



Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o.
ul. Dworcowa 47 86 - 300 Grudziądz

Centrala (56) 45-04-210 PSZOK (56) 45-04-235
Fax (56) 46-59-287 Centrum Opieki nad Zwierzętami (56) 45-04-228
Dział Logistyki (56) 45-04-215
Zajezdnia Tramwajowa (56) 45-04-223
Zajezdnia Autobusowa (56) 45-04-230

KRS: 0000132903 Kapitał zakładowy: 16.903.000 zł NIP: 8762147088 REGON: 871528212 BDO:000022919 www.mzk.grudziadz.pl sekretariat@mzk.grudziadz.pl

Grudziądz, 03.02.2022 roku

ZP-MZK-2021-24-1/122/2022

DO WSZYSTKICH WYKONAWCÓW
INFORMACJA O PYTANIACH I UDZIELONYCH
ODPOWIEDZIACH
(2)

Zamawiający – Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Grudziądzu na podstawie art. 135 ustawy Pzp przekazuje poniżej treść otrzymanych pytań i wniosków dotyczących prowadzonego postępowania wraz z udzielonymi przez Zamawiającego odpowiedziami:

PYTANIE/WNIOSK NR 192:

Wykonawca wnosi o potwierdzenie przez Zamawiającego, że zgodnie z Załącznikiem nr 8 do Umowy i §5 ust. 2 Umowy i wystarczające dla realizacji ww. wymogów będzie przedłożenie przez Wykonawcę polisy, zgodnie z którą suma ubezpieczenia z tytułu odpowiedzialności cywilnej Wykonawcy z tytułu wad produktu wynosi nie mniej niż 10.000.000 USD za zdarzenie, ale jest ograniczona maksymalną kwotą wypłaty w ramach polisy generalnej w okresie ważności polisy.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że zgodnie z pkt 2) załącznika nr 8 do Umowy 2) suma gwarancyjna, winna być nie mniejsza niż 10.000.000,00 zł (słownie: dziesięć milionów złotych) w odniesieniu do jednego i wszystkich wypadków w okresie ubezpieczenia, podlimity odpowiedzialności są dopuszczalne jedynie w przypadkach wyraźnie wskazanych w umowie.

PYTANIE/WNIOSK NR 193:

W nawiązaniu do wniosku poprzedzającego Wykonawca wnosi o modyfikację Załącznika nr 8 do Umowy poprzez odstąpienie przez Zamawiającego od większości sprecyzowanych w ww. Załączniku warunków i przestanie na zobowiązaniu Wykonawcy do zawarcia i utrzymywania w mocy przez cały okres trwania umowy, począwszy od dnia jej zawarcia oraz w okresie udzielonej gwarancji, ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej w związku z prowadzoną działalnością i posiadanym mieniem, w którym suma gwarancyjna nie będzie mniejsza niż 10.000.000 zł (słownie: dziesięć milionów złotych) w odniesieniu do jednego i wszystkich wypadków w okresie ubezpieczenia, a przedmiot ubezpieczenia stanowić będzie odpowiedzialność cywilna wynikająca niewykonania bądź nienależytego wykonania zobowiązania obejmująca co najmniej przedmiot niniejszej Umowy.

Wykonawca wskazuje, że określony w Załączniku nr 8 zakres i specyfikacja warunków ubezpieczenia, jakie zawarte ma być przez Wykonawcę jeszcze przed nawiązaniem z Zamawiającym stosunku umownego, są niebywale szerokie – nawet jak na warunki umowy zawieranej w wyniku postępowania o udzielenie zamówienia publicznego. Wykonawca ma na względzie, że wolą Zamawiającego jest jak najpełniejsze zabezpieczenie swych interesów na potrzeby postępowania, w tym przede wszystkim interesów majątkowych na wypadek hipotetycznego wykonania przedmiotu zamówienia z wadami, tym niemniej określony przez Zamawiającego zakres jest na tyle szeroki, że może być to poczytywane za stawianie Wykonawcom nieproporcjonalnych do przedmiotu i zakresu samego zamówienia wymogów związanych z uczestnictwem w postępowaniu, co z kolei rozpatrywane być powinno w kontekście art. 16 pkt 3 p.z.p. i w kontekście zawężania kręgu potencjalnych Wykonawców. Wykonawca zwraca uwagę, że tak szczegółowy opis wymogów stawianych umowie ubezpieczenia jest niespotykany w analogicznych umowach zawieranych z innymi publicznymi zamawiającymi na dostawę autobusów (nawet jeśli uwzględnić fakt montażu ładunków). Tego rodzaju wymogi niekiedy bywają formułowane przez publicznych Zamawiających w przypadku skomplikowanych, wysoce wyspecjalizowanych robót budowlanych, tym niemniej każdorazowo zawarcie umowy ubezpieczenia o jak najszerszym zakresie leży w interesie Wykonawcy (który zabezpiecza się przed ewentualnymi ryzykami związanymi z realizacją zamówienia i konsekwencjami, jakie mogą z tego tytułu wynikać).

W interesie samego Zamawiającego leży natomiast, by dostęp do postępowania był jak najszerszy dla Wykonawców o odpowiednim potencjale finansowym i technicznym, co stworzy mu odpowiednie warunki i możliwości wyboru przedmiotu zamówienia odpowiadającego jego określonym w postępowaniu potrzebom, a przy tym korzystnego z punktu widzenia posiadanych przez niego na realizację zamówienia środków pieniężnych. Stawianie zbyt wygórowanych wymogów – w tym również co do zakresu umowy ubezpieczenia – które nie

znajdują uzasadnienia w celach postępowania, nie sprzyja wyborowi najlepszej z punktu widzenia Zamawiającego oferty, a przez to: przedmiotu zamówienia i godzić może w ekonomiczne interesy samego Zamawiającego.

Wykonawca wskazuje również, że wymierną ochronę interesów Zamawiającego stanowić będzie szereg przewidzianych umownie rozwiązań, w tym m.in. zabezpieczenie należytego wykonania umowy w wysokości 5% ceny całkowitej umowy brutto – przy czym procedura zwrotu przewiduje, że 70% zabezpieczenia zostanie zwrócone w terminie 30 dni od dnia wykonania zamówienia i uznania przez Zamawiającego za należyte wykonane, natomiast pozostałe 30% pozostawione zostanie na zabezpieczenie roszczeń z tytułu rękojmi za wady lub gwarancji.

Jeśli więc – hipotetycznie – w trakcie realizacji przedmiotu zamówienia dojdzie do jakiegokolwiek zdarzenia, które wiązać by się miało z odpowiedzialnością finansową Wykonawcy, w pierwszej kolejności ich pokryciu służyć będzie mogło zabezpieczenie należytego wykonania umowy. Stawianie przez Zamawiającego tak precyzyjnych wymogów co do warunków ubezpieczenia na potrzeby niniejszego zamówienia uznać można natomiast za naruszające zasadę proporcjonalności, stawianie nieuzasadnionych barier w dostępie do zamówienia i jednocześnie za działanie niespotykane w analogicznych postępowaniach o udzielenie zamówienia. Istota proporcjonalności, wynikająca z art. 16 pkt 3 p.z.p. sprowadza się do konieczności dołożenia przez Zamawiającego należytej staranności, polegającej na podejmowaniu wyłącznie takich działań i stawianiu wykonawcom jedynie takich wymogów, bez których nie będzie możliwe osiągnięcie zamierzonego celu, jakim jest udzielenie konkretnego zamówienia. Faktem jest, że postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego jest procedurą wysoce sformalizowaną, lecz nie powinno to prowadzić do zbędnego biurokratyzowania tego procesu (por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Poznaniu z dnia 20 maja 2010 r., sygn. akt I ACa 357/10).

Podsumowując, Wykonawca wnosi o ograniczenie przez Zamawiającego zakresu stawianych Wykonawcy wymogów odnoszących się do umowy ubezpieczenia, której zawarcia wymaga Zamawiający od Wykonawcy w związku z realizacją zamówienia.

ODPOWIEDź:

Zamawiający informuje, że warunki ubezpieczenia OC są standardowe i nie zawierają nadzwyczajnych wymogów, stąd też pozostają bez zmian.

PYTANIE/WNIOSK NR 194:

Wykonawca wnosi o zmianę w punkcie 12.2. ust. 4 lit. c) SWZ oraz 12.8 ust. 3 SWZ poprzez odstąpienie od wymogu przedłożenia przez Wykonawców informacji z Centralnego Rejestru Beneficjentów Rzeczywistych w zakresie art. 108 ust. 2 ustawy p.z.p., wskazując, że ogłoszeniu o zamówieniu (Dz.U./S 2 04/01/2022 4015-2022-PL) Zamawiający nie wskazał w sekcji II pkt 1.5 ani pkt 2.6 szacunkowej wartości zamówienia, co uniemożliwia Wykonawcy weryfikację, czy kwoty zamówienia przekraczają kwoty wynikające z art. 108 ust. 2 p.z.p., tj. wartość równą lub przekraczającą wyrażoną w złotych równoważącą kwoty dla robót budowlanych – 20.000.000 euro, a dla dostaw lub usług – 10.000.000 euro. Wymóg żądania przez Zamawiającego informacji z CRBR dotyczy zatem weryfikacji przez Zamawiającego, czy zachodzi podstawa wykluczenia wykonawcy z postępowania o udzielenie zamówienia jedynie w przypadku postępowania przekraczających ww. progi – a wyklucza się w oparciu o nią wykonawcę, który udaremnia lub utrudnia stwierdzenie przestępnego pochodzenia pieniędzy lub ukrywa ich pochodzenie, w związku z brakiem możliwości ustalenia beneficjenta rzeczywistego w rozumieniu art. 2 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 1 marca 2018 r. o przeciwdziałaniu praniu pieniędzy oraz finansowaniu terroryzmu. Skoro Zamawiający nie podał wartości zamówienia, nie jest możliwa weryfikacja, czy w istocie zachodzi podstawa do żądania od Wykonawców przedłożenia opisanego w pytaniu dokumentu, a żądanie jego przedłożenia jest w chwili obecnej żądaniem nieproporcjonalnym względem przedmiotu zamówienia i celów postępowania

ODPOWIEDź:

Zamawiający informuje, że Zamawiający może żądać od wykonawców wyłącznie oświadczeń lub dokumentów niezbędnych do przeprowadzenia postępowania. Skoro w SWZ pojawił się wymóg dotyczący żądania wymienionego dokumentu, to oznacza, że Zamawiający musiał mieć do tego podstawę. Wartość szacunkowa zamówienia przekracza kwotę 10 mln euro, w związku z tym Zamawiający ma obowiązek żądania tego dokumentu.

PYTANIE/WNIOSK NR 195:

Dotyczy Załącznika nr 2 do SWZ. Opis przedmiotu zamówienia, Załącznik nr 1 do OPZ, Część 1, pkt 4. Wymagania dotyczące komplekacji autobusów. Punkt 21. ppkt 1).

Wnosimy o doprecyzowanie, czy w chwili, gdy określony system lokalizacji będzie pracował z wykorzystaniem karty do transmisji danych, to wspomniana karta będzie dostarczona przez Zamawiającego.

Uzasadnienie

W celu precyzyjnego oszacowania kosztów systemu lokalizacji konieczne jest określenie, czy ewentualny koszt abonamentu związany z utrzymaniem karty do transmisji danych leży po stronie Zamawiającego.

ODPOWIEDź:

Zamawiający informuje, że koszt abonamentu związany z utrzymaniem karty do transmisji danych leży po stronie Zamawiającego.

PYTANIE/WNIOSK NR 196:

Zgodnie z pkt 12.7 ppkt 4) SWZ, Zamawiający określił, iż spełnienie warunku przez wykonawców wspólnie składających ofertę, w zakresie zdolności technicznej lub zawodowej, musi być spełnione w pełni przez co najmniej jednego z Wykonawców. Czy oznacza to, że wystarczającym jest by np. w ramach konsorcjum jeden z wykonawców wykazał się wyłącznie doświadczeniem w dostawach autobusów, inny wykonawca wyłącznie doświadczeniem w dostawie systemu szybkiego ładowania, a inny wyłącznie doświadczeniem w dostawie systemu wolnego ładowania? Prosimy o potwierdzenie takiego rozumienia lub przedstawienia właściwej interpretacji tak sformułowanego warunku w zakresie zdolności technicznej lub zawodowej w odniesieniu do wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że dokona w tym zakresie zmiany SWZ.

PYTANIE/WNIOSK NR 197:

Dotyczy: Załącznik nr 2 do SWZ, Część I przedmiot zamówienia: Dostawa 17 autobusów EV, Pkt. 1. Wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia, ppkt. 1.2 c), e) oraz Załącznik nr 1 do OPZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia- Część 1-Szczegółowe Wymagania Dotyczące Przedmiotu Zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 2.1. Magazyn energii, ppkt. 7).

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie możliwości szybkiego ładowania poprzez urządzenie pantografowe tzw. odwrócony pantograf o mocy ładowania od 150 kW do 300 kW.

System magazynowania energii przewidziany przez Wykonawcę został dobrany w sposób optymalny i zapewnia obsługę linii. System zarządzania bateriami automatycznie dobiera moc ładowania w celu zadbania o prawidłowe warunki eksploatacji baterii w celu zabezpieczenia jak najdłuższej żywotności.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że odpowiedź w tym zakresie została już udzielona w odpowiedzi na pytanie nr 7. Zamawiający potwierdza, że przedstawiona powyżej moc ładowania mieści się w przedziale wskazanym przez Zamawiającego.

PYTANIE/WNIOSK NR 198:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do OPZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia- Część 1-Szczegółowe Wymagania Dotyczące Przedmiotu Zamówienia, Pkt. 3.Wymagania dotyczące parametrów zamówienia, ppkt.1. Minimalna liczba miejsc pasażerskich oraz Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 13.3. Miejsce na wózek inwalidzki, dziecięcy, ppkt.1)

Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie, w którym naprzeciwko drzwi II w autobusie będzie znajdować się miejsce na wózek inwalidzki lub wózek dziecięcy? Takie rozwiązanie zapewnia więcej miejsc siedzących dla pasażerów dostępnych z niskiej podłogi, jest stosowane powszechnie w autobusach komunikacji miejskiej oraz spełnia wymogi Regulaminu 107

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że zaproponowane rozwiązanie spełnia wymaganie określone przez Zamawiającego, przy czym zwraca uwagę na określone wymiary minimalne: 1300 mm x 700 mm.

PYTANIE/WNIOSK NR 199:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do OPZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia- Część 1-Szczegółowe Wymagania Dotyczące Przedmiotu Zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 1.1 Silnik trakcyjny, napęd, ppkt. 2)

Czy Zamawiający dopuści napęd umożliwiający ciągłą pracę w pojeździe, w niekorzystnych warunkach eksploatacji miejskiej bez wpływu na jego pracę (m.in. w temp. od – 25°C do + 35°C)?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że dokonał już zmiany zakresu temperatury pracy na zakres: od -25°C do +40°C. Zamawiający nie przewiduje kolejnych zmian w tym zakresie.

PYTANIE/WNIOSK NR 200:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do OPZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia- Część 1-Szczegółowe Wymagania Dotyczące Przedmiotu Zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 2.2. Pojemność magazynu energii, ppkt. 4).

Zwracamy się do Zamawiającego o dopuszczenie magazynu energii przystosowanego do eksploatacji w sposób ciągły, w warunkach atmosferycznych występujących w polskiej strefie klimatycznej (przy temperaturze zewnętrznej od – 25°C do + 35°C).

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że dokonał już zmiany zakresu temperatury pracy na zakres: od -25°C do +40°C. Zamawiający nie przewiduje kolejnych zmian w tym zakresie.

PYTANIE/WNIOSK NR 201:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do OPZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia- Część 1- Szczegółowe Wymagania Dotyczące Przedmiotu Zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 2.4. Konstrukcja magazynu energii, ppkt. 1, 2).

Czy Zamawiający dopuści izolację termiczną i/lub układy ogrzewania i/lub chłodzenia magazynów energii tak, aby możliwa była ich bezawaryjna i długotrwała eksploatacja (ładowanie i rozładowywanie) zarówno gdy pojazd stoi jak i porusza się w pełnym słońcu w lecie jak i w zimie w polskiej strefie klimatycznej w temperaturach otaczającego powietrza (mierzonej w miejscach zacienionych, 2m od powierzchni gruntu) od – 25°C do + 35°C oraz danych technicznych dotyczących układu chłodzenia i/lub ogrzewania magazynów energii oraz charakterystyk magazynów energii, z których wynikać będzie w sposób jednoznaczny spełnienie tego warunku. Wymagany zasięg pojazdu (80 km bez konieczności doładowania) nie może ulec obniżeniu w całym zakresie temperatur od – 25°C do + 35°C?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że dokonał już zmiany zakresu temperatury pracy na zakres: od -25°C do +40°C. Zamawiający nie przewiduje kolejnych zmian w tym zakresie.

PYTANIE/WNIOSK NR 202:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do OPZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia- Część 1- Szczegółowe Wymagania Dotyczące Przedmiotu Zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 2.7. Zarządzanie energią, ppkt. 1).

Nasze autobusy wyposażone są w układ wprowadzający w stan „uśpienia” instalację elektryczną i wyeliminowanie poboru prądu z akumulatorów 24V po znaczącym ich wyładowaniu. Takie rozwiązanie pozwala zachować zawsze minimalną ilość energii do rozruchu „autobusu” i eliminuje negatywne skutki pozostawienia na postoju włączonych odbiorników.

Czy Zamawiający zaakceptuje takie rozwiązanie?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że udzielił odpowiedzi na pytanie nr 66 w przedstawionym zakresie i dokonał zmiany SWZ dopuszczając pobór mocy w zakresie nieprzekraczającym 20W, z wyłączeniem części elementów. Stąd też zaproponowane rozwiązanie powinno mieścić się w wymogach stawianych przez Zamawiającego.

