawiającego oznaczałoby w praktyce wymianę baterii na nowe w przypadku spadku ich pojemności już o 1% co następowaloby co kilka miesięcy albo zwiększanie energii dostępnej powyżej 80% względem wartości nominalnej początkowej co doprowadziłoby do ich błyskawicznej degradacji. Oba rozwiązania są całkowicie nieekologiczne i nieekonomiczne i w praktyce nie do zaakceptowania.

Odpowiedź na pytanie nr 49:

Zamawiający zmienia brzmienie Zał. nr 9 do SWZ pkt.11.3 na następujące:

Wymagana minimalna, dostępna przez cały okres gwarancji, pojemność baterii (akumulatorów) trakcyjnych 160kWh stanowiąca nie mniej niż 80% wartości dostępnej początkowej. UWAGA: KRYTERIUM PUNKTOWANE

W przypadku nie zachowania wymaganego minimalnego poziomu pojemności baterii Wykonawca zobowiązany jest w okresie gwarancji do ich wymiany na nowe.

Definicja energii dostępnej (Ed) – jest to wydzielony zakres energii z energii nominalnej magazynu energii przez producenta magazynu energii lub autobusu, w którym powinien pracować magazyn energii

w celu zapewnienia optymalnych i bezpiecznych warunków pracy tego magazynu energii. Zerowy stan energii dostępnej musi odpowiadać wartości minimalnej SOC (ang. State of charge), a 100 % Ed musi odpowiadać wartości maksymalnej SOC.

Wartość energii dostępnej Ed musi stanowić co najmniej 80% wartości energii nominalnej w okresie gwarancji na baterie trakcyjne.

Pytanie nr 50:

Dotyczy załącznika nr 9 p.11.3

Wnosimy o rezygnację z wymogu wymiany baterii na nowe w przypadku niezachowania wymaganego poziomu pojemności baterii.

Uzasadnienie

Ze względów ekologicznych i ekonomicznych dąży się do maksymalnego wydłużenia czasu w którym baterii trakcyjne są w obiegu.

Istnieje szereg innych sposobów na zapewnienie wymaganej energii dostępnej (wyrażonej w kWh) takich jak na przykład wymiana ich na baterie regenerowane.

Odpowiedź na pytanie nr 50:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 51:

Dotyczy Załącznika nr 9 p. 12.3.

Wnosimy o potwierdzenie, że rozwiązanie opisane w podpunkcie c) stanowi alternatywę do podpunktów a) i b) łącznie tj. że Zamawiający zaakceptuje tylko 1 gniazdo umieszczone przedniej ścianie autobusu.

Odpowiedź na pytanie nr 51:

Zamawiający zaakceptuje tylko jedno gniazdo umieszczone w przedniej ścianie autobusu.

Pytanie nr 52:

Dotyczy Załącznika nr 9 p. 12.10.g)

Wnosimy o rezygnację z wymagania zgodności systemu ładowania z normą PN-EN61851-22.

Uzasadnienie

Ww norma przestała obowiązywać, a jej wymagania zostały przeniesione do normy IEC 61851-1 edition 3.0 2017.

Odpowiedź na pytanie nr 52:

Zamawiający uzna wymóg za spełniony jeżeli zgodność systemu ładowania z normą PN-EN61851-22 zostanie spełniona w normie równoważnej.

Pytanie nr 53:

Zał. 9 pkt 12.10

Wnosimy o usunięcie wymogów określonych w lit. b, c, d, k, l i p jako dotyczących ładowarek a nie autobusów.

Odpowiedź na pytanie nr 53:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian, gdyż dotyczą one ładowarek dostarczonych z autobusami.

Pytanie nr 54:

W zapisach wymagań dot. Systemu Monitoringu Wizyjnego w autobusach (w ppkt. 8.7.3. a) załącznika nr 9 w Szczegółowym Opisie Przedmiotu Zamówienia do SIWZ, w wymaganiach dot. rejestratora) Zamawiający określił:

„8.7.3. a) Wymagania dotyczące rejestratora SBP-M:

a) *Cyfrowy rejestrator wizji i fonii, wyposażony, w co najmniej 3 wymienne dyski SDD 2,5” o pojemności, co najmniej 1TB każdy (możliwość zamontowania jednocześnie 6 dysków twardych), zapisujący obraz ze wszystkich kamer z odpowiednimi parametrami dla kamer i prędkością minimum 15 klatek/s dla każdego kanału, pozwalający w rozdzielczości ustalonej dla kamer na minimalny czas zapisu 450 godzin obrazu dla wszystkich kamer”*

Prosimy o dopuszczenie zastosowania rejestratora wideo z kompresją obrazu H.265, który będzie obsługiwał maksymalnie 2 dyski umieszczone w wymiennych kieszeniach - w jednej kieszeni na dysk

zostanie zamontowany dysk SSD 2TB, druga zostanie pusta w celu ew. rozbudowy pamięci dyskowej w przyszłości.

Uzasadnienie:

zastosowanie kompresji obrazu H.265 pozwala na zapis materiałów z 8 kamer w wymaganym przez Zamawiającego czasie 450 godzin, w wymaganej przez Zamawiającego jakości zapisu, na jednym dysku SSD o pojemności 2TB, druga zostanie pusta w celu ew. rozbudowy pamięci dyskowej w przyszłości.

Odpowiedź na pytanie nr 54:

Zamawiający dopuści zastosowanie cyfrowego rejestratora wizji i fonii z kompresją obrazu H.265, który będzie obsługiwał maksymalnie 2 dyski umieszczone w wymiennych kieszeniach - w jednej kieszeni na dysk zostanie zamontowany dysk SSD 2TB, druga zostanie pusta w celu rozbudowy pamięci dyskowej.

Pytanie nr 55:

W zapisach wymagań dot. Systemu Monitoringu Wizyjnego w autobusach (w ppkt. 8.7.3. d) załącznika nr. 9 w Szczegółowym Opisie Przedmiotu Zamówienia do SIWZ, w wymaganiach dot. rejestratora) Zamawiający określił:

„8.7.3 d). Wyposażony w minimum 4 wejścia USB, w tym 2 x USB 3.0;

Prosimy o dopuszczenie rejestratora posiadającego 3 wejścia USB 3.0.

Odpowiedź na pytanie nr 55:

Zamawiający dopuści zastosowanie rejestratora wyposażonego w minimum 3 wejścia USB 3.0.

Pytanie nr 56:

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na wydłużenie terminu realizacji zadania do 10 miesięcy od daty podpisania umowy. W naszej ocenie na dzień dzisiejszy na realizację zadania Wykonawca będzie miał ok 4 miesiące (liczone od daty ważności oferty do daty zakończenia umowy) i uważamy, że jest to czas zbyt krótki na realizację tego zadania, co przekładać się będzie na wyższe ceny ofertowe, gdyż Wykonawca będzie zmuszony w kalkulować potencjalne kary, które będą mu groziły.

Odpowiedź na pytanie nr 56:

Zamawiający zmienia zapisy SWZ w zakresie terminu realizacji z dnia „25.11.2022 r.” na dzień „31.05.2023 r.”.

Pytanie nr 57:

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na podzielenie wysokości kar odrębnie dla autobusów i ładowarek. W obecnej sytuacji kary liczone od wartości całego kontraktu są dla poddostawców ładowarek niewspółmiernie wysokie w stosunku do wartości zaoferowanych urządzeń. Wartość ładowarek Zamawiający będzie w stanie określić na podstawie formularza cenowego.

Odpowiedź na pytanie nr 57:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 58:

Proszę o określenie sposobu połączenia ładowarek z systemem realizowanym przez Ekoenergetykę:

a. czy będzie to połączenie Ethernet czy GSM,

b. jeśli będzie to połączenie LAN, proszę o wyjaśnienie po czyjej stronie będzie wykonanie instalacji kabla Ethernet?

c. Jeśli będzie to łączność GSM, czy Zamawiający zapewni karty SIM?

d. Proszę o potwierdzenie, że wymagany jest protokół OCPP 1.6?

Odpowiedź na pytanie nr 58:

Zamawiający określa sposób połączenia ładowarek z systemem realizowanym przez Ekoenergetykę jako:

- a) połączenie typu Ethernet,
- b) wykonanie instalacji należy do Wykonawcy,
- c) nie przewiduje się łączności GSM,
- d) wymagany protokół to OCPP 1.6.

Pytanie nr 59:

Zamawiający wymaga kabli ze złączem CCS Combo 2 o długości 10m. Informuję, iż 10m to fabryczna długość kabla, ale po jego zamontowania w ładowarce, rzeczywista długość przewodu to ok 9m. Proszę o akceptację proponowanego rozwiązania.

Odpowiedź na pytanie nr 59:

Zamawiający dopuści rozwiązanie w powyższym zakresie, w którym rzeczywista długość przewodu to około 9,0 m.

Pytanie nr 60:

Proszę o potwierdzenie, że Zamawiający (w przypadku braku gniazda ładowania z prawej strony autobusu) wymaga 2 szt. kabla rezerwowego do każdej ładowarki 80kW a zatem łącznie 12 kabli rezerwowych?

Odpowiedź na pytanie nr 60:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 61:

Proszę o doprecyzowanie, jakiej ilości ładowarek Zamawiający wymaga – najpierw wymagane jest dostarczenie do 6 autobusów 6 ładowarek dwuwyjściowych, po czym napisane, że alternatywnie może być jedna ładowarka 80kW (dwuwyjściowa) oraz dwie ładowarki z przyłączem AC 63A. Informuję, że ładowarki z przyłączem AC mają moc 40kW i wyposażone są w jedno złącze do ładowania. Zatem wg nas w wariantcie alternatywnym Zamawiającemu będzie brakowało dwóch przyłączy do ładowania autobusów.

Odpowiedź na pytanie nr 61:

Zamawiający zmienia Zał. nr 9 do SWZ pkt. 13.2 poprzez wykreślenie zapisów:

„Zamawiający uzna za rozwiązanie równoważne dostawę jednej ładowarki stacjonarnej o mocy 80kW z możliwością pracy 2x40kW, oraz dwóch sztuk ładowarek warsztatowych, mobilnych z możliwością połączenia z siecią energetyczną przy pomocy przewodu zakończonych typowym złączem 63A. Przy takim rozwiązaniu Zamawiający nie wymaga przewodów 10 metrowych do ładowarek.”

Pytanie nr 62:

Zamawiający wymaga podłączenia ładowarek do instalacji zasilającej. Proszę o informację, czy Zamawiający we własnym zakresie przygotowuje lub ma już przygotowaną instalację zasilającą do ładowarek, do której Wykonawca będzie musiał je podłączyć?

Odpowiedź na pytanie nr 62:

Ładowarki będą podłączone do istniejącej sieci elektrycznej MPK w Łomży sp. z o.o.

