



GM 271.17.2022

Dot.: postępowania na Utworzenie zeroemisyjnej komunikacji miejskiej oraz wybudowanie zaplecza technicznego i przystanku autobusowego dla obsługi pasażerów

W związku z zapytaniami Wykonawców udzielam następujących wyjaśnień:

Pytanie 13) Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu przetargowym autobusy o szerokości 2470 mm ?

Odpowiedź 13) Zamawiający nie dopuszcza do postępowania pojazdów o szerokości 2470mm. Wymagania dotyczące szerokości i długości oczekiwanych pojazdów wynikają bezpośrednio z warunków infrastrukturalnych Gminy (wąskie drogi gminne).

Pytanie 14) Prosimy o podanie informacji, czy Zamawiający dopuszcza składanie ofert częściowych.

Odpowiedź 14) Zgodnie z treścią SWZ pkt 22 Zamawiający dopuszcza składanie ofert częściowych.

Pytanie 15) Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu przetargowym autobusy z ilością miejsc siedzących: 19 + 2 miejsca siedzące składane dostępne z poziomu niskiej podłogi zamienne z miejscem dla wózka inwalidzkiego lub wózka dziecięcego ?

Odpowiedź 15) Zamawiający nie dopuszcza proponowanego przez Wykonawcę rozwiązania. Zamawiający wymaga 4 pełnowymiarowych miejsc siedzących dostępnych z poziomu niskiej podłogi. Wynika to bezpośrednio z głównej grupy docelowej pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej w Ciechocinku – osoby starsze, osoby o ograniczonej sprawności ruchowej.

Pytanie 16) Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu przetargowym autobusy z silnikiem elektrycznym umieszczonym centralnie o mocy stałej 145 kW, mocy maksymalnej 245 kW ?

Odpowiedź 16) Zamawiający dopuszcza proponowane rozwiązanie i tym samym zmienia treść SWZ – załącznik nr 3 OPZ, pkt 8, tabela poz. 3 Silnik, pkt 1

Było:

1) Autobusy muszą być napędzane silnikiem elektrycznym umieszczonym centralnie o mocy min. 160 kW, chłodzony cieczą lub powietrzem, z funkcją ograniczenia prędkości do 80km/h, zużycie energii elektrycznej przez pojazd w kWh/100km przebiegu bez załączonych urządzeń dodatkowych w tym ogrzewania i klimatyzacji i systemu informacji pasażerskiej i innych urządzeń pomocniczych nie więcej niż 1 kWh/1km W układzie napędowym musi być zastosowany system odzyskiwania energii z hamowania i redukcji prędkości jazdy.

Jest:

1) Autobusy muszą być napędzane silnikiem elektrycznym umieszczonym centralnie o mocy min. 145 kW, chłodzony cieczą lub powietrzem, z funkcją ograniczenia prędkości do 80km/h, zużycie energii elektrycznej przez pojazd w kWh/100km przebiegu bez załączonych urządzeń dodatkowych w tym ogrzewania i klimatyzacji i systemu informacji pasażerskiej i innych urządzeń pomocniczych-

nie więcej niż 1 kWh/1km W układzie napędowym musi być zastosowany system odzyskiwania energii z hamowania i redukcji prędkości jazdy.

Pytanie 17) Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu przetargowym autobusy z funkcją ograniczenia prędkości do 70km/h ?

Odpowiedź 17) Zamawiający dopuszcza proponowane rozwiązanie i tym samym zmienia treść SWZ – załącznik nr 3 OPZ, pkt 8, tabela poz. 3 Silnik, pkt 1

Było:

1) Autobusy muszą być napędzane silnikiem elektrycznym umieszczonym centralnie o mocy min. 160 kW, chłodzony cieczą lub powietrzem, z funkcją ograniczenia prędkości do 80km/h, zużycie energii elektrycznej przez pojazd w kWh/100km przebiegu bez załączonych urządzeń dodatkowych w tym ogrzewania i klimatyzacji i systemu informacji pasażerskiej i innych urządzeń pomocniczych- nie więcej niż 1 kWh/1km W układzie napędowym musi być zastosowany system odzyskiwania energii z hamowania i redukcji prędkości jazdy.

Jest:

1) Autobusy muszą być napędzane silnikiem elektrycznym umieszczonym centralnie o mocy min. 145 kW, chłodzony cieczą lub powietrzem, z funkcją ograniczenia prędkości do 70km/h lub 80km/h, zużycie energii elektrycznej przez pojazd w kWh/100km przebiegu bez załączonych urządzeń dodatkowych w tym ogrzewania i klimatyzacji i systemu informacji pasażerskiej i innych urządzeń pomocniczych- nie więcej niż 1 kWh/1km W układzie napędowym musi być zastosowany system odzyskiwania energii z hamowania i redukcji prędkości jazdy.

Pytanie 18) Prosimy o wykreślenie zapisu mówiącego o pełnym naładowaniu magazynów energii w czasie nie dłuższym niż 6 godzin w porze nocnej (założenie pojemność baterii 240kWh, moc ładowarki min. 40kW), ze względu na możliwość zaoferowania przez producenta większej baterii, której nie można naładować w czasie nie dłuższym niż 6 godzin przy zastosowaniu ładowarki o mocy 40 kW.

Odpowiedź 18) Zamawiający udzielił już odpowiedzi i wyjaśnień w tej kwestii – pyt. nr 5 i 6.

Pytanie 19) Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu przetargowym autobusy nie przygotowane pod zabudowę pantografu, w tym konstrukcyjnie wzmocniony dach pojazdu wraz z elementami montażowymi takimi jak wsporniki i inne elementy mechaniczne do montażu pantografu, a także wyprowadzenie fabrycznej instalacji elektrycznej niezbędnej do pracy i sterowania pantografu wraz z instalacją elektryczną dla modułu komunikacyjnego ?

Autobusy które chcemy zaoferować posiadają na dachu autobusu baterie, przez co nie ma możliwości konstrukcyjnej umieszczenia pantografu.

Odpowiedź 19) Zamawiający nie dopuszcza do postępowania przetargowego autobusów nieprzygotowanych pod zabudowę pantografu. Gmina Ciechocinek ma różne warianty rozbudowy systemu komunikacji miejskiej – w tym linie wykraczające poza jej teren co będzie wiązało się z koniecznością szybkiego doładowania posiadanych pojazdów. Ponadto z uwagi na fakt, że aktualnie toczące się postępowanie przetargowe zakłada również budowę zintegrowanego przystanku, na którym będą wytyczone specjalne miejsca postojowe dla autobusów elektrycznych w jednym z rozważanych wariantów jest szybkie ładowanie autobusów poprzez pantograf właśnie w tym miejscu w przyszłości.

Pytanie 20) Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu przetargowym autobusy wyposażone w jedno gniazdo do ładowania umieszczone na prawej stronie ?

Odpowiedź 20) Zamawiający nie dopuszcza proponowanego rozwiązania. Aktualnie nie są znane dokładne plany organizacji ruchu w miejscu ładowania pojazdów, dlatego też Zamawiający musi

być przygotowany na różne ograniczenia, które powodują konieczność posiadania 2 gniazd do ładowania po różnych stronach autobusów w zależności od sytuacji.

Pytanie 21) Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu przetargowym autobusy w których nadwozie i konstrukcja nośna podłogi autobusu będzie wykonana z aluminium, pozwalająca na wieloletnią eksploatację bez konieczności wykonywania naprawy głównej, a szczególnie wykonywania napraw blacharskich nadwozia ?

Odpowiedź 21) Zamawiający nie dopuszcza proponowanego rozwiązania.

Pytanie 22) Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu przetargowym autobusy z szerokością wejścia przez drzwi dwuskrzydłowe 1100 mm ?

Odpowiedź 22) Zamawiający nie dopuszcza proponowanego rozwiązania, z uwagi na specyficzny charakter komunikacji miejskiej, którą uruchomi Gmina. Duża liczba pasażerów na wózkach, z dużym bagażem wymaga zastosowania maksymalnie szerokich drzwi pasażerskich.

Pytanie 23) Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu przetargowym autobusy bez deski rozdzielczej regulowanej wraz z kołem kierownicy ?

Odpowiedź 23) Zamawiający nie dopuszcza proponowanego rozwiązania. Komfort i jakość stanowiska pracy kierowcy jest jednym z kluczowych elementów wpływającego na jego warunki pracy co przekłada się na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Wymagane rozwiązanie jest powszechnie występującą konfiguracją autobusów komunikacji miejskiej.

Pytanie 24) Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu przetargowym autobusy z zaczepem holowniczym tylko z przodu ?

Odpowiedź 24) Zamawiający dopuszcza proponowane rozwiązanie i tym samym zmienia treść SWZ – załącznik nr 3 OPZ, pkt 8, tabela poz. 22 Inne urządzenia, pkt 7

Było:

7) zaczepy holownicze przednie i tylne,

Jest:

7) zaczepy holownicze przednie i tylne (pożądane rozwiązanie) lub wyłącznie przednie.

Pytanie 25) Czy Zamawiający wyrazi zgodę na dostarczenie komputera przenośnego (1 szt. na 2 pojazdy) wraz z licencjonowanym, anglojęzycznym oprogramowaniem systemowym umożliwiającą poprawną pracę z oprogramowaniem wraz z instrukcją w języku polskim ?

Odpowiedź 25) Zamawiający nie dopuszcza oprogramowania w języku angielskim.

Pytanie 26) Zamawiający wymaga homologacji typu pojazdu w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej - homologacja udzielona zgodnie z Regulaminem nr 66 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) - Jednolite przepisy dotyczące homologacji dużych pojazdów pasażerskich w zakresie wytrzymałości ich konstrukcji nośnej (Dz.U.UE.L.2011.84.1 z dnia 30 marca 2011 r. ze zm.).