PYTANIE/WNIOSK NR 203:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do OPZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia- Część 1- Szczegółowe Wymagania Dotyczące Przedmiotu Zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 4.1. Układ pneumatyczny, ppkt. 1).

W naszych autobusach, konstrukcja sprężarki i jej elektryczny napęd odrębnym silnikiem, zabezpieczają przed nadmiernym, awaryjnym, wzrostem ciśnienia w instalacji. Nie zastosowano dodatkowego, przeciążeniowego zaworu bezpieczeństwa, ograniczającego ciśnienie do 17 bar.

Czy Zamawiający zaakceptuje takie rozwiązanie?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że zaakceptuje takie rozwiązanie.

PYTANIE/WNIOSK NR 204:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do OPZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia- Część 1- Szczegółowe Wymagania Dotyczące Przedmiotu Zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 4.6. przyłączy do sprężonego powietrza.

Sprężone powietrze dostarczane z zewnętrznego źródła, podlega wstępnemu osuszeniu przed przedostaniem się do układu pneumatycznego autobusu.

W związku z niezwykle rzadką koniecznością podawania z zewnątrz sprężonego powietrza, producent nie przewidział dodatkowego jego osuszania.

Prosimy o przyjęcie tego rozwiązania.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że nie przyjmie takiego rozwiązania.

PYTANIE/WNIOSK NR 205:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do OPZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia- Część 1- Szczegółowe Wymagania Dotyczące Przedmiotu Zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 4.7. Osuszacz, odolejacz.

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym dostęp do wymienionych podzespołów będzie realizowany w łatwy, ergonomiczny sposób od wnętrza autobusu.

Wszystkie prace z tym związane można wykonywać w każdych nawet najbardziej niekorzystnych warunkach pogodowych.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że dopuszcza takie rozwiązanie.

PYTANIE/WNIOSK NR 206:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do OPZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia- Część 1- Szczegółowe Wymagania Dotyczące Przedmiotu Zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 5.6. Systemy bezpieczeństwa, ppkt. 2).

System antykolizyjny w naszych autobusach oparty jest na działaniu radaru. System radarowy jest bardziej niezawodny niż systemy optyczne (wizyjne), w szczególności działające niezależnie od warunków atmosferycznych i zanieczyszczenia.

Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie, w którym autobus wyposażony będzie w radarowy system antykolizyjny, z aktywnymi czujnikami radarowymi martwego pola z prawej strony pojazdu, wywołujący alarm w postaci wibrację fotela kierowcy oraz optyczny (światlny: kolor żółty i czerwony), w przypadku zaistnienia ryzyka kolizji ?

Proponowane rozwiązanie jest bardziej skuteczne i efektywne. Zapewnia dostarczanie informacji nawet przy silnym nagłośnieniu wnętrza autobusu. System wykrywa pieszych, rowerzystów, motocyklistów, etc. jest aktywny podczas jazdy i ignoruje pasażerów wsiadających i wysiadających z pojazdu.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że zaakceptuje zaproponowane rozwiązanie.

PYTANIE/WNIOSK NR 207:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do OPZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia- Część 1- Szczegółowe Wymagania Dotyczące Przedmiotu Zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 7.3.Oświetlenie wewnętrzne – przedział pasażerski, ppkt. 1).

Czy Zamawiający zaakceptuje oświetlenie przedziału pasażerskiego, przy pomocy lamp LED rozmieszczonych wzdłuż całego wnętrza?

Pojedyncze lampy ułożone są poprzecznie w stosunku do podłużnej osi pojazdu.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że zaakceptuje zaproponowane rozwiązanie.

PYTANIE/WNIOSK NR 208:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do OPZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia- Część 1- Szczegółowe Wymagania Dotyczące Przedmiotu Zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 7.4.Oświetlenie zewnętrzne, ppkt. 5).

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

Zastosowanie technologii LED, szczególnie w przypadku świateł 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 świateł przeciwmgłowych jest zupełnie inny, optymalnym jest nadal wykorzystanie żarówek.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że zaakceptuje zaproponowane rozwiązanie.

PYTANIE/WNIOSK NR 209:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do OPZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia- Część 1- Szczegółowe Wymagania Dotyczące Przedmiotu Zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 7.4.Oświetlenie zewnętrzne, ppkt. 8). oraz Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 14.1. Drzwi, ppkt. 10)

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, polegające na zastosowaniu w progach każdych drzwi listew LED, oświetlających skutecznie obszar wejścia do autobusu?

Proponowane rozwiązanie jest równoważne pod względem funkcjonalnym oświetlenia obszaru wejścia, a dodatkowo zwiększa trwałość szczotek myjni, które nie są niszczone przez wystające elementy.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że zaproponowane rozwiązanie mieści się w wymogach stawianych przez Zamawiającego.

PYTANIE/WNIOSK NR 210:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do OPZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia- Część 1- Szczegółowe Wymagania Dotyczące Przedmiotu Zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 7.4.Oświetlenie zewnętrzne, ppkt. 9).

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie rozwiązania aby ładowanie magazynu energii w porze nocnej oraz w warunkach ograniczonej widoczności było wspomagane, monitorowane i obserwowane w oparciu o zabudowaną na dachu, technologicznie bardzo wysokiej jakości kamerę z tzw. „noktowizyjnym widzeniem”, która skutecznie spełni wymagania Zamawiającego.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że zapis SWZ pozostaje bez zmian.

PYTANIE/WNIOSK NR 211:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do OPZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia- Część 1- Szczegółowe Wymagania Dotyczące Przedmiotu Zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 9.2. Ogumienie, opony, ppkt. 2).

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego, ze względu na warunki pandemiczne tj. przerwanych łańcuchów dostaw i braki poszczególnych części do produkcji- w tym opon, 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:

Zamawiający informuje, że stanowisko Wykonawcy uznaje za prawidłowe.

PYTANIE/WNIOSK NR 212:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do OPZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia- Część 1- Szczegółowe Wymagania Dotyczące Przedmiotu Zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 10.1.Ogrzewanie, ppkt. 1, b).

Czy Zamawiający dopuści stosowany w naszych autobusach system konwektorowo-nawiewny system ogrzewania przestrzeni pasażerskiej, których grzejniki w przestrzeni pasażerskiej zamontowane są w optymalny sposób z odpowiednio wyprofilowanymi, estetycznymi obudowami, zapewniającymi w pełni bezpieczeństwo, trwałości i niezawodność bez potrzeby montowania dodatkowych osłon?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że zgodnie z OPZ Zamawiający przewiduje system konwektorowo-nawiewny.

PYTANIE/WNIOSK NR 213:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do OPZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia- Część 1- Szczegółowe Wymagania Dotyczące Przedmiotu Zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 10.1.Ogrzewanie, ppkt. 3-a)b).

Czy Zamawiający zaakceptuje w pełni automatyczny system ogrzewania i klimatyzacji, pracujący zgodnie obszarem komfortu termicznego wnętrza pojazdu, ustalonego zgodnie z VDV 236, z możliwością ustalenia przez kierowcę zadanej temperatury wg jednej z trzech dostępnych zaprogramowanych krzywych temperatur wnętrza ?

Rozwiązanie takie w optymalny sposób dąży do zapewniania największego, możliwego zasięgu autobusu zapewniając jednocześnie termiczny komfort temperatury wnętrza pojazdu, którą odpowiedni algorytm dopasowuje i uzależnia w sposób ciągły od temperatury panującej na zewnątrz pojazdu.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że stanowisko Wykonawcy jest zgodne z zapisem OPZ.

PYTANIE/WNIOSK NR 214:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do OPZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia- Część 1- Szczegółowe Wymagania Dotyczące Przedmiotu Zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 10.1.Ogrzewanie, ppkt. 7).

Prosimy o wyjaśnienie, czy użytkownik mający mieć możliwość programowania procesu prekondycjonowania to użytkownik w autobusie (programowanie odbywa się na desce rozdzielczej w kabinie kierowcy) czy użytkownik zdalny (programowanie odbywa się za pośrednictwem systemu monitorowania stacji ładowania i pomiaru zużycia energii).

Zwracamy uwagę, że co do zasady prekondycjonowanie nie może odbyć się bez powiadomienia autobusu o godzinie odjazdu. Dlatego w praktyce wygodnie i efektywnie jest wprowadzać godzinę odjazdu w systemie monitorowania stacji ładowania i pomiaru zużycia energii, co oszczędza czas potrzebny na fizyczne przejście użytkownika do poszczególnych pojazdów na zajezdni. Do zdalnego programowania prekondycjonowania w naszych pojazdach wykorzystywana jest komunikacja według normy VDV 261, stanowiącą uzupełnienie normy ISO 15118. Co ważne, usługa jest możliwa technicznie tylko wówczas, gdy stacje ładowania i system monitorowania stacji ładowania również działają zgodnie z normą VDV261.

W związku z powyższym – czy Zamawiający uwzględni normę VDV261 i zdalne prekondycjonowanie w wymaganiach dla stacji ładowania, systemu monitorowania stacji ładowania, i autobusów?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że nie uwzględni normy VDV261 w wymogach dla stacji ładowania. Zgodnie z OPZ warunki uruchomienia ogrzewania będą ustalone z Zamawiającym w granicach możliwości technicznych Wykonawcy.

PYTANIE/WNIOSK NR 215:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do OPZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia- Część 1- Szczegółowe Wymagania Dotyczące Przedmiotu Zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 12.1. Wentylacja, ppkt. 2)

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o możliwość zaoferowania pojazdu, w którym wentylacja wymuszona realizowana jest przez wentylator elektryczny wyciągowy wspomagający pracę modułu klimatyzacji bez filtra powietrza.

W takim przypadku nie ma potrzeby filtracji powietrza, które jest usuwane z pojazdu.

Wszystkie wentylatory nadmuchowe powietrza do pojazdu, w tym wentylatory klimatyzacji wyposażone są w odpowiednie filtry powietrza.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że stosowanie do udzielonej odpowiedzi na pytanie nr 57, potwierdza stanowisko Wykonawcy.

PYTANIE/WNIOSK NR 216:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do OPZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia- Część 1- Szczegółowe Wymagania Dotyczące Przedmiotu Zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 13.1. Przestrzeń pasażerska.

Nasze autobusy zaprojektowaliśmy ze szczególnym uwzględnieniem estetyki wnętrza, używamy dobranych pod kątem wyglądu, jak również utrzymania w czystości materiałów wnętrza dla ścian bocznych oraz sufitu. Stosujemy sprawdzony jeden rodzaj kolorystyki dla ścian bocznych oraz jeden rodzaj dla sufitu, różniące się od siebie rodzajem desenia i odcieniem tak, które harmonizują z pozostałymi elementami, t. j. nadkolami, siedzeniami, klapami nadokiennymi itp. Dodatkowo mamy możliwość połączenia tych elementów aż z pięcioma różnymi wzorami podłogi. Prosimy o zaakceptowanie powyższego rozwiązania.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że stanowisko Wykonawcy jest zgodne z zapisem OPZ.

PYTANIE/WNIOSK NR 217:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do OPZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia- Część 1- Szczegółowe Wymagania Dotyczące Przedmiotu Zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 14.1. Drzwi, ppkt. 1) oraz Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 14.1. Drzwi, ppkt. 19)

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie (opcjonalnie), autobusu wyposażonego w II drzwi dwuskrzydłowe otwierane na zewnątrz autobusu o szerokości nie mniejszej niż 1.200 mm,

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że dokonał już zmiany zapisu SWZ w kwestii szerokości drzwi. Natomiast Zamawiający nie dopuszcza rozwiązania polegającego na otwieraniu drzwi na zewnątrz.

PYTANIE/WNIOSK NR 218:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do OPZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia- Część 1- Szczegółowe Wymagania Dotyczące Przedmiotu Zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 14.1. Drzwi, ppkt. 6,7)

Czy Zamawiający akceptuje rozwiązanie w którym sterowanie każdego skrzydła I drzwi będzie realizowane przyciskiem na pulpicie kierowcy polegającym na blokowaniu otwarcia odpowiedniej połówki drzwi?

Rozwiązanie takie, daje dodatkowo w przypadku stosowania tzw. „gorącego przycisku” przy pierwszych drzwiach pozwala kierowcy na blokowanie I połówki drzwi, tak aby pasażerowie nie dostawali się w przestrzeń zarezerwowaną dla kierowcy, co nie jest możliwe w przypadku rozwiązania sterowania każdego skrzydła osobnym przyciskiem.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że stanowisko Wykonawcy jest zgodne z zapisem OPZ.

PYTANIE/WNIOSK NR 219:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do OPZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia- Część 1- Szczegółowe Wymagania Dotyczące Przedmiotu Zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 14.1. Drzwi, ppkt. 17)

Ze względu na architekturę elektroniczną autobusu oraz przede wszystkim z uwagi na bezpieczeństwo pasażerów prosimy o rezygnację z wymogu wyposażenia przycisków otwierania drzwi przez pasażerów zlokalizowanych na zewnątrz pojazdu w funkcję pamięci, powodującą zapamiętanie faktu ich naciśnięcia i automatycznego otwierania drzwi po ich aktywacji przez kierowcę. Czynna funkcja otwierania drzwi przyciskami zewnętrznymi przez pasażera powinna odbywać się dopiero po aktywowaniu tych przycisków przez kierowcę, co jest wyraźnie sygnalizowane pasażerowi przez ich odpowiednie podświetlenie.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że przychyła się do stanowiska Wykonawcy.

PYTANIE/WNIOSK NR 220:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do OPZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia- Część 1- Szczegółowe Wymagania Dotyczące Przedmiotu Zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 15.1. Kabina kierowcy, ppkt. 2)

Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie, gdzie drzwi kabiny kierowcy wyposażone będą w nowoczesny zamek sterujący rygłem magnetycznym drzwi z możliwością ich blokowania od wewnątrz?

Zaproponowane rozwiązanie zapewnia wysoki komfort na co dzień dla kierowcy i w znaczny sposób zwiększa bezpieczeństwo kierującego w sytuacji po kolizyjnej lub powypadkowej, gdyż w takim przypadku ułatwiony jest dostęp do wnętrza kabiny kierującego.

ODPOWIEDź:

Zamawiający informuje, że przychyła się do stanowiska Wykonawcy.

PYTANIE/WNIOSK NR 221:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do OPZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia- Część 1- Szczegółowe Wymagania Dotyczące Przedmiotu Zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 15.3. Rolety, osłony, ppkt. 5)

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym roleta przednia jako wyposażenie seryjne, jest sterowana elektrycznie ergonomicznym przyciskiem zabudowanym w obrębie pulpitu kierowcy, co zapewnia większy komfort jej obsługi, umożliwiając sterowanie roletą podczas jazdy bez konieczności odrywania się kierowcy od siedzenia i kierownicy.

ODPOWIEDź:

Zamawiający informuje, że przychyła się do stanowiska Wykonawcy.

PYTANIE/WNIOSK NR 222:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do OPZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia- Część 1- Szczegółowe Wymagania Dotyczące Przedmiotu Zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 15.5. Deska rozdzielcza, ppkt. s) oraz Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 16.1. Podwozie, nadwozie, ppkt. 21)

Czy Zamawiający z uwagi na to, że pokrywy obsługowe (klapy), są na zatrzaski oraz są ryglowane kluczem „czworokątem” i gwarantują ich skuteczne zamknięcie i nie ma potrzeby aby były dodatkowo wyposażone w czujniki, odstąpi od tego „kosztotwórczego” wymogu, który też ze względu na pracę całego szkieletu poruszającego się autobusu może prowadzić do mylnych wskazań takiego systemu?

ODPOWIEDź:

Zamawiający informuje, że zapisy SWZ w tym zakresie pozostają bez zmian.

PYTANIE/WNIOSK NR 223:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do OPZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia- Część 1- Szczegółowe Wymagania Dotyczące Przedmiotu Zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 16.1. Podwozie, nadwozie, ppkt. 16)

Zwracamy się do Zamawiającego z prośbą o dopuszczenie autobusu, w którym nadkola kół zostaną wyposażone w wysokiej jakości, trwałe szczotki zabezpieczające nadwozie autobusu.

Rozwiązanie takie zapewnia lepszą ochronę przez uszkodzeniami mechanicznymi oraz utrzymanie burt bocznych autobusu w czystości.

ODPOWIEDź:

Zamawiający informuje, że stanowisko Wykonawcy jest zgodne z zapisem OPZ.

PYTANIE/WNIOSK NR 224:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do OPZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia- Część 1- Szczegółowe Wymagania Dotyczące Przedmiotu Zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 19. Informacja pasażerska wewnętrzna i zewnętrzna, ppkt. 7)

Czy Zamawiający dopuści umieszczenie głośnika zewnętrznego z prawej strony nadwozia, pomiędzy pierwszymi a drugimi drzwiami ?

Sposób umieszczenia zapewnia doskonałą akustykę komunikatów głosowych, zabudowany w miejscu specjalnie przystosowanym do jego zabudowy, wodoodporny i odporny na czynniki zewnętrzne, spełniający pozostałe wymogi Zamawiającego

ODPOWIEDź:

Zamawiający informuje, że stanowisko Wykonawcy jest zgodne z zapisem OPZ.

PYTANIE/WNIOSK NR 225:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do OPZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia- Część 1- Szczegółowe Wymagania Dotyczące Przedmiotu Zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 22. Układ elektryczny, ppkt. 2)

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 ogniw. Nadmiernie 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).

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 mogłyby 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.

Prosimy również o doprecyzowanie, że Zamawiający, wymagając „systemu automatycznej detekcji i gaszenia pożarów, zainstalowanego w przestrzeni w której zamontowany jest silnik trakcyjny i agregat grzewczy”, miał na myśli przestrzeń agregatu grzewczego i przestrzeń zamontowanego w nadwoziu autobusu silnika centralnego, oraz że wymóg nie dotyczy chłodzonych cieczą silników trakcyjnych przy piastach kół, zintegrowanych z niezabudowanym bezpośrednio we wnętrzu nadwozia mostem napędowym.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że zapisy SWZ w tym zakresie pozostają bez zmian.