Pytanie nr 63:

Czy Zamawiający mógłby określić wstępną oczekiwaną kolorystykę ładowarek wg palety RAL?

Odpowiedź na pytanie nr 63:

Zamawiający określi oczekiwaną kolorystykę ładowarek po podpisaniu umowy.

Pytanie nr 64:

Czy Zamawiający dysponuje jakąś mapką (lub rysunkiem) na którym wskazane byłyby lokalizacje posadowienia ładowarek?

Odpowiedź na pytanie nr 64:

Zamawiający określi lokalizację posadowienia ładowarek w uzgodnieniu z Wykonawcą po podpisaniu umowy.

Pytanie nr 65:

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu przetargowym autobusy, w których miejsce na wózek inwalidzki będzie zamienne z miejscem na wózek dziecięcy.

Odpowiedź na pytanie nr 65:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian. Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu przetargowym autobusy, w których miejsce na wózek inwalidzki będzie zamienne z miejscem na wózek dziecięcy.

Pytanie nr 66:

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu przetargowym autobusy o pojemności całkowitej 67 osób, w tym miejsca siedzące 32 + kierowca, miejsca stojące 34?

Odpowiedź na pytanie nr 66:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian. Nie dopuszcza się pojazdów, które nie spełniają wymogów w powyższym zakresie.

Pytanie nr 67:

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu przetargowym autobusy z konstrukcją nadwozia wykonaną z aluminium, w której tylko miejsca spawane będą zabezpieczone antykorozyjnie poprzez malowanie podkładem epoksydowym.

Odpowiedź na pytanie nr 67:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 68:

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu przetargowym autobusy wyposażone w klapy dachowe podnoszone manualnie ?

Odpowiedź na pytanie nr 68:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian. Nie dopuszcza się klapy dachowych podnoszonych manualnie.

Pytanie nr 69:

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu przetargowym autobusy ze skrzydłami drzwi wejścia „2” i „3” otwieranymi do wnętrza nadwozia ?

W przypadku negatywnej odpowiedzi, czy Zamawiający wyrazi zgodę na dostarczenie przed podpisaniem umowy odpisu aktualnego „Świadectwa Homologacji Typu Pojazdu WE” oraz dostarczenie rozszerzenie homologacji o skrzydła drzwi wejścia „2” i „3” otwierane na zewnątrz nadwozia wraz z dostawą autobusów ?

Odpowiedź na pytanie nr 69:

Zamawiający pozostawia się zapisy w powyższym zakresie bez zmian. Nie dopuszcza się drzwi wejścia „2” i „3” otwieranych do wnętrza nadwozia. Zamawiający pozostawia zapisy zał. nr 9 do SWZ pkt.1.3 bez zmian.

Pytanie nr 70:

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu przetargowym autobusy z oknem kierowcy przesuwным, pojedynczym ?

Odpowiedź na pytanie nr 70:

Zamawiający pozostawia się zapisy w powyższym zakresie bez zmian. Nie dopuszcza się okna kierowcy przesuwного z szybą pojedynczą.

Pytanie nr 71:

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu przetargowym autobusy bez Systemu Wspomagania Nagłego Hamowania ?

W przypadku negatywnej odpowiedzi, czy Zamawiający wyrazi zgodę na dostarczenie przed podpisaniem umowy odpisu aktualnego „Świadectwa Homologacji Typu Pojazdu WE” oraz dostarczenie rozszerzenie homologacji o System Wspomagania Nagłego Hamowania wraz z dostawą autobusów ?

Odpowiedź na pytanie nr 71:

Zamawiający pozostawia się zapisy w powyższym zakresie bez zmian. Nie dopuszcza się autobusów bez Systemu Wspomagania Nagłego Hamowania. Zamawiający pozostawia zapisy zał. nr 9 do SWZ pkt.1.3 bez zmian.

Pytanie nr 72:

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu przetargowym autobusy z wymuszoną wentylacją za pomocą 1 wentylatora ?

Odpowiedź na pytanie nr 72:

Zamawiający dopuści zastosowanie wentylacji przestrzeni pasażerskiej za pomocą jednego wentylatora pod warunkiem spełnienia zapisów zał. nr 9 do SWZ pkt. 26.4.

Pytanie nr 73:

Prosimy o potwierdzenie, że ilekroć Zamawiający w szczegółowym opisie przedmiotu zamówienia używa słów „zalecane” lub „wskazane” nie jest to obligatoryjnie przez Zamawiającego wymagane.

Odpowiedź na pytanie nr 73:

Zamawiający potwierdza, że użycie sformułowania „zalecane” lub „wskazane” określa, że spełnienie zapisu jest zalecane, a nie bezwzględnie wymagane.

Pytanie nr 74:

Zwracam się z wnioskiem o zmianę punktu II. Gwarancja i rękojmia SWZ punkt nr 2 – poprzez przyjęcie, że okres rękojmi na wykonany przedmiot umowy jest równy okresowi gwarancji całopojazdowej udzielonej przez Wykonawcę.

Odpowiedź na pytanie nr 74:

Zamawiający usuwa ust. 3 w rozdziale IV pkt II SWZ o brzemieniu:

„W przypadku, gdy oferowany przez Wykonawcę okres gwarancji jest dłuższy niż wskazany w niniejszej SWZ okres rękojmi, okres rękojmi będzie równy okresowi gwarancji.”

Pytanie nr 75:

Proszę o wyjaśnienie, że punkt II. Gwarancja i rękojmia SWZ punkt nr 3 – odnosi się do gwarancji całopojazdowej.

Odpowiedź na pytanie nr 75:

Zamawiający usuwa ust. 3 w rozdziale IV pkt II SWZ o brzemieniu:

„W przypadku, gdy oferowany przez Wykonawcę okres gwarancji jest dłuższy niż wskazany w niniejszej SWZ okres rękojmi, okres rękojmi będzie równy okresowi gwarancji.”

Pytanie nr 76:

Zwracam się z wnioskiem o zmianę punktu II. Gwarancja i rękojmia SWZ punkt nr 1 ppkt 7) – poprzez przyjęcie, że nieodpłatny przegląd zainstalowanych urządzeń będzie odbywać się raz na sześć miesięcy.

Odpowiedź na pytanie nr 76:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 77:

Zwracam się z wnioskiem o zmianę realizacji terminu wykonania zamówienia poprzez określenie go, jako 9 miesięcy od dnia podpisania umowy. Powyższy wniosek wynika, z okoliczności związania ofertą przez Wykonawcę do dnia 8 lipca 2022 r. W skrajnym przypadku, oznacza to, że na wykonanie autobusów Wykonawcy pozostanie czas wyłącznie 4 miesięcy, co w obecnych czasach jest trudne do wykonania.

Odpowiedź na pytanie nr 77:

Zamawiający zmienia zapisy SWZ w zakresie terminu realizacji z dnia „25.11.2022 r.” na dzień „31.05.2023 r.”.

Pytanie nr 78:

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na skrócenie terminu związania ofertą do 60 dni od dnia jej złożenia?

Odpowiedź na pytanie nr 78:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 79:

Czy Zamawiający wyrazi zgodę, aby w przypadku wybrania oferty Wykonawcy dostarczył on wyciąg ze świadectwa homologacji typu pojazdu WE?

Odpowiedź na pytanie nr 79:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 80:

Zwracam się z wnioskiem o zmianę par. 4 ust. 11 umowy – poprzez przyjęcie, że dokonanie cesji wierzytelności jest możliwe po wyrażeniu na to zgody przez Zamawiającego. Zapis ten jest wymagany przez instytucje finansujące tego typu przedmioty zamówienia.

Odpowiedź na pytanie nr 80:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 81:

Zwracam się z wnioskiem o zmianę par. 7 ust. 1 pkt 1 umowy – poprzez przyjęcie, że kara umowna w tym przypadku liczona jest od wartości danego autobusu, którego dotyczy zwłoka w przekazaniu.

Odpowiedź na pytanie nr 81:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 82:

Zwracam się z wnioskiem o zmianę par. 7 ust. 1 pkt 1 umowy – poprzez przyjęcie, że kara umowna w tym przypadku wyniesie 0,1% wartości autobusu, którego dotyczy zwłoka w przekazaniu.

Odpowiedź na pytanie nr 82:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 83:

Zwracam się z wnioskiem o zmianę par. 7 ust. 1 pkt 2 umowy – poprzez przyjęcie, że kara umowna w tym przypadku wyniesie 0,05 % i będzie liczona od wartości autobusu, w którym wystąpiła usterka. Obecna wysokość kar jest bardzo wygórowana, a nadto krzywdząca dla Wykonawców, bo liczona od wartości całego kontraktu.

Odpowiedź na pytanie nr 83:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 84:

Zwracam się z wnioskiem o zmianę par. 7 ust. 1 pkt 3 umowy – poprzez przyjęcie, że kara umowna w tym przypadku wynosi 0,02% od wartości autobusu.

Odpowiedź na pytanie nr 84:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 85:

Dotyczy SWZ Rozdział VIII pkt 1

Zwracamy się z prośbą o wydłużenie terminu realizacji zamówienia do 14 miesięcy od dnia podpisania umowy.

Odpowiedź na pytanie nr 85:

Zamawiający zmienia zapisy SWZ w zakresie terminu realizacji z dnia „25.11.2022 r.” na dzień „31.05.2023 r.”.

Pytanie nr 86:

Dotyczy Załącznik nr 9 do SWZ Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia pkt 1.3

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na to, by oferowane autobusy posiadały aktualne świadectwo homologacji typu pojazdu WE z załącznikami na dzień zawarcia umowy?

Odpowiedź na pytanie nr 86:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 87:

Dotyczy Załącznik nr 9 do SWZ Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia pkt 5.2.5

Czy Zamawiający dopuści autobus wyposażony w szyby boczne i okno kierowcy z szybami pojedynczymi?

Odpowiedź na pytanie nr 87:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian. Nie dopuszcza się szyb bocznych oraz szyb okna kierowcy pojedynczych.

Pytanie nr 88:

Dotyczy Załącznik nr 9 do SWZ Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia pkt 6.9

Czy Zamawiający dopuści fotel kierowcy z wielostopniową regulacją w zależności od indywidualnych potrzeb kierowcy?

Odpowiedź na pytanie nr 88:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 89:

Dotyczy Załącznik nr 9 do SWZ Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia pkt 25

Czy Zamawiający dopuści pojazd bez pompy ciepła, który w pełni będzie realizował funkcje ogrzewania i klimatyzacji poprzez elektryczny klimatyzator z funkcją grzania?

Odpowiedź na pytanie nr 89:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 90:

Dotyczy Załącznik nr 7 do SWZ Wzór umowy §4 ust. 11

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na cesję przysługującej Wykonawcy wierzytelności po wcześniejszym uzyskaniu pisemnej zgody Zamawiającego?