Regulamin nr 66 stosuje się do autobusów typu M2 i M3. W autobusach miejskich nie jest to obowiązkowe. Prosimy zatem o dopuszczenie do udziału w postępowaniu przetargowym autobusów, które nie posiadają homologacji udzielonej zgodnie z Regulaminem nr 66.

Odpowiedź 26) Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy. Zamawiający kierując się bezpieczeństwem podniósł wymagania dotyczące pojazdów, które chce nabyć, dlatego też oczekuje spełnienia wymogów zgodnie z Regulaminem nr 66 dla oferowanych autobusów.

Pytanie 27) Prosimy o podanie prognozy średniego rocznego przebiegu autobusów.

Odpowiedź 27) Zamawiający informuje, że planowana roczna praca przewozowa wyniesie ok. 40 000km/pojazd/rok.

Pytanie 28) Zwracam się z wnioskiem, że gwarancja i rękojmia nie obejmuje elementów, zużytych w toku zgodnej z przeznaczeniem eksploatacji autobusów, gdy zużycie nie wynika z wad fizycznych rzeczy. Dotyczy to w szczególności takich elementów jak: amortyzatory, elementy zawieszenia, świece zapłonowe, świece żarowe, paski napędowe, tarcze hamulcowe, klocki hamulcowe, sprzęgła, wtryskiwacze, pióra wycieraczek, tłumiki, opony, żarówki, bezpieczniki oraz płyny eksploatacyjne.

Odpowiedź 28) Zamawiający przychylił się do wniosku Wykonawcy i wprowadza zmiany w treści „Projektowane Postanowienia Umowy” na dostawę autobusów i ładowarki, §5, ust. 2. Treść zmiany oznaczono kolorem żółtym w ujednoliconym pliku projektowanych postanowień umowy na dostawę autobusów i ładowarki.

Pytanie 29) Proszę o potwierdzenie, że okres rękojmi na wykonany przedmiot umowy jest równy okresowi gwarancji cało pojazdowej udzielonej przez Wykonawcę.

Odpowiedź 29) Zamawiający potwierdza i wprowadza zmiany w treści „Projektowane Postanowienia Umowy” na dostawę autobusów i ładowarki, §5, ust. 9. Treść zmiany oznaczono kolorem żółtym w ujednoliconym pliku projektowanych postanowień umowy na dostawę autobusów i ładowarki.

Pytanie 30) W związku z tym, iż oprogramowanie do obsługi autobusów jest ciągle aktualizowane i udoskonalane przez niezależne od Oferenta firmy, za co pobierane są roczne koszty licencji prosimy o doprecyzowanie, że Zamawiający dopuści do przetargu autobusy, które w okresie gwarancji pojazdu będą posiadały bezpłatny pakiet aktualizacyjny, natomiast po okresie gwarancji Zamawiający będzie indywidualnie dokonywał opłat licencyjnych.

Odpowiedź 30) Zamawiający potwierdza, koszty licencji i aktualizacji oprogramowania Wykonawca ponosi wyłącznie w zadeklarowanym okresie gwarancji całopojazdowej. Po tym okresie Zamawiający będzie we własnym zakresie utrzymywał przedmiotowe oprogramowanie.

Pytanie 31) Zamawiający w punkcie 12.2 podpunkt 11) SWZ napisał:

Podczas składania ofert w postaci elektronicznej za dokumenty złożone w oryginale lub w kopii poświadczonej za zgodność z oryginałem rozumie się dokumenty złożone w formie elektronicznej, opatrzone kwalifikowanym podpisem elektronicznym osoby umocowanej do reprezentacji.

- jej każda strona powinna być ponumerowana z zachowaniem ciągłości numeracji,

Prosimy o rezygnację z wymogu numeracji stron oferty. Oferta elektroniczna składana jest w formie plików i nie jest możliwe nanoszenie na nich numeracji stron.

Odpowiedź 31) Powyższe stanowi oczywistą omyłkę pisarską. Zamawiający wprowadza stosowną korektę w treści SWZ pkt 12.2, ppkt 11 – wykreśla punkt dotyczący numeracji stron oraz w formularzu ofertowym (załącznik nr 1 do SWZ) również usuwa informację dotyczącą numeracji stron.

Pytanie 32) Zamawiający w punkcie 12.3 napisał:

12.3 Dokumenty wymagane przez Zamawiającego do złożenia wraz z ofertą:

(...)

Kosztorys ofertowy z cenami jednostkowymi i wartością robót stanowiącą cenę zamówienia

W punkcie 16 Zamawiający napisał:

Cenę oferty popartą kosztorysem należy określić na podstawie wymogów niniejszej specyfikacji, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót, dokumentacji projektowej i wizji lokalnej w terenie

Prosimy o potwierdzenie, że dla Części II nie należy załączać kosztorysu i cena zostanie podana na formularzu ofertowym.

Odpowiedź 32) Zamawiający potwierdza, że kosztorys ofertowy jest składany wyłącznie dla części I. Dla części II Wykonawca składa formularz ofertowy (załącznik nr 1 do SWZ) wraz z opisem przedmiotu oferty Wykonawcy (załącznik nr 4 do SWZ). Zamawiający wprowadza zmiany w treści SWZ, pkt 12.3

Było:

5.Kosztorys ofertowy z cenami jednostkowymi i wartością robót stanowiącą cenę zamówienia

Jest:

5.Kosztorys ofertowy wyłącznie dla części I z cenami jednostkowymi i wartością robót stanowiącą cenę zamówienia

Pytanie 33) Prosimy o załączenie do dokumentacji załącznika dotyczącego wykazu wykonanych dostaw. W załączniku nr 5 do SWZ brak jest dokumentów WORD.

Odpowiedź 33) Informujemy, że załącznik nr 5 do SWZ jest udostępniony w formacie *.DOCX i jest możliwy do pobrania bezpośrednio ze strony BIP Gminy Ciechocinek.

Pytanie 34) W paragrafie 5 ust. 9 wzoru umowy Zamawiający napisał:

Niezależnie od odpowiedzialności Wykonawcy z tytułu udzielonej gwarancji, Wykonawca ponosi pełną odpowiedzialność względem Zamawiającego z tytułu rękojmi za wady pojazdów i ładowarki. Wykonawca udziela w tym zakresie Zamawiającemu rękojmi za wady każdego z pojazdów dostarczanych na podstawie Umowy, na okres równy najdłuższemu okresowi gwarancji ogólnej na podstawie Umowy.

W paragrafie 9 ust. 3 wzoru umowy Zamawiający napisał:

Pozostałe 30% zabezpieczenia zostanie pozostawione na zabezpieczenie roszczeń z tytułu rękojmi za wady.

Zwracamy się z wnioskiem aby okres rękojmi równał się zadeklarowanemu w ofercie okresowi gwarancji całopojazdowej.

4.1 Okres gwarancji ogólnej może wynosić nawet do 96 miesięcy lub 15 lat (na możliwość zakupu wszystkich części zamiennych do autobusu). Gdyby rękojmia zgodnie z zapisami powyżej miała wynosić na okres dłuższy niż gwarancja całopojazdowa, to spowoduje to konieczność wykupienia gwarancji u poddostawców oraz doliczeń gwarancyjnych do ceny oferty, co wpływa na podniesienie ceny całkowitej oferty.

4.2 Wniosek o zmianę jest podyktowany również informacją pozyskaną obecnie od towarzystw ubezpieczeniowych, które standardowo wystawiają gwarancję należytego wykonania umowy na okres rękojmi lub gwarancji maksymalnie do 60 miesięcy. Mimo zapisów w ustawie Prawo Zamówień Publicznych, która dopuszcza wniesienie zabezpieczenia należytego wykonania umowy w zakresie dotyczącym zabezpieczenia roszczeń w tytułu rękojmi lub gwarancji na okres nie krótszy niż 5 lat od dnia zawarcia Umowy z jednoczesnym zobowiązaniem Wykonawcy do przedłużenia zabezpieczenia lub wniesienia nowego zabezpieczenia na kolejne okresy, Gwarant ocenia czy wystawi gwarancję na cały okres np. 10 lat, czy odmawia wystawienia takiej gwarancji. Nie ma praktyki wystawiania gwarancji rolowanych, np. 5 lat + później następne 5 lat. Gwarant wystawiając gwarancję od razu wchodzi w ryzyko, a jedną z przesłanek do pociągnięcia z gwarancji jest nieprzedłużenie jej na kolejny okres.

Odpowiedź 34) Zamawiający już wcześniej uregulował tą kwestię zgodnie z odpowiedzią na pytanie 29. Dodatkowo Zamawiający potwierdza, że okres udzielonej rękojmi odpowiada okresowi zadeklarowanej gwarancji całopojazdowej – na całość autobusów i ładowarkę.

Pytanie 35) Zamawiający w punkcie 12.2 SWZ napisał:

Poświadczenia za zgodność z oryginałem dokonuje odpowiednio wykonawca, podmiot, na którego zdolnościach lub sytuacji polega wykonawca, wykonawcy wspólnie ubiegający się o udzielenie zamówienia publicznego albo podwykonawca, w zakresie dokumentów lub oświadczeń, które każdego z nich dotyczą.

Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku podwykonawcy, na którego zdolnościach lub sytuacji **nie polega** Wykonawca (aby spełnić warunki udziału w postępowaniu), Zamawiający **nie żąda** załączenia do oferty dokumentu JEDZ oraz w dalszej kolejności w odpowiedzi na wezwanie dokumentów potwierdzających brak podstaw do wykluczenia (KRS, informacja z Krajowego Rejestru Karnego, ZUS, US, Oświadczenia) takiego podwykonawcy.

Odpowiedź 35) Zamawiający potwierdza.

