

PYTANIA I ODPOWIEDZI DO SPECYFIKACJI WARUNKÓW ZAMÓWIENIA



ZAMAWIAJĄCY:

Gmina Pelplin

Plac Grunwaldzki 4

83-130 Pelplin

NIP: 593-10-05-137

REGON: 191675333

Nr konta bankowego: 62 8342 0009 2000 0358 2000 0004

Strona internetowa zamawiającego:

<https://platformazakupowa.pl/pn/pelplin>

Pelplin, dnia 12.04.2024 r.

Postępowanie prowadzone w trybie przetargu nieograniczonym

„Zakup autobusów elektrycznych wraz z ładowarką dla Gminy Pelplin”

Na podstawie art. 135 ust. 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych zamawiający udziela odpowiedzi na zadane pytanie do SWZ oraz zgodnie z art. 137 ust. 1 i 2 dokonuje zmiany SWZ.

Pytanie 7.1) Pytanie do pkt 5. II. Nadwozie i zabudowa Załącznika nr 8 do OPZ Zamawiający opisuje wymóg: „2) Wentylacja naturalna przez otwierane (przesuwne) górne partie co najmniej 3 bocznych okien.” W związku z tym, że okna przesuwne są najdroższym rozwiązaniem zarówno w kwestii zakupowej jak i późniejszej ewentualnej wymianie wnosimy o zaakceptowanie okien, gdzie górna część jest uchylna. Proponowane rozwiązanie jest bardzo estetycznym rozwiązaniem, gdzie szyby są ze sobą zlicowane, natomiast powierzchnia otwarcia jest większa niż w oknach przesuwnych. Okna uchylne również mogą być zabezpieczone przed dowolnym otwieraniem przy pomocy klucza typu „kwadrat”.

Odpowiedź 7.1) Zamawiający nie wyraża zgody. Większą efektywność cyrkulacji powietrza zapewniają okna przesuwane niż uchylne. Ponadto okna uchylne są bardziej podatne na uszkodzenia z uwagi na luzowanie się mechanizmu, a także bardziej niebezpieczne dla pasażerów, z uwagi na możliwość przytrzaśnięcia palców. Okna otwierane również mogą być ryglowane kluczem typu kwadrat.

Pytanie 7.2) Pytanie do pkt 9. II. Nadwozie i zabudowa Załącznika nr 8 do OPZ Zamawiający opisuje wymóg: „Oś przednia - zawieszenie niezależne ze stabilizatorem...” W związku z tym, że oś przednia posiada zawieszenie niezależne nie wymagające konstrukcyjnie zastosowania stabilizatora prosimy o dopuszczenie rozwiązania bez stabilizatora. Proponowane rozwiązanie jest rozwiązaniem seryjnym, sprawdzonym i z powodzeniem stosowanym u naszych Klientów. Wykonawca w kooperacji z najbardziej uznanymi producentami osi stworzył

własną konstrukcję zawieszenia niezależnego, którego system pracy stabilizuje autobus w sytuacjach oddziaływania dodatkowych sił zewnętrznych.

Odpowiedź 7.2) Zamawiający ustosunkował się już do w/w kwestii w pytaniu

Pytanie do pkt 12.ppkt 2. II. Nadwozie i zabudowa Załącznika nr 8 do OPZ Zamawiający opisuje wymóg:

„Oświetlenie przestrzeni pasażerskiej pozwalające na wyłączenie oddzielnie prawej i lewej strony oraz wyłączenie oddzielnie 20÷50% oświetlenia z prawej i lewej strony w celu wyeliminowania refleksów świetlnych na szybie czołowej. Oświetlenie w drzwiach autobusu, pozwalające osobom o ograniczonej możliwości poruszania się na bezpieczne wsiadanie i wysiadanie. Dodatkowo podświetlany próg drzwi I i II w technologii LED. Oświetlenie to jest włączane automatycznie po otwarciu drzwi.”

Wnosimy o zaakceptowanie automatycznego sterowania siłą natężenia światła wewnątrz przestrzeni pasażerskiej, gdzie: kierowca ma do dyspozycji 3-zakresowy przełącznik umożliwiający wyłączenie wszystkich świateł w przestrzeni pasażerskiej, włączenie pełnego oświetlenia przestrzeni pasażerskiej lub uruchomienie automatycznego trybu sterującego oświetleniem przestrzeni pasażerskiej. Automatyczny tryb steruje zarówno oświetleniem lewej jak i prawej części pojazdu oraz poszczególnymi sekcjami: przednia, środkowa, tylna. Natężenie światła jest tak sterowane, aby minimalizować refleksy w szybach kierowcy, a podczas postoju pojazdu przy otwartych drzwiach natężenie światła jest zwiększane do maksimum, tak aby zagwarantować bezpieczną wymianę pasażerską i wygodny proces kasowania biletów oraz zajmowania miejsc. Odnośnie podświetlanego progu drzwi I i II w technologii LED wnosimy o zastąpienie opisanego wymogu poprzez rozwiązanie mniej narażone na działanie soli lub innych czynników służących do utrzymywania dróg w czystości tj. oświetlenia punktowego w formie lamp LED znajdujących się nad górną linią drzwi oświetlających obszar wejścia / wyjścia oraz schodów, które dzięki takiej lokalizacji oświetlają większy obszar przed wejściem do autobusu niż listwy LED znajdujące się pod progiem drzwi.