Odpowiedź na pytanie nr 90:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 91:

Dotyczy Załącznik nr 7 do SWZ Wzór umowy §5 ust. 14

Zwracamy się z prośbą o informację przez jaki okres Wykonawca ma świadczyć usługi nieodpłatnego doradztwa technicznego.

Odpowiedź na pytanie nr 91:

Zamawiający określa, że Wykonawca ma świadczyć usługi nieodpłatnego doradztwa technicznego przez okres gwarancji całopojazdowej tj. min. 36 miesięcy zgodnie ze złożoną ofertą.

Pytanie nr 92:

Dotyczy Załącznik nr 7 do SWZ Wzór umowy §6 ust. 9

Zwracamy się z prośbą o usunięcie wymogu załączania do udzielanej przez Wykonawcę gwarancji oryginałów lub kopii potwierdzonych za zgodność z oryginałem umów serwisowych. Umowy serwisowe stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa i nie powinny być udostępniane podmiotom trzecim.

Odpowiedź na pytanie nr 92:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 93:

Dotyczy Załącznik nr 7 do SWZ Wzór umowy §6 ust. 10, 11 i 12

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na serwis mobilny Wykonawcy?

Odpowiedź na pytanie nr 93:

Zamawiający wyrazi zgodę na serwis mobilny jedynie jako uzupełnienie sieci serwisowej wskazanej w § 6 ust. 10,11,12 Wzoru umowy.

Pytanie nr 94:

Dotyczy Załącznik nr 7 do SWZ Wzór umowy §7 ust. 1

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na obniżenie wysokości kar umownych:

- w pkt 1) do 0,1%
- w pkt 2) do 0,05%
- w pkt 3) do 0,05%
- w pkt 5) do 0,02%
- w pkt 6) do 0,01% ?

Odpowiedź na pytanie nr 94:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 95:

Dotyczy Załącznik nr 7 do SWZ Wzór umowy §7 ust. 7

Zwracamy się z prośbą o obniżenie maksymalnej łącznej wysokości kar umownych do poziomu 20%.

Odpowiedź na pytanie nr 95:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 96:

Dotyczy Załącznik nr 7 do SWZ Wzór umowy §8 ust. 2 pkt 1
Zwracamy się z prośbą o usunięcie zapisu.

Odpowiedź na pytanie nr 96:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 97:

Dotyczy: Załącznik nr 9 do SWZ, Pkt. 3. Pojemność autobusu, ppkt. 3.1, 3.2, 3.3

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego, aby przy wymogu pojemności całkowitej min. 71 osób uzależnił minimalną liczbę miejsc stojących od liczby miejsc siedzących przy spełnieniu warunku Zamawiającego dot. miejsc siedzących min.20 + 1 i tak np. dla zaoferowania 26 + 1 miejsc siedzących była możliwość zaoferowania 41 miejsc stojących co daje razem minimalną wymaganą ilość pojemności całkowitej, tj.71 osób.

Odpowiedź na pytanie nr 97:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian. Nie dopuszcza się pojazdów, które nie spełniają wymogów w powyższym zakresie.

Pytanie nr 98:

Dotyczy: Załącznik nr 9 do SWZ, Pkt. 5. Nadwozie autobusu – drzwi, szyby, lustra zewnętrzne, pkt. 5.1. Drzwi, ppkt. 5.1.6.

Z uwagi na konstrukcje drzwi i stosowanego w nich napędu oraz z uwagi na to, że sam napęd drzwi stanowi ich blokadę nie ma potrzeby ich dodatkowego blokowania od wewnątrz.

W związku z powyższym prosimy Zamawiającego o dopuszczenie blokowania drzwi ich własnym mechanizmem.

Odpowiedź na pytanie nr 98:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 99:

Dotyczy: Załącznik nr 9 do SWZ, Pkt. 5. Nadwozie autobusu – drzwi, szyby, lustra zewnętrzne, pkt. 5.2. szyby, ppkt. 5.2.5.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie szyb okien, które nie ulegają zaparowywaniu, w wyniku zastosowania odpowiedniej wentylacji, w tym także dopuszczenie szyby bocznej zamontowanej za pierwszymi drzwiami, jako pojedynczej, która nie ulega zaparowywaniu nawet przy maksymalnym napełnieniu autobusu pasażerami.

Odpowiedź na pytanie nr 99:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian. Nie dopuszcza się szyb bocznych pojedynczych.

Pytanie nr 100:

Dotyczy: Załącznik nr 9 do SWZ, Pkt. 5. Nadwozie autobusu – drzwi, szyby, lustra zewnętrzne, pkt. 5.3. Lustra, ppkt. 5.3.1, a).

Zwracamy się do Zamawiającego o dopuszczenie szerokokątnego lustra, które jest na tyle duże, że zapewnia kierowcy doskonałą widoczność i nie wymaga jego ustawiania.

Ergonomiczność i odpowiednie usytuowanie lustra zapewnia kierowcy optymalną i bardzo dobrą widoczność bez konieczności „dopasowywania” fotela kierowcy do pola widzenia, tj. obserwowania otoczenia autobusu w lustrze.

Odpowiedź na pytanie nr 100:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 101:

Dotyczy: Załącznik nr 9 do SWZ, Pkt. 5. Nadwozie autobusu – przestrzeń pasażerska, ppkt. 7.6. Fotele pasażerskie, ppkt. 7.6.1.Fotele pasażerskie.

Czy Zamawiający dopuści szkielec fotela wykonany z wysokiej jakości tworzywa sztucznego, wandaloodpornego oraz odpornego na ścieranie, zabrudzenia i przecięcia, który gwarantuje wieloletnią eksploatację fotela bez konieczności stosowania metalowych płyt (np. wkładek ze stali nierdzewnej – kwasoodpornej) na tylnych częściach oparcia?

Odpowiedź na pytanie nr 101:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 102:

Dotyczy: Załącznik nr 9 do SWZ, Pkt. 5. Nadwozie autobusu – przestrzeń pasażerska, ppkt. 7.6. Fotele pasażerskie, ppkt. 7.6.2. Tapicerka foteli, c).

Czy Zamawiający dopuści tapicerkę spełniającą wymogi Zamawiającego opisane w SWZ, której producentem jest jeden ze światowych liderów tapicerek na rynku autobusowym jak np. Kneitz czy Lantal, a kolorystyka tapicerki będzie pochodziła z ich aktualnej palety kolorystycznej.

Odpowiedź na pytanie nr 102:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 103:

Dotyczy: Załącznik nr 9 do SWZ, Pkt. 5. Nadwozie autobusu – przestrzeń pasażerska, ppkt. 7.6. Fotele pasażerskie, ppkt. 7.6.3. Stelaże foteli pasażerskich.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie stelaży foteli pasażerskich spełniających wymagania Zamawiającego, które zostaną pomalowane proszkowo w kolorze matowym, doskonale nawiązującym do pozostałych elementów wyposażenia i kolorystyki wnętrza autobusu zapewniając estetykę wnętrza autobusu na bardzo wysokim poziomie.

Odpowiedź na pytanie nr 103:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 104:

Dotyczy: Załącznik nr 9 do SWZ, Pkt. 10. Silnik trakcyjny. Urządzenia pomocnicze., ppkt. 10.3.1.

Prosimy Zamawiającego o dopuszczenie Raportu Technicznego drogowego zużycia energii (test SORT 2) dla oferowanego autobusu, opracowanego wg wytycznych UITP (International Association of Public Transport), w wyposażeniu zgodnym z dostarczonym pojazdem w zakresie silnika, mostu napędowego identycznym dla oferowanych autobusów, lecz z innym rozmiarem i modelem ogumienia na osi przedniej (tj. 315/60 zamiast jak w oferowanym autobusie 275/70) i innym modelem na osi tylnej o tym samym rozmiarze 275/70 oraz ze zwiększoną ilością baterii zamontowanych na pojeździe (tj. 10 baterii zamiast jak w oferowanym autobusie 8 baterii).

Ze względu na skomplikowany i długotrwały proces poddawania autobusów drogowego zużycia energii (test SORT 2), temu testowi poddaliśmy autobus w najcięższym wariantcie wraz z najszerszymi oponami jakie mogą w tym modelu wystąpić na osi przedniej. Nasz raport (SORT 2) przewiduje zatem największe możliwe zużycie energii dla oferowanego autobusu, w najbardziej niekorzystnej wersji wyposażenia pod względem zużycia energii tzw. "worst case". Oferowane autobusy o mniejszej masie własnej wyposażone w węższe opony na osi przedniej, będą miały co jest oczywiste, jedyne mniejsze zużycie energii, a Zamawiający może mieć absolutną pewność, że zużycie energii dostarczonych autobusów nigdy nie osiągnie, a co najważniejsze, nie przekroczy, tego przedstawionego przez nas drogowego zużycia energii (SORT 2) sporządzonego dla najgorszego możliwego przypadku pod względem zużycia energii dla tego oferowanego modelu autobusu.

Odpowiedź na pytanie nr 104:

Zamawiający dopuszcza Raport Techniczny drogowego zużycia energii (test SORT 2) dla oferowanego autobusu, opracowanego wg wytycznych UITP (International Association of Public Transport), w wyposażeniu zgodnym z dostarczonym pojazdem w zakresie silnika, mostu napędowego identycznym dla oferowanych autobusów, lecz z większym rozmiarem i innym modelem ogumienia oraz większą masą pojazdu poddanego testowi niż oferowany o ile zmiany w tym zakresie nie będą wpływały na niekorzyść Zamawiającego w kwestii zużycia energii w dostarczonym autobusie.

Pytanie nr 105:

Dotyczy: Załącznik nr 9 do SWZ, Pkt. 10. Silnik trakcyjny. Urządzenia pomocnicze, ppkt. 10.4, c) blokada ruszenia.

Czy Zamawiający dopuści autobus wyposażony w blokadę rozpoczęcia jazdy przy otwartych drzwiach, oraz podczas ładowania?

Blokada rozpoczęcia jazdy następuje także w przypadku otwartych pokryw gniazda ładowania i pokrywy tylnej ściany autobusu.

Odpowiedź na pytanie nr 105:

Zamawiający dopuści autobus wyposażony w blokadę rozpoczęcia jazdy przy otwartych drzwiach, podczas ładowania oraz w przypadku otwartych pokryw gniazda ładowania i pokrywy tylnej ściany autobusu.

Pytanie nr 106:

Dotyczy: Załącznik nr 9 do SWZ, Pkt. 10. Silnik trakcyjny. Urządzenia pomocnicze., ppkt. 10.7.

W naszym autobusie, poszczególne elementy układu napędowego oraz urządzenia pomocnicze będą rozmieszczone zgodnie z potrzebami i możliwościami konstrukcyjnymi, które spełniają wymogi Zamawiającego.