Pytanie 36) W paragrafie 5 ust. 8 wzoru umowy Zamawiający wskazał, że Okres rękojmi na autobusy jest równy najdłuższemu okresowi gwarancji na autobusy. Zamawiający nie wskazał jednak ile wynosi okres rękojmi na ładowarki. Prosimy o potwierdzenie, że okres rękojmi na ładowarki będzie równy okresowi 24 miesięcy zgodnie z Kodeksem Cywilnym.

Odpowiedź 36) Zamawiający nie potwierdza. Zgodnie z treścią par. 5, ust 3, pkt gwarancja na całość autobusu, zwana dalej gwarancją całopojazdowa obejmuje również ładowarkę, tak więc ładowarka będzie objęta tożsamym z całością autobusów okresem gwarancji, a zgodnie z udzieloną odpowiedzią na pytania 29 i 34 okres rękojmi odpowiada okresowi gwarancji całopojazdowej.

Pytanie 37) Zgodnie z paragrafem 10 ust. 7 wzoru umowy w przypadku, gdy z powodu zawinionego przez Wykonawcę niedostarczenia lub nieterminowego dostarczenia autobusów / ładowarki, Zamawiający utraci dotację uzyskaną z programu Rządowy Fundusz Polski Ład Program Inwestycji Strategicznych na zakup dwóch autobusów elektrycznych wraz z ładowarką, Wykonawca zobowiązany będzie zrekompensować Zamawiającemu poniesioną stratę w części, w jakiej Zamawiający utracił wskazaną dotację.

Prosimy o wskazanie wartości uzyskanej przez Zamawiającego dotacji.

Odpowiedź 37) Zamawiający informuje, że kwota przyznanej dotacji z programu Rządowy Fundusz Polski Ład Program Inwestycji Strategicznych wynosi: 6.400.000,00 zł na całe zadanie.

Pytanie 38) Zamawiający w paragrafie 10 wzoru umowy opisuje kary umowne:

1. *Niezależnie od postanowień § 5 Umowy, Wykonawca może zostać obciążony przez Zamawiającego następującymi karami umownymi:*

- a) *w wysokości 10% wartości brutto przedmiotu Umowy, w przypadku odstąpienia przez Zamawiającego od Umowy, następującego w wyniku naruszenia Umowy przez Wykonawcę;*
- b) *w wysokości 0,03% wartości brutto przedmiotu Umowy, w przypadku niewydania przedmiotu Umowy w terminie, o którym mowa w § 3 ust. 1 lit. a) Umowy, za każdy rozpoczęty dzień zwłoki;*
- c) (...)
- d) (...)
- e) *w wysokości 0,03% wartości brutto przedmiotu Umowy, w sytuacji przewidzianej w § 3 ust. 10 Umowy, dotyczącej wyznaczenia - w protokole odbioru przedmiotu umowy - Wykonawcy*

terminu usunięcia wad technicznych lub dokumentacyjnych oznaczonych autobusów, za każdy dzień opóźnienia każdego z pojazdów licząc od daty wadliwej dostawy do daty prawidłowego usunięcia tych wad;

f) w wysokości 0,03% wartości brutto przedmiotu Umowy, w sytuacji autobusu prawidłowo technicznie wykonanego i dokumentacyjnie zaopatrzonego, za każdy dzień zwłoki w stosunku do terminu dostawy określonego w § 3 ust. 1 lit. a) Umowy, z przyczyn zależnych od Wykonawcy;

g) w wysokości 1 500,00 zł za każdy dzień zwłoki w stosunku do terminu przeprowadzenia szkoleń, o których mowa w § 8 Umowy;

W ocenie Wykonawcy, wyżej wymienione kary umowne są wysokie. Wykonawca zdaje sobie sprawę, że w reżimie zamówień publicznych to Zamawiający, jako gospodarz postępowania określa szczegółowe warunki kontraktowe, a zasada swobody umów wynikająca z art. 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 karą umowną, 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.

Obowiązek proporcjonalnego kształtowania postanowień umownych w ramach zamówień publicznych został podkreślony zarówno w **Koncepcji nowego Prawa Zamówień Publicznych** (patrz: str. 55, *Koncepcji nowego Prawa Zamówień Publicznych*, czerwiec 2018, pod adresem: https://www.uzp.gov.pl/data/assets/pdf_file/0029/36875/Koncepcja_nowego_prawa_zamowien_publicznych.pdf) jak i w uzasadnieniu do projektu¹ aktualnie obowiązującej ustawy Prawo zamówień publicznych, gdzie wskazuje się, że:

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

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

- 1) odpowiedzialności wykonawcy za opóźnienie, chyba że jest to uzasadnione okolicznościami lub zakresem zamówienia;
- 2) naliczania kar umownych za zachowanie wykonawcy niezwiązane bezpośrednio lub pośrednio z przedmiotem umowy lub jej prawidłowym wykonaniem;
- 3) odpowiedzialności wykonawcy za okoliczności, za które wyłączną odpowiedzialność ponosi zamawiający;

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

4) możliwości ograniczenia zakresu zamówienia przez zamawiającego bez wskazania minimalnej wartości lub wielkości świadczenia stron.

Pytanie 38a) Prosimy o wyjaśnienie różnicy pomiędzy karą opisaną w podpunkcie b) oraz w podpunkcie f). Czy kary dotyczą tej samej sytuacji i sumują się?

Odpowiedź 38a) Zamawiający usuwa pozycję karty określoną w par. 10, ust. 1, pkt f Projektu Postanowień Umowy na dostawę autobusów i ładowarki i tym samym wprowadza zmiany w Projekcie Postanowień Umowy na dostawę autobusów i ładowarki. Ponadto Zamawiający informuje, że kary dotyczące tej samej sytuacji nie sumują się.

Pytanie 38b) Zwracamy się z wnioskiem o zmianę wysokości kar umownych z 0,03% na 0,01% oraz kary w wysokości 1.500,00 zł za każdy dzień zwłoki w stosunku do terminu przeprowadzenia szkoleń na karę o wysokości 500 zł.

Odpowiedź 38b) Zamawiający częściowo przychyliła się do wniosku Wykonawcy. Zmniejszyła wysokość kar umownych z 0,03% do 0,02% wartości brutto przedmiotu Umowy (pkt b, c, d, e) i tym samym wprowadza zmiany w Projekcie Postanowień Umowy na dostawę autobusów i ładowarki.

Pytanie 38c) Zwracamy się z wnioskiem aby kary umowne były naliczane od wartości autobusu dotkniętego zwłoką, sytuacją będącą podstawą do naliczenia kary a nie od wartości brutto przedmiotu umowy.

Odpowiedź 38c) Zamawiający nie wyraża zgody. W przypadku zwłoki z dostarczeniem ładowarki przez Wykonawcę dostarczone terminowo autobusy pozostały bezużyteczne dla Zamawiającego. Również w przypadku dostarczenia wyłącznie 1 sztuki pojazdu Zamawiający nie będzie w stanie uruchomić planowanych przewozów autobusowych z należytą i założoną jakością.

Pytanie 38d) Zwracamy się z wnioskiem zastosowania jako podstawy naliczania kar umownych od wartości netto przedmiotu umowy.

Odpowiedź 38d) Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 39) W załączniku nr 3 do SWZ, OPZ, w ust. nr 7, pkt 7.5., Zamawiający napisał:

dostęp do platformy z częściami zamiennymi Wykonawcy (z nieograniczonym dostępem przez okres co najmniej 15 lat) lub katalog części zamiennych (w języku polskim) w formie elektronicznej,

Prosimy o potwierdzenie, iż zapis „z nieograniczonym dostępem” odnosi się do pełnego dostępu do platformy bądź katalogu części zamiennych, a części zamienne są odpłatne z wyjątkiem, gdy są to części potrzebne do napraw gwarancyjnych w okresie gwarancji.

Odpowiedź 39) Zamawiający potwierdza.

Pytanie 40) W projekcie umowy, w paragrafie 5, ust. 2, Zamawiający napisał:

Gwarancja udzielona przez Wykonawcę obejmuje całość pojazdu (dwa autobusy), ładowarkę, całe urządzenia oraz całe wyposażenie, a także oprogramowanie, nie jest wyłączona lub ograniczona w zakresie elementów i części pojazdów ulegających naturalnemu zużyciu lub uszkodzeniu w toku zwykłej eksploatacji, a także zużytych, uszkodzonych lub zniszczonych na skutek warunków eksploatacji.

Prosimy o potwierdzenie, że Wykonawca zobowiązany jest aktualizować przekazane oprogramowanie diagnostyczne przez okres gwarancji na cały pojazd, lub prosimy wskazać przez ile lat należy aktualizować oprogramowanie.

Odpowiedź 40) Zgodnie z treścią odpowiedzi na pytanie 30 Zamawiający zobowiązany jest do aktualizacji oprogramowania diagnostycznego przez zadeklarowany okres gwarancji całopojazdowej.

Pytanie 41) W projekcie umowy, w paragrafie 5, ust. 6, Zamawiający napisał:

Wartość świadczeń i usług z gwarancji nie może zostać ograniczona jakimkolwiek limitem. Wykonanie świadczeń określonych w gwarancji lub w Umowie nie może wiązać się z jakimkolwiek kosztami Zamawiającego.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zgodzi się na wyłączenie z gwarancji napraw powstałych w wyniku uszkodzeń na skutek:

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

Odpowiedź 41) Zamawiający wyjaśnił tą kwestię w odpowiedzi na pytanie 28. Wyraził zgodę na w/w wyłączenia i wprowadził stosowne zmiany w projekcie umowy.