Odpowiedź 7.3) Zamawiający informuje, że uzna w/w rozwiązanie z automatycznym poziomem oświetlenia za rozwiązanie spełniające kryteria i zaspokajające potrzeby Zamawiającego. W kwestii oświetlenia progu drzwi I i II Zamawiający nie wyraża zgody na proponowane rozwiązanie. Zgodnie z treścią SWZ zał. Nr 8 OPZ dostarczane pojazdy winny posiadać zarówno oświetlenie progu jak również oświetlenia nad górną linią drzwi „Podświetlony próg drzwi oraz dodatkowe oświetlenie doświetlające przestrzeń przed drzwiami autobusu typu „skandynawskiego”. Zamawiający zaznacza, że autobusy będą wykorzystywane w przewozach gminnych, gdzie nie wszędzie występuje pełna infrastruktura przystankowa (brak wyniesionego peronu, brak oświetlenia).

Pytanie 7.4) Pytanie do pkt 16.ppkt. 11. II. Nadwozie i zabudowa Załącznika nr 8 do OPZ Zamawiający opisuje wymóg: „dwustopniowe oświetlenie kabiny kierowcy”,

Wykonawca wnosi o zaakceptowanie rozwiązania jednostopniowego oświetlenia lampy, przy czym drugi stopień będzie zapewniony przez dodatkową lampę zamontowaną w kabinie kierowcy. Proponowane rozwiązanie jest rozwiązaniem seryjnym i doskonale się sprawdza u naszych Klientów.

Odpowiedź 7.4) Zamawiający dopuszcza proponowane rozwiązanie i tym samym zmienia treść załącznika nr 8 do SWZ - Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, pkt 16 na:

| | |
|-----|--|
| | [...] |
| 16. | 10) gniazdo zapalniczki 12V z zabezpieczeniem 5A, 2 gniazda USB (USB-A + USB-C), 11) dwustopniowe oświetlenie lub składające się z 2 niezależnych lamp w kabinie kierowcy 12) Radioodtwarzacz MP3/USB 1 z zestawem głośników w kabinie kierowcy. |

Pytanie 7.5) Pytanie do pkt 18. II. Nadwozie i zabudowa Załącznika nr 8 do OPZ Zamawiający opisuje wymóg: „Szyby boczne przyciemniane 40-60%, minimum po 3 okna przesuwne (w części górnej) z każdej strony autobusu z zamkiem uniemożliwiającym otwarcie okna. Okna boczne będące „wyjściami bezpieczeństwa” (nieprzesuwne!) w ilości wymaganej przepisami homologacyjnymi”.

W związku z tym, że pojazd będzie posiadał wyświetlacz boczny wnosimy o modyfikację wymogu dot. liczby okien. Wnosimy o akceptację pojazdu wyposażonego w 2 okna uchylne po prawej stronie. Okna zlokalizowane po obu stronach pojazdu, zabezpieczone kluczem typu „kwadrat” umożliwiające zamknięcie ich. Pierwotny zapis może okazać się niemożliwy do realizacji, gdyż należy uwzględnić również wyjścia awaryjne, które będą realizowane przez niektóre okna.

Odpowiedź 7.5) Zamawiający przechylił się do argumentacji Wykonawcy i dopuszcza rozwiązanie z 2 otwieranymi oknami po prawej stronie i tym samym zmienia treść załącznika nr 8 do SWZ - Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, pkt 18 na:

| | |
|-----|--|
| | Okna: |
| 18. | Szyby boczne przyciemniane 40-60%, minimum 2 po prawej oraz 3 po lewej stronie okna przesuwne (w części górnej) z każdej strony autobusu z zamkiem uniemożliwiającym otwarcie okna. Okna boczne będące „wyjściami bezpieczeństwa” (nieprzesuwne!) w ilości wymaganej przepisami homologacyjnymi. |

Pytanie 8) W nawiązaniu do zapisów pkt.23 załącznika nr 8 OPZ oraz Formularza Ofertowego, Zamawiający wymaga podania parametru zużycia energii elektrycznej według testu eSort-2. Nie doszukuję się jednak w treści dokumentacji wskazania, na którym etapie przedmiotowy dokument (raport eSort) powinien być dostarczony. Proszę o wyjaśnienie w tym zakresie.

Odpowiedź 8) Zamawiający informuje, że w trakcie odbiorów technicznych i końcowych dokona weryfikacji dokumentacji dostarczonych pojazdów i ich zgodności z SWZ. Wynik testu SORT-2 nie podlega ocenie w kryteriach oceny ofert stąd też nie wymaga złożenia przedmiotowego dowodu.

Pytanie 9.1) Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu przetargowym autobusy z drzwiami pasażerskimi w układzie 2-2-2?