Konstrukcja obudowy, pokrywy oraz ich połączenie muszą zapewniać poprawną pracę zabudowanych urządzeń oraz utrzymanie prawidłowej rezystancji izolacji w warunkach panujących w polskiej strefie klimatycznej. Ponadto właściwe obudowanie urządzeń elektrycznych, ogranicza emitowane fale elektromagnetyczne, powodujące zakłócenia radiowe.

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, polegające na umożliwieniu dostępu do rozdzielnic i falowników trakcyjnych, po otwarciu pokrywy tylnej ściany autobusu?

Odpowiedź na pytanie nr 106:

Zamawiający dopuści rozwiązanie polegające na umożliwieniu dostępu do rozdzielnic i falowników trakcyjnych po otwarciu pokrywy tylnej ściany autobusu.

Pytanie nr 107:

Dotyczy: Załącznik nr 9 do SWZ, Pkt. 11. Akumulatory trakcyjne oraz ładowanie, ppkt. 11.2.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o doprecyzowanie, czy Zamawiający w ramach dziennej pracy autobusu zakłada dzienny przebieg ok. 288 km, przy spełnieniu warunku, że autobus przejedzie minimum 140 km, bez ładowania baterii przy normalnym wykorzystaniu wszystkich urządzeń znajdujących się na pokładzie autobusu w warunkach drogowych miasta Łomży.

Odpowiedź na pytanie nr 107:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian. Wartość 288 km pracy dziennej jest daną eksploatacyjną, która charakteryzuje specyfikę pracy przewozowej na liniach MPK w Łomży.

Pytanie nr 108:

Dotyczy: Załącznik nr 9 do SWZ, Pkt. 18. Koła i ogumienie, ppkt. 18.1.

Prosimy Zamawiającego o dopuszczenie opon radialnych, bezdętkowych o konstrukcji cało-stalowej ze wzmocnionym płaszczem bocznym i wskaźnikiem zużycia bocznego; klasy efektywności energetycznej min. D – Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 25 maja 2020 r. w sprawie etykietowania opon pod kątem efektywności paliwowej i innych parametrów, zmieniające rozporządzenie (UE) 2017/1369 oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 1222/2009 (Tekst mający znaczenie dla EOG), typu miejskiego, tzw. „City”. Opony fabrycznie nowe, homologowane wg Regulaminu nr 54 EKG ONZ.

Odpowiedź na pytanie nr 108:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 109:

Dotyczy: Załącznik nr 9 do SWZ, Pkt. 18. Koła i ogumienie, ppkt. 18.2. Rodzaj i typ opon.

Zwracamy się do Zamawiającego o dopuszczenie rozwiązania w zależności od zastosowanych przez producenta autobusu silników napędowych, np. 1 silnik centralny lub 2 silniki zabudowane w osi napędowej po jednym dla każdego z kół napędowych.

Odpowiedź na pytanie nr 109:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 110:

Dotyczy: Załącznik nr 9 do SWZ, Pkt. 18. Koła i ogumienie, ppkt. 18.3.

Ze względu na ciągle panujące warunki pandemiczne, tj. przerwane łańcuchy dostaw i braki poszczególnych części do produkcji w tym opon, zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie w autobusie nowych opon nie starszych niż 18 miesięcy, licząc od daty odbioru przez Zamawiającego, homologowanych wg Regulaminu nr 54 EKG ONZ.

Światowi producenci i dostawcy opon za opony nowe uznają opony wyprodukowane na 24 m-ce przed rozpoczęciem ich użytkowania - eksploatacji.

Odpowiedź na pytanie nr 110:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 111:

Dotyczy: Załącznik nr 9 do SWZ, Pkt. 21. Układ smarowania, ppkt. 21.2.3.

Czy Zamawiający zaakceptuje autobus, wyposażony w układ centralnego smarowania renomowanego światowego producenta, specjalnie opracowany do naszych autobusów, stosowany w ponad kilkudziesięciu tysiącach wyprodukowanych autobusów z pompą o stałym (nieprogresywnym) minimum 70 bar znamionowym ciśnieniu roboczym i postępowym rozdzielaczem smaru.

Układ jest wyposażony w sygnalizację o awarii systemu oraz o rezerwie smaru w zasobniku na pulpicie kierowcy z elektronicznym zapisem pamięci pracy systemu smarowania z możliwością odczytu na podłączonym komputerze.

Zastosowane przez nas rozwiązanie zapewnia lepsze smarowanie wszystkich punktów oraz dopasowuje ilość smaru i częstotliwość smarowania odpowiednio do jej potrzeby. Proponowany układ centralnego smarowania został wybrany do seryjnego stosowania w naszych autobusach po wielu testach i badaniach podobnych układów innych producentów, jako najbardziej wydajny i najlepiej dostosowany do przedniej osi niezależnej.

Odpowiedź na pytanie nr 111:

Zamawiający dopuści powyższe rozwiązanie układu smarowania.

Zamawiający dopuszcza zastosowanie układu centralnego smarowania z pompą o stałym ciśnieniu roboczym i postępowym rozdzielaczem smaru.

Pytanie nr 112:

Dotyczy: Załącznik nr 9 do SWZ, Pkt. 21. Układ smarowania, ppkt. 21.2.4.

Zwracamy się do Zamawiającego z prośbą o zaakceptowanie układu centralnego smarowania firmy SKF/Lincoln, w którym zastosowano zbiornik smaru z podglądem poziomu smaru półpłynnego klasy NGLI 2 wraz z zastosowaniem odpowiednio przygotowanych wewnętrznych ścianek zbiornika smaru oraz mieszadło obrotowe, które umożliwia niestosowanie pokrywy nadążnej oczyszczającej ścianki.

Z naszych doświadczeń wynika, że rozwiązanie takie jest technologiczno-eksploatacyjnie lepsze, gdyż zawsze zapewnia optymalne smarowanie, a jednocześnie nie prowadzi do zacinania się lub zawieszania pokrywy nadążnej, jak to ma często miejsce, a co za tym idzie do awarii systemu smarowania.

Odpowiedź na pytanie nr 112:

Zamawiający dopuści powyższe rozwiązanie układu smarowania.

Zamawiający dopuszcza zastosowanie równoważnych rozwiązań zbiornika smaru wyposażonego w złącze do uzupełniania, które spełniają zadanie niezasychnienia smaru w zbiorniku i oczyszczają ścianki zbiornika.

Pytanie nr 113:

Dotyczy: Załącznik nr 9 do SWZ, Pkt. 23. Układ elektryczny, oświetlenie drogowe, zewnętrzne i wewnętrzne, ppkt. 23.1.7 Wyłącznik główny.

W naszych autobusach stosujemy główny wyłącznik prądu, wyłączający napięcie w całym autobusie, umiejscowiony w komorze akumulatorów. Lokalizacja tego przycisku jest doskonale znana służbom ratunkowym, które wyłączają go w najbardziej niebezpiecznych sytuacjach.

Dodatkowo w kabinie kierowcy umieszczony jest wyłącznik awaryjny, którego główną funkcją jest odłączenie w przypadku sytuacji zagrożenia, znacznej części instalacji elektrycznej i włączenie światła oświetlenia wnętrza oraz światła pozycyjnych.

Umieszczanie w zasięgu kierowcy głównego wyłącznika prądu, przy jego przypadkowym wyłączeniu w czasie jazdy, powodowałoby bardzo duże zagrożenie bezpieczeństwa związane z wyłączeniem działania wszystkich systemów.

W związku z powyższym prosimy Zamawiającego o dopuszczenie takiej zabudowy wyłącznika głównego instalacji elektrycznej.

Odpowiedź na pytanie nr 113:

Zamawiający dopuści powyższe rozwiązanie.

Punkt 23.1.7 załącznika nr 9 do SWZ otrzymuje brzmienie:

„23.1.7. Wyłącznik główny instalacji elektrycznej zalecany sterowany zdalnie (elektrycznie) z miejsca kierowcy.

Zamawiający dopuszcza zastosowanie głównego wyłącznika prądu umieszczonego poza kabiną kierowcy pod warunkiem zastosowania w kabinie kierowcy wyłącznika awaryjnego.”

Pytanie nr 114:

Dotyczy: Załącznik nr 9 do SWZ, Pkt. 23. Układ elektryczny, oświetlenie drogowe, zewnętrzne i wewnętrzne, ppkt. 23.2.2 oraz 23.2.5.

Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie światła przeciwmgłowych tylnych, w których zastosowane są trwałe i energooszczędne żarówki?

Zastosowanie technologii LED, szczególnie w przypadku światła STOP i kierunkowskazów ma swoje uzasadnienie w poprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Duże znaczenie ma tu szybkość przepływu informacji do innych uczestników ruchu o rozpoczęciu procesu hamowania czy zamiarze zmiany kierunku ruchu.

Czas upływający od włączenia do pojawienia się sygnału świetlnego jest w przypadku LED o kilkadziesiąt milisekund krótszy niż w przypadku żarówek. Ponieważ rola i charakter pracy światła przeciwmgłowych jest zupełnie inny, optymalnym jest nadal wykorzystanie żarówek.

Odpowiedź na pytanie nr 114:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 115:

Dotyczy: Załącznik nr 9 do SWZ, Pkt. 23. Układ elektryczny, oświetlenie drogowe, zewnętrzne i wewnętrzne, ppkt. 23.3.3, e

Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie, w którym stopniowa regulacja natężenia światła we wnętrzu autobusu będzie realizowana poprzez wyłączanie poszczególnych lamp w strefach?

Odpowiedź na pytanie nr 115:

Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym stopniowa regulacja natężenia światła we wnętrzu autobusu będzie realizowana poprzez wyłączanie poszczególnych lamp w strefach.

Pytanie nr 116:

Dotyczy: Załącznik nr 9 do SWZ, Pkt. 24. Ogrzewanie, Pkt. 24.6. Ogrzewanie przestrzeni pasażerskiej, ppkt. 24.6.2

Czy Zamawiający dopuści możliwość zastosowania zamiast grzejników konwektorowych, rozmieszczonych w przestrzeni pasażerskiej nagrzewnic z funkcją konwekcji, które zabudowane są w kanałach z wysoce wydajnym nadmuchem?

Odpowiedź na pytanie nr 116:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 117:

Dotyczy: Załącznik nr 9 do SWZ, Pkt. 27. Wymagania sanitarne, ppkt. 27.2

Czy Zamawiający dopuści fotele pasażerskie odporne na akty wandalizmu, ścieranie i zabrudzenia, łatwe do czyszczenia i dezynfekcji, wyposażone w tkaniny w technologii antybakteryjnej przy jednoczesnym zachowaniu wysokiej estetyki przez cały okres ich eksploatacji, w kolorystyce wybranej przez Zamawiającego, spośród szerokiej palety światowego producenta materiałów tapicerskich, dedykowanych na fotele autobusów ponadto, czy Zamawiający odstąpi od wymogu zastosowania tworzyw siedzeń z dodatkami antybakteryjnymi oraz pokrycia poręczy powłoką antybakteryjną?