PYTANIE/WNIOSK NR 226:

Dot. pkt 19.4 [Przydzielanie punktów w kryterium „T – Ocena rozwiązań technicznych”] Tabela lp. T.1. – Wykonawca zwraca się z wnioskiem o zmianę metodologii oceny kryterium „Materiał oraz sposób zabezpieczenia antykorozyjnego elementów konstrukcyjnych karoserii: szkieletu nadwozia i szkieletu (kratownicy/ ramy) podwozia” w ten sposób, że „Profile ze stali zabezpieczone antykorozyjnie metodą kateforezy lub innymi metodami gwarantującymi wymagany okres trwałości (12 lat)” oceniane będą skalą 30 pkt, z kolei „Profile ze stali odpornej na korozję (zgodnie z PN-EN 10088 lub równoważną), aluminium.” oceniane będą skalą 25 pkt.

Zabezpieczenie antykorozyjne realizowane metodą kateforezy zanurzeniowej całego szkieletu nadwozia w zamkniętym cyklu technologicznym jest najskuteczniejszym rodzajem zabezpieczenia antykorozyjnego stosowanym w produkcji pojazdów osobowych, użytkowych oraz autobusów. Technologia ta skutecznie zabezpiecza pojazdy przed korozją i jest stosowana od kilkunastu lat w produkowanych przez nas autobusach: turystycznych, międzymiastowych, miejskich oraz minibusach.

W technologii tej zastosowanie stali konstrukcyjnej o podwyższonej odporności na korozję zabezpieczonej przeciw korozji metodą kateforezy zanurzeniowej kpl. kratownicy w zamkniętym cyklu technologicznym, ma kluczowe znaczenie, gdyż stal ta zapewnia lepszą elastyczność pod względem drgań i pracy całego szkieletu autobusu, nie doprowadzając po kilku latach do pęknięć kratownicy szkieletu autobusu, jak ma to często miejsce w przypadku tzw. stali stosowanych z grupy stali nierdzewnych. Istnieje możliwość dokonywania naprawy powypadkowych w warunkach warsztatowych u Zamawiającego. Naprawy takie są też łatwiejsze i tańsze w warunkach warsztatowych, gdyż wymiana elementów szkieletu jest prostsza i łatwiejsza ze względu, że stal konstrukcyjna o podwyższonej odporności na korozję jest „łatwiejsza” do spawania, a uzupełnienie „miejscowe” warstwy KTL-u również nie komplikuje procesu naprawy przy użyciu odpowiednich środków malarskich przewidzianych w procesie naprawy przez producenta.

Wykonawca zauważa, że taka zmiana skali punktowej jest korzystna dla Zamawiającego pod kątem jakości przedmiotu zamówienia. Zwrócić bowiem należy uwagę, iż technika kateforezy jest obecnie jedną z najlepszych metod zabezpieczenia przed korozją elementów wykonanych z metalu. Kateforeza zapewnia na długi czas zabezpieczenie wyjątkowo odporne na odczynniki chemiczne i inne zagrożenia. Przyznanie większej liczby punktów za zabezpieczenie profili metodą kateforezy będzie zatem gwarantować wyłonienie oferty, która spełni najwyższe oczekiwania pod kątem jakości zabezpieczenia karoserii.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że zapisy SWZ w tym zakresie pozostają bez zmian.

PYTANIE/WNIOSK NR 227:

Dotyczy: zał. nr 1 do OPZ – SWZ, cz. 1, p. 4.2.1 2)

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:

Zamawiający informuje, że zapisy SWZ w tym zakresie pozostają bez zmian.

PYTANIE/WNIOSK NR 228:

Dotyczy: zał. nr 1 do OPZ – SWZ, cz. 1, p. 4.15.5 11) b)

Zwracamy się z prośbą o dopuszczenie, jako rozwiązanie równoważne, aby chwilowe zużycie energii prezentowane było przez wskaźnik napędu i rekuperacji, w którym obrotomierz w przejrzysty sposób wskazuje procentowo kierunek przekazywania mocy (odchylenie wskazówki w jedną stronę oznacza zużycie, a w przeciwną stronę odzyskiwanie energii). Pozwala to kierowcy w czasie rzeczywistym zorientować się, jakie działania przekładają się na ekonomiczny sposób jazdy, uwzględniający optymalne zużycie energii i odpowiedni poziom odzyskiwania energii.

W autobusach Wykonawcy zużycie chwilowe nie jest podawane w kWh/km, ponieważ miara ta według doświadczenia Wykonawcy nie jest łatwa w interpretacji dla zużycia chwilowego.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że rozwiązanie wskazane przez Wykonawcę jest równoważne.

PYTANIE/WNIOSK NR 229:

Dotyczy: zał. nr 1 do OPZ – SWZ, cz. 1, p. 4.15.5 11) b)

W autobusach Wykonawcy nie jest podawane całkowite (tj. liczone od początku życia pojazdu) zużycie energii na głównej desce rozdzielczej kierowcy. W opinii Wykonawcy zużycie takie może być trudne w interpretacji, ze względu na to, że baterie ulegają rozładowywaniu również w czasie postoju, nawet przy wyłączeniu odbiorników prądu, co uniemożliwia wiarygodne odniesienie ubytku energii do przejechanych kilometrów w zakresie całego życia pojazdu. Zwracamy się z prośbą o zaakceptowanie, jako rozwiązania równoważnego, panelu dostępnego online (w portalu Wykonawcy przeznaczonym dla klientów), w którym dostępne są dane dotyczące średniego zużycia odniesionego do ostatnio przejechanych przez autobusów kilometrów, co zapewnia możliwość np. podglądu zużycia energii w wybranym okresie na autobus. Proces starzenia się baterii, związany z zużyciem energii, mierzalny jest w autobusach Wykonawcy za pomocą warsztatowego komputera diagnostycznego.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że zapisy SWZ w tym zakresie pozostają bez zmian.

PYTANIE/WNIOSK NR 230:

Dot. § 9 ust. 1 Wzoru Umowy – katalog kar umownych – Wykonawca wnosi o zmianę kwalifikacji momentu naliczenia kary za zwłokę, w ten sposób, że Zamawiający naliczać będzie karę umowną za każdy zakończony dzień zwłoki, a nie za każdy rozpoczęty dzień zwłoki. W ocenie Wykonawcy obecne ukształtowanie momentu, w którym naliczana miałaby być odpowiednia kara umowna stanowi wyraz rażącego uprzywilejowania pozycji Zamawiającego przez zapewnienie mu nieuzasadnionego wzbogacenia z tytułu kar umownych kosztem wykonawcy. Zdaniem Wykonawcy, obciążanie Wykonawcy karą umowną za każdy rozpoczęty dzień zwłoki może prowadzić do nieuzasadnionego wzbogacenia się Zamawiającego ponad funkcję kompensacyjną, prewencyjną i represyjną płynącą z instytucji kary umownej.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że zapisy SWZ w tym zakresie pozostają bez zmian.

PYTANIE/WNIOSK NR 231:

Dot. § 9 ust. 3 Wzoru Umowy – Wykonawca wnosi o obniżenie limit kar umownych z 30 % wartości brutto umowy na 20% wartości brutto umowy. Wskazany przez Zamawiającego limit kar umownych jest w ocenie Wykonawcy znacząco wygórowany i nieproporcjonalny do wartości przedmiotu zamówienia. Określenie rażąco wysokiej kary umownej jest sprzeczne z treścią art. 484 § 1 kc, która określa karę umowną jako surogat odszkodowania. W sytuacji zastrzeżenia kary umownej przekraczającej wartość szkody, kara umowna traci swój charakter odszkodowawczy, a zyskuje przymiot nieuzasadnionego zysku Zamawiającego. Dodatkowo, taka wartość limit kar umownych obarcza Wykonawcę nieuzasadnionym ryzykiem kontraktowym.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że podtrzymuje wyrażone wcześniej w tym zakresie stanowisko i nie wyraża zgody na proponowaną zmianę.

PYTANIE/WNIOSK NR 232:

Dotyczy: pkt 9, ppkt 9.2. 1) – termin wykonania zamówienia.

Ze względu na okres świąteczno-noworoczny oraz przerwę produkcyjną w naszych fabrykach w tym okresie wnioskujemy o zmianę terminu dostawy pierwszej partii autobusów EV, w skład której wchodzi dostawa jednego autobusu na 31.01.2023 r.

Termin ten nie będzie miał wpływu na termin dostawy pozostałych autobusów.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że wyraża zgodę na przesunięcie terminu dostawy pierwszego autobusu do dnia 31.02.2023 roku. Dostawa ostatniego autobusu pozostaje bez zmian.

PYTANIE/WNIOSK NR 233:

Dot. Pkt 11.1 ppkt 4) SWZ oraz pkt 12.2 ppkt 1b)

Wykonawca zwraca się z wnioskiem o zmianę brzmienia przedmiotowego warunku udziału w postępowaniu, w ten sposób, że Zamawiający zaakceptuje doświadczenie w dostawach wymienionych w w/w punkcie, które są w dalszym ciągu realizowane (przy uwzględnieniu okoliczności, że wstępne odbiory przedmiotu zamówienia są już dokonywane, a zamawiający wystawił faktury zaliczkowe).

Dopuszczenie posłużenia się doświadczeniem w dostawach, które z praktycznego punktu widzenia jest należycie realizowane i wstępnie ukończone, niewątpliwie korzystnie wpłynie na konkurencyjność w tym Postępowaniu, bowiem umożliwi udział wykonawcom, którzy posiadają bieżące i odpowiednie doświadczenie, a które w żaden (z formalnego punktu widzenia) sposób nie odbiega od doświadczenia w realizowaniu świadczeń okresowych lub ciągłych. Biorąc pod uwagę, że rynek autobusów elektrycznych jest rynkiem stosunkowo nowym (a jednocześnie wyjątkowo istotnym w kontekście celów klimatycznych i polityki zakupowej państwa) za okoliczność szczególnie istotną uznać należy niewątpliwie działania pozwalające praktycznie wpłynąć na zwiększenie liczny ofert (a zatem konkurencyjności) w postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego.

W tym zakresie zwracamy się z wnioskiem o zmianę wskazanych na wstępie postanowień SWZ, w ten sposób, że otrzymają one następujące brzmienie:

Pkt 11.1 ppkt 4) SWZ

Wykonawca spełni warunek jeżeli wykaże, że w okresie ostatnich 3 (trzech) lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie należycie wykonał lub wykonuje dostawy w ramach jednego zamówienia co najmniej 7-miu sztuk fabrycznie nowych autobusów elektrycznych (rozumianych zgodnie z definicją wskazaną w pkt. 5.1 SWZ)

Pkt 12.2 ppkt 1b)

b) Wykazu wykonanych dostaw – a w przypadku świadczeń powtarzających się lub ciągłych również wykonywanych, w okresie ostatnich 3 (trzech) lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, z podaniem zamówień polegających na:

b1) wykonaniu dostaw lub dostaw będących w trakcie realizacji w ramach jednego zamówienia co najmniej 7-miu sztuk fabrycznie nowych autobusów elektrycznych (rozumianych zgodnie z definicją wskazaną w pkt. 5.1 SWZ).

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że zapisy SWZ w tym zakresie pozostają bez zmian.

PYTANIE/WNIOSK NR 234:

Dotyczy: część I SWZ, Rozdział XV. Sposób oraz termin składania ofert.

Ze względu na procedury wewnętrzne związane z opracowaniem oferty i wydłużający się skomplikowany proces przygotowania ofert na urządzenia, systemy elektroniczne oraz infrastrukturę ładowania prosimy o zmianę terminu składania ofert na 28 lutego 2022 r.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, przesunięto termin składania ofert na dzień 21.02.2022 roku.

PYTANIE/WNIOSK NR 235:

Zamawiający w SWZ pkt. 21, ppkt. 1 napisał:

„Wykonawca, którego oferta zostanie wybrana jako najkorzystniejsza, zobowiązany będzie do wniesienia zabezpieczenia należytego wykonania umowy w wysokości 5 % ceny całkowitej podanej w ofercie (ceny brutto), zgodnie z brzmieniem art. 449-453 ustawy Pzp.”

oraz w Załączniku nr 1 wzór umowy, par. 13, ust. 1:

„Wykonawca wniósł (przed podpisaniem niniejszej umowy) zabezpieczenie należytego wykonania umowy za cały przedmiot umowy w wysokości 5% ceny całkowitej umowy brutto, określonej w §7 ust. 1 niniejszej umowy, co stanowi kwotę: zł (słownie złotych: złotych 00/100)”

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

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

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że zapisy SWZ w tym zakresie pozostają bez zmian.

PYTANIE/WNIOSSEK NR 236:

Zamawiający w SWZ, pkt. 11.1, ppkt. 4 a-c napisał:

„4) Zdolności technicznej lub zawodowej – Wykonawca spełni warunek jeżeli wykaże, że w okresie ostatnich 3 (trzech) lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie należyce wykonał, a w przypadku świadczeń powtarzających się lub ciągłych wykonuje zamówienie polegające na:

a) dostawie w ramach jednego zamówienia co najmniej 7-ciu sztuk fabrycznie nowych autobusów elektrycznych (rozumianych zgodnie z definicją wskazaną w pkt. 5.1 SWZ), z których:

a1) co najmniej 5 sztuk pochodziło z jednego z państw członkowskich Unii Europejskiej, państw, z którymi Unia Europejska zawarła umowy o równym traktowaniu przedsiębiorców, lub państw, wobec których na mocy decyzji Rady stosuje się przepisy dyrektywy 2014/25/UE (przez elektryczny autobus pochodzący z danego kraju należy rozumieć autobus elektryczny całkowicie uzyskany, tj. wyprodukowany, w danym kraju);

a2) co najmniej 3 elektryczne autobusy są eksploatowane w liniowym ruchu pasażerskim przez okres minimum 12 miesięcy. Warunek zostanie przez Zamawiającego uznany za spełniony w przypadku, gdy dostawa co najmniej 7 (siedmiu) sztuk fabrycznie nowych elektrycznych autobusów, nastąpiła w okresie ostatnich 3 (trzech) lat przed upływem terminu składania ofert: – w ramach zakończonych w tym okresie umów, lub – w ramach trwających umów obejmujących dostawę większej liczby pojazdów, na podstawie których zrealizowano już dostawy określone powyżej, których należyte wykonanie zostanie potwierdzone stosownymi dokumentami zgodnie z zapisami pkt 12.2 ppkt 1 lit b) SWZ.

b) Dostawie, montażu, instalacji i uruchomieniu w ramach jednego zamówienia co najmniej 2 stanowisk szybkiego ładowania autobusów elektrycznych typu pantograf o mocy pojedynczej ładowarki co najmniej 300 kW, w co najmniej 2 lokalizacjach.

c) Dostawie, montażu, instalacji i uruchomieniu systemu wolnego w ładowania (posadowionego w jednej lokalizacji) składającego się z co najmniej 8 ładowarek o mocy nie mniejszej niż 35kW każda.”

1. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający uzna warunek zdolności technicznej lub zawodowej za spełniony, jeżeli Wykonawca zrealizuje wyżej wymienione dostawy w ramach jednej umowy.

2. Prosimy o potwierdzenie, że Wymóg z SWZ: „składającego się z co najmniej 8 ładowarek o mocy nie mniejszej niż 35kW każda”, zostanie spełniony jeżeli wykonawca wykaże się 8 punktami ładowania np. 4 ładowarki każda po 2 punkty ładowania o mocy minimum 35 kW, to jest 8 punktów ładowania, każdy o mocy minimum 35 kW.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że zapisy SWZ w tym zakresie pozostają bez zmian należy wykazać osobne urządzenia.

PYTANIE/WNIOSSEK NR 237:

Zamawiający w załączniku nr 1 wzór umowy, par. 9, ust. 1, t.1 napisał:

„Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną za odstąpienie od umowy przez którąkolwiek ze Stron z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy w wysokości 15 % ceny całkowitej netto, określonej w § 7 ust. 1 umowy.”

Zwracamy się z wnioskiem o obniżenie kary umownej do wysokości 10% ceny całkowitej netto.

W umowach na dostawy autobusów miejskich standardowo występują kary w wysokości od 5 do 10%.

Przykłady:

Dostawa 5 sztuk fabrycznie nowych, ekologicznych, autobusów miejskich niskopodłogowych przegubowych dla PKM Katowice Sp. z o.o. – 5%

Dostawa 5 sztuk fabrycznie nowych autobusów miejskich niskopodłogowych o napędzie elektrycznym, 12-metrowych dla Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego Sp. z o.o. w Opolu. – 10%

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że dokonał już zmiany postanowień umowy w zakresie kar i nie przewiduje dalszych zmian.

PYTANIE/WNIOSSEK NR 238:

Zamawiający w załączniku nr 1 wzór umowy, par. 9, ust. 1, t.2-4 napisał:

2) „Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 3.000,00 zł a) za każdy rozpoczęty dzień zwłoki w dostawie każdej partii autobusów w stosunku do terminu określonego w harmonogramie, o którym mowa w §2 ust. 1 i 3 powyżej, przy czym zapłata kar umownych nie zwalnia Wykonawcy od obowiązku realizacji umowy; b) za każdy rozpoczęty dzień zwłoki w dostawie stanowiska szybkiego ładowania w stosunku do terminu o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt. 3; c) za każdy rozpoczęty dzień zwłoki w stosunku do terminu dostawy systemu szybkiego i wolnego ładowania o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt. 3.

3) Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 3.000,00 zł za każdy rozpoczęty dzień zwłoki w realizacji którejkolwiek z czynności związanych z przeszkoleniem pracowników Zamawiającego, o którym mowa w §1 ust. 3 powyżej, przy czym zapłata kar umownych nie zwalnia Wykonawcy od obowiązku realizacji umowy;

4) Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 3.000,00 zł za każdy rozpoczęty dzień zwłoki w realizacji którejkolwiek z czynności związanych z przekazaniem Zamawiającemu dokumentacji, o której mowa w §1 ust. 4 powyżej, oraz świadectwa homologacji, o którym mowa w §4 ust. 1 pkt 10 powyżej, przy czym zapłata kar umownych nie zwalnia Wykonawcy od obowiązku realizacji umowy;”

1. Zwracamy się z wnioskiem o obniżenie kary umownej do wysokości 1.500,00 zł.

Interes Zamawiającego będzie zabezpieczony, ponieważ Wykonawca mimo ewentualnej zwłoki dokona realizacji obowiązków wynikających z umowy.

Zamawiający w załączniku nr 1 wzór umowy, par. 9, ust. 1, t.5-6 oraz t. 8-9 oraz t. 13-14 napisał:

„5) Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 1.000,00 zł za każdy rozpoczęty dzień zwłoki liczony w stosunku do każdego z pojazdów, stanowiska szybkiego ładowania oraz systemu wolnego i szybkiego ładowania, za przekroczenie przez Wykonawcę terminu usunięcia nieprawidłowości, wad lub usterek, o których mowa w §3 ust. 11 powyżej 7 dni;

6) Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 1.000,00 zł za każdy stwierdzony przypadek wystąpienia nieprawidłowości, wad lub usterek w realizacji którejkolwiek z czynności związanych z przeszkoleniem pracowników Zamawiającego, o którym mowa w §1 ust. 3 powyżej;

8) Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 1.000,00 zł za niedotrzymanie terminów wskazanych w Załączniku nr 10 do umowy, za każdy rozpoczęty dzień zwłoki;

9) Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 1.000,00 zł za niedotrzymanie terminu w udzieleniu informacji, o której jest mowa w Załączniku nr 9 do umowy w pkt 4.5., za każdy rozpoczęty dzień po przekazaniu zapytania Wykonawcy;

(...)

13) Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 1.000,00 zł za każdy rozpoczęty dzień zwłoki za niedotrzymanie terminów związanych z wystąpieniem wady masowej w pojazdach, o których mowa w Załączniku nr 9 do umowy w pkt 5.2., 5.3. i 5.5.; 14) Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 1.000,00 zł za każdy rozpoczęty dzień niedostarczenia każdego z wymaganych autobusów EV zastępczych, na zasadach określonych w Załączniku nr 9 do umowy w pkt 5.9.; „

2. Zwracamy się z wnioskiem o obniżenie kar umownych do wysokości 500,00 zł.

Wyższe kary umowne przekładają się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów. Pozostawienie kar umownych na tak wysokim poziomie spowoduje, że ceny zaoferowane przez Wykonawców będą nieproporcjonalnie wysokie w stosunku do cen występujących na rynku. Ceny pojazdów uwzględniają bowiem nie tylko koszty ich wytworzenia, ale również ryzyka związane z danym kontraktem, w tym zastrzeżone przez Zamawiającego kary umowne.

Zamawiający w załączniku nr 1 wzór umowy, par. 9, ust. 1, t.10-11 oraz t.15 napisał:

„10) Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 2.000,00 zł za każdy rozpoczęty dzień zwłoki we właściwej realizacji którejkolwiek z czynności określonych w §1 ust. 8 pkt. 6) powyżej, dotyczących oprogramowania wraz z licencjami, w stosunku do terminu tam określonego;

11) Wykonawca zapłaci karę umowną w wysokości 2.000,00 zł za każdy rozpoczęty dzień zwłoki w uzyskaniu wymaganego wskaźnika gotowości technicznej, o którym mowa w OPZ pkt. 1.5.

12) Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 2.000,00 zł za każdy rozpoczęty dzień zwłoki w dokonaniu naprawy gwarancyjnej, o której mowa w Załączniku nr 9 do umowy w pkt 4.3., lub innych czynności wymaganych do wykonania przez Wykonawcę w trakcie okresu gwarancji;

15) Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 2.000,00 zł za każdy rozpoczęty dzień zwłoki w usunięciu usterek i awarii po upływie terminu wskazanego w Załączniku nr 1.12 do OPZ ust. 1.1 pkt 4 , ust. 2.1 pkt 5.”

3. Czy Zamawiający zgodzi się na obniżenie kar umownych do wysokości 1.000,00 zł ?

Wyższe kary umowne przekładają się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów. Pozostawienie kar umownych na tak wysokim poziomie spowoduje, że ceny zaoferowane przez Wykonawców będą nieproporcjonalnie wysokie w stosunku do cen występujących na rynku. Ceny pojazdów uwzględniają bowiem nie tylko koszty ich wytworzenia, ale również ryzyka związane z danym kontraktem, w tym zastrzeżone przez Zamawiającego kary umowne.

Zamawiający w załączniku nr 1 wzór umowy, par. 9, ust. 1, t.7 napisał:

„Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 20.000,00 zł za każdy stwierdzony przypadek uniemożliwienia Zamawiającemu przeprowadzenia kontroli międzyoperacyjnej, o której mowa w §3 ust. 1 powyżej;”

4. Czy Zamawiający wyrazi zgodę na obniżenie kary umownej do 10.000,00 zł ?

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

Pragniemy wskazać, że wygórowane kary umowne przekładają się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów. Wykonawca racjonalnie kalkulujący cenę ofertową musi bowiem uwzględnić w tej cenie nie tylko koszty wytworzenia przedmiotu umowy i zakładany zysk, ale również wszelkie ryzyka związane realizacją danego zamówienia, w tym zastrzeżone przez Zamawiającego kary umowne. Zawyżanie ceny ofertowej w związku z przerzuceniem nieproporcjonalnie wysokich kar na wykonawców doprowadzić może do nieefektywnego wydatkowania środków publicznych przez Zamawiającego bądź wręcz do konieczności unieważnienia postępowania, na skutek zaoferowania ceny w wysokości przewyższającej kwotę, jaką Zamawiający przeznaczył na sfinansowanie zamówienia.

Ponadto kara umowna, której wartość nie koresponduje z wysokością szkody, jaką może ponieść Zamawiający prowadzi do nieuzasadnionego wzbogacenia Zamawiającego kosztem wykonawcy. Podkreślenia wymaga, że kara umowna, jako surogat odszkodowania, powinna zmierzać do naprawienia szkody wyrządzonej Zamawiającemu z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania świadczenia niepieniężnego, a nie stanowić dla niego źródło dodatkowego zysku. Za niedopuszczalne należy zatem uznać takie kształtowanie wysokości kar umownych które nie jest racjonalnie powiązane z możliwym uszczerbkiem po stronie Zamawiającego. W tym kontekście kary umowne powinny być określane w wysokości adekwatnej do ewentualnej szkody, tak aby mogły spełniać swoje funkcje, a nie zniechęcać wykonawców do brania udziału w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego. Obowiązek proporcjonalnego kształtowania postanowień umownych w ramach zamówień publicznych został podkreślony zarówno w Koncepcji nowego Prawa Zamówień Publicznych (patrz: str. 55, Koncepcji nowego Prawa Zamówień Publicznych, czerwiec 2018, pod adresem: https://www.uzp.gov.pl/__data/assets/pdf_file/0029/36875/Koncepcja_nowego_prawa_zamowien_publiczny_ch.pdf) jak i w uzasadnieniu do projektu aktualnie obowiązującej ustawy Prawo zamówień publicznych, gdzie wskazuje się, że:

„Kierując się często uproszczonym postrzeganiem interesu zamawiającego, postanowienia umów zawierają rozwiązania nazbyt restrykcyjne i nieproporcjonalne do rodzaju i wartości zamówienia publicznego (np. z zakresu wysokości i kategorii zastrzeganych kar umownych, przerzucanie odpowiedzialności za większość ryzyk na wykonawców, nieuwzględnianie okoliczności związanych z trudnymi do oszacowania gwałtownymi zmianami rynkowymi). Paradoksalnym skutkiem takiego działania jest niekorzystny wpływ na efektywność wydatkowania środków publicznych, przez wyższe ceny wskazywane przez wykonawców uwzględniające koszt nieproporcjonalnego ryzyka po ich stronie, a także zmniejszanie konkurencyjności postępowań, przez rezygnację potencjalnych wykonawców z udziału w postępowaniach o udzielenia zamówienia publicznego.”

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

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

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że dokonał już zmiany postanowień umowy w zakresie kar i nie przewiduje dalszych zmian.

PYTANIE/WNIOSK NR 239:

Zamawiający w załączniku nr 1 wzór umowy, par. 9, ust. 3 napisał:

„Łączna suma kar umownych z tytułów określonych w ust. 1 pkt. 2-15 powyżej nie może przekroczyć 30 % ceny całkowitej netto, określonej w § 7 ust. 1 umowy.”

Zwracamy się z wnioskiem o obniżenie łącznej sumy kar z tytułów określonych w par. 9 ust. 1 pkt. 2-15 do wysokości 20 % ceny całkowitej netto.

W naszej ocenie tak zawyżony limit kar umownych w nieproporcjonalny sposób przerzuca na Wykonawcę, jako stronę, która ponosi ryzyko zapłaty kar umownych przewidzianych w umowie dostawy, ryzyko związane z umową dostawy. Wykonawca zdaje sobie sprawę, że w reżimie zamówień publicznych to Zamawiający, jako gospodarz postępowania określa szczegółowe warunki kontraktowe, a zasada swobody umów wynikająca z art. 3531 KC, doznaje istotnego ograniczenia. Niemniej jednak uprawnienie zamawiającego do jednostronnego kształtowania warunków przyszłej umowy nie może mieć charakteru absolutnego.

Chcemy ponadto zauważyć, że zgodnie z § 9 ust. 6-7 załącznika nr 1 wzoru umowy stronom służy prawo dochodzenia odszkodowania na zasadach ogólnych oraz odszkodowania uzupełniającego do wysokości

faktycznie poniesionej szkody oraz utraconych korzyści, zatem Zamawiający mógłby niezależnie od naliczonych kar umownych dochodzić odszkodowania w toku postępowania cywilnego.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że dokonał już zmiany postanowień umowy w zakresie kar i nie przewiduje dalszych zmian.

PYTANIE/WNIOSK NR 240:

Zamawiający w załączniku nr 1 wzór umowy, par. 9, ust. 5 napisał:

„Kary umowne udokumentowane notami obciążeniowymi mogą zostać potrącone przez Zamawiającego z dowolnej należności Wykonawcy, na co Wykonawca wyraża zgodę, z zastrzeżeniem art. 15 r1 ust. 1 ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych.”

Zwracamy się z wnioskiem, aby ewentualne kary nie były potrącane z wynagrodzenia należnego Wykonawcy i były płatne na podstawie stosownego dokumentu księgowego.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że dokonał już zmiany postanowień umowy w zakresie kar i nie przewiduje dalszych zmian.

PYTANIE/WNIOSK NR 241:

Zamawiający w załączniku nr 1 wzór umowy, par. 12, ust. 5 napisał:

„Strony ustalają, że okres rękojmi za wady fizyczne i prawne jest równy okresowi gwarancji jakości. Bieg terminu rękojmi rozpoczyna się w momencie podpisania protokołu odbioru przedmiotu umowy dla poszczególnego autobusu EV, stanowiska i systemu szybkiego i wolnego ładowania z osobna”

1. Wykonawca wnosi o wyjaśnienie przez Zamawiającego treści §12 ust. 5 wzoru umowy:

Czy stwierdzenie „jest równy okresowi gwarancji jakości” dotyczy gwarancji jakości na kompletny pojazd, zgodnie z SWZ, pkt.19.5., G.2. ? Z uwagi na konieczność zapewnienia czytelności i pewności interpretacyjnej umowy – oraz w celu uniknięcia wątpliwości interpretacyjnych na etapie jej stosowania – kwestia ta powinna zostać doprecyzowana na obecnym etapie postępowania.

2. Zwracamy się z prośbą, aby okres rękojmi wynosił zgodnie z Kodeksem Cywilnym 2 lata. Wykonawca pragnie zwrócić uwagę, że wyższy okres rękojmi przekłada się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że podtrzymuje wyrażone wcześniej stanowisko dotyczące okresu rękojmi i gwarancji – Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę.

PYTANIE/WNIOSK NR 242:

Zamawiający w załączniku nr 1 wzór umowy par.13, ust. 4 napisał:

„W przypadku należytego wykonania przedmiotu umowy 70% zabezpieczenia zostanie zwrócone w terminie 30 dni od dnia wykonania zamówienia i uznania przez Zamawiającego za należyte wykonane, natomiast pozostałe 30% zabezpieczenia, pozostawione na zabezpieczenie roszczeń z tytułu rękojmi za wady lub gwarancji, zostanie zwrócone nie później niż w 15 dniu po upływie okresu rękojmi za wady lub gwarancji.”

1. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający pod pojęciem „po upływie okresu rękojmi za wady lub gwarancji” rozumie gwarancję jakości na kompletny pojazd zgodnie z SWZ, pkt. 19.5. ppkt G.2?

2. Czy Zamawiający wyrazi zgodę na zwrócenie pozostałych 30% zabezpieczenia, w przypadku gdy rękojmia za wady i gwarancja będą miały rozbieżny czas trwania, po upływie krótszego zobowiązania?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że gwarancja oznacza gwarancje za kompletny pojazd. Zamawiający nie wyraża zgody na proponowane zmiany.

PYTANIE/WNIOSK NR 243:

Zamawiający w załączniku nr 2 SWZ OPZ, część 1, pkt. 1, ppkt. 2 b) napisał:

„Być napędzane silnikiem elektrycznym o mocy co najmniej 150 kW umieszczonym centralnie lub silnikami w osi napędowej. Zastosowany napęd musi umożliwiać ciągłą pracę w pojeździe, w niekorzystnych warunkach eksploatacji miejskiej bez wpływu na jego pracę (m. in. w temp. od – 35°C do 50°C). (...)”

Zamawiający w Załączniku nr 1 do OPZ Część 1 pkt 2.2 napisał:

2) zaleca się zastosowanie dodatkowego magazynu energii w sposób zapewniający zgromadzenie energii podczas rekuperacji pozwalającej na rozpędzenie Pojazdu od zera do 20km/h. Źródłem energii do napędu trakcyjnego musi być magazyn energii przystosowany do eksploatacji w sposób ciągły, w warunkach atmosferycznych występujących w polskiej strefie klimatycznej (przy temperaturze zewnętrznej od -35°C do +50°C),

4) magazyn energii przystosowany do eksploatacji w sposób ciągły, w warunkach atmosferycznych występujących w polskiej strefie klimatycznej (przy temperaturze zewnętrznej od -35°C do +50°C).

oraz w pozostałych punktach SWZ Zamawiający pisze o temperaturze w zakresie od -35°C do +50°C, Zwracamy się z wnioskiem o zwiększenie minimalnej temperatury z wartości -30°C do co najmniej -25°C. Gdyż z powszechnie dostępnych danych statystycznych wynika średnia temperatura

w najzimniejszym miesiącu roku (tj. w styczniu) na poziomie -0,1°C.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że dokonał już zmiany SWZ w zakresie dopuszczalnych temperatur.

PYTANIE/WNIOSK NR 244:

Zamawiający w załączniku nr 2 do SWZ OPZ, pkt.4 lp. 2.5 ppkt.1 napisał:

Gwarancja na magazyn energii

„wykonawca udzieli min. 5-letniej lub 300 000 km gwarancji na magazyny energii, w których gromadzona jest energia dla całego Pojazdu, między innymi na ich bezawaryjną eksploatację i gotowość do przejechania min. 80 km bez ładowania wg E-SORT2 niezależnie od warunków eksploatacji. W okresie tej gwarancji na Wykonawcy spoczywać będzie obowiązek zademonstrowania Zamawiającemu spełnienia warunku pojemności energetycznej magazynu energii. Wykonawca zobowiązuje się do wykonania co najmniej pięciu pomiarów pojemności magazynów energii w okresie gwarancji na magazyny energii dla każdego z Pojazdów na wniosek Zamawiającego w terminach uzgodnionych z Zamawiającym. Wykonawca zobowiązuje się do wykonania badań na swój koszt. W okresie gwarancji na magazyny energii, w przypadku negatywnego wyniku badania, baterie powinny zostać wymienione na nowe lub zregenerowane na koszt Wykonawcy.”

1. Prosimy o potwierdzenie, że zobowiązania gwarancyjne na magazyn energii, kończą się z dniem upływu okresu gwarancyjnego pierwotnie deklarowanego, niezależnie czy i ile razy były wymieniane poszczególne elementy systemu.

2. Prosimy o potwierdzenie, że magazyny energii w przypadku konieczności ich wymiany zostaną zwrócone nie

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że okres gwarancji dotyczy okresu pierwotnie deklarowanego, niezależnie od wymiany elementów. W przypadku wymiany magazynów Zamawiający przekaże nieodpłatnie uszkodzone magazyny energii z zaznaczeniem, że za koszty związane z transportem zostaną pokryte przez Wykonawcę.

PYTANIE/WNIOSK NR 245:

Zamawiający w załączniku nr 2 do SWZ OPZ, pkt.4 lp. 2.7 ppkt.1 napisał:

„po wyjęciu kluczyków ze stacyjki zużycie energii w Pojeździe mierzone przy wszystkich magazynach energii oraz akumulatorach systemowych 24V nie może przekroczyć łącznie 10W z wyłączeniem systemów informacji pasażerskiej, oświetlenia wewnętrznego oraz wideo monitoringu.”

Prosimy o dopuszczenie rozwiązania sprawdzonego w innych miastach, użytkujących autobusy elektryczne. Chodzi o zastosowanie akumulatorów o dużej pojemności 2x12V 225Ah (takich samych jak w autobusach z napędem diesla), które są doładowywane z baterii trakcyjnych podczas pracy układu wysokiego napięcia (jazda, postój, ładowanie). To powoduje, że baterie pracują w optymalnym dla siebie zakresie napięć. Dodatkowo przy rozruchu nie jest wymagany duży prąd rozruchowy (jak ma to miejsce w przypadku silników diesla), dzięki temu, możliwe jest uruchomienie układu wysokiego napięcia oraz rozpoczęcie ładowania nawet w przypadku głębokiego (ale jeszcze dopuszczalnego czyli powyżej 17V) rozładowania akumulatorów systemowych.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że dokonał już zmiany SWZ w zakresie objętym wnioskiem.