Pytanie 42) Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zgodzi się na wyłączenie z gwarancji materiałów eksploatacyjnych oraz części ulegających zużyciu takich jak:

- klocki hamulcowe,
- normalnie zużywające się tarcze hamulcowe,
- amortyzatory (poza wadami fabrycznymi),
- ogumienie po przebiegu 100 000 km,
- szkło przy uszkodzeniach mechanicznych,
- bezpieczniki,
- diody LED, żarówki, świetlówki,
- pióra wycieraczek,
- akumulatory (poza wadami fabrycznymi),
- wkłady filtrów,
- oleje smary i płyny eksploatacyjne,
- wibroizolatory zespołu chłodnic.

Odpowiedź 42) Zamawiający wyjaśnił tą kwestię w odpowiedzi na pytanie 28. Wyraził zgodę na w/w wyłączenia i wprowadził stosowne zmiany w projekcie umowy.

Pytanie 43) W projekcie umowy, w paragrafie 5, ust. 7, Zamawiający napisał:

Jeżeli w okresie gwarancji ujawnią się lub zostaną wykryte wady któregośkolwiek z autobusów, ładowarki Wykonawca zobowiązany jest do ich nieodpłatnej naprawy lub wymiany na wolne od wad, w terminie do 7 dni od daty doręczenia reklamacji Wykonawcy w formie pisemnej lub za pośrednictwem poczty elektronicznej. W szczególnych przypadkach termin ten może za zgodą Zamawiającego ulec przedłużeniu.

Prosimy o potwierdzenie, że „7 dni” odnosi się do dni roboczych, tj. dni od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.

Odpowiedź 43) Zamawiający potwierdza i wprowadza korektę par. 5 ust. 7 Projektowanych Postanowień Umowy na dostawę autobusów i ładowarki.

Pytanie 44) W projekcie umowy, w paragrafie 5, ust. 8, Zamawiający napisał:

Wykonawca zobowiązany jest do nieodpłatnego dostarczenia i wymiany koniecznych części zamiennych lub odebrania od Zamawiającego wadliwego przedmiotu Umowy i dostarczenia naprawionego lub wolnego od wad w terminie, o którym mowa w ust. 7 powyżej, na swój koszt i ryzyko.

Prosimy o dodanie zapisu, iż fragment dotyczy koniecznej wymiany części zamiennych w okresie udzielonej gwarancji całopojazdowej.

Odpowiedź 44) Zamawiający przychyliła się do wniosku wykonawcy i wprowadza korektę par. 5 ust. 8 Projektowanych Postanowień Umowy na dostawę autobusów i ładowarki.

Pytanie 45) Czy Zamawiający posiada zaplecze do obsługi i napraw (pomieszczenie pod dachem - również do zabezpieczenia prac na dachu i z kanału (ew. podnośniki kolumnowe), wózek widłowy lub suwnicę oraz o potwierdzenie, że obsługi techniczne i naprawy mogą być wykonywane przez personel autoryzowanego serwisu na zajezdni Zamawiającego?

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający w tym udostępni nieodpłatnie miejsce do wykonywania tych obsług przez personel autoryzowanego serwisu.

Odpowiedź 45) Aktualnie Zamawiający nie posiada żadnego zaplecza do obsługi i napraw pojazdów. Zaleca się, aby oferowane autobusy były serwisowane we wskazanym przez Wykonawcę punkcie w pobliżu Gminy Ciechocinek. Docelowo pojazdy zostaną przekazane przewoźnikowi wybranemu w drodze postępowania przetargowego, który winien będzie zapewnić właściwe miejsce do obsługi pojazdów.

Pytanie 46) Prosimy doprecyzować, że obsługę okresową (typu kontrola, sprawdzenie) Zamawiający będzie wykonywał na swój koszt, tak samo podczas której nie jest wymagana wymiana części, tj. obsługę codzienną, tygodniową, miesięczną, kwartalną itd.

Odpowiedź 46) Zamawiający potwierdza, że będzie odpowiedzialny za obsługę codzienną i okresową dostarczonych pojazdów. W wariantcie docelowym podmiotem odpowiedzialnym za obsługę bieżącą będzie przewoźnik wybrany w drodze postępowania przetargowego.

Pytania 47) W projekcie umowy, w paragrafie 5, ust. 10, Zamawiający napisał:

Gwarancją objęte są również elementy wyprodukowane przez poddostawców producenta. W przypadku wątpliwości Zamawiającemu zawsze przysługuje prawo wyboru – może korzystać z rękojmi lub gwarancji udzielonej przez Wykonawcę lub gwarancji producentów sprzętu lub urządzeń.

Standardowo gwarancja na części zamienne wynosi 12 miesięcy. Jest to czas na tyle długi, że ewentualne wady materiałowe komponentów są pokryte gwarancją. Wyłącza on natomiast z gwarancji normalne zużycie eksploatacyjne oraz wyklucza gwarancję dożywotnią na komponenty, które charakteryzują się krótką żywotnością np. pióra wycieraczek, klocki hamulcowe, przewody hamulcowe itp. Prosimy o zmianę zapisu i skrócenie wymaganej gwarancji do 12 miesięcy.

Odpowiedź 47) Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 48) W projekcie umowy, w paragrafie 5, ust. 11, Zamawiający napisał:

W przypadku wystąpienia awarii objętej gwarancją ładowarki Wykonawca zobowiązany jest do udostępnienia w nie dłuższej niż w 24 godziny Zamawiającemu urządzenia zastępczego pozwalającego naładować zaoferowane autobusy lub też wskaże miejsce alternatywne dające możliwość naładowania dostarczonych autobusów oddalone nie dalej niż 30km od Gminy Ciechocinek (Wykonawca ponosi koszty związane z ładowaniem magazynów energii).

Prosimy o wydłużenie okresu, w którym należy udostępnić ładowarki, 24 godziny jest to za krótki okres, prosimy o zmianę zapisu na 48 godziny.

Odpowiedź 48) Zamawiający nie wyraża zgody. Każde wyłączenie z użytkowania ładowarki wiąże się z unieruchomieniem dostarczonych autobusów, dlatego też Zamawiający wymaga udostępnienia ładowarki zastępczej w 24 godziny lub wskazanie alternatywnego miejsca do ładowania oferowanych autobusów.

Pytanie 49) W projekcie umowy, w paragrafie 6, ust. 13, Zamawiający napisał:

W ramach ceny umownej Wykonawca udziela Zamawiającemu niewyłącznej licencji do korzystania z dokumentacji (licencja na dokumentację) oraz z oprogramowania (licencja na oprogramowanie), z prawem udzielania sublicencji osobie trzeciej do wykonywania usług obsługi eksploatacyjnej, przeglądów oraz napraw, zbycia lub oddania jej do korzystania podmiotowi trzeciemu na podstawie jakiegokolwiek tytułu prawnego, uprawniającej do korzystania z przedmiotowej dokumentacji i oprogramowania na następujących polach eksploatacji:

– wykorzystywanie dostarczonej dokumentacji i oprogramowania do obsługi eksploatacyjnej, przeglądów i usług utrzymania oraz napraw przez Zamawiającego lub wskazane przez niego podmioty trzecie;

Oraz w projekcie umowy, w paragrafie 6, ust. 13, Zamawiający napisał:

4. Przekazując oprogramowanie Wykonawca w każdym wypadku udzieli licencji na czas nieokreślony albo przekaze licencje na oprogramowanie urządzeń diagnostycznych i systemu informacji pasażerskiej, monitoringu, kasy fiskalnej/bileterki, a także oprogramowanie służące do diagnostyki pojazdów, urządzeń wmontowanych w pojeździe lub przekazanych jako wyposażenie.

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 49) Zamawiający potwierdza.

Pytanie 50) W projekcie umowy, w paragrafie 6, ust. 6, 14 – 17, Zamawiający napisał:

Wykonawca przekaze i będzie na bieżąco aktualizował i wdrażał bazy danych niezbędnych dla prawidłowego działania oprogramowania diagnostycznego oraz oprogramowania pojazdów, urządzeń wmontowanych, lub przekazanych jako wyposażenie, a także oprogramowania systemu informacji pasażerskiej.

14. Licencja na dokumentację oraz licencja na oprogramowanie nie są ograniczone terytorialnie ani co do ilości obsługiwanych pojazdów. Licencja na dokumentację jest bezterminowa i nie podlega wypowiedzeniu przez Wykonawcę lub podmiot trzeci. Licencja na oprogramowanie systemów wskazanych w Opisie Przedmiotu Zamówienia jest bezterminowa i nie podlega wypowiedzeniu przez Wykonawcę lub podmiot trzeci.

15. Udzielona licencja na dokumentację obejmuje także wszelkie zmiany i aktualizacje wprowadzone przez Wykonawcę w dokumentacji lub oprogramowaniu.

16. Licencja na dokumentację zostaje udzielona Zamawiającemu wraz z przekazaniem Zamawiającemu dokumentacji. Licencja na oprogramowanie zostaje udzielona Zamawiającemu wraz z przekazaniem lub udostępnieniem oprogramowania do używania.

17. Z chwilą udzielenia licencji na dokumentację oraz licencji na oprogramowanie Zamawiający nabywa własność egzemplarzy, na których utrwalono dokumentację i oprogramowanie. Zamawiający może upoważnić inną osobę do korzystania z dokumentacji i oprogramowania w zakresie uzyskanych licencji.

Standardowo przekazywana dokumentacja i oprogramowanie diagnostyczne w chwili przekazywania pojazdu są najbardziej aktualne i zgodne z dostarczaną partią autobusów. Nie wszystkie oprogramowania diagnostyczne wymagają aktualizacji w celu poprawnej obsługi partii autobusów. Dlatego prosimy o potwierdzenie, że dokumentacja i oprogramowanie diagnostyczne

nie muszą być aktualizowane jeśli nie ogranicza to w żaden sposób jej funkcjonalności dla dostarczonych pojazdów.

Odpowiedź 50) Zamawiający potwierdza.