Odpowiedź na pytanie nr 117:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 118:

Dotyczy: Załącznik nr 9 do SWZ, Pkt. 28. Ochrona przeciwpożarowa, pkt. 28.3. System gaszenia pożaru.

Producent implementował do konstrukcji autobusu elektrycznego szereg rozwiązań mających na celu zagwarantowanie optymalnych warunków pracy agregatów (ciągłe monitorowanie temperatur ich pracy) oraz zachowanie jak najwyższego poziomu bezpieczeństwa. Silniki trakcyjne, umieszczone w osi napędowej, chłodzone są cieczą w sposób ciągły. Dodatkowo zastosowano system monitoringu i detekcji nadmiernego grzania się poszczególnych ogniwi. Nadmierne grzanie się pojedynczego ogniwa, powoduje odłączenie całego paku baterii, gdy tylko wystąpi takie zagrożenie.

Układ gaszenia w naszych autobusach obejmuje agregat (urządzenie) grzewczy, który jest zasilany paliwem ciekłym (olej napędowy).

W rozumieniu Wykonawcy spełniony jest wymóg Zamawiającego dotyczący obwodu nr 1 natomiast w naszych autobusach nie ma konieczności stosowania wymogu określonego przez Zamawiającego dotyczącego obwodu nr 2.

Wykonawca nie posiada systemu gaszenia dla obwodu nr 2.

Na rynku pojazdów elektrycznych, w tym także autobusów nie są montowane przez producentów autobusów systemy gaszenia ponieważ takie systemy na dzień dzisiejszy nie istnieją. Służby ratownicze w przypadkach wystąpienia pożaru akumulatorów jedynie pozwalają na kontrolowane wypalenie się do końca magazynów energii, gdyż nawet one nie dysponują odpowiednim sprzętem, aby je skutecznie ugasić.

W naszych autobusach zastosowano filozofię maksymalnego uniknięcia sytuacji, które mogły by prowadzić do pożaru, odcinając już na poziomie jedynie podwyższonej temperatury pracy pojedynczego ogniwa cały pak baterii z odpowiednim komunikatem na pulpicie kierowcy w celu kontroli serwisowej. Droga technicznego wykluczenia możliwości pożaru według nas jest dużo bardziej zasadna i efektywna, niż oferowanie pozornych rozwiązań, które w praktyce niewiele przyniosą, a jedynie sprawiają wrażenie swojej skuteczności.

Prosimy Zamawiającego o zaakceptowanie technicznego rozwiązania zapobiegania i ochrony przed pożarem zastosowanego w naszych autobusach, opisanego powyżej.

Odpowiedź na pytanie nr 118:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 119:

dotyczy: Załącznik 9 do SWZ, ust.1, pkt. 32.2.1

Wykonawca dysponuje własnym urządzeniem diagnostycznym dedykowanym do całopojazdowej diagnostyki oferowanych pojazdów w którym ekran komputera ma przekątną 13,3". Prosimy o dopuszczenie naszego rozwiązania.

Odpowiedź na pytanie nr 119:

Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym ekran komputera diagnostycznego ma min. 13,3".

Pytanie nr 120:

dotyczy: Załącznik nr 9, pkt 11.4., AKUMULATORY TRAKCYJNE ORAZ ŁADOWANIE

Poza zabezpieczeniami wbudowanymi w pojazd, w autobusach Wykonawcy, w celu zagwarantowania najwyższej dyspozycyjności i najdłuższej żywotności baterii trakcyjnych, stosowany jest zdalny monitoring baterii, tj. dane diagnostyczne i dotyczące eksploatacji baterii trakcyjnych są przesyłane przez sieć komórkową na serwery Wykonawcy (na jego koszt) i okresowo analizowane przez Wykonawcę. Taka analiza pozwala na wykrycie i wczesne wyeliminowanie, we współpracy i zgodzie z Zamawiającym, ewentualnych problemów z eksploatacją baterii trakcyjnych, co zapobiega ich przedwczesnemu zużyciu. Rozwiązanie to pozwala Wykonawcy na obniżenie ryzyka usterek baterii, co zwiększy dyspozycyjność pojazdów i jednocześnie pozwoli na kalkulację oferty znacznie korzystniejszej cenowo. Ww. dane będą zabezpieczone przed dostępem osób trzecich zgodnie z aktualnymi możliwościami technologicznymi i analizowane wyłącznie przez uprawnione do tego osoby pracujące dla Wykonawcy. Czy Zamawiający przyjmuje powyższe do wiadomości i wyraża zgodę?

Odpowiedź na pytanie nr 120:

Zamawiający przyjmuje powyższe do wiadomości i wyraża zgodę.

Pytanie nr 121:

dotyczy: Rozdział VIII SWZ - Termin wykonania zamówienia

Zwracamy się z wnioskiem o wydłużenie terminu wykonania zamówienia do 31.12.2022 r.

Odpowiedź na pytanie nr 121:

Zamawiający zmienia zapisy SWZ w zakresie terminu realizacji z dnia „25.11.2022 r.” na dzień „31.05.2023 r.”.

Pytanie nr 122:

Czy Zamawiający zapewni niezbędną dokumentację umożliwiającą dostosowanie protokołu oraz standardu komunikacyjnego mobilnych stacji ładowania do wymagań zewnętrznego systemu telemetrycznego realizowanego przez Ekoenergetykę Polska S.A. w ramach osobnego zadania ?

Odpowiedź na pytanie nr 122:

Zamawiający informuje, że w powyższej kwestii do dnia 25.11.2022 r. należy kontaktować się z firmą Ekoenergetyka Polska S.A. Zewnętrzny system telemetryczny w chwili obecnej jest w trakcie realizacji przez firmę Ekoenergetyka Polska S.A. Umowa zawarta z firmą Ekoenergetyka Polska S.A przewiduje termin zakończenia realizacji zamówienia na dzień 25.11.2022 r. Zamawiający więc, pełną dokumentacją będzie dysponował po zakończeniu realizacji umowy i przekazaniu wszelkich dokumentów przez Wykonawcę.

Pytanie nr 123:

Dotyczy: Załącznik nr 9 do SWZ pkt. 13. ŁADOWANIE POKŁADOWE LUB POZAPOKŁADOWE
Podpunkt 13.2.f

„W wariantcie indywidualnego pozapokładowego ładowania plug-in należy w ramach dostawy autobusów do każdego z nich dostarczyć mobilne urządzenie ładujące spełniające warunki:

f) Główny panel sterujący musi umożliwiać odczyt parametrów ładowania, wstępną diagnozę urządzenia jak i diagnozę procesu ładowania autobusu obejmująca takie parametry jak:

- Diagnoza zasilania wejściowego ładowarki mobilnej,
- Sygnalizacja usterki ładowarki mobilnej,
- Sygnalizacja awarii ładowarki mobilnej,
- Sygnalizacja awarii izolacji mobilnej,
- Sygnalizacja błędu ładowania od strony autobusu.

Zamawiający dopuści zastosowanie jednego panelu sterującego/ informacyjnego z tym, że jego funkcjonalność będzie jednoznaczna z wyżej opisanym sposobem informacji.”

Wykonawca prosi o potwierdzenie, że spełnieniem wymagania dotyczącego sygnalizacji błędów ładowania od strony pojazdu będzie wyświetlanie komunikatów, które będą wysyłane do stacji ładowania przez pojazd, zgodnych z ISO15118.

Odpowiedź na pytanie nr 123:

Zamawiający potwierdza że spełnieniem wymagania dotyczącego sygnalizacji błędów ładowania od strony pojazdu będzie wyświetlanie komunikatów, które będą wysyłane do stacji ładowania przez pojazd, zgodnych z ISO15118.

Pytanie nr 124:

Dotyczy: Załącznik nr 9 do SWZ pkt. 13. ŁADOWANIE POKŁADOWE LUB POZAPOKŁADOWE Podpunkt 13.2.j

„Poprzez minimalną moc pojedynczego modułu rozumie się rozdzielanie mocy ładowarki dwustanowiskowej (min. 80 kW) na dwie niezależne części (2 x min. 40 kW) umożliwiające niezależne ładowanie w przypadku awarii jednej części. Nie ma znaczenia dla Zamawiającego, z jakich elementów składowych, jakich pojemności (w nomenklaturze producentów - modułów) będzie zbudowana każda z tych sekcji ładowarki dwustanowiskowych. Zamawiający przy takim doprecyzowaniu swoich wymagań dopuszcza każdą zastosowaną konfigurację modułów gwarantującą ładowanie mocą min 40 kW.”

Wykonawca prosi o informację czy akceptowalnym będzie dostarczenie stacji do ładowania pojazdów elektrycznych opartych na modułach mocy 20 kW? Dwa bloki składałyby się z modułów 2x20kW zachowując funkcjonalność oraz operacyjność, pozwalającą na rozdzielanie oraz łączenie mocy. Rozwiązanie to jest korzystniejsze, gdyż niweluje niepotrzebne koszty modyfikacji obudowy, a także okablowania, jak również pozwala na zapewnienie większej funkcjonalności ładowania w przypadku awarii jednego z modułów ładowania.

Odpowiedź na pytanie nr 124:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian. Dopuszcza się rozwiązanie oparte na modułach 20 kW.

Pytanie nr 125:

Dotyczy: Załącznik nr 9 do SWZ 12. ŁADOWANIE BATERII TRAKCYJNYCH AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH PLUG-IN. Podpunkt 12.1

„Ładowanie baterii trakcyjnych będzie oparte o system telemetryczny służący do nadzoru nad racjonalnym procesem ładowania z ładowarki pokładowej lub procesem ładowania pozapokładowego (stacja ładowania, ładowarki zewnętrzne). W przypadku ładowania pozapokładowego system telemetryczny dostarczony wraz z ładowarkami odnosi się do zarządzania pracą ładowarek zewnętrznych. Producent zamawianych autobusów wspólnie z dostawcą ładowarki mają zadbać by proces ładowania baterii trakcyjnych z ładowarki (wewnętrznej lub zewnętrznej) był nadzorowany systemem telemetrycznym gwarantującym prawidłową i bezpieczną eksploatację autobusów. W przypadku ładowarek dostarczonych z autobusami, ładowarki te muszą mieć możliwość współpracy z zewnętrznym systemem telemetrycznym w MPK w Łomży, będącym w realizacji przez Ekoenergetyka Polska S.A. na podstawie zadania pn. „Dostawa elektrycznych autobusów miejskich oraz instalacji do dystrybucji nośników energii dla niskoemisyjnego transportu” nr WGK.271.1.2021, część 2: „Budowa instalacji do dystrybucji nośników energii dla niskoemisyjnego transportu. Autobus wyposażony w urządzenia magazynujące energię elektryczną (tj. baterie, akumulatory, superkondensatory, inne) musi umożliwiać ładowanie za pomocą złącza plug – in z zewnętrznej stacji ładowania – podstawowe ładowanie to tzw. ładowanie wolne.”

a) Wykonawca pragnie poinformować, że procesem ładowania zarządza BMS zamontowany w pojeździe. W procesie ładowania ładowarka jest sterowalnym źródłem energii i podporządkowuje się żądaniom pojazdu. System telemetryczny służy do monitorowania i zarządzania pracą stacji ładowania, nie może natomiast wpływać na to jak będą eksploatowane pojazdy. Wnioskujemy o wykreślenie tego fragmentu wymogu z wymagań do systemu telemetrycznego.

b) Czy w postępowaniu przetargowym wymagane jest dostarczenie systemu telemetrycznego do monitorowania i zarządzania infrastrukturą ładowania?