PYTANIE/WNIOSK NR 246:

Zamawiający w zał. nr 10 do Umowy, pkt. 2, ppkt.1 napisał:

„Wykonawca udzieli gwarancji na dostarczony sprzęt wraz z montażem, zastosowane materiały, dostarczone oprogramowanie oraz wyposażenie dodatkowe na okres 60 miesięcy, licząc od następnego dnia od daty podpisania ostatniego protokołu odbioru autobusu EV.”

Zgodnie z kryteriami oceny ofert Zamawiający wymaga gwarancji na kompletny pojazd w wysokości 36 miesięcy lub wyżej punktowanej gwarancji w wysokości 48 miesięcy. Prosimy o ujednoczenie powyższych zapisów i zmianę okresu gwarancji 60 miesięcy na okres min. 36 miesięcy.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że załącznik nr 10 dotyczy systemu monitoringu wizyjnego, systemu informacji pasażerskiej, modułu zapowiedzi głosowych, w tym przypadku Zamawiający wymaga 60 miesięcy gwarancji, bez względu na długość gwarancji na cały pojazd.

PYTANIE/WNIOSK NR 247:

Zamawiający w zał. nr 1 wzór umowy, par.1, ust.5, t.3 napisał:

„muszą być fabrycznie nowe, tj. wyprodukowane nie wcześniej niż 6 miesięcy przed terminem realizacji dostawy oraz nieeksploatowane dotychczas;”

Prosimy o potwierdzenie, że w ramach definicji „fabrycznie nowych” autobusów, dopuszcza się dokonanie testów eksploatacyjnych zamawianych pojazdów, będących normalnym etapem produkcji i sprawdzania sprawności produkowanych pojazdów.

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

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że dopuszcza się dokonanie testów eksploatacyjnych pojazdów. Dopuszcza się również dostarczenie zamawianych pojazdów „na kołach” o ile parametry trakcyjne pojazdów na to pozwolą.

PYTANIE/WNIOSK NR 248:

Zamawiający w załączniku nr 1 wzór umowy, par. 4, ust.1, t.10 napisał:

„przekazania Zamawiającemu przed pierwszą dostawą świadectwa homologacji na dostarczane pojazdy;”

1. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający uzna warunek za spełniony, jeżeli Wykonawca przekaże jedną homologację na całą dostawę.

2. Czy Zamawiający uzna warunek za spełniony jeżeli wraz z fakturą na dany autobus zostanie przekazana deklaracja zgodności WE dla danego pojazdu, która jest dokumentem niezbędnym do zarejestrowania autobusu.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że uzna warunek za spełniony, jeżeli Wykonawca przekaże jedną homologację na wszystkie pojazdy, jeżeli Wykonawca dostarczy wraz z homologacją informację, że wszystkie pojazdy są takie same i homologacja dotyczy całej dostawy. Zamawiający wymaga dostarczenia deklaracji zgodności WE razem z pojazdem.

PYTANIE/WNIOSK NR 249:

Zamawiający w Załączniku nr 2 do SWZ OPZ Część 1 pkt 1.2c) napisał:

„zakres pracy magazynu energii w przedziale 20 - 80% naładowania.”

Prosimy o dopuszczenie zakresu pracy magazynu energii w przedziale 10 – 90 % naładowania.

Jest to korzystniejszy zakres pracy magazynu energii oraz zapewni uzyskanie zamierzonego zasięgu na jednym ładowaniu.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że dokonał już zmiany SWZ w zakresie objętym wnioskiem i nie wyraża zgody na dalsze zmiany.

PYTANIE/WNIOSK NR 250:

Zamawiający w Załączniku nr 1 do OPZ Część 1 pkt 3.1 napisał:

„liczba miejsc pasażerskich stojących ustalona zgodnie z zasadami określonymi w Załączniku nr 11 do Regulaminu nr 107 EKG ONZ, przy zastosowaniu wskaźnika powierzchni podłogi przeznaczonej na jednego pasażera wynoszącego 0,15 m² miejsce dla wózka inwalidzkiego oraz dziecięcego
uwaga:

miejsce wyznaczone dla wózka inwalidzkiego wraz z urządzeniem przytrzymującym (oparciem) oraz miejsce wyznaczone na wózek dziecięcy wraz z oparciem lub podporą, spełniające wymagania Załącznika nr 8 do Regulaminu nr 107 EKG ONZ; Zamawiający zaleca zastosowanie pasa bezpieczeństwa również w przypadku wózka ustawionego tyłem do kierunku jazdy”

oraz w Załączniku nr 1 do OPZ Część 1 pkt 13.3.1:

„na wysokości drugich drzwi miejsce na wózek dziecięcy i wózek inwalidzki o wymiarach nie mniejszych niż 1.300 x 700 mm z elementami mocowania wózka inwalidzkiego w formie fotela składanego lub poręczy, umożliwiających jego bezpieczny przewóz”.

Prosimy o potwierdzenie, iż Zamawiający wymaga jednego miejsca dla wózka inwalidzkiego lub dziecięcego, z jednym oparciem lub podporą – o wymiarach nie mniejszych niż 1300 x 700mm.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że potwierdza stanowisko Wykonawcy, wyrażone już także wcześniej w zakresie objętym wnioskiem.

PYTANIE/WNIOSK NR 251:

Zamawiający w Załączniku nr 1 do OPZ Część 1 pkt 8.1.1 napisał:

„Lusterka zewnętrzne ogrzewane i sterowane elektronicznie ze stanowiska kierowcy, minimum 2 lusterka z przodu (z lewej i prawej strony), lusterka przystosowane do szybkiego demontażu przez kierowcę”.

Prosimy o potwierdzenie, iż Zamawiający miał na myśli sterowanie elektryczne lusterkami ze stanowiska kierowcy.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że potwierdza stanowisko Wykonawcy

PYTANIE/WNIOSK NR 252:

Zamawiający w Załączniku nr 1 do OPZ Część 1 pkt 12.1.1 napisał:

„wentylacja naturalna: wszystkie okna boczne otwierane (uchylne lub przesuwane) za wyjątkiem okien nietypowych i wyjść bezpieczeństwa z blokadą możliwości otwarcia w przypadku załączenia klimatyzacji, klapy dachowe – minimum 1 szt. sterowane elektrycznie z kabiny kierowcy w przypadku możliwości ich zamontowania”.

Prosimy o potwierdzenie, że przez okna nietypowe Zamawiający rozumie okna o szerokości mniejszej niż 800m.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że Wykonawca błędnie skonstruował pytanie. Czy Wykonawcy chodzi o milimetry? Jeżeli Wykonawca miał na myśli milimetry, to Zamawiający potwierdza, okna nietypowe to okna mniejsze niż 800 mm.

PYTANIE/WNIOSK NR 253:

Zamawiający w punkcie 16.7 SWZ napisał:

16.7. OFERTA SPORZĄDZONA W POSTACI ELEKTRONICZNEJ OPATRZONA KWALIFIKOWANYM PODPISEM ELEKTRONICZNYM POWINNA ZAWIERAĆ:

1) Formularz ofertowy, którego wzór stanowi Załącznik nr 3 do SWZ wraz z Załącznikiem 3.1. oraz Oświadczeniem w sprawie pochodzenia towarów (Załącznik 3.2.).

Zamawiający w załączniku nr 3.1 składanym wraz z ofertą wymaga podania szczegółowych danych takich jak napięcie znamionowe czy bilans energetyczny urządzeń,

Zwracamy się z wnioskiem aby załącznik nr 3.1. był składany tylko przez Wykonawcę, którego oferta zostanie najwyżej oceniona, w odpowiedzi na wezwanie Zamawiającego w terminie nie krótszym niż 10 dni.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że pozostawia zapisy SWZ w tym zakresie bez zmian.

PYTANIE/WNIOSK NR 254:

Zamawiający w załączniku nr 2 do SWZ punkt 2 napisał:

Wymagania w zakresie dokumentów dotyczących przedmiotu zamówienia:

Wykonawca, zobowiązany jest do celu potwierdzenia, że oferowany autobus EV spełnia wszystkie wymagania określone przez Zamawiającego dla przedmiotu zamówienia, dostarczyć do Zamawiającego;

2.1. Kopię „Świadectwa homologacji typu pojazdu” oferowanego typu autobusu EV, z uwzględnieniem zgodności wariantu i wersji, o którym mowa w pkt. 1.4, wydanego przez ministra właściwego do spraw transportu, potwierdzającego bezwarunkowe udzielenie homologacji, to jest spełnianie warunków określonych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 roku w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2003 r., Nr 32, poz. 262, tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późniejszymi zmianami), wymaganych dla dopuszczenia do ruchu bez żadnych odstępstw lub kopię aktualnego europejskiego „Świadectwa homologacji typu”, wydanego dla oferowanego typu autobusu EV zgodnie z obowiązującymi przepisami. W przypadku gdy konieczne jest uaktualnienie posiadanego przez Wykonawcę dokumentu dla konkretnego oferowanego autobusu EV, Zamawiający dopuszcza możliwość załączenia do oferty dokumentu posiadanego, wraz ze zobowiązaniem dostarczenia właściwego "Świadectwa homologacji typu pojazdu" niezwłocznie po jego uzyskaniu, nie później niż na 10 dni przed terminem dostawy pierwszej partii autobusów EV. Do kopii „Świadectwa homologacji typu pojazdu” oferowanego typu autobusu EV, Wykonawca zobowiązany jest załączyć wyniki badań homologacyjnych przynależnych do danego świadectwa homologacji, w zakresie hałasu zewnętrznego. Dodatkowo Wykonawca zobowiązany jest załączyć ww. „Świadectwo homologacji typu pojazdu” w postaci elektronicznej w formacie .pdf, na płycie CD/DVD, łącznie z opisem technicznym, o którym mowa w pkt. 2.3.

2.2. Kopię homologacji EWG pojazdu odnośnie do palności materiałów użytych wewnątrz konstrukcji oferowanego autobusu EV, o której mowa w pkt. 1.2. f),

2.3. Opis techniczny oferowanego autobusu EV, sporządzony zgodnie ze wzorem stanowiącym załącznik nr 1 do OPZ dla cz. 1. Opis techniczny wraz z wymaganymi rysunkami, opracowany w języku polskim, musi być dostarczony w postaci wydrukowanej i podpisanej przez Wykonawcę oraz dodatkowo w postaci elektronicznej, na płycie CD/DVD (odpowiednio w jednym z formatów: .doc, .xls, .jpg, .tif, .png). Zalecane jest załączenie posiadanych przez Wykonawcę prospektów handlowych oferowanego autobusu EV (w postaci elektronicznej w formacie .pdf).

2.4. Oświadczenie w sprawie warunków udzielenia gwarancji jakości, o której mowa pkt. 1.5.:

a) Wykonawca będący sprzedawcą (serwisem), który jest związany z producentem na zasadzie stosunków własności i jest upoważniony do sprzedaży jego wyrobów, może przedstawić wyłącznie w Formularzu ofertowym własne oświadczenie ws. warunków udzielenia gwarancji jakości, jeżeli fakt zależności (z tytułu stosunków własności), Wykonawcy od producenta, wykazanego w „Świadectwie homologacji typu pojazdu”, będzie wynikał jednoznacznie z dokumentów rejestracyjnych Wykonawcy.

b) W każdym przypadku, gwarant musi złożyć oświadczenie, że zobowiązania z tytułu udzielonej Zamawiającemu gwarancji jakości przechodzą na jego ewentualnych następców prawnych.

1. Prosimy o potwierdzenie, że ww. dokumenty Wykonawca, zobowiązany jest dostarczyć Zamawiającemu nie później niż na 10 dni przed terminem dostawy pierwszej partii autobusów EV.

2. Prosimy o podpuszczenie dostarczenia dokumentów na innym nośniku pamięci niż płyta CD/DVD, na przykład zastosowanie nośnika typu pendrive. Nowe laptopy i komputery bardzo często nie posiadają napędów optycznych CD/DVD.

3. Zwracamy się z wnioskiem aby Opis techniczny wraz z wymaganymi rysunkami, opracowany w języku polskim, mógł być dostarczony tylko w postaci elektronicznej, jako plik PDF podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez Wykonawcę

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że potwierdza, że wymienione dokumenty należy dostarczyć na etapie kompletacji autobusów. Jednocześnie Zamawiający informuje, że pod pojęciem nośników płyt CD/DVD można także w opisanym przypadku rozumieć możliwość dostarczenia wymienionej dokumentacji na nośniku pamięci typu pendrive.

PYTANIE/WNIOSK NR 255:

Prosimy o potwierdzenie, że ilekroć w SWZ wraz z załącznikami jest mowa o rozwiązaniach zalecanych są to rozwiązania mile widziane przez Zamawiającego a nie wymagane.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że podtrzymuje wyrażone w tym względzie wcześniej stanowisko w odpowiedzi na pytanie nr 22

PYTANIE/WNIOSK NR 256:

Zamawiający w punkcie 20.7 SWZ napisał:

Wykonawca zobowiązany jest przed podpisaniem umowy dostarczyć Zamawiającemu prawidłowe dokumenty ubezpieczenia (kopie polis ubezpieczeniowych lub certyfikatów/ zaświadczeń) wraz z mającymi do nich zastosowanie warunkami (bez opłat i składek ubezpieczeniowych). Szczegółowe zapisy dotyczące warunków ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej określone zostały w § 5 Wzoru umowy oraz w Załączniku nr 8 do umowy.

Czy Zamawiający wymaga polisy dedykowanej do przedmiotowego kontraktu czy dopuszcza przedłożenie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej działalności gospodarczej?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że szczegółowe zapisy dotyczące warunków ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zostały określone w § 5 Wzoru umowy oraz w Załączniku nr 8 do umowy.

PYTANIE/WNIOSK NR 257:

Zamawiający w paragrafie 5 ust. 1 wzoru umowy napisał:

§ 5

Ubezpieczenie

1. Wykonawca zobowiązany jest do posiadania i utrzymania w mocy przez cały okres trwania niniejszej umowy, począwszy od dnia jej zawarcia oraz w okresie udzielonej gwarancji, ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, w związku z prowadzoną działalnością i posiadanym mieniem.

Prosimy o potwierdzenie, że Wykonawca zobowiązany jest do posiadania i utrzymania w mocy przez cały okres trwania niniejszej umowy, począwszy od dnia jej zawarcia oraz w okresie udzielonej gwarancji na kompletny pojazd o którym mowa w kryterium oceny ofert G2..

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że potwierdza stanowisko Wykonawcy.

PYTANIE/WNIOSK NR 258:

Zamawiający w paragrafie 5 ust. 1 wzoru umowy napisał:

Zamawiający wymaga, aby Wykonawca przygotował do każdej faktury zestawienie umożliwiający Zamawiającemu przyjęcia każdego środka trwałego z osobna do ewidencji środków trwałych zgodnie z KŚT - Klasyfikacją Środków Trwałych.

Zwracamy się z wnioskiem o rezygnację z powyższego zapisu. Wykonawca jako sprzedawca nie powinien decydować, w jaki sposób nabyte autobusy zostaną ujęte w księgach Zamawiającego, czy jako środek trwały, czy inaczej i jakie KŚT im nadać. To jest odpowiedzialność Zamawiającego.

Wykonawca sprzedaje autobus jako wyrób gotowy, a nie jako środek trwały, więc klasyfikacja KŚT nie dotyczy Wykonawcy. Zamawiający będzie znał specyfikację nabywanego autobusu i sam powinien zdecydować, jaką Klasyfikacją Środków Trwałych im nadać.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że udzielił już w tym zakresie wyjaśnienia odpowiadając na pytanie / wniosek nr 85.

PYTANIE/WNIOSK NR 259:

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

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

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

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że dane podano w odpowiedzi na pytanie nr 12.

PYTANIE/WNIOSK NR 260:

Zamawiający w punkcie 9.1 SWZ napisał :

9.1. Termin wykonania zamówienia: ustala się do dnia 31.03.2023 roku.

9.2. Wykonawca zobowiązany jest dostarczyć przedmiot zamówienia, w partiach zgodnie z harmonogramem dostaw autobusów EV, przy uwzględnieniu następujących terminów:

- 1) dostawa pierwszej partii autobusów EV do dnia 15.01.2023 roku;
- 2) dostawa ostatniej partii autobusów EV do dnia 31.03.2023 roku;

W paragrafie 2 ust. 2 wzoru umowy Zamawiający napisał:

2. Dostawy pojazdów odbywać się będą w dni robocze, rozumiane jako dni od poniedziałku do piątku z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy w partiach, jednakże nie większych niż dwie sztuki, maksymalnie trzy razy w tygodniu, przy czym pierwsza partia obejmować będzie jeden autobus EV.

Prosimy o potwierdzenie, że przez pierwszą partię Zamawiający rozumie dostawę 1 sztuki autobusu.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że potwierdza stanowisko Wykonawcy.

PYTANIE/WNIOSK NR 261:

Zamawiający w załączniku nr 2 do SWZ, w Cz.2, w Tabeli zbiorczej w pkt 1 oraz pkt 2 napisał:

„Dane wyjściowe i inne parametry ładowarek Plug-in

...Napięcie ładowania: Do 700 V”

oraz

„Dane wyjściowe i inne parametry ładowarek Pantografowych

...Napięcie ładowania: Minimum 700 V DC”

Czy Zamawiający zaakceptuje szerszy zakres napięciowy jaki może dostarczyć infrastruktura ładowania, tj. w zakresie 480-800V, jeżeli Wykonawca zapewni, że spełnione zostaną pozostałe wymagania Zamawiającego, w szczególności dotyczące czasów ładowania oraz żywotności stacji ładowania i baterii trakcyjnych zabudowanych w autobusach?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że zapisy SWZ we wnioskowanym zakresie nie zostaną zmienione.