Pytanie 51) W projekcie umowy, w paragrafie 10, ust.1, pkt c), d), Zamawiający napisał:

- c) *w wysokości 0,03% wartości brutto przedmiotu Umowy, za każdy rozpoczęty dzień zwłoki w usunięciu przez Wykonawcę wady pojazdu objętej gwarancją ogólną ponad terminy ustalone w § 5 Umowy;*
- d) *w wysokości 0,03% wartości brutto przedmiotu Umowy, za każdy dzień postoju pojazdów wynikający z wystąpienia wady (o ile zgłoszona wada wymaga wyłączenia autobusu z ruchu, a Wykonawca nie zapewnił autobusu zastępczego o tych samych lub zbliżonych warunkach technicznych),*

Wskazane wysokości kar umownych nie znajdują żadnego uzasadnienia ekonomicznego i w żadnej mierze nie stanowią ekwiwalentu ewentualnej szkody Zamawiającego. Mogą prowadzić jedynie do wzbogacenia Zamawiającego, a nie naprawienia szkody. Rażąco odbiegają również od wartości kar umownych stosowanych w innych, podobnych postępowaniach. W konsekwencji, kary zaproponowane przez Zamawiającego kwalifikują się jako kary rażąco wygórowane w rozumieniu art. 484 §2 Kodeksu Cywilnego. Jednocześnie 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.

W związku z powyższym wnosimy o odpowiednie zmniejszenie kar umownych do poziomu występującego na rynku.

Prosimy o zmniejszenie kar, na 0,01% wartości brutto przedmiotu Umowy.

Odpowiedź 51) Zamawiający zmiarkował kary zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr 39.

Pytanie 51a) Prosimy o poprawienie zapisu w pkt d), iż kara będzie naliczana za każdy rozpoczęty dzień postoju.

Odpowiedź 51a) Zamawiający dokonał stosownej korekty w Projekcie Postanowień Umowy na dostawę autobusów i ładowarki, par. 10, ust. 1, pkt d).

Pytanie 52) W projekcie umowy, w paragrafie 8, ust.1, Zamawiający napisał:

Wykonawca zobowiązuje się do przeprowadzenia szkolenia dla wskazanych przez Zamawiającego osób min. 6 pracowników, w tym 2 kierowców (z prawidłowej obsługi pojazdów, procesu ładowania autobusów, zasad stosowania safety i eco-drivingu), 2 serwisantów (z obsługi warsztatowej autobusów i ładowarek) oraz 2 pracowników administracyjnych zarządzających flotą (obsługa systemów informacji pasażerskiej, narzędzi do zamawiania części gwarancyjnych itp.).

Prosimy o potwierdzenie, że pracownicy z obsługi warsztatowej autobusów i ładowarek wyznaczeni przez Zamawiającego/ Operatora, którzy mają odbyć szkolenie posiadają kwalifikację SEP.

Odpowiedź 52) Na dzień dzisiejszy Zamawiający nie potwierdza. Na szkolenie zostaną skierowani pracownicy wskazani przez przewoźnika wybranego w drodze postępowania przetargowego.

Pytanie 53) Prosimy o potwierdzenie, że zobowiązania gwarancyjne na magazyn energii, kończą się z dniem upływu zadeklarowanego przez Wykonawcę okresu, niezależnie czy i ile razy były

wymieniane poszczególne elementy systemu oraz że baterie w przypadku konieczności ich wymiany zostaną zwrócone nieodpłatnie Wykonawcy.

Odpowiedź 53) Zamawiający potwierdza, jednakże zastrzega, że nieodpłatny zwrot baterii, które uległy wymianie nastąpi w okresie trwania gwarancji na magazyny energii.

Pytanie 54) Prosimy o potwierdzenie, że gwarancja na nowe części wymienione w ramach napraw gwarancyjnych, biegnie od początku i kończy się z chwilą gwarancji na cały autobus.

Odpowiedź 54) Zamawiający potwierdza.

Pytanie 55) Prosimy o potwierdzenie, że zobowiązania gwarancyjne na magazyn energii, kończą się z dniem upływu okresu gwarancyjnego o których mowa w tym postanowieniu, niezależnie czy i ile razy były wymieniane poszczególne elementy systemu.

Odpowiedź 55) Zamawiający udzielił odpowiedzi na pytanie nr 54. Zamawiający potwierdza.

Pytanie 56) Prosimy o potwierdzenie, że baterie w przypadku konieczności ich wymiany zostaną zwrócone nieodpłatnie Wykonawcy.

Odpowiedź 56) Zamawiający potwierdza, że w przypadku wymiany baterii Zamawiający w okresie gwarancji zwróci je nieodpłatnie Wykonawcy.

Pytanie 57) Zamawiający w kryteriach oceny ofert bezpieczeństwo pasażerów (B) przyznaje punkty za zaoferowanie autobusów spełniających wymogi homologacji typu pojazdu w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego (homologacja udzielona zgodnie z Regulaminem nr 29 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) - Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego (Dz.U.U.E.L.2010.304.21 z dnia 20 listopada 2010r. z późniejszymi zmianami) w następujący sposób:

- nie spełnia - 0 pkt
- spełnia - 10 pkt

Zamawiający przyzna punkty na podstawie oświadczenia zawartego w formularzu ofertowym. Jeśli wykonawca nie wskaże odpowiedniej opcji Zamawiający uzna, że zaoferowane pojazdy nie spełniają wymogów homologacji typu pojazdu w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego (homologacja udzielona zgodnie z Regulaminem nr 29 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) - Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego (Dz.U.U.E.L.2010.304.21 z dnia 20 listopada 2010r. z późniejszymi zmianami) i Wykonawca nie otrzyma dodatkowych punktów w ramach niniejszego kryterium.

Prosimy o potwierdzenie, że dokumentu potwierdzającego homologację w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego (homologacja udzielona zgodnie z Regulaminem nr 29 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) Wykonawca nie musi załączać do oferty, a zostanie on przedłożony Zamawiającemu wraz z dostawą autobusów.

Odpowiedź 57) Zamawiający potwierdza. Jeżeli Wykonawca zaoferował pojazdy spełniające dodatkowe wymogi w zakresie bezpieczeństwa zgodnie z regulaminem nr 29 EKG ONZ zgodnie ze złożonym oświadczeniem w formularzu ofertowym stanowiącym załącznik nr 1 do SWZ musi on przedłożyć najpóźniej do dnia dostawy autobusów dokument potwierdzający wspomnianą homologację – spełnienie warunku punktowego. Dodatkowo Zamawiający wprowadza zmianę w treści załącznika nr 1 do SWZ – formularz oferty.

Pytanie 58) SWZ Opis przedmiotu zamówienia

6. Przedmiotowe środki dowodowe, które Wykonawca poza dokumentami wymienionymi w pkt. 12.3 SWZ, składa wraz z ofertą:

6.1. Świadectwa Zgodności WE, zwane dalej „świadectwem” -w rozumieniu przepisów Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o Ruchu Drogowym (tekst jednolity. Dz.U. z 2021r. poz. 450 ze zm.) - świadectwo homologacji typu pojazdu. Dopuszcza się możliwość złożenia świadectwa, z dniem dostaw autobusów w przypadku, gdy Wykonawca nie otrzymał go jeszcze dla oferowanego typu na dzień składania ofert,

6.2. Oświadczenie wykonawcy, że oferowane autobusy elektryczne spełniają wymagania Regulaminu nr 107 EKG ONZ - jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów kategorii M2 lub M3 w odniesieniu do ich budowy ogólnej (Dz. U. UE. L. 2015.153.1 z dnia 18.06.2015 r.), dotyczącej pojazdów wykorzystywanych do przewozu pasażerów i mających więcej niż osiem siedzeń poza siedzeniem kierowcy, dla pojazdu klasy I – oświadczenie zostało zawarte w Formularzu Ofertowym stanowiącym Załącznik nr 1 do SWZ,

6.3. Oryginał lub potwierdzoną za zgodność z oryginałem przez Wykonawcę kopię certyfikatu - w przypadku zaoferowania przez Wykonawcę w formularzu ofertowym autobusów posiadających certyfikat potwierdzający spełnienie wymogów homologacji typu pojazdu w zakresie palności materiałów używanych w konstrukcji wnętrza niektórych kategorii pojazdów samochodowych (homologacja udzielona zgodnie z Regulaminem nr 118 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) - Jednolite wymagania techniczne dotyczące palności materiałów 6.4. Oryginał lub potwierdzoną za zgodność z oryginałem przez Wykonawcę kopię certyfikatu - w przypadku zaoferowania przez Wykonawcę w formularzu ofertowym autobusów posiadających certyfikat potwierdzający spełnienie wymogów homologacji typu pojazdu w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej - homologacja udzielona zgodnie z Regulaminem nr 66 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) - Jednolite przepisy dotyczące homologacji dużych pojazdów pasażerskich w zakresie wytrzymałości ich konstrukcji nośnej (Dz.U.UE.L.2011.84.1 z dnia 30 marca 2011 r. ze zm.) - powyższe badanie przeprowadzone przez uprawnioną niezależną i certyfikowaną jednostkę badawczą lub naukową.

6.5. Opis przedmiotu oferty Wykonawcy – sporządzony wg Załącznika nr 4 do SWZ.

Czy Zamawiający dopuści złożenie dokumentów wymaganych w punktach 6.3 oraz 6.4 przed terminem dostawy autobusów?

Odpowiedź 58) Zamawiający nie dopuszcza złożenia dokumentów, o których mowa w pkt 6.3 i 6.4 w terminie innym niż dzień składania ofert, jako element złożonej oferty.