Jeżeli dostarczenie systemu jest w zakresie przetargu, wówczas prosimy o odpowiedź na dodatkowe pytania c,d,e,f):

- c) Czy Zamawiający wyraża 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.
- d) 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?
- e) 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.
- f) 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 na pytanie nr 125:

- a) Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.
- b) Wymagane jest dostarczenie systemu telemetrycznego do monitorowania i zarządzania infrastrukturą ładowania.
- c) Zamawiający nie wyraża zgody na przedstawione rozwiązanie.
- d) Zamawiający udostępni Wykonawcy połączenie.
- e) Tak Zamawiający zapewni wszelkie niezbędne zasoby do prawidłowego działania i łączności z siecią dla prawidłowego działania systemu OCPP.
- f) Tak Zamawiający zapewni niezbędne pomieszczenie, miejsca w szafie RACK oraz sieciowe urządzenia brzegowe.

Pytanie nr 126:

Dotyczy: Opis przedmiotu zamówienia (OPZ).

Wykonawca wnosi o potwierdzenie, że koszt badania UDT ponosi Zamawiający.

Odpowiedź na pytanie nr 126:

Zamawiający informuje, że koszt badania UDT należy do Wykonawcy.

Pytanie nr 127:

Dotyczy: Opis przedmiotu zamówienia (OPZ).

Wykonawca wnosi o potwierdzenie, że Zamawiający zapewni autobus na testy ładowania wraz z kierowcą.

Odpowiedź na pytanie nr 127:

Zamawiający informuje, że zadanie obejmuje dostawę autobusów wraz z ładowarkami. MPK w Łomży sp. z o.o. zapewni kierowcę.

Pytanie nr 128:

Dotyczy: Umowa (wzór) - § 2

Wykonawca wnosi o zmianę postanowienia poprzez określenie terminu wykonania umowy w miesiącach od daty podpisania umowy przez obie strony, a nie datą dzienną.

Wskazanie daty dziennej jest nieelastyczne i powoduje trudności w prawidłowym oszacowaniu wartości zamówienia oraz harmonogramu prac. Biorąc pod uwagę, że sam termin otwarcia ofert może się jeszcze kilkakrotnie przesunąć, od wyboru oferty najkorzystniejszej możliwe jest wniesienia odwołania, termin zakończenia zamówienia może się skrócić o kilka miesięcy, a na etapie składania ofert ciężko będzie ocenić, ile realnie czasu będzie miał wykonawca na wykonanie zamówienia. To ryzyko z kolei będzie musiało zostać wkalkulowane w cenę oferty.

Odpowiedź na pytanie nr 128:

We wzorze umowy stanowiącym załącznik nr 7 do SWZ § 2 otrzymuje brzmienie:

„Termin realizacji przedmiotu zamówienia, w tym dostawa autobusów do siedziby MPK w Łomży sp. z o.o., ul. Spokojna 9 - do dnia 31.05.2023 r.”

Pytanie nr 129:

Dotyczy: Umowa (wzór) - § 5 ust. 1-2

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie, czy zgłoszenie gotowości do przekazania przedmiotu zamówienia w terminie wskazanym w § 2 będzie traktowane, jako wykonanie zamówienia w terminie – jeżeli odbiór nie wykaże wad istotnych – nawet, jeżeli sam protokół będzie podpisany po dacie wskazanej w § 2? Zamawiający wyznaczył bardzo długi termin na rozpoczęcie odbioru od dnia zgłoszenia przez wykonawcę gotowości do odbioru – aż 10 dni. Z tej przyczyny racjonalnym jest, aby wykonawca musiał zgłosić gotowość od odbioru do dnia wynikającego z § 2, jednak jeżeli sam odbiór będzie dokonany po wskazanej dacie, wykonawca nie będzie ponosił z tego tytułu żadnych negatywnych konsekwencji. Przeciwnie podejście spowoduje skrócenie terminu wykonania zamówienia o całe 10 dni.

Odpowiedź na pytanie nr 129:

Zamawiający potwierdza, iż termin określony w § 2 wzoru umowy dotyczy daty podpisania ostatecznego protokołu odbioru.

Pytanie nr 130:

Dotyczy: Umowa (wzór) - § 5

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie, jak przebiegał będzie odbiór ładowarek. Umowa opisuje jedynie przebieg odbioru autobusów. W szczególności wykonawca wnosi o wyjaśnienie, czy zamawiający dopuszcza odrębny odbiór ładowarek, co jest w pełni racjonalne, bowiem istnieje techniczna możliwość ich odrębnego odbioru, ponadto ładowarki dostarczane będą przez podwykonawcę, bowiem nie istnieje na rynku obecnie wykonawca, który samodzielnie produkuje autobusy i ładowarki, tym samym odrębny odbiór ładowarek umożliwi podwykonawcy uzyskanie zapłaty za swój wykonany zakres zamówienia.

Odpowiedź na pytanie nr 130:

Ładowarki stanowią wyposażenie autobusów i nie ma możliwości ich odbioru bez weryfikacji, czy będą kompatybilne z dostarczonym autobusem. W związku z powyższym Zamawiający pozostawia zapisy umowy bez zmiany i nie wyraża zgody na dokonanie odbioru ładowarek odrębnie od autobusów.

Pytanie nr 131:

Dotyczy: Umowa (wzór) - § 5

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie, kiedy ma nastąpić badanie przed Urzędem Dozoru Technicznego? Czas na przeprowadzenie badania, to 30 dni, tym samym racjonalnym byłoby, aby w dacie określonej w § 2 wykonawca przedstawił jedynie pełną dokumentację konieczną do przeprowadzenia badania, a samo badanie mogło zostać przeprowadzone po tej dacie. Analogicznie rejestracja autobusów odbywać się będzie już po odbiorze autobusów z zobowiązaniem wykonawcy w tym zakresie jedynie do uzupełnienia koniecznych dokumentów (§5 ust. 11). Tym samym również badanie UDT może odbyć się po odbiorze z zobowiązaniem wykonawcy do reprezentowania zamawiającego przed UDT. Jeżeli badanie miałyby zostać przeprowadzone przed odbiorem, termin na wykonanie zamówienia w zakresie ładowarek zostałby skrócony aż o 30 dni. Jednocześnie osobny odbiór ładowarek przez zamawiającego byłby pozbawiony uzasadnienia, bowiem pozytywny wynik badania przed UDT sam w sobie oznacza, że ładowarki nie posiadają wad.

Odpowiedź na pytanie nr 131:

Badanie winno zostać dokonane przed zgłoszeniem przedmiotu zamówienia do odbioru.

Pytanie nr 132:

Dotyczy: Umowa (wzór) - § 6 ust. 14

Wykonawca wnosi o potwierdzenie, że wskazany termin naprawy dotyczy również naprawy wad ładowarek, przy czym wykonawca w tym zakresie wnosi o umożliwienie wpisania do umowy adresu mailowego serwisu, który będzie dokonywał naprawy ładowarek.

Odpowiedź na pytanie nr 132:

Zamawiający potwierdza, iż powyższe zapisy dotyczą całego przedmiotu zamówienia, w tym ładowarek, które stanowią element wyposażenia autobusów. Zamawiający we wzorze umowy wstawi informacje uzyskane od Wykonawcy, z którym będzie podpisana umowa.

Pytanie nr 133:

Dotyczy: Umowa (wzór) - § 7 ust. 1 pkt 1), 2), 5)

Wykonawca wnosi o zmianę i naliczenie kar umownych nie od wartości całego wynagrodzenia umownego, lecz od wartości ceny netto danego elementu, wynikającej z formularza cenowego, stanowiącego załącznik numer 8 do SWZ.

Na rynku nie istnieją podmioty, które produkują zarówno autobusy, jak i ładowarki, tym samym w zakresie ładowarek wykonawcy korzystają z usług podwykonawców. Naliczenie kary za zwłokę w dostawie ładowarek od wartości całego zamówienia narusza zasadę proporcjonalności. Zamawiający cele zastrzeżenia kary umownej, jakimi są jej funkcje odszkodowawcza i motywacyjna, może osiągnąć w ten sposób, że kara umowa zostanie ustalona od wartości elementu, z którym wykonawca pozostaje w zwłoce, a nie od wartości całości kontraktu, obejmującej także dostawy autobusów. Na rynku istnieje praktyka, że główny wykonawca przerzuca ryzyko związane z karami umownymi odnoszącymi się do dostawy ładowarek na podwykonawcę. Wykonawcy czynią to wprowadzając do umowy podwykonawczej klauzule zobowiązujące podwykonawcę do pokrycia wszelkich roszczeń zamawiającego związanych z podwykonywanymi dostawami, w tym naliczonych kar umownych, w takiej wysokości, jakie zostaną nałożone przez zamawiającego na głównego wykonawcę. W tej sytuacji zastrzeżenie kar na poziomie niewspółmiernym do wartości świadczenia, spowoduje, że podwykonawcy dostaw mogą rezygnować z ubiegania się o zamówienia, jako podwykonawcy czy współkonsorcjanci generalnego wykonawcy. Projektowana kara umowna narusza tym samym zasadę uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców.

Odpowiedź na pytanie nr 133:

Zamawiający pozostawia zapisy w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 134:

Dotyczy: Umowa (wzór) - § 8 ust. 1 pkt 2)

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie, co Zamawiający rozumie pod pojęciem „zajęcie majątku lub jego znacznej części”, pojęcie winno być doprecyzowane poprzez wskazanie, zajęcie przez komornika majątku jakiej wysokości jest podstawą do rozwiązania umowy? W przypadku dokonania jakiegokolwiek zajęcia, które w dodatku może być dokonane omyłkowo, sankcja odstąpienia od Umowy jest niewspółmierna.