PYTANIE/WNIOSK NR 262:

Zamawiający w załączniku nr 2 do SWZ w Cz. 2, pkt. 1, Wymogi techniczne dla ładowarek Plug-in ul. Składowa, ppkt. 9) napisał:

„8 stanowisk ładowania wyposażonych w dwie wtyczki po 40 kW oraz 1 stanowisko mobilne 40 kW”

Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie jednej ładowarki mobilnej o mocy maksymalnej do 20kW lub dwóch ładowarek mobilnych o mocy do 20kW jeżeli Wykonawca zapewni, że ładowarka warsztatowa spełni stawiane jej wymagania? Zastosowanie ładowarki o mocy do 20kW ma tą dodatkową zaletę,

że wymaga zasilania popularnym gniazdem siłowym 3x400V CEE 32A, a nie 3x400V CEE 63A, jak w przypadku ładowarki o mocy do 40kW?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że zapisy SWZ we wnioskowanym zakresie nie zostaną zmienione. Ładowarka mobilna nie jest przedmiotem postępowania – Zamawiający dokonał już w tym zakresie zmiany SWZ.

PYTANIE/WNIOSK NR 263:

Zamawiający w załączniku nr 2 do SWZ w Cz. 2, pkt. 3, Gwarancja napisał m.in.:

„Warunki obsługi gwarancyjnej i wsparcia technicznego, Wykonawca zobowiązany jest:

- Udzielić 9 autoryzacji (po przeprowadzeniu stosownych szkoleń) na wykonywanie przeglądów i napraw gwarancyjnych ładowarek Plug-in,
- zapewnić serwis gwarancyjny dla czynności obsługowych”

Czy Zamawiający mógłby doprecyzować wymagania stawiane Wykonawcy w ramach gwarancji

i serwisu oraz potwierdzić zakres szkolenia dla autoryzacyjnych napraw a także obsługi staraniem Zamawiającego?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że zakres prac dotyczy obsługi ładowarek oraz prac serwisowych które nie wymagają ingerencji Wykonawcy, zgodnie z wytycznymi Wykonawcy.

PYTANIE/WNIOSK NR 264:

Zamawiający w załączniku nr 2 do SWZ w Cz. 2, pkt. 6, ppkt. 6 napisał:

” Wszelkie aktualnie obowiązujące wytyczne, unormowania i przepisy w zakresie sporządzania dokumentacji projektowej.

W sprawach nieuregulowanych niniejszym załącznikiem zastosowanie mają postanowienia PFU z zastrzeżeniem, że:

- a) Zamawiający nie wymaga od Wykonawcy wykonania nowych nawierzchni na stanowiskach ładowania, o których mowa w PFU, wymagane będzie od Wykonawcy w tym zakresie wyłącznie:
- a. zinventaryzowanie stanu technicznego istniejących stanowisk i ich ocena co do możliwości ich wykorzystania dla celów ładowania autobusów elektrycznych zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie normami,
 - b) W przypadku, gdy stan techniczny danego stanowiska będzie nie właściwy i stanowisko to nie będzie się nadawało do wykorzystania jako stanowisko do ładowania autobusów elektrycznych to Wykonawca określi warunki techniczne i zakres remontu tego danego stanowiska, (remont stanowiska wykona Zamawiający),
 - c) Wykonanie oznakowania poziomego i pionowego stanowiska do ładowania, po uprzednim jego uzgodnieniu z Zamawiającym”

W załączniku nr 8 do PFU Zamawiający napisał:

„Zamawiający wymaga, aby wykonanie trasy kablowej pod wjazdami i utwardzoną częścią pasa drogowego, zaprojektowane i wykonane zostało w technologii bez wykopowej, bez naruszenia istniejącej nawierzchni z kostki betonowej.”

Wykonawca prosi o wyjaśnienie czy Zamawiający będzie oczekiwał i w jakim zakresie wymiany czy też modernizacji nawierzchni oraz wykonania oznakowania pionowego i poziomego w przedmiotowych lokalizacjach punktów ładowania. Z oceny na miejscu wynika, że dane czynności są niezbędne w lokalizacji Składowa (wyspa) oraz Droga Kujawska (plac manewrowy).

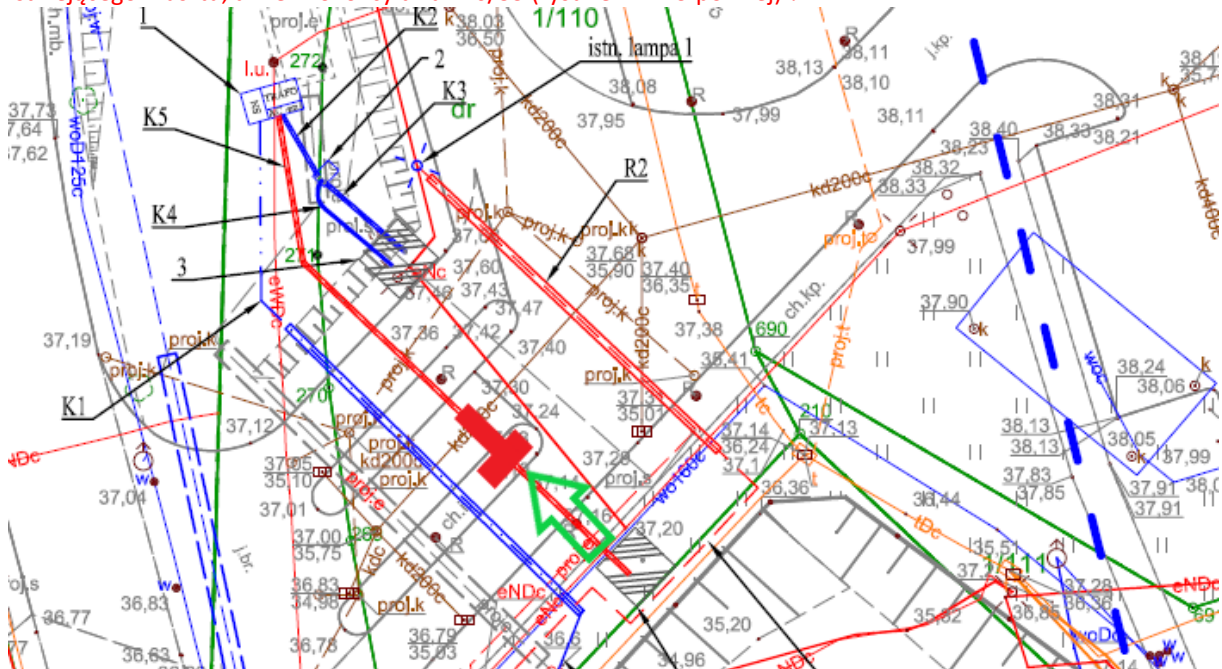
ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że udzielił już odpowiedzi w tym zakresie na pytania / wnioski od 167 do 173. Wykonawcy mogą także dokonać samodzielnej weryfikacji lokalizacji infrastruktury w punktach ładowania, wykorzystując w tym celu ogólnodostępny portal: <http://geoportal.gruzdiadz.pl/geoportal/f?p=MAPA:113>

PYTANIE/WNIOSEK NR 265:

Zamawiający w załączniku nr 1 do PFU poinformował o posiadanych warunkach przyłączenia.

1. Czy Zamawiający może potwierdzić planowane terminy wykonania przyłączy dla przedmiotowych lokalizacji stacji pantografowych w sytuacji gdy stosowne umowy przyłączeniowe z operatorem sieci dystrybucyjnej zostały już zawarte?
2. Czy Zamawiający zgodzi się na przesunięcie terminu wykonania infrastruktury ładowania w sytuacji gdy terminy wykonania przyłączy ze strony operatora sieci dystrybucyjnej ulegną wydłużeniu?
3. Czy z przyczyn organizacyjnych i technicznych Zamawiający dopuści korektę koncepcji zabudowy stacji pantografowej w lokalizacji Poniatowskiego, tak że maszt ładujący zostanie zlokalizowany na wyspie bliżej istniejącego masztu, a nie w okolicy działki 6/33 (rysunek z PFU poniżej) ?



ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że planowane terminy wykonania przyłączy przedstawiają się następująco:

- a) lokalizację Poniatowskiego i Rydygiera posiadają już wykonane przyłącza,
- b) lokalizacje Mniszek i Strzemięcín – planowany termin to sierpień 2022,
- c) lokalizacja Al. 23 Stycznia – obecnie w trakcie procedowania i na dzień udzielania odpowiedzi Zamawiający nie może określić terminu wykonania.

W przypadku, lokalizacji Al. 23 Stycznia Zamawiający przewiduje możliwość przesunięcia terminu wykonania infrastruktury.

Zamawiający ze względu na warunki terenowe nie dopuszcza zmiany lokalizacji punktu ładowania Poniatowskiego. Istnieje także ryzyko kolizji z istniejącą infrastrukturą wod-kan.

PYTANIE/WNIOSK NR 266:

Zamawiający w SWZ pkt. 5.2. ust. 4 napisał:

W ramach przedmiotu zamówienia Wykonawca także m. in.:

4) Dostarczy niezbędne oprogramowania i systemy, o których mowa w Załącznikach do Opisu przedmiotu zamówienia (Załączniku nr 2 do SWZ), wraz z dokumentacją oraz licencjami.

Oraz w załączniku nr 1 do SWZ we wzorze umowy §1 pkt. 4 ust 3 napisał:

Specyfikacje oprogramowania obsługującego urządzenia lub systemy wyposażenia eksploatacyjnego autobusu EV, zarówno oprogramowania, jak systemy Wykonawca przekaże Zamawiającemu wraz z licencjami;

Oraz w załączniku nr 1 do SWZ we wzorze umowy §8 pkt. 4 napisał:

Wszelkie oprogramowanie osób trzecich (inne niż wytworzone przez Wykonawcę), dostarczone w ramach realizacji niniejszej Umowy przez Wykonawcę, Wykonawca zobowiązuje się dostarczyć Zamawiającemu w oryginalnych opakowaniach producenta, wraz z licencją/sublicencją, nośnikami i pełną dokumentacją. Do przeniesienia własności nośników oprogramowania i dokumentacji stosuje się postanowienia ust. 10.

Powszechnie treść licencji jest integralną częścią oprogramowania i nie jest osobno załączona/nie jest załączona w formie papierowej (np. licencja powszechnie użytkowanego systemu operacyjnego MS Windows). Prosimy o potwierdzenie, że jako formę dostarczenia licencji Zamawiający zaakceptuje licencję stanowiącą integralną część oprogramowania.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że przychyliła się do uwagi Wykonawcy, jednak z zaznaczeniem, że w każdym przypadku kiedy licencja wymaga klucza należy go przekazać Zamawiającemu, Dodatkowo Wykonawca zobowiązuje się udzielić wsparcia, jeżeli podczas korzystania z oprogramowania pojawią się problemy z dostęпами.

PYTANIE/WNIOSK NR 267:

Zamawiający w załączniku nr 1 do SIWZ we wzorze umowy §1 pkt. 2 napisał:

W ramach realizacji przedmiotu umowy, o którym mowa w ust. 1 powyżej, Wykonawca udzieli na rzecz Zamawiającego uprawnień Autoryzowanej Stacji Obsługi, zwanej dalej „ASO”, w zakresie obsługi i napraw dostarczonych autobusów EV, zgodnie z warunkami określonymi w Załączniku nr 9 do umowy, z zastrzeżeniem, że Wykonawca nie może uzależnić udzielenia Zamawiającemu uprawnień ASO od ilościowego i asortymentowego zakresu posiadanego przez Zamawiającego wyposażenia warsztatowego.

Zamawiający wymaga, aby Wykonawca nie uzależniał udzielenia uprawnień ASO od ilościowego i asortymentowego zakresu posiadanego wyposażenia. Zwracamy uwagę, że wykonywanie wybranych prac przy pojazdach elektrycznych może się wiązać z posiadaniem indywidualnych środków ochrony BHP co wynika z przepisów niezależnych od Wykonawcy. Dlatego prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający przejmuje na siebie ryzyko związane z wykonywaniem prac, co do których nie ma odpowiedniego wyposażenia warsztatowego lub zgodzi się na udzielenie uprawnień ASO stosownie do posiadanego wyposażenia.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że zamierza wykonywać czynności z obecnie obowiązującymi przepisami. W ASO będą wykonywane tylko te czynności, co do których Zamawiający będzie mógł wykorzystać zaplecze warsztatowe. Uzgodnienia w tym zakresie zostaną ustalone z Wykonawcą.

PYTANIE/WNIOSK NR 268:

Zamawiający w załączniku nr 1 do SIWZ we wzorze umowy §1 pkt. 7 napisał:

W ramach umowy Wykonawca jest zobowiązany przeprowadzić szkolenia, o których mowa w ust. 3 powyżej, według następujących zasad:

2) Po dostarczeniu autobusów EV, Wykonawca przeszkoli wskazanych przez Zamawiającego 15 pracowników, w zakresie wykonywania obsługi technicznych, przeglądów, lokalizacji usterek, diagnostyki oraz napraw autobusów EV i funkcjonowania ASO. Program szkoleń powinien obejmować tematykę budowy i zasad działania, obsługi, diagnozowania i naprawy wszystkich układów pojazdu. Termin szkolenia zostanie ustalony z Wykonawcą na etapie realizacji umowy.

Oraz w załączniku nr 1 do SIWZ we wzorze umowy §7 pkt. 1 napisał:

Po dostarczeniu autobusów EV, Wykonawca przeszkoli wskazanych przez Zamawiającego 15 pracowników Zamawiającego, w zakresie wykonywania obsługi technicznych, przeglądów, lokalizacji usterek, diagnostyki oraz napraw autobusów EV i funkcjonowania ASO. Program szkoleń powinien obejmować tematykę budowy i zasad działania, obsługi, diagnozowania i naprawy wszystkich układów pojazdu.

Prosimy o potwierdzenie, że osoby dedykowane przez Zamawiającego do wykonywania obsługi

i napraw pojazdów posiadają uprawnienia do obsługi urządzeń elektrycznych SEP lub równoważne. Jest to wymóg wynikający z odrębnych przepisów niezależnych od Wykonawcy.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że potwierdza fakt posiadania przez pracowników uprawnień elektrycznych SEP.

PYTANIE/WNIOSK NR 269:

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ we wzorze umowy §9 pkt. 1 ust. napisał:

Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 1.000,00zł za niedotrzymanie terminów wskazanych w Załączniku nr 10 do umowy, za każdy rozpoczęty dzień zwłoki;

9) Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 1.000,00zł za niedotrzymanie terminu w udzieleniu informacji, o której jest mowa w Załączniku nr 9 do umowy w pkt 4.5., za każdy rozpoczęty dzień po przekazaniu zapytania Wykonawcy;

10) Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 2.000,00 zł za każdy rozpoczęty dzień zwłoki we właściwej realizacji którejkolwiek z czynności określonych w §1 ust. 8 pkt. 6) powyżej, dotyczących oprogramowania wraz z licencjami, w stosunku do terminu tam określonego;

11) Wykonawca zapłaci karę umowną w wysokości 2.000,00 zł za każdy rozpoczęty dzień zwłoki w uzyskaniu wymaganego wskaźnika gotowości technicznej, o którym mowa w OPZ pkt. 1.5.

12) Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 2.000,00 zł za każdy rozpoczęty dzień zwłoki w dokonaniu naprawy gwarancyjnej, o której mowa w Załączniku nr 9 do umowy w pkt 4.3., lub innych czynności wymaganych do wykonania przez Wykonawcę w trakcie okresu gwarancji;

13) Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 1.000,00 zł za każdy rozpoczęty dzień zwłoki za niedotrzymanie terminów związanych z wystąpieniem wady masowej w pojazdach, o których mowa w Załączniku nr 9 do umowy w pkt 5.2., 5.3. i 5.5.;

14) Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 1.000,00 zł za każdy rozpoczęty dzień niedostarczenia każdego z wymaganych autobusów EV zastępczych, na zasadach określonych w Załączniku nr 9 do umowy w pkt 5.9.;

15) Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 2.000,00 zł za każdy rozpoczęty dzień zwłoki w usunięciu usterek i awarii po upływie terminu wskazanego w Załączniku nr 1.12 do OPZ ust. 1.1 pkt 4 , ust. 2.1 pkt 5.

2 Zamawiający ma prawo do sumowania ww. kar umownych i obciążenia Wykonawcy w ich łącznym wymiarze. Prosimy o zmianę zapisu o sumowaniu kar. W obecnym brzmieniu zapisu i przy tak rozbudowanym zestawie kar umownych w skrajnych przypadkach Zamawiający będzie mógł naliczyć kary nawet z trzech różnych tytułów co przy podanej wysokości kar może skutkować karą 6000 zł za jeden dzień zwłoki. W wyniku pandemii covid-19 i zakłócenia procesów logistycznych na całym świecie prawdopodobieństwo nieprzewidzianych opóźnień znacznie wzrosło. Wysokość kar umownych i związane z tym ryzyko biznesowe mogą się przełożyć na wzrost wartości zamówienia. Dlatego wnioskujemy o zmianę zapisu w następujący sposób: Kary nie będą podlegały sumowaniu, a w przypadku możliwości obciążenia karą Zamawiający podejmie decyzję z jakiego tytułu nałoży karę.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że nie wyraża zgody na proponowane zmiany.

PYTANIE/WNIOSK NR 270:

Zamawiający w załączniku nr 1 do SIWZ we wzorze umowy §12 pkt. 2 ust. napisał:

2. Wykonawca udziela dla całej struktury nadwozia w tym szkieletu, blach poszycia zewnętrznego oraz poszycia dachu 120 miesięcznej gwarancji na niewystąpienie perforacji korozyjnej i pęknięcia licząc od daty podpisania protokołu odbioru przedmiotu umowy dla poszczególnego autobusu EV z osobna.

3. Wykonawca udziela 120 miesięcznej gwarancji na zewnętrzne powłoki lakiernicze licząc od daty podpisania protokołu odbioru przedmiotu umowy dla poszczególnego autobusu EV z osobna.