Odpowiedź 9.1) Zamawiający nie dopuszcza proponowanego rozwiązania. Pojazdy będą wykorzystywane w komunikacji gminnej, która cechuje się innymi parametrami wymiany pasażerskiej niż klasyczna komunikacja miejska. Dodatkowa para drzwi zabiera przestrzeń pasażerską, podraża koszty autobusów oraz dalej ich utrzymania.

Pytanie 9.2) 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.U.E.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.

Prosimy o równe traktowanie Wykonawców, którzy chcą złożyć ofertę w postępowaniu przetargowym, co spowoduje większą konkurencyjność i możliwość złożenia oferty większej ilości Wykonawców.

Odpowiedź 9.2) Zamawiający nie wyraża zgody, z uwagi na fakt, iż bezpieczeństwo dla przewożonych pasażerów stanowi priorytet.

Pytanie 9.3) Zwracam się do Zamawiającego z wnioskiem o wykreślenie wymogu potwierdzającego spełnianie wymagań określonych w Regulaminie nr 29 ONZ w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego w związku z tym, że jest to niezgodne z obowiązującym prawem. Przepisy Regulaminu nr 29 ONZ dotyczą tylko i wyłącznie pojazdów z oddzielną kabiną kierowcy kategorii N w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie.

W związku z powyższym, nie występują przepisy i wymagania dotyczące autobusów (pojazdy kategorii M3) i jednostki homologacyjne nie mogą wykonać badań w tym zakresie dla autobusów i wydać wymaganych dokumentów w postępowaniu przetargowym.

W związku powyższym zgodnie z przepisami prawa Zamawiający nie może wykluczyć oferenta (producenta), który nie posiada dokumentów dotyczących wymagań homologacyjnych stosowanych dla samochodów ciężarowych kategorii N.

Odpowiedź 9.3) Zamawiający ustosunkował się już w tej kwestii w poprzednich odpowiedziach na pytania. Kryteria oceny ofert pozostają bez zmian.

Pytanie 9.4) Wymaganie określone w regulaminie nr 118 .03 wydanym przez Europejską Komisję Gospodarczą ONZ z dnia 30.09.2021 roku pod tytułem: Jednolite przepisy techniczne dotyczące palności materiałów używanych w konstrukcji niektórych kategorii pojazdów samochodowych oraz ich odporności na działanie paliw i

smarów podają zakres zastosowania określony w tym regulaminie:

1. ZAKRES

1.1. Niniejszy regulamin stosuje się do palności (zapalności, szybkości spalania i topliwości) oraz odporności na działanie paliw lub smarów materiałów stosowanych w pojazdach kategorii M3 (autobusy), klasy II (międzymiastowe) i III (turystyczne). Oznacz to, że Regulamin 118 nie obowiązuje dla autobusów klasy I (miejskie). Prosimy zatem o rezygnację według obowiązujących przepisów z obowiązku posiadania Regulaminu 118.

Odpowiedź 9.4) Zamawiający nie przechyla się do wniosku Wykonawcy i pozostawia bez zmian zapisy z zakresu obowiązku spełniania wymogów homologacji zgodnie z regulaminem nr 118 EKG ONZ.

Pytanie 9.5) Prosimy o potwierdzenie, że w okresie gwarancji koszt planowanych przeglądów serwisowych/obsług technicznych wynikających z interwałów obsługi określonych przez producenta pojazdu wraz robocizną i materiałami eksploatacyjnymi Zamawiający będzie ponosił we własnym zakresie?

Pozostałe naprawy wynikające z udzielonej gwarancji będą po stronie Wykonawcy.

Odpowiedź 9.6) Zamawiający potwierdza.

Pytanie 9.6) Prosimy o potwierdzenie, 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: elementy zawieszenia, sprzęgła, żarówki, itp.

Odpowiedź 9.6) Zamawiający we wzorze umowy (zał. Nr 5 do SWZ) w par. 6 ust. 3 dokładnie precyzuje, które elementy zostają wyłączone z gwarancji z uwagi na naturalne zużycie w związku z eksploatacją.

Pytanie 9.7) Prosimy o podanie średniego przebiegu rocznego jednego autobusu.

Odpowiedź 9.7) Zamawiający na tym etapie projektu nie jest w stanie określić średniego, rocznego przebiegu pojazdu.

Pytanie 9.8) Zwracam się z wnioskiem, o modyfikację wzoru umowy par. 8 ust. 1 pkt 1.3

poprzez przyjęcie, że w razie niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy Wykonawca zapłaci Zamawiającemu kary umowne w następujących przypadkach i wysokościach: 250,00 PLN za każdy dzień rozpoczęty zwłoki w usunięciu zgłoszonych w okresie gwarancji lub rękojmi wad za każdy autobus, którego dotyczy zwłoka.

Odpowiedź 9.8) Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 9.9) Zwracam się z wnioskiem, o modyfikację wzoru umowy par. 8 ust. 1 pkt 1.4 poprzez przyjęcie, że w razie niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy Wykonawca zapłaci Zamawiającemu kary umowne w następujących przypadkach i wysokościach: 500,00 PLN za każdy rozpoczęty dzień zwłoki w usunięciu zgłoszonych w okresie gwarancji i rękojmi wad lub usterek