Pytanie 59) SWZ, 17. Opis kryteriów, którymi zamawiający będzie się kierował przy wyborze oferty, wraz z podaniem wag tych kryteriów i sposobu oceny ofert

2. Zasady oceny kryterium – pojemność magazynu energii (M):

Oferta w kryterium pojemności pasażerskiej może otrzymać maksymalnie 20 pkt.

Zamawiający przyzna punkty za pojemność magazynów energii elektrycznej stanowiących element napędu oferowanych autobusów w następujący sposób:

- za pojemność do 219 kWh - 0 pkt
- za pojemność 220-279 kWh - 10 pkt
- za pojemność 280kWh i więcej - 20 pkt

Zamawiający przyzna punkty na podstawie oświadczenia zawartego w formularzu ofertowym. Jeśli wykonawca nie wskaże pojemności magazynów energii elektrycznej stanowiących element napędu oferowanych autobusów Zamawiający uzna, że zaoferowane pojazdy posiadają baterie o łącznej pojemności do 219kWh i Wykonawca nie otrzyma dodatkowych punktów w ramach niniejszego kryterium. Jeżeli wykonawca zadeklaruje pojemność mniejszą od minimalnej tj. 200kWh oferta zostanie odrzucona jako niezgodna z treścią SWZ.

Z uwagi na zastosowanie w autobusach różnych producentów systemów bateryjnych różnych dostawców pojemność magazynów energii elektrycznej może nieznacznie się różnić między sobą. Obniżenie o 5% wysokości progów w tym kryterium pozwoli na zastosowanie znacznie tańszych baterii, co pozytywnie wpłynie na atrakcyjność i konkurencyjność złożonych ofert. Prosimy o obniżenie w/w progów jak poniżej:

- za pojemność do 210 kWh - 0 pkt
- za pojemność 211-269 kWh - 10 pkt
- za pojemność 270 kWh i więcej - 20 pkt

Alternatywnie ponieważ zużycie energii elektrycznej w autobusach różnych producentów jest różne, pojemność magazynów energii nie jest dobrym parametrem opisującym zasięg autobusu. Prosimy o zmianę tego kryterium na zasięg autobusu wyrażony w kilometrach, będący pochodną pojemności zastosowanych magazynów energii oraz jej średniego zużycia, potwierdzonego za pomocą badań SORT-2.

Odpowiedź 59) Zamawiający nie wyraża zgody. Celem Zamawiającego jest maksymalizacja pojemności oferowanych magazynów energii przy maksymalnie obiektywnych przedziałach kwalifikacji do oceny. Obniżenie dolnego progu automatycznie spowoduje dużo szerszą grupę baterii, którym przyznane zostaną punkty w postępowaniu co nie stanowi pożądanego przez Zamawiającego rozwiązania.

Pytanie 60) SWZ, 17. Opis kryteriów, którymi zamawiający będzie się kierował przy wyborze oferty, wraz z podaniem wag tych kryteriów i sposobu oceny ofert

4. Zasady oceny kryterium – bezpieczeństwo pasażerów (B):

Oferta w kryterium bezpieczeństwo pasażerów może otrzymać maksymalnie 10 pkt.

Zamawiający przyzna punkty za zaoferowanie autobusów spełniających wymogi homologacji typu pojazdu w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego (homologacja udzielona zgodnie z Regulaminem nr 29 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) - Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego (Dz.U.U.E.L.2010.304.21 z dnia 20 listopada 2010r. z późniejszymi zmianami) w następujący sposób: nie spełnia - 0 pkt spełnia - 10 pkt

Zamawiający przyzna punkty na podstawie oświadczenia zawartego w formularzu ofertowym. Jeśli wykonawca nie wskaże odpowiedniej opcji Zamawiający uzna, że zaoferowane pojazdy nie spełniają wymogów homologacji typu pojazdu w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego (homologacja udzielona zgodnie z Regulaminem nr 29 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) - Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego (Dz.U.U.E.L.2010.304.21 z dnia 20 listopada 2010r. z późniejszymi zmianami) i Wykonawca nie otrzyma dodatkowych punktów w ramach niniejszego kryterium.

Prosimy o usunięcie powyższego kryterium oceny ofert. Regulamin nr 29 EKG ONZ dotyczy samochodów ciężarowych i nie ma zastosowania i jest niewykonalny dla autobusów. Procedura testowa przewiduje m.in. uderzenie stalowym walcem w tył kabiny kierowcy, co jest niemożliwe do wykonania w autobusie (Kabina w autobusie jest nierozłącznym elementem całej struktury.)

Odpowiedź 60) Wg Zamawiającego i powszechnej wiedzy Regulamin nr 29 EKG ONZ ma zastosowanie dla pojazdów komunikacji miejskiej i stanowi powszechnie stosowany wymóg w postępowaniach przetargowych w krajach UE. Większość pojazdów oferowanych przez europejskich producentów taboru autobusowego spełnia jego wymagania. Zamawiający kierując się bezpieczeństwem wprowadził ten wymóg jako rozwiązanie premiovane, w którym przyznaje dodatkowe punkty w ocenie Wykonawcą, który oferuje pojazdy spełniające dodatkowe

wymagania w zakresie bezpieczeństwa. Mając na uwadze powyższe Zamawiający nie może uznać wniosku Wykonawcy i nie wprowadza zmian w treści SWZ.

Pytanie 61) SWZ 20. Warunki udziału w postępowaniu

b) sytuacji ekonomicznej lub finansowej:

Zamawiający uzna ww. warunek za spełniony jeżeli Wykonawca wykaże, iż

1) posiada środki finansowe lub zdolność kredytową na kwotę nie mniejszą niż 2.000.000,00zł,

W przypadku wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia warunek ten może być spełniony łącznie;

2) posiada ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej w zakresie prowadzonej działalności związanej z przedmiotem zamówienia w wysokości nie mniejszej niż 2 000 000,00 PLN (lub równowartość tej kwoty w przypadku walut innych, niż złoty polski, obliczoną przy uwzględnieniu średniego kursu waluty obcej podanego przez Narodowy Bank Polski dla dnia wystawienia polisy lub innego dokumentu potwierdzającego zawarcie umowy ubezpieczenia);

W przypadku wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia warunek ten musi być spełniony łącznie przez wykonawców;

c) posiadania zdolności technicznej lub zawodowej:

Zamawiający uzna ww. warunek za spełniony, jeżeli Wykonawca wykaże, że w okresie ostatnich trzech lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, wykonał należycie dostawę/dostawy co najmniej 2 sztuk fabrycznie nowych (wyprodukowanych maksymalnie 3 miesiące przed terminem dostawy) autobusów elektrycznych klasy MIDI (długość pojazdu w przedziale 8-10m), z których co najmniej 1 sztuka jest eksploatowana w liniowym ruchu pasażerskim w komunikacji miejskiej przez okres minimum 12 miesięcy.

a. Czy Zamawiający dopuści złożenie dokumentów potwierdzających posiadanie polisy OC działalności przed podpisaniem umowy?

b. Czy Zamawiający dopuści doświadczenie polegające na zrealizowanych dostawach w ciągu 5 ostatnich lat przed upływem terminu składania ofert łącznie min. 2 autobusów elektrycznych?

Poprzez zmianę wyżej wspomnianego warunku Zamawiający rozszerzy grono o dodatkowych oferentów, zdolnych zaproponować niedostępne dotąd, nowoczesne i innowacyjne konstrukcje. Ponadto zmiana warunku doświadczenia, poprzez dopuszczenie większej liczby oferentów, pozwoli Zamawiającemu wpłynąć na większą konkurencyjność złożonych ofert – w efekcie złożone oferty będą bardziej korzystne cenowo dla Zamawiającego.

Prosimy również o usunięcie warunku, zgodnie z którym co najmniej 1 sztuka autobusu powinna być eksploatowana w liniowym ruchu pasażerskim przez okres minimum 12 miesięcy.

Warunek ten nie ma uzasadnienia w tego typu zamówieniu. Użytkowanie dostarczonego autobusu nie leży bowiem w gestii Producenta pojazdu ani jego Dostawcy, a jest realizowane przez Nabywcę, niezrozumiałym jest więc legitymowanie się eksploatacją pojazdu przez potencjalnego Oferenta. Ponadto, wskazana zmienna, tj. okres 12 miesięcy eksploatacji, a nie np. min. zrealizowany przez pojazd przebieg, nie stanowi żadnej przesłanki, która mogłaby decydować o jakości i wartości technicznej zaoferowanego autobusu. Autobusy tej klasy i typu użytkowane są co najmniej kilkanaście lat, a sam fakt jego eksploatacji przez okres jedynie 12 miesięcy nie może w żaden sposób weryfikować zdolności technicznej Wykonawcy. Kwestie jakości z kolei zapewniane są w ramach przyznawanej przez Oferentów Zamawiającemu gwarancji jakości. Powyższy warunek narusza więc wyrażone w Ustawie zasady proporcjonalności oraz równego traktowania Wykonawców.

Proponowany zapis brzmiałby następująco:

c) posiadania zdolności technicznej lub zawodowej:

Zamawiający uzna ww. warunek za spełniony, jeżeli Wykonawca wykaże, że w okresie ostatnich pięciu lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, wykonał należycie dostawę/dostawy łącznie co najmniej 2 sztuk fabrycznie nowych autobusów elektrycznych.

Odpowiedź 61) Zamawiający nie wyraża zgody na proponowane rozwiązania dotyczące minimalnego doświadczenia Wykonawców.

Zamawiający wymaga, aby oferent na dzień składania ofert posiadał ważną policę OC w zakresie prowadzonej działalności. Rozwiązanie to nie stanowi większej bariery wejścia na rynek i stanowi klasyczną i podstawową formę zabezpieczenia większości podmiotów zajmujących się dostawą autobusów, w szczególności elektrycznych, których wartości rynkowe są znaczące.

W kwestii doświadczenia związanego z dostawą 2 pojazdów elektrycznych klasy MIDI Zamawiający oczekuje wyłącznie doświadczenia odpowiadającego skali zamówienia, które realizuje. Wymóg okresu ostatnich 3 lat jest bezpośrednio związany z szybkim postępem technologicznym związanym z elektrycznym napędem w transporcie publicznym. Wykonawca oferujący pojazdy dla Zamawiającego winien jest cechować się doświadczeniem w produkcji pojazdów odpowiadającym aktualnym trendom rynkowym. Ponadto w ocenie Zamawiającego wymóg eksploatacji w liniowym ruchu pasażerskim w komunikacji miejskiej przez okres minimum 12 miesięcy 1 autobusu potwierdzającego doświadczenie Wykonawcy jest jednym z aspektów weryfikacji jakości dostarczanych pojazdów przez Wykonawcę. Z uwagi na charakter funkcjonalności i przeznaczenia dostarczanych pojazdów, z góry można założyć, że autobus komunikacji miejskiej wykonuje pracę przewozową i jest poddawany próbie eksploatacyjnej, nawet jeśli jest ona wykonywana w niskich wartościach. Podmiot wystawiający referencję Wykonawcy potwierdzający fakt właściwej eksploatacji dostarczonego wcześniej pojazdu udowadnia i potwierdza, że dostarczone przez Wykonawcę pojazdy są właściwej jakości, dzięki czemu były w stanie należycie przez rok realizować swoją podstawową funkcję, którą jest przewóz osób w komunikacji miejskiej.

Pytanie 62) SWZ 13. Sposób oraz termin składania ofert, Składanie ofert.

Ofertę należy złożyć za pośrednictwem Formularza do złożenia, zmiany, wycofania oferty lub wniosku dostępnego na Miniportalu Urzędu Zamówień Publicznych oraz w systemie ePUAP (<https://epuap.gov.pl/wps/portal>). Elektroniczna Skrzynka Podawcza Zamawiającego znajduje się pod adresem: /5bpfvr9721/SkrytkaESP. Instrukcja postępowania ws złożenia i zaszyfrowania oferty dostępna jest na stronie Urzędu : <https://www.uzp.gov.pl/e-zamowienia2/miniportal> w terminie do dnia 04.05.2022 r do godz. 10.00

Prosimy o przesunięcie terminu składania ofert o 9 dni, tj. do dnia 13.05.2022 r.

W okresie przypadającym na przeanalizowanie zapisów dokumentów przetargowych i przygotowywanie ofert występują 2 dłuższe okresy świąteczne, tj. okres Świąt Wielkanocnych oraz obchody 1-go i 3-go maja. Okresy te charakteryzują się dużą liczbą dni wolnych od pracy, często także dodatkowych, które są wynikiem planowanych absencji kluczowych pracowników. W związku z powyższym prosimy o przychylność Zamawiającego we względzie przedłużenia terminu składania ofert.

Odpowiedź 62) Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę terminu składania ofert.

Pytanie 63) Opis przedmiotu Zamówienia, 4. Magazyny energii, ładowanie

3) Autobusy powinny być fabrycznie przygotowane pod zabudowę pantografu, w tym konstrukcyjnie wzmocniony dach pojazdu wraz z elementami montażowymi takimi jak wsporniki i inne elementy mechaniczne do montażu pantografu, a także wyprowadzenie fabrycznej instalacji elektrycznej niezbędnej do pracy i sterowania pantografu wraz z instalacją elektryczną dla modułu komunikacyjnego.

Czy Zamawiający dopuści autobus fabrycznie przystosowany do montażu pantografu odwróconego?

Pozytywna odpowiedź zwiększy konkurencyjność złożonych ofert.

Odpowiedź 63) Zamawiający udzielił odpowiedzi w pytaniu 19.

Pytanie 64) Opis przedmiotu Zamówienia, 5 Ogrzewanie

Ogrzewanie zapewnione konwektorami i systemem nagrzewnic (min. dwie dmuchawy dwustopniowe, sterowane z miejsca pracy kierowcy) włączanych termostatem lub regulatorem. Wymagane jest utrzymanie temperatury $+10^{\circ}\text{C}$ przy temperaturze zewnętrznej -15°C . Ogrzewanie pojazdów oparte na układzie spalinowego ogrzewania wodnego zasilanego olejem napędowy z nadmuchem ciepłego powietrza, zegarem nastawczym i licznikiem czasu pracy urządzenia grzewczego. Układ zasilany z dodatkowego zbiornika paliwa o pojemności min. 40 dm³. Klapka wlewu zamykana na zamek patentowy.

Czy Zamawiający dopuści autobus, w którym ogrzewanie będzie realizowane tylko za pomocą systemu nagrzewnic?

Odpowiedź 64) Zamawiający nie dopuszcza autobusu wyposażonego wyłącznie w nagrzewnice, które realizują funkcję ogrzewania.

Pytanie 65) Opis przedmiotu Zamówienia, 6 Klimatyzacja i wentylacja

1) Klimatyzacja dwustrefowa przestrzeni pasażerskiej oraz kabiny kierowcy zamontowana na dachu w kompaktowej obudowie o mocy minimum 18kW. Klimatyzacja kabiny kierowcy, klimatyzowana poprzez klimatyzację przestrzeni pasażerskiej poprzez zastosowanie dodatkowych nawiewów. Klimatyzacja musi posiadać funkcję grzania dachowego oraz być wyposażona w sterownik umożliwiający utrzymanie stałej temperatury we wnętrzu pojazdu regulowaną w zakresie od 15°C do 22°C , załączaną ze zintegrowanego panelu w kabiny kierowcy.

2) Wentylacja naturalna przez otwierane (przesuwne) górne partie co najmniej 2 bocznych okien.

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym układ klimatyzacji kabiny kierowcy jest niezależny od układu przestrzeni pasażerskiej, przy czym przestrzeń pasażerska jest wyposażona w układ klimatyzacji o mocy chłodniczej 7,6 kW oraz mocy grzewczej 2 kW?

Proponowane rozwiązanie jest już przetestowane przez Wykonawcę i pozwala w wystarczającym stopniu zapewnić komfort termiczny, zarówno pasażerom jak i obsłudze pojazdu. W autobusie elektrycznym ważne jest, aby moc zamontowanych w nim urządzeń była możliwie jak najniższa – takie rozwiązanie powala na obniżenie zużycia energii, co ma bezpośredni wpływ na wydłużenie przebiegu autobusu między ładowniami.

Odpowiedź 65) Celem Zamawiającego jest zakup autobusów wyposażonych w maksymalnie wydajny układ klimatyzacji i wentylacji przestrzeni pasażerskiej. Komfort termiczny pasażerów stanowi priorytet, dlatego też Zamawiający nie wyraża zgody na proponowane rozwiązanie.

Pytanie 66) Opis przedmiotu Zamówienia, 8 Układ hamulcowy

Układ hamulcowy pojazdu musi posiadać następujące cechy oraz spełniać następujące parametry:

5) pojazd musi być wyposażony w hamulec postojowy bezdźwigniowy, działający na oś napędową, sterowany zaworem umieszczonym na tablicy rozdzielczej w kabinie kierowcy pojazdu,

Czy Zamawiający dopuści konwencjonalne rozwiązanie hamulca postojowego z dźwignią hamulca na stanowisku kierowcy?

Odpowiedź 66) Zamawiający dopuszcza zastosowanie hamulca postojowego opartego na konwencjonalnym rozwiązaniu dźwigni hamulca w kabinie kierowcy, jednakże pożądanym rozwiązaniem nadal pozostaje hamulec postojowy bezdźwigniowy. Tym samym Zamawiający

zmienia treść SWZ, załącznik nr 3 do SWZ – opis przedmiotu zamówienia, pkt 8, pozycja w tabeli 8, pkt 5:

Było:

5) pojazd musi być wyposażony w hamulec postojowy bezdźwigniowy, działający na oś napędową, sterowany zaworem umieszczonym na tablicy rozdzielczej w kabinie kierowcy pojazdu,

Jest:

5) pojazd musi być wyposażony w hamulec postojowy bezdźwigniowy, działający na oś napędową, sterowany zaworem umieszczonym na tablicy rozdzielczej w kabinie kierowcy pojazdu, dopuszcza się zastosowanie konwencjonalnego rozwiązania w postaci hamulca postojowego opartego na dźwigni znajdującej się w kabinie kierowcy, przy czym rozwiązanie to nie jest pożądane przez Zamawiającego.

Pytanie 67) Opis przedmiotu Zamówienia, 10 Zawieszenie

Zawieszenie pneumatyczne z szybkowymiennymi elementami sprężynującymi w postaci miechów ze zintegrowanym, elastycznym ogranicznikiem skoku z funkcją przykłąku z prawej strony. System przykłąku powinien spełniać następujące wymagania: jest sterowany przez kierowcę autobusu za pomocą przycisku na desce rozdzielczej, proces opuszczania lub podnoszenia można zatrzymać i niezwłocznie odwrócić, nie jest możliwa jazda autobusem z prędkością większą niż 5 km/h, kiedy pojazd jest w położeniu niższym od normalnej wysokości, dodatkowo system powinien dać możliwość uniesienia całego nadwozia o co najmniej 10cm wraz z funkcją automatycznego powrotu do normalnej pozycji przy osiągnięciu prędkości 20km/h.

Punkty smarne zawieszenia wyposażone w centralny punkt smarny (osobny dla przedniego i tylnego zawieszenia) wyprowadzony do kłapy bocznej.

Oś przednia - zawieszenie niezależne.

Oś tylna - most portalowy.

a. Czy zamawiający dopuszcza centralny układ smarowania dla osi przedniej?

b. Czy zamawiający dopuszcza tylną os napędową bezobsługową, bez punktów smarnych (jest to standardowe rozwiązanie producentów osi)?

Odpowiedź 67) Zamawiający dopuszcza proponowane rozwiązanie i tym samym zmienia treść SWZ, załącznik nr 3 do SWZ – opis przedmiotu zamówienia, pkt 8, pozycja w tabeli 10 Zawieszenie.

Było:

[...] Punkty smarne zawieszenia wyposażone w centralny punkt smarny (osobny dla przedniego i tylnego zawieszenia) wyprowadzony do kłapy bocznej, [...]

Jest:

[...] Punkty smarne zawieszenia wyposażone w centralny punkt smarny (osobny dla przedniego i tylnego zawieszenia) wyprowadzony do kłapy bocznej, przy czym dopuszcza się możliwość zastosowania tylnej osi napędowej bezobsługowej (bez punktu smarnego), [...]

Pytanie 68)

Opis przedmiotu Zamówienia, 15 Siedzenia pasażerskie

siedzenia pasażerskie typu podmiejskiego, z miękką wkładką na siedzisku i oparciu, odporne na ścieranie i zabrudzenie, szkielety z tworzywa sztucznego, niepalne z możliwością demontażu, montażu, w uzgodnionej kolorystyce z Zamawiającym; Zamawiający planuje zastosowanie haftu na tkaninie oparcia (Herb lub logo Gminy).

Siedzenia specjalne i przestrzeń dla pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania: minimalna liczba siedzeń specjalnych – 4 sztuki, siedzenia specjalne muszą być zlokalizowane w pobliżu

drzwi głównych, co najmniej pod jednym z siedzeń specjalnych lub w bezpośrednim sąsiedztwie przewidziane jest odpowiednie miejsce dla psa przewodnika, oznaczone odpowiednim piktogramem. Minimalna szerokość poduszki siedzenia specjalnego wynosi 40 cm, wysokość nieobciążonej poduszki siedzenia w stosunku do podłogi wynosi od 40 cm do 50 cm, nad każdym siedzeniem specjalnym znajduje się przestrzeń o wysokości nie mniejszej niż 130 cm mierzona od najwyższego punktu nieobciążonej poduszki siedzenia, siedzenie specjalne wyposażone jest w znajdujące się między miejscem siedzącym a przejściem podłokietniki, które można łatwo złożyć w celu umożliwienia swobodnego dostępu do siedzenia, poręcze lub uchwyty zamontowane są w bezpośrednim sąsiedztwie siedzenia specjalnego w sposób pozwalający na to, aby pasażer mógł łatwo się ich uchwycić.

Czy Zamawiający dopuści przestrzeń nad każdym siedzeniem specjalnym o wysokości nie mniejszej niż 120 cm mierzoną od najwyższego punktu nieobciążonej poduszki siedzenia?

Odpowiedź 68) Zamawiający dopuszcza proponowane rozwiązanie i tym samym zmienia treść SWZ, załącznik nr 3 do SWZ – opis przedmiotu zamówienia, pkt 8, pozycja w tabeli 15 Siedzenia pasażerskie.

Było:

[...]siedzenia specjalne muszą być zlokalizowane w pobliżu drzwi głównych, co najmniej pod jednym z siedzeń specjalnych lub w bezpośrednim sąsiedztwie przewidziane jest odpowiednie miejsce dla psa przewodnika, oznaczone odpowiednim piktogramem. Minimalna szerokość poduszki siedzenia specjalnego wynosi 40 cm, wysokość nieobciążonej poduszki siedzenia w stosunku do podłogi wynosi od 40 cm do 50 cm, nad każdym siedzeniem specjalnym znajduje się przestrzeń o wysokości nie mniejszej niż 130 cm mierzona od najwyższego punktu nieobciążonej poduszki siedzenia, [...]

Jest:

[...]siedzenia specjalne muszą być zlokalizowane w pobliżu drzwi głównych, co najmniej pod jednym z siedzeń specjalnych lub w bezpośrednim sąsiedztwie przewidziane jest odpowiednie miejsce dla psa przewodnika, oznaczone odpowiednim piktogramem. Minimalna szerokość poduszki siedzenia specjalnego wynosi 40 cm, wysokość nieobciążonej poduszki siedzenia w stosunku do podłogi wynosi od 40 cm do 50 cm, nad każdym siedzeniem specjalnym znajduje się przestrzeń o wysokości nie mniejszej niż 120 cm mierzona od najwyższego punktu nieobciążonej poduszki siedzenia, [...]

Pytanie 69) Opis przedmiotu Zamówienia, 16 Drzwi pasażerskie

Dwoje drzwi w układzie 1-2-0 umieszczone po prawej stronie autobusu, pierwsze usytuowane w przedniej części autobusu, drugie (tzw. drzwi główne), przystosowane do korzystania przez pasażerów poruszających się na wózkach – w środkowej części autobusu. Drzwi otwierane pneumatycznie do wewnątrz z uchwytami wejściowymi. Podświetlony próg drzwi oraz dodatkowe oświetlenie doświetlające przestrzeń przed drzwiami autobusu typu „skandynawskiego”. W skrzyniach napędu drzwi oraz na zewnątrz pojazdu po jednym zaworze bezpieczeństwa. Szerokość wejścia przez drzwi – dwuskrzydłowe min. 1200 mm, jednoskrzydłowe min. 720 mm. Obsługa drzwi elektropneumatyczna (nie dopuszcza się drzwi sterowanych elektrycznie), oddzielna dla każdego drzwi. Wszystkie drzwi muszą być wyposażone w system ochrony pasażera przed ściśnięciem przy zamykaniu oraz blokadę niezamierzonego ruchu drzwi po otwarciu zaworu bezpieczeństwa. Zamykanie drzwi poprzedzone musi być sygnałem dźwiękowym i świetlnym. Drzwi autobusu, z wyjątkiem drzwi przednich ryglowane kluczem czworokątnym. Drzwi przednie zamykane na zamek patentowy. Szyba pierwszych drzwi podgrzewana elektrycznie lub podwójna. Wysokość stopnia (powierzchni podłogi) od ziemi, po uruchomieniu funkcji przykłąku, nie może przekraczać 28 cm.

Czy Zamawiający dopuści autobus, w którym drzwi będą z napędem i sterowaniem elektrycznym? Takie rozwiązanie pozwala na ograniczenie strat energii, ponadto jest bardziej odporne na niekorzystne warunki zimowe.

Odpowiedź 69) W ocenie Zamawiającego napęd i sterowanie elektryczne drzwi pasażerskich jest bardziej awaryjne i podatne na usterki, aniżeli pneumatyczne, dlatego też Zamawiający nie wyraża zgody na proponowane rozwiązanie.

Pytanie 70) Opis przedmiotu Zamówienia, 17 Miejsce pracy kierowcy

2) lusterka zewnętrzne co najmniej 4 szt. podgrzewane, regulowane elektrycznie ze stanowiska kierowcy,

Czy Zamawiający dopuści regulację elektryczną tylko 2 podstawowych, głównych zwierciadeł?

Odpowiedź 70) Zamawiający nie dopuszcza proponowanego rozwiązania.

Pytanie 71) Opis przedmiotu Zamówienia 9. Oferowana ładowarka musi spełniać następujące wymagania:

9.1. Dwustanowiskowa, zewnętrzna typu Plug-in. Ładowarka powinna łączyć funkcję ładowarki podstawowej o mocy 2x40KW / 1x80kW do potrzeb ładowania magazynów energii zastosowanych w dostarczanych autobusach. Musi dawać możliwość naładowania całkowicie rozładowanych akumulatorów autobusu w czasie nie dłuższym niż 6 godzin – przy ładowaniu dwóch autobusów jednocześnie o magazynach energii 240kWh oraz funkcję podładowania magazynów energii w celu zwiększenia możliwości wykorzystania pracy przewozowej autobusów. Funkcję podładowania, rozumie się jako częściowe uzupełnienie magazynów energii w dowolnym zakresie (bez konieczności tzw. formatowania, czy też wyrównania napięć) oraz nie powodujące obniżenia sprawności i efektywności magazynów energii zamontowanych w autobusie. Po włączeniu przez operatora funkcji podładowania, ładowarka po osiągnięciu zaprogramowanego stanu naładowania magazynów energii automatycznie zatrzyma proces ładowania. Ładowarka musi zapewniać możliwość ładowania dwóch autobusów jednocześnie, niezależnie od tego w jakim trybie każdy z nich się ładuje. W przypadku ładowania tylko jednego autobusu cała moc ładowarki będzie mogła być wykorzystana na ten autobus w celu szybszego uzupełnienia energii.

Prosimy o wydłużenie maksymalnego czasu ładowania baterii przy powyższych warunkach do 8 godzin. Naładowanie baterii w czasie 6 godzin jest fizycznie niemożliwe z uwagi na sprawność ładowarki oraz spadek prędkości ładowania w ostatniej fazie (fazie balansowania baterii).

Odpowiedź 71) Zamawiający odpowiedział na pytanie w odpowiedzi 5 i 6.

Mając na uwadze powyższe Zamawiający wprowadził zmiany w treści:

- SWZ / zmiany oznaczono kolorem żółtym w nowym pliku ujednoliconym
- Załącznik nr 1 – Oferta / zmiany oznaczono kolorem żółtym w nowym pliku ujednoliconym
- Załącznik nr 3 – OPZ / zmiany oznaczono kolorem żółtym w nowym pliku ujednoliconym
- Projektowane postanowienia umowy na dostawę autobusów i ładowarki / zmiany oznaczono kolorem żółtym w nowym pliku ujednoliconym.

Wraz z treścią pytań i odpowiedzi Zamawiający publikuje uaktualnione powyższe dokumenty.

BURMISTRZ
mgr inż. Leszek Dzierżewicz