Oraz w załączniku nr 9 do umowy pkt. 2.4 oraz 2.5 napisał:

2.4. Wykonawca udziela dla całej struktury nadwozia w tym szkieletu, poszycia zewnętrznego oraz poszycia dachu 120-miesięcznej gwarancji na niewystąpienie perforacji korozyjnej i pęknięcia licząc od następnego dnia od daty podpisania protokołu odbioru przedmiotu umowy dla poszczególnego autobusu EV z osobna.

2.5. Wykonawca udziela 120-miesięcznej gwarancji na zewnętrzne powłoki lakierowe licząc od następnego dnia od daty podpisania protokołu odbioru przedmiotu umowy dla poszczególnego autobusu EV z osobna.

Prosimy o potwierdzenie, że z gwarancji będą wykluczone pęknięcia i ubytki lakieru spowodowane na skutek czynników zewnętrznych niezależnych od Wykonawcy.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że potwierdza stanowisko Wykonawcy.

PYTANIE/WNIOSK NR 271:

Zamawiający w załączniku nr 2 do SIWZ w opisie przedmiotu zamówienia §12 pkt. 1.5 napisał:

Zamawiający wymaga, aby dostarczone autobusy EV były w pełni sprawne i wykonane w sposób gwarantujący wysoki poziom jakości i niezawodności. Zamawiający wymaga, aby liczba występujących ewentualnie usterek objętych gwarancją jakości, umożliwiła uzyskanie wskaźnika gotowości technicznej nie mniejszego niż 80%. Nieuzyskanie wymaganego wskaźnika gotowości technicznej będzie skutkowało naliczeniem przez Zamawiającego odpowiedniej kary umownej. Kara umowna będzie naliczana za każdy dzień wyłączenia z ruchu i każdy autobus, w którym wystąpiły usterki, wyłącznie w sytuacji, gdy fakt ten spowodował nieuzyskanie wymaganego wskaźnika gotowości technicznej.

Zamawiający wymaga uzyskania wskaźnika gotowości technicznej, którego nieuzyskanie będzie skutkowało naliczaniem kar umownych. Ponieważ jest to wymóg skutkujący naliczaniem kar umownych sposób kalkulacji tego wskaźnika powinien być dokładnie określony w SWZ. Dlatego prosimy doprecyzować, że:

- Zamawiający będzie codziennie informować Wykonawcę o uzyskanym wskaźniku gotowości technicznej.
- Do obniżenia wskaźnika nie będą się zaliczały pojazdy unieruchomione z przyczyn niezależnych od Wykonawcy, takie jak naprawy w wyniku szkód komunikacyjnych lub naprawy w wyniku aktów wandalizmu.
- Pojazdy które w danym dniu wyjechały na zaplanowaną trasę i wykonały w ciągu całego dnia minimum 50 % zaplanowanych kursów nie będą obniżać wskaźnika gotowości technicznej.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że będzie zgłaszać Wykonawcy informacje o wskaźniku gotowości tylko wtedy kiedy nie zostanie on osiągnięty na poziomie 80%. Pojazdy które będą unieruchomione nie z winy Wykonawcy nie będą zaliczały się do wskaźnika gotowości technicznej. Wskaźnik gotowości jest to zdolność pojazdu do wykonywania zaplanowanych kursów oraz przejazdów technicznych w określonym czasie.

PYTANIE/WNIOSK NR 272:

Zamawiający w załączniku nr 2 do SIWZ w opisie przedmiotu zamówienia pkt 20 tabeli napisał:

Gwarancja na magazyn energii elektrycznej, w którym gromadzona jest energia elektryczna napędu elektrycznego tj. na jego bezawaryjną eksploatację i zachowaniem gwarancji trwałości pod kątem wydajności baterii trakcyjnych do przejechania min. 80 km bez ładowania wg e SORT2 - min. 7 lat / 420 000 km, Oraz w załączniku nr 3 do SIWZ w formularzu oferty B1 część 1 ust. 3 napisał:

3) na przedmiot zamówienia zobowiązuję się udzielić Zamawiającemu gwarancji na zasadach opisanych w SWZ, wymaganiach technicznych oraz wzorze umowy, stanowiących załączniki do SWZ, przy czym:

- na całość autobusu udzielię gwarancji na okres miesięcy (minimum 36 miesięcy);
- na magazyny energii elektrycznej udzielię gwarancji na okres miesięcy (minimum 5 lat/ 300 000 km).

Oraz w SIWZ pkt 19.5 kryterium G1 napisał:

Gwarancja na magazyny energii elektrycznej – minimum 5 lat (60 miesięcy)/ lub 300 000 km

Metodologia oceny

7 lat lub 420 000 km

6 lat lub 360 000 km

5 lat lub 300 000 km

Zamawiający wymaga udzielenia gwarancji na magazyny energii elektrycznej minimum 5 lat lub 300 000 km, jednocześnie Zamawiający wymaga bezawaryjnej eksploatacji i zachowania trwałości pod kątem wydajności baterii trakcyjnych do przejechania min. 80 km bez ładowania wg e SORT2 - min. 7 lat / 420 000 km. Tak opisane wymogi mogą wpłynąć na niejednoznaczną interpretację kryterium oceny ofert. Dlatego prosimy o ujednoczenie wymogów i zmianę zapisów w załączniku nr 2 do SIWZ w opisie przedmiotu zamówienia pkt 20 tabeli: Gwarancja na magazyn energii elektrycznej, w którym gromadzona jest energia elektryczna napędu elektrycznego tj. na jego bezawaryjną eksploatację i zachowaniem gwarancji trwałości pod kątem wydajności baterii trakcyjnych do przejechania min. 80 km bez ładowania wg e SORT2 - min. Przez okres gwarancji na magazyny energii elektrycznej wskazany formularzu oferty B1 część 1 ust. 3. (minimum 5 lat/ 300 000 km).

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że gwarancja trwałości przez 7 lat /420 000 km dotyczy zapewnienia producenta, że przez taki czas bateria powinna spełniać swoje zadanie. Gwarancja na baterie, która jest jedną z kategorii ocen przy wyniku postępowania, jest to zapewnienie producenta, że w trakcie zadeklarowanego czasu gwarantuje on wymianę bądź regenerację baterii aby spełniała zadeklarowane wartości. Zapisy umowy w tym zakresie zostaną uszczegółowione, w zależności zaoferowanych przez Wykonawcę parametrów.

PYTANIE/WNIOSK NR 273:

Zamawiający w załączniku nr 9 do umowy pkt. 6.1 napisał:

6.1. Wykonawca przez okres co najmniej 10 lat od odbioru autobusów EV przez Zamawiającego zobowiązuje się do zapewnienia odpłatnych dostaw materiałów, części zamiennych i podzespołów do napraw gwarancyjnych i pogwarancyjnych oraz do napraw powypadkowych, niezbędnych do utrzymania autobusów EV w stanie umożliwiającym realizację zadań przewozowych. Termin dostawy materiałów w okresie gwarancji dotyczącej naprawy gwarancyjnej nie może być dłuższy niż 48 godzin od momentu złożenia zamówienia pocztą elektroniczną.

Prosimy o dopuszczenie możliwości składania zamówień materiałów, części zamiennych i podzespołów do napraw gwarancyjnych i pogwarancyjnych za pomocą udostępnionego Zamawiającemu systemu.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że dopuszcza taką możliwość.

PYTANIE/WNIOSK NR 274:

Zamawiający w załączniku nr 9 do umowy pkt. 7.1 napisał:

7.1. Wniosek gwarancyjny oraz inne druki i formularze konieczne do realizacji umowy muszą być sporządzone w języku polskim i dostarczone Zamawiającemu przez Wykonawcę, w ramach niniejszej umowy.

Oraz w załączniku nr 9 do umowy pkt. 8.1 napisał:

8.1. Po wykonaniu prac Zamawiający prześle Wykonawcy wniosek gwarancyjny zawierający wycenę robocizny i zastosowanych materiałów, części i podzespołów drogą elektroniczną do akceptacji. Wykonawca przesyła Zamawiającemu w ciągu 24 godzin od chwili zgłoszenia drogą elektroniczną informację o akceptacji wniosku gwarancyjnego. W przypadku braku odpowiedzi w określonym terminie 24 godzin, strony przyjmują, iż rozliczenie wykonanych czynności zostało zatwierdzone przez Wykonawcę.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza możliwość rozliczania wniosków gwarancyjnych za pomocą udostępnionego systemu rozliczeń.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że dopuszcza taką możliwość.

PYTANIE/WNIOSK NR 275:

Zamawiający w załączniku nr 9 do umowy pkt. 4.5 napisał:

4.5. Zamawiający ma prawo do zasięgnięcia informacji w serwisie technicznym Wykonawcy w trakcie eksploatacji pojazdów i urządzeń, odnośnie wszystkich powstałych błędów wynikających z konstrukcji podzespołów zamontowanych w przedmiotowych autobusach EV oraz stanowisku i systemie wolnego i szybkiego ładowania, po okresie gwarancji na identycznych zasadach jak w okresie gwarancji do końca 10 roku eksploatacji pojazdów i urządzeń. Wykonawca zobowiązany jest do udzielania takich informacji (w tym wyjaśnień i porad) w terminie do 24 godzin od chwili przekazania zapytania pocztą elektroniczną. Brak odpowiedzi w określonym terminie stanowi podstawę naliczania kary umownej zgodnie § 9 ust. 1 pkt 9) umowy.

Prosimy o potwierdzenie, że termin 24 godzin dotyczy dni roboczych.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że potwierdza stanowisko Wykonawcy.

PYTANIE/WNIOSK NR 276:

Zamawiający w załączniku nr 9 do umowy pkt. 6.1 napisał:

6.1. Wykonawca przez okres co najmniej 10 lat od odbioru autobusów EV przez Zamawiającego zobowiązuje się do zapewnienia odpłatnych dostaw materiałów, części zamiennych i podzespołów do napraw gwarancyjnych i pogwarancyjnych oraz do napraw powypadkowych, niezbędnych do utrzymania autobusów EV w stanie umożliwiającym realizację zadań przewozowych. Termin dostawy materiałów w okresie gwarancji dotyczącej naprawy gwarancyjnej nie może być dłuższy niż 48 godzin od momentu złożenia zamówienia pocztą elektroniczną. W przypadku zaprzestania produkcji ww. materiałów, części zamiennych i podzespołów lub zaprzestania prowadzenia działalności przez Wykonawcę, Wykonawca zobowiązany będzie do poinformowania o tym Zamawiającego z jednoczesnym wskazaniem nazwy i danych teleadresowych innych dostawców materiałów, części zamiennych i podzespołów niezbędnych do utrzymania autobusów EV w stanie umożliwiającym realizację zadań przewozowych.

Prosimy o potwierdzenie, że termin 48 godzin dotyczy dni roboczych.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że potwierdza stanowisko Wykonawcy.

PYTANIE/WNIOSK NR 277:

Zamawiający w załączniku nr 9 do umowy pkt. 8.1 napisał:

8.1. Po wykonaniu prac Zamawiający prześle Wykonawcy wniosek gwarancyjny zawierający wycenę robocizny i zastosowanych materiałów, części i podzespołów drogą elektroniczną do akceptacji. Wykonawca przesyła Zamawiającemu w ciągu 24 godzin od chwili zgłoszenia drogą elektroniczną informację o akceptacji wniosku gwarancyjnego. W przypadku braku odpowiedzi w określonym terminie 24 godzin, strony przyjmują, iż rozliczenie wykonanych czynności zostało zatwierdzone przez Wykonawcę.

Prosimy o potwierdzenie, że termin 24 godzin dotyczy dni roboczych.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że potwierdza stanowisko Wykonawcy.

PYTANIE/WNIOSK NR 278:

Zamawiający w załączniku nr 9 do umowy pkt. 8.8 napisał:

8.8. Wykonawca zobowiązany jest pokryć inne koszty spowodowane awarią będącą podstawą uznanego wniosku gwarancyjnego.

Obecny zapis jest nieprecyzyjny i wskazuje bliżej nieokreślone koszty jakie będzie miał pokrywać Wykonawca, dlatego prosimy o wykreślenie zapisu lub wyszczególnienie jakie inne koszty jest zobowiązany pokrywać Wykonawca.

ODPOWIEDź:

Zamawiający informuje, że wszystkie koszty które będą wynikać z awarii która zostanie uznana jako awaria gwarancyjna.

PYTANIE/WNIOSK NR 279:

Załącznik nr 1 OPZ Część 1

3. Wymagania dotyczące parametrów zamówienia

19. Informacja pasażerska wewnętrzna i zewnętrzna

9) Kasownik biletów elektronicznych i papierowych

b) bilety sprzedawane za pośrednictwem kasowników funkcjonować będą wyłącznie w formie elektronicznej (bez tradycyjnego wydruku) i będą zapisywane w Centralnym Systemie Biletowym (nie na zbliżeniowej karcie płatniczej),

Pytania:

a) Proszę o potwierdzenie że Wykonawca ma dostarczyć Centralny System Biletowy który będzie przechowywał bilety sprzedane za pomocą kasowników ?

b) Czy Zamawiający udostępni środowisko serwerowe do uruchomienia tego Centralnego Systemu Biletowego , czy też Wykonawca sprzęt serwerowy powinien dostarczyć w ramach dostawy ?

ODPOWIEDź:

Zamawiający informuje, że Wykonawca ma dostarczyć tylko kasowniki które w przyszłości zostaną użyte do uruchomienia nowego systemu płatności za przejazdy. Środowisko serwerowe do uruchomienia Centralnego Systemu Biletowego będzie przedmiotem osobnego postępowania i nastąpi przed dostawą autobusów. Tym samym nie jest ono przedmiotem niniejszego postępowania.

PYTANIE/WNIOSK NR 280:

Załącznik nr 1 OPZ Część 1

3. Wymagania dotyczące parametrów zamówienia

19. Informacja pasażerska wewnętrzna i zewnętrzna

9) Kasownik biletów elektronicznych i papierowych

f) kasownik ma umożliwiać sprawdzenie biletu kupionego w sklepie internetowym – przypisanego do danego urzędnika / karty, Pytania:

a) Czy dostarczenie sklepu internetowego jest również obowiązkiem Wykonawcy ?

b) Jaka powinna być funkcjonalność tego sklepu ?

c) Jakiego rodzaju bilety będą sprzedawane przez ten sklep internetowy ?

ODPOWIEDź:

Zamawiający informuje, że Wykonawca ma dostarczyć tylko kasowniki które w przyszłości zostaną użyte do uruchomienia nowego systemu płatności za przejazdy. Środowisko serwerowe do uruchomienia Centralnego Systemu Biletowego będzie przedmiotem osobnego postępowania i nastąpi przed dostawą autobusów. Tym samym nie jest ono przedmiotem niniejszego postępowania.

PYTANIE/WNIOSK NR 281:

Załącznik nr 1 OPZ Część 1

3. Wymagania dotyczące parametrów zamówienia

19. Informacja pasażerska wewnętrzna i zewnętrzna

9) Kasownik biletów elektronicznych i papierowych

h) zapłata za przejazd odbywać się będzie na zasadzie check-in (bez rejestracji wyjścia z pojazdu) – płatność zbliżeniowa bez konieczności wpisywania kodu PIN,

i) obsługę listy kart płatniczych zastrzeżonych, zarówno przez agenta rozliczeniowego jak i przez System Centralny, przez co rozumie się niedopuszczenie do pobrania opłat bez rozliczenia poprzedniej transakcji,

Pytania:

a) Proszę o potwierdzenie że pisząc "na zasadzie check-in" Zamawiający ma na myśli pobieranie opłaty w systemie KFT (Known Fare Transaction) z natychmiastową weryfikacją dostępności środków na karcie ?

b) Proszę również o potwierdzenie że w takiej sytuacji tworzenie listy zastrzeżonych kart płatniczych w Systemie Centralnym nie jest wymagane ?

ODPOWIEDź:

Zamawiający informuje, że Wykonawca ma dostarczyć tylko kasowniki które w przyszłości zostaną użyte do uruchomienia nowego systemu płatności za przejazdy. Centralny System Biletowy będzie przedmiotem osobnego

postępowania i nastąpi przed dostawą autobusów. W Centralnym Systemie Biletowym zostanie zaimplementowana stosowna obsługa płatności i zastrzeżonych kart. Tym nie mniej, kasownik winien być przygotowany do współpracy z przyszłym systemem (otwartość rozwiązania) w zakresie wskazanym w SWZ.

PYTANIE/WNIOSK NR 282:

Załącznik nr 1 do OPZ Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia – Część 1

4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów

Punkt 19 informacja pasażerska wewnętrzna i zewnętrzna

„a) przednia, pełnowymiarowa w stosunku do szerokości autobusu 19x160 punktów świetlnych w rozstawieniu ok. 10-14 mm,”

Pytanie:

Czy zamawiający dopuszcza tablice przednią pełnowymiarową w stosunku do szerokości autobusu o większej rozdzielczości punktów świetlnych i mniejszym rozstawieniu/rastrze punktów świetlnych np. 24x200 oraz raster 9x9mm? Tablice wykonywane w takiej technologii są znacznie czytelniejsze i to ogólnie dziś przyjęty standard.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że zmodyfikował zapisy SWZ w tym zakresie. Zmodyfikowane zapisy dopuszczają zaproponowane przez Wykonawcę rozwiązania.

PYTANIE/WNIOSK NR 283:

Załącznik nr 1 do OPZ Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia – Część 1

4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów

Punkt 19 informacja pasażerska wewnętrzna i zewnętrzna

„b) boczna dwurzędowa 19x160 punktów świetlnych w rozstawieniu ok. 7-8 mm,”

pytanie:

Czy zamawiający dopuszcza tablice boczną dwurzędową o większej rozdzielczości punktów świetlnych?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że zmodyfikował zapisy SWZ w tym zakresie. Zmodyfikowane zapisy dopuszczają zaproponowane przez Wykonawcę rozwiązania.