Odpowiedź na pytanie nr 134:

Zamawiający wyjaśnia, że zapis dotyczy szeroko rozumianego zajęcia majątku Wykonawcy m.in. na skutek postępowania egzekucyjnego, postępowania karnego, postępowania upadłościowego, postępowania restrukturyzacyjnego itp., które może wpłynąć na realizację umowy. Zajęcie majątku lub jego znacznej części o wartości równej 10% kapitału zakładowego.

Pytanie nr 135:

Dotyczy: Umowa (wzór) - § 8 ust. 1 pkt 4)

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie, co zamawiający rozumie pod pojęciem „wydano nakazu zajęcia majątku”. Wykonawca wskazuje, że w polskim prawie nie istnieje takie pojęcie, jak „nakaz zajęcia majątku”. Zamawiający przypuszczalnie miał na myśli zajęcie przez komornika majątku Wykonawcy w toku postępowania egzekucyjnego, a ta przesłanka została już wskazana w § 8 ust. 1 pkt 2.

Odpowiedź na pytanie nr 135:

We wzorze umowy stanowiącym załącznik nr 7 do SWZ zamawiający usuwa pkt 4 § 8 ust. 1 o treści:

„4) wydano nakaz zajęcia majątku Wykonawcy”.

W związku z powyższym we wzorze umowy stanowiącym załącznik nr 7 do SWZ § 8 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Zamawiającemu przysługuje prawo odstąpienia od umowy w terminie 14 dni od zaistnienia n/w przypadków:

- 1) wystąpi istotna zmiana okoliczności powodująca, że wykonanie umowy nie leży w interesie publicznym, czego nie można było przewidzieć w chwili zawarcia umowy,
- 2) w wyniku wszczętego postępowania egzekucyjnego nastąpi zajęcie majątku Wykonawcy lub jego znacznej części,
- 3) nastąpiła likwidacja lub zawieszenie działalności firmy Wykonawcy,

- 4) w przypadku, gdy Wykonawca nie realizuje istotnych postanowień umowy, w tym w szczególności w zakresie dostawy,
- 5) wystąpienia okoliczności, o której mowa w § 1 ust. 10 umowy,
- 6) dostarczenia przedmiotu umowy niezgodnego z opisem przedmiotu zamówienia i złożoną przez Wykonawcę ofertą, a w szczególności w przypadku braku wyposażenia stanowiącego podstawę przyznania punktów w ramach kryteriów oceny ofert, w przypadku, gdy Wykonawca nie zareagował na wezwanie przesłane przez Zamawiającego drogą elektroniczną na wskazany do korespondencji adres email: w terminie 14 dni od dnia przesłania.”

Pytanie nr 136:

Dotyczy: Umowa (wzór) - § 8 ust. 1 pkt 3)

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie, co Zamawiający rozumie pod pojęciem „nastąpienia likwidacji”. Wykonawca wskazuje w szczególności, że likwidacja wiąże się nie z problemami z płynnością finansową (wtedy bowiem spółka ogłasza upadłość), lecz po prostu z chęcią zakończenia działalności, jednakże przepisy ustawy o KRS nakładają i tak obowiązek zakończenia działalności i wszystkich umów przed likwidacją podmiotu. Stąd nawet podjęcie uchwały o otwarciu likwidacji i ustanowieniu likwidatora nie stoi na przeszkodzie zakończeniu trwającej umowy, a wręcz spółka jest do tego zobligowana. Natomiast jeżeli likwidacja już nastąpiła – jak literalnie zostało to określone w postanowieniu – to znaczy, że umowa musiała się również zakończyć, gdyż bez zakończenia wszystkich interesów, sąd rejestrowy nie dokona wpisu likwidacji podmiotu gospodarczego.

Odpowiedź na pytanie nr 136:

Niniejszy zapis dotyczy przypadku, gdy otwarto likwidację, która prowadzi do zakończenia bytu prawnego przedsiębiorcy i nie będzie następcy prawnego.

Pytanie nr 137:

Dotyczy: Umowa (wzór) - § 8 ust. 1 pkt 5)

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie, naruszenie jakich istotnych postanowień umowy spowoduje możliwość odstąpienia od niej. Postanowienie w obecnym brzmieniu jest niejednoznaczne i rodzi wątpliwości interpretacyjne. Nie jest jasne nawet, czy przez okresie „w zakresie dostaw” zamawiający miał na myśli opóźnienia w dostawach (ile dni ?), czy może dostawę nieprawidłowego przedmiotu zamówienia względem OPZ ? Nadto jakie inne obowiązki umowne zamawiający ma na myśli?

Odpowiedź na pytanie nr 137:

Pod pojęciem istotnych postanowień umowy Zamawiający rozumie m.in. przekroczenie przez Wykonawcę terminu umownego o 14 dni, a dodatkowo brak reakcji ze strony Wykonawcy na wezwania Zamawiającego.

Pytanie nr 138:

Dotyczy: Umowa (wzór) - § 8 ust. 3

Wykonawca wnosi o uzupełnienie postanowienia poprzez wskazanie, że w wykonawca ma prawo odstąpienia od umowy w razie naruszenia jej postanowień przez zamawiającego. Obecne brzmienie ustępu 3 powoduje, że praktyce wykonawca nie ma żadnej możliwości odstąpienia od umowy na jej podstawie, bowiem postanowienie nie wskazuje przyczyn uzasadniających odstąpienie.

Odpowiedź na pytanie nr 138:

§ 8 ust. 4 wzoru umowy określa okoliczności odstąpienia od umowy przez Wykonawcę.

Pytanie nr 139:

Dotyczy: Załącznik nr 9 do SWZ pkt. 13. ŁADOWANIE POKŁADOWE LUB POZAPOKŁADOWE Podpunkt 13.2.f

„W wariantcie indywidualnego pozapokładowego ładowania plug-in należy w ramach dostawy autobusów do każdego z nich dostarczyć mobilne urządzenie ładujące spełniające warunki:

f) Główny panel sterujący musi umożliwiać odczyt parametrów ładowania, wstępną diagnozę urządzenia

jak i diagnozę procesu ładowania autobusu obejmująca takie parametry jak:

- Diagnoza zasilania wejściowego ładowarki mobilnej,
- Sygnalizacja usterki ładowarki mobilnej,

- Sygnalizacja awarii ładowarki mobilnej,
- Sygnalizacja awarii izolacji mobilnej,
- Sygnalizacja błędu ładowania od strony autobusu.

Zamawiający dopuści zastosowanie jednego panelu sterującego/ informacyjnego z tym, że jego funkcjonalność będzie jednoznaczna z wyżej opisanym sposobem informacji.”

Wykonawca prosi o informację, czy akceptowalnym będzie dostarczenie stacji ładowania z panelem sterującym wyposażonym w diody LED, umożliwiające odczyt informacji takich jak:

- Zielony - Gotowość (oznacza sprawność każdego z wyjść z osobna urządzenia przed rozpoczęciem procesu ładowania)

- Zielony Przerwany – oczekuje

- Niebieski - Ładowanie (oznaczające trwanie procesu ładowania pojazdu)

- Czerwony Wyłączony/Awaria (informujące o przerwaniu procesu ładowania),

W celu ustalenia co było przyczyną awarii/usterki oraz diagnozy procesu ładowania, Wykonawca proponuje rozwiązanie, poprzez dostarczenie systemu EOS który pozwoli zdalnie operatorowi na wgląd jak przebiega proces ładowania oraz o ewentualnych błędach i ich przyczynach.

Wykonawca również uprzejmie pragnie zauważyć, że informacje o nieoczekiwanym zakończeniu sesji ładowania po stronie autobusu, nie są przesyłane do ładowarki.

Odpowiedź na pytanie nr 139:

Zamawiający dopuszcza powyższe rozwiązanie.

Pytanie nr 140:

Dotyczy załącznika nr 9 Szczegółowy Opis przedmiotu Zamówienia p. 11.3

Wnosimy o dopuszczenie w przypadku spadku wartości energii dostępnej Ed poniżej wymaganej w okresie gwarancji, wymiany na nowe pojedynczych baterii a nie całego magazynu energii, w które skład wchodzi kilka baterii.

Uzasadnienie

Magazyn energii w pojazdach wykonawcy składa się z kilku pojedynczych baterii (tzw. pakietów), których energia się sumuje. Do utrzymania wymaganej minimalnej energii dostępnej na poziomie całego magazynu energii w wielu przypadkach wystarczy wymiana jednej baterii. Wymiana wszystkich baterii nie miałaby uzasadnienia ani ekonomicznego ani ekologicznego.

Odpowiedź na pytanie nr 140:

W przypadku spadku w okresie gwarancji wartości energii dostępnej Ed poniżej wymaganej Zamawiający dopuści wymianę pojedynczych baterii (tzw. pakietów, których energia się sumuje) na nowe, zamiast wymiany całego magazynu energii, w którego skład wchodzi wszystkie baterie (pakiety).

Powyższe wyjaśnienia i odpowiedzi na pytania stanowią integralną część SWZ i prowadzą do zmiany SWZ, załączników do SWZ oraz ogłoszenia o zamówieniu.

Zamawiający na podstawie art. 137 ust. 1 ustawa Pzp zmienia Specyfikację Warunków Zamówienia w części dotyczącej terminu realizacji i opisu przedmiotu zamówienia zgodnie z powyższymi odpowiedziami:

1. Treść Specyfikacji Warunków Zamówienia w następującym zakresie:

1) W rozdziale IV pkt II SWZ usuwa się ust. 3 o brzmieniu:

„W przypadku, gdy oferowany przez Wykonawcę okres gwarancji jest dłuższy niż wskazany w niniejszej SWZ okres rękojmi, okres rękojmi będzie równy okresowi gwarancji.”

2) W Rozdziale VIII SWZ ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„Termin realizacji zamówienia do dnia 31.05.2023 r.”

2. Treść wzoru umowy (Załącznik nr 7 do SWZ aktualizacja – wzór umowy – załącznik nr 1 do niniejszej zmiany treści SWZ i wyjaśnień treści SWZ.) w następującym zakresie:

1) W § 1 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„Przedmiot zamówienia obejmuje: dostawę sześciu fabrycznie nowych elektrycznych autobusów miejskich, niskopodłogowych, jednoczłonowych, jednej marki, wraz z wyposażeniem, przeznaczonych do wykonywania przewozów w publicznej komunikacji miejskiej oraz instruktaż pracowników zgodnie ze Specyfikacją Warunków Zamówienia (Załącznik nr

- 1 do Umowy), Szczegółowym Opiszem Przedmiotu Zamówienia (Zał. nr 2 do Umowy) oraz Ofertą wykonawcy (Załącznik nr 3 do Umowy).”
- 2) W § 1 ust. 4 otrzymuje brzmienie:
„Wykonawca oświadcza, że autobusy spełniają wszystkie wymagania określone przez polskie przepisy i normy oraz są bezwarunkowo dopuszczone do ruchu na polskich drogach publicznych. Autobusy spełniają w szczególności, wszystkie warunki określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (t.j. Dz. U. z 2016 r., poz. 2022 ze zmianami) oraz posiadają ważne „Świadectwa Homologacji Typu Pojazdu” – w rozumieniu przepisów Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 marca 2013 w. w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep oraz ich przedmiotów wyposażenia lub części (t.j. Dz. U. z 2015 r., poz. 1475). Ponadto posiadają niezbędne dokumenty dopuszczające do sprzedaży i ich rejestracji. Gdyby jednak, na podstawie dostarczonych przez Wykonawcę dokumentów, odmówiono rejestracji i dopuszczenia pojazdów do ruchu z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy, całość kosztów związanych z dostosowaniem autobusów do polskich norm i wymagań zgodnych z polskimi przepisami prawa ponosi Wykonawca.”
- 3) W § 1 ust. 10 otrzymuje brzmienie:
„W przypadku, gdy na podstawie dostarczonych przez Wykonawcę dokumentów, które okazały się być wadliwe, Wydział Komunikacji Urzędu Miejskiego w Łomży odmówi rejestracji pojazdu (wyrażonej na piśmie w formie decyzji lub innego orzeczenia), a Wykonawca nie dostarczy w terminie 21 dni kalendarzowych (liczonymi od dnia pisemnego (także przesłanego elektronicznie) zawiadomienia Wykonawcy przez Zamawiającego o odmowie rejestracji pojazdu) odpowiednich dokumentów wymaganych do jego rejestracji Zamawiający ponownie wezwie Wykonawcę do dostarczenia odpowiednich dokumentów w terminie 14 dni od dnia przesłania wezwania drogą elektroniczną na wskazany do korespondencji adres email. W przypadku, gdy po upływie w/w okresów Wykonawca nie dostarczy dokumentów lub dostarczy nieodpowiednie dokumenty Zamawiający będzie miał prawo do odstąpienia od umowy ze skutkiem natychmiastowym. W takiej sytuacji Wykonawca zobowiązany jest wystawić fakturę korygującą w terminie 7 dni od pisemnego powiadomienia przez Zamawiającego.”
- 4) § 2 otrzymuje brzmienie:
„Termin realizacji przedmiotu zamówienia, w tym dostawa autobusów do siedziby MPK w Łomży sp. z o.o., ul. Spokojna 9 - do dnia 31.05.2023 r.”
- 5) W § 3 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
„1. Za wykonanie przedmiotu zamówienia określonego w § 1 umowy, Zamawiający zobowiązuje się zapłacić cenę, zgodnie ze złożoną ofertą, w wysokości :
netto: zł (słownie:)
podatek VAT: % w kwocie zł
brutto: zł (słownie:),
gdzie:
a) za dostawę wraz w wyposażeniem 1 szt. autobus wraz z pełnym wyposażeniem (w tym ładowarką):
cena netto zł (słownie:)
podatek VAT: % w kwocie zł
cena brutto: zł (słownie:).”
- 6) W § 4 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
„Zapłata wynagrodzenia za wykonany przedmiot zamówienia nastąpi po wykonaniu całości przedmiotu zamówienia.”
- 7) W § 4 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
„Podstawę wystawienia faktury VAT stanowił będzie "Protokół odbioru ostatecznego", stanowiący potwierdzenie odbioru technicznego autobusów, wyposażenia uzupełniającego, uruchomienia systemów, informacji i bezpieczeństwa oraz przeprowadzenia instruktażu pracowników Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Łomży sp. z o.o. podpisany przez przedstawicieli umawiających się stron. Dodatkowo dla każdego z autobusów oddzielnie będą wystawione częściowe protokoły odbioru jako „Protokoły zdawczo-odbiorcze autobusu”.”
- 8) W § 5 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
„Wykonawca pisemnie zgłosi Zamawiającemu gotowość do dostarczenia przedmiotu

zamówienia określonego w § 5 ust. 6 i 7 umowy minimum 3 dni robocze przed planowanym terminem dostarczenia przedmiotu zamówienia.”

- 9) W § 5 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
„Zamawiający wyznaczy termin rozpoczęcia odbioru przedmiotu umowy określonego w § 1 ust. 2 umowy w ciągu 5 dni kalendarzowych od daty otrzymania pełnego przedmiotu zamówienia tj. 6 szt. autobusów wraz z kompletami dokumentów wymienionych w § 5 ust. 7 umowy oraz przeprowadzeniu instruktażu pracowników zgodnie ze Specyfikacją Warunków Zamówienia (Zał. nr 1 do Umowy) i Szczegółowym Opisem Przedmiotu Zamówienia (Zał. nr 2 do Umowy). Zamawiający zastrzega, iż czynności odbiorowe będą trwały nie dłużej niż 10 dni roboczych od daty ich rozpoczęcia.”
- 10) W § 5 ust. 10 otrzymuje brzmienie:
„Terminem realizacji przedmiotu zamówienia jest data podpisania „ostatecznego protokołu odbioru” o którym mowa w §4 ust 2 umowy. Protokół odbioru przedmiotu zamówienia podpisują Wykonawca i upoważnieni przedstawiciele Zamawiającego.”
- 11) W § 5 ust. 11 otrzymuje brzmienie:
„Wykonawca zobowiązuje się do uzupełnienia dokumentów wymaganych do rejestracji pojazdu, które okazały się być wadliwe, na każde życzenie Zamawiającego. Oczekiwanie na uzupełnienie dokumentów niezbędnych do rejestracji pojazdu traktowane będzie jak zwłokę w dostawie, co skutkowało będzie naliczeniem kar za zwłokę w realizacji zamówienia.”
- 12) W § 5 ust. 12 otrzymuje brzmienie:
„12. Wykonawca we własnym zakresie i na własny koszt w siedzibie MPK w Łomży sp. z o.o., ul. Spokojna 9 w terminie ustalonym po podpisaniu umowy przed upływem terminu określonego w § 2:
- a) przeprowadzi instruktaż nie mniej niż 10 i nie więcej niż 15 kierowców w zakresie prawidłowej obsługi autobusów, użytkowania autobusów, techniki jazdy, bezpieczeństwa użytkowania oraz obsługi codziennej pojazdu,
 - b) przeprowadzi instruktaż, co najmniej 5 i nie więcej niż 10 pracowników warsztatu w zakresie zasad obsługi i naprawy przedmiotu umowy (dostarczonych autobusów)”.
- 13) W § 8 ust. 1 usuwa się pkt 4 o treści:
„4) wydano nakaz zajęcia majątku Wykonawcy”.
- 14) W związku z powyższym § 8 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
„1. Zamawiającemu przysługuje prawo odstąpienia od umowy w terminie 14 dni od zaistnienia n/w przypadków:
- 1) wystąpi istotna zmiana okoliczności powodująca, że wykonanie umowy nie leży w interesie publicznym, czego nie można było przewidzieć w chwili zawarcia umowy,
 - 2) w wyniku wszczętego postępowania egzekucyjnego nastąpi zajęcie majątku Wykonawcy lub jego znacznej części,
 - 3) nastąpiła likwidacja lub zawieszenie działalności firmy Wykonawcy,
 - 4) w przypadku, gdy Wykonawca nie realizuje istotnych postanowień umowy, w tym w szczególności w zakresie dostawy,
 - 5) wystąpienia okoliczności, o której mowa w § 1 ust. 10 umowy,
 - 6) dostarczenia przedmiotu umowy niezgodnego z opisem przedmiotu zamówienia i złożoną przez Wykonawcę ofertą, a w szczególności w przypadku braku wyposażenia stanowiącego podstawę przyznania punktów w ramach kryteriów oceny ofert, w przypadku, gdy Wykonawca nie zareagował na wezwanie przesłane przez Zamawiającego drogą elektroniczną na wskazany do korespondencji adres email: w terminie 14 dni od dnia przesłania.”
3. **Załącznik nr 9 do SWZ** Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia otrzymuje brzmienie zgodnie z **aktualizacją** - załącznik nr 2 do niniejszej zmiany treści SWZ i wyjaśnień treści SWZ.
4. **Załącznik nr 10 do SWZ** Formularz rzeczowy – dane techniczne otrzymuje brzmienie zgodnie z **aktualizacją** - załącznik nr 3 do niniejszej zmiany treści SWZ i wyjaśnień treści SWZ

Powyższe wyjaśnienia i zmiany są integralną częścią SWZ i są wiążące dla wszystkich Wykonawców. Tym samym, Wykonawcy są zobowiązani uwzględnić je, składając oferty w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego na wykonanie w/w zadania.

Ponadto w związku z wyżej określonymi zmianami na podstawie art. 135 ust. 3 ustawy Pzp zmianie uległ:

- termin składania ofert z dnia 11.04.2022 r. godz. 10:00 **na dzień 22.04.2022 r. godz. 10:00.**
- termin otwarcia ofert z dnia 11.04.2022 r. godz. 10:30 **na dzień 22.04.2022 r. godz. 10:30**
- termin związania ofertą z dnia 08.07.2022 r. **na dzień 20.07.2022 r.**
- termin wykonania zamówienia z dnia 30.11.2022 r. **na dzień 31.05.2023 r.**

W związku ze zmianą treści Specyfikacji Warunków Zamówienia na podstawie art. 137 ust. 4 ustawy Pzp Zamawiający zmienił treść ogłoszenia o zamówieniu w następującym zakresie:

- a) Sekcja II, pkt II.2.7) otrzymuje brzmienie:
„Okres obowiązywania zamówienia, umowy ramowej lub dynamicznego systemu zakupów
Koniec: 31/05/2023”
- b) Sekcja IV, pkt IV.2.2) otrzymuje brzmienie:
„Termin składania ofert lub wniosków o dopuszczenie do udziału
Data: 22/04/2022
Czas lokalny: 10:00”
- c) Sekcja IV, pkt. IV.2.6) otrzymuje brzmienie:
„Minimalny okres, w którym oferent będzie związany ofertą
Oferta musi zachować ważność do: 20/07/2022”
- d) Sekcja IV, pkt. IV.2.7) otrzymuje brzmienie:
„Warunki otwarcia ofert
Data: 22/04/2022
Czas lokalny: 10:30”

Załączniki do wyjaśnień SWZ:

- 1. Załącznik nr 7 do SWZ aktualizacja** – wzór umowy – załącznik nr 1 do niniejszej zmiany treści SWZ i wyjaśnień treści SWZ.
- 2. Załącznik nr 9 do SWZ aktualizacja** - Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia - załącznik nr 2 do niniejszej zmiany treści SWZ i wyjaśnień treści SWZ.
- 3. Załącznik nr 10 do SWZ aktualizacja** - Formularz rzeczowy – dane techniczne - załącznik nr 3 do niniejszej zmiany treści SWZ i wyjaśnień treści SWZ.