PYTANIE/WNIOSK NR 284:

Załącznik nr 1 do OPZ Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia – Część 1

4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów

Punkt 19 informacja pasażerska wewnętrzna i zewnętrzna

„c) tylna numerowa, 16x28 punktów świetlnych w rozstawieniu ok. 10-14 mm, wyświetlająca numer linii do 3 cyfrowych włącznie”

pytanie:

Czy zamawiający dopuszcza tablice tylną numerową o większej rozdzielczości punktów świetlnych i mniejszym rozstawieniu/rastrze punktów świetlnych?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że zmodyfikował zapisy SWZ w tym zakresie. Zmodyfikowane zapisy dopuszczają zaproponowane przez Wykonawcę rozwiązania.

PYTANIE/WNIOSK NR 285:

Załącznik nr 1 do OPZ Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia – Część 1

4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów

Punkt 19 informacja pasażerska wewnętrzna i zewnętrzna

„d) wewnętrzna 16 x 120 punktów świetlnych dwurzędowa;”

pytanie:

Czy zamawiający dopuszcza tablice wewnętrzną o większej rozdzielczości punktów świetlnych np. 16 x 128?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że zmodyfikował zapisy SWZ w tym zakresie. Zmodyfikowane zapisy dopuszczają zaproponowane przez Wykonawcę rozwiązania.

PYTANIE/WNIOSK NR 286:

Załącznik nr 1 do OPZ Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia – Część 1

4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów

Punkt 19 informacja pasażerska wewnętrzna i zewnętrzna

„2) tablice kierunkowe LED wykonane w oparciu o diody SMD w kolorze białym:

a) przednia, pełnowymiarowa w stosunku do szerokości autobusu 19x160 punktów świetlnych w rozstawieniu ok. 10-14 mm,

b) boczna dwurzędowa 19x160 punktów świetlnych w rozstawieniu ok. 7-8 mm,

c) tylna numerowa, 16x28 punktów świetlnych w rozstawieniu ok. 10-14 mm, wyświetlająca numer linii do 3 cyfrowych włącznie

d) wewnętrzna 16 x 120 punktów świetlnych dwurzędowa;”

pytania:

Czy zamawiający dopuszcza tablice kierunkowe zewnętrzne w oparciu o inną technologię diod?

Czy zamawiający dopuszcza tablice wewnętrzną w innej technologii diod oraz innym kolorze świecenia?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że zmodyfikował zapisy SWZ w tym zakresie. Zmodyfikowane zapisy dopuszczają zaproponowane przez Wykonawcę rozwiązania.

PYTANIE/WNIOSK NR 287:

Załącznik nr 1 do OPZ Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia – Część 1

4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów

Punkt 19 informacja pasażerska wewnętrzna i zewnętrzna

„5) Sterownik systemu informacji pasażerskiej powinien:

[...]

i) auto-komputer powinien mieścić się w kieszeni typu 1DIN”

pytanie:

Bieżące trendy rozwoju Systemów Informacji Pasażerskiej pozwalają zabudować autokomputer w sposób który nie ogranicza widoczności kierowcy z ekranem o rozmiarze 10.4” Czy zamawiający dopuszcza większy rozmiar autokomputera niż kieszeń 1DIN?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że zmodyfikował zapisy SWZ w tym zakresie – prosimy o zapoznanie się z naniesionymi zmianami.

PYTANIE/WNIOSK NR 288:

Załącznik nr 1 do OPZ Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia – Część 1

4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów

Punkt 19 informacja pasażerska wewnętrzna i zewnętrzna

„5) Sterownik systemu informacji pasażerskiej powinien:

[...]

h) zakres napięcia zasilania min. 9-36V DC,”

pytanie:

Czy zamawiający dopuszcza zmianę zakresu napięcia zasilania na 16,8 V – 33,6 V?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że zakres podany przez Wykonawcę mieści się w granicach podanych przez Zamawiającego.

PYTANIE/WNIOSK NR 289:

Załącznik nr 1 do OPZ Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia – Część 1

4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów

Punkt 19 informacja pasażerska wewnętrzna i zewnętrzna

„ 9) Kasownik biletów elektronicznych i papierowych – liczba sztuk 1 na każdy autobus o parametrach do montażu w środkowej części autobusu:

a) posiadający możliwość kasowania biletów papierowych jednorazowych / karnetów,

b) umożliwiający zakup biletów za pomocą bezgotówkowych płatności zbliżeniowych (minimum: Visa, Mastercard, Maestro), płatności zbliżeniowe z użyciem telefonu, zegarka i innych nośników, kart miejskich bezstykowych (pracujących w standardzie ISO 14443 A, B) oraz portfeli cyfrowych,

c) bilety sprzedawane za pośrednictwem kasowników funkcjonować będą wyłącznie w formie elektronicznej (bez tradycyjnego wydruku) i będą zapisywane w Centralnym Systemie Biletowym (nie na zbliżeniowej karcie płatniczej),

d) zbliżeniowa karta płatnicza służyć będzie wyłącznie jako identyfikator transakcji,

e) kasownik ma umożliwiać sprawdzenie ważności biletu elektronicznego,

f) kasownik ma umożliwiać sprawdzenie biletu kupionego w sklepie internetowym – przypisanego do danego urządzenia / karty,

g) kasownik wyposażony w wyświetlacz z ekranem dotykowym,

h) zapłata za przejazd odbywać się będzie na zasadzie check-in (bez rejestracji wyjścia z pojazdu) – płatność zbliżeniowa bez konieczności wpisywania kodu PIN,

i) obsługę listy kart płatniczych zastrzeżonych, zarówno przez agenta rozliczeniowego jak i przez System Centralny, przez co rozumie się niedopuszczenie do pobrania opłat bez rozliczenia poprzedniej transakcji,

j) umożliwienie wyświetlenia informacji o ważnych dla danej Karty płatniczej, w czasie danego przejazdu biletach (sprawdzenie),

k) wyświetlanie komunikatów związanych z pracą kasownika,

l) rozliczenia zakupionych biletów będą prowadzone bezpośrednio z Organizatorem przewozów – gminą-miastem Grudziądz (Urzędem Miejskim w Grudziądzu), rozliczenie to obejmować będzie m.in. przelew należności za bilety oraz rozliczenie prowizji z Agentem Rozliczeniowym – w tym zakresie pomiędzy Agentem, a gminą-miastem Grudziądz zostanie zawarta stosowna umowa przed uruchomieniem sprzedaży. Cały system elektroniczny do obsługi płatności również dostarczy Agent Rozliczeniowy wraz z podpisaniem umowy z Organizatorem.”

pytanie:

W związku z opisem działania kasownika biletów elektronicznych i papierowych do poprawnego funkcjonowania niezbędna jest łączność GSM pojazd serwer w zakresie systemu biletowego. Czy zamawiający dostarczy karty SIM dla systemu biletowego dla każdego pojazdu?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że karty SIM zostaną dostarczone przez Zamawiającego, w porozumieniu z Wykonawcą, który określi zakres i wielkość danych do przesyłania.

PYTANIE/WNIOSK NR 290:

Załącznik nr 1 do OPZ Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia –
Część 1

pkt 19, pkt e) kasownik ma umożliwiać sprawdzenie ważności biletu elektronicznego.

Pytanie:

W związku z podanym zapisem, prosimy o potwierdzenie że Zamawiający nie przewiduje dostawy sprzętu do kontroli biletów – sprawdzarek kontrolerskich obsługujących weryfikację biletu zakupionego przy użyciu karty płatniczej?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że potwierdza stanowisko Wykonawcy. Przedmiotem niniejszego postępowania nie jest dostawa sprawdzarek kontrolerskich.

PYTANIE/WNIOSK NR 291:

Załącznik nr 1 OPZ Część 1

3. Wymagania dotyczące parametrów zamówienia

19. Informacja pasażerska wewnętrzna i zewnętrzna

9) Kasownik biletów elektronicznych i papierowych

e) kasownik ma umożliwiać sprawdzenie ważności biletu elektronicznego,

j) umożliwienie wyświetlenia informacji o ważnych dla danej Karty płatniczej, w czasie danego przejazdu biletach (sprawdzenie),

Pytanie:

Czy przytoczone wyżej wymagania z punktów e) i j) dotyczą tej samej funkcjonalności ? tj. sprawdzenia i wyświetlenia na ekranie kasownika informacji o ważnych w czasie danego przejazdu biletach wirtualnych, zapisanych w Centralnym Systemie Biletowym.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający potwierdza, że dotyczą tej samej funkcjonalności.

PYTANIE/WNIOSK NR 292:

Załącznik nr 1 OPZ Część 1

3. Wymagania dotyczące parametrów zamówienia

19. Informacja pasażerska wewnętrzna i zewnętrzna

9) Kasownik biletów elektronicznych i papierowych

b) umożliwiający zakup biletów za pomocą bezgotówkowych płatności zbliżeniowych (minimum: Visa, Mastercard, Maestro), płatności zbliżeniowe z użyciem telefonu, zegarka i innych nośników, kart miejskich bezstykowych (pracujących w standardzie ISO 14443 A, B) oraz portfeli cyfrowych,

Pytanie:

a) czy Zamawiający pisząc o bezstykowych kartach miejskich oraz portfelu cyfrowym ma na myśli konkretne rozwiązanie ? czy Zamawiający może udostępnić jego szczegółowy opis umożliwiający oszacowanie kosztów jego integracji ?

b) czy Zamawiający uzna spełniony warunek jeśli czytnik sprzętowo będzie przygotowany do obsługi nośników innych niż karty płatnicze i ich emulacja (zegarki NFC, telefony NFC) a potencjalne rozszerzenie oprogramowania w zakresie kart miejskich bezstykowych i portfeli cyfrowych będzie przedmiotem osobnej wyceny i zamówienia ?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że trwa opracowanie przedmiotu zamówienia dla Centralnego Systemu Biletowego, które będzie specyfikowało stosowne wymagania i będzie przedmiotem odrębnego postępowania. Tym nie mniej, dostarczane rozwiązanie powinno cechować się co najmniej następującymi funkcjami:

a) Obsługa kart miejskich z rodziny MIFARE, DESFire, Java Card i Felica.

- b) Wbudowany układ zabezpieczeń z certyfikatem Common Criteria EAL6+ umożliwiający bezpieczną obsługę kart i komunikację, możliwość stosowania dedykowanych modułów bezpieczeństwa.
- c) Możliwość integracji z najpopularniejszymi terminalami płatniczymi przeznaczonymi do płatności z użyciem kart zbliżeniowych m.in. PAX IM700, Verifone UX 410, Ingenico iUC160B, Ingenico Open/1500, UIC680 i inne.

PYTANIE/WNIOSK NR 293:

W ramach obecnego postępowania konieczna jest dostawa oprogramowania centralnego do zarządzania flotą pojazdów, systemem informacji pasażerskiej oraz systemem biletowym.

Czy Zamawiający oczekuje od Wykonawcy w ramach bieżącego postępowania, dostawy sprzętu komputerowego (serwerów) umożliwiającego zainstalowanie ww oprogramowania?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający potwierdza, że oczekuje w ramach niniejszego postępowania dostawy sprzętu komputerowego (serwerów) oraz, że udostępni w tym zakresie miejsce siedzibie, w szafie RACK. Należy pamiętać, że kwestie dotyczące systemu biletowego nie są przedmiotem niniejszego postępowania.

Typ serwera: Rack 1U, dopuszczalny Rack 2U. Podzespoły:

- a) serwer jedno czy dwuprocesorowy,
- b) pamięć minimum 64GB,
- c) serwer z zainstalowanym systemem operacyjnym – zalecany OS Windows
- d) redundantne zasilacze dobrane odpowiednio do mocy serwera,
- e) dyski serwerowe SSD działające w macierzy nadmiarowej, pojemność określi Wykonawca – odpowiedni do pracy z oprogramowaniem Wykonawcy.
- f) gwarancja na serwer nie krótsza niż 5 lat z naprawą na miejscu w maksymalnie 2 dni robocze od zgłoszenia.
- g) adres od ISP,
- h) Router,

PYTANIE/WNIOSK NR 294:

Na stronie postępowania w sekcji komunikaty została umieszczona zmiana nr I i zmiana nr III. Zwracam się zapytaniem czy występuję zmiana nr II?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że ze względów proceduralnych zmiana SWZ w zakresie zmiany terminu składania ofert nie może być umieszczona na stronie postępowania wcześniej niż publikacja ogłoszenia o dokonanej zmianie w Suplemencie do Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej.

PYTANIE/WNIOSK NR 295:

Zamawiający w Załączniku nr 1 do OPZ Część 1 pkt 12.1.1 napisał:

„wentylacja naturalna: wszystkie okna boczne otwierane (uchylne lub przesuwane) za wyjątkiem okien nietypowych i wyjść bezpieczeństwa z blokadą możliwości otwarcia w przypadku załączenia klimatyzacji, kłapy dachowe – minimum 1 szt. sterowane elektrycznie z kabiny kierowcy w przypadku możliwości ich zamontowania”.

1. Prosimy o potwierdzenie, iż Zamawiający nie dopuszcza rozwiązania, w którym okna otwierane będą wyjściami awaryjnymi.

2. Prosimy o potwierdzenie, iż Zamawiający uzna brak montażu kłapy dachowej sterowanej elektrycznie z kabiny kierowcy za rozwiązanie spełniające wymagania OPZ.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, stanowisko Wykonawcy w tym zakresie jest prawidłowe.

PYTANIE/WNIOSK NR 296:

Zamawiający w SWZ pkt 16.7.3b) wymaga rysunku rozplanowania przestrzeni pasażerskiej autobusu EV i rozmieszczenia siedzeń pasażerskich, o których napisał:

„ Wymagania: rysunek musi dotyczyć oferowanej wersji i kompletacji autobusu EV. Wymagane jest wyróżnienie na rysunku wszystkich miejsc siedzących z dostępem bezpośrednio z niskiej podłogi, bez podestów oraz wszystkich miejsc siedzących wykonanych jako siedzenia specjalne dla pasażerów niepełnosprawnych. Na rysunku musi być zaznaczone położenie i podana wielkość powierzchni przeznaczonej dla wózka inwalidzkiego oraz wózka dziecięcego. Na rysunku musi być również zaznaczone proponowane usytuowanie kasowników/biletomatów elektronicznych”.

Prosimy o dopuszczenie możliwości przedstawienia proponowanego usytuowania kasowników / biletomatów elektronicznych na osobnym rysunku.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że dopuszcza zaproponowane rozwiązanie.

PYTANIE/WNIOSK NR 297:

Zamawiający w Załączniku nr 1 do OPZ Część 1 pkt 3.1 napisał:

3.1. Wykonawca, zobowiązany jest dostarczyć Zamawiającemu nie później niż na 10 dni przed terminem dostawy pierwszej partii autobusów EV, opracowaną w języku polskim niżej wymienioną dokumentację techniczną autobusu EV, który będzie przedmiotem ww. Umowy dostawy. Dokumentacja techniczna, która stanowić będzie odpowiednie załączniki do Umowy dostawy, musi być dostarczona w postaci elektronicznej, odpowiednio w jednym z formatów: .doc, .xls, .jpg, .tif, .png (dokumentacja wymieniona w pkt. 3.1. a) ÷ 3.1. n) na płycie CD/DVD lub pocztą elektroniczną i musi zawierać: (...)

W paragrafie 1 ust. 7 Zamawiający wymaga dołączenia dokumentacji (...) przy dostawie pierwszej partii pojazdów.

Prosimy o wyjaśnienie wątpliwości Wykonawcy w jakim terminie należy dostarczyć wymaganą w SWZ dokumentację. Wnosimy aby poprawnym był zapis, że dokumentacja powinna zostać dostarczona przy dostawie pierwszej partii autobusów.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że w zakresie określonym w § 1 ust. 7 wzoru umowy wiążące są terminy określone w tym ustępie, a w przypadku dokumentacji nie wymienionych w § 1 ust. 7 we wzorze umowy właściwym są terminy załącznika nr 1 do OPZ – Część 1 pkt. 3.1.

PYTANIE/WNIOSK NR 298:

1. Dotyczy § 8 ust. 2 pkt 6) Umowy w związku z § 8 ust. 2 pkt 1) Umowy powoduje, że pomimo faktu że Zamawiający otrzyma tylko jedną licencję Systemu monitorowania, w przypadku zbycia dowolnego stanowiska lub oddania go do użytkowania, Zamawiający będzie mógł go wielokrotnie i zapisać na infrastrukturze informatycznej nabywcy, pozwalając na stworzenie nieskończonej ilości kopii oprogramowania Wykonawcy. Tym samym Wykonawca utraci kontrolę nad tym, kto i gdzie wykorzystuje jego system, co stanowi duże zagrożenie dla ochrony jego własności intelektualnej.

W związku z powyższym, prosimy o usunięcie w całości §8 ust. 2 pkt 6) lub zastąpienie go następującym brzmieniem:

„udostępnienie oprogramowania przy zbyciu autobusów EV, stanowiska szybkiego ładowania, czy systemu szybkiego i wolnego ładowania lub oddaniu ich do używania na podstawie jakiegokolwiek tytułu prawnego, poprzez umożliwienie uzyskania dostępu do tej kopii oprogramowania z której korzysta Zamawiający”.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że zapis SWZ pozostaje bez zmian. Jednak Zamawiający deklaruje, że będzie informował Wykonawcę o każdej wykonanej przez Zamawiającego kopii.

PYTANIE/WNIOSK NR 299:

Załącznik 2, Punkt 18. System monitoringu wewnętrznego i zewnętrznego, Podpunkt 7.

Czy Zamawiający dopuszcza układ rejestracji z dyskami 2 x 2TB?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że dopuszcza takie rozwiązanie.

Zamawiający informuje, że pytania i udzielone odpowiedzi i wyjaśnienia oraz powyższe zmiany treści SWZ stanowią integralną część Specyfikacji Warunków Zamówienia i są obowiązujące.

Zamawiający
/-/ Prezes MZK Sp. z o.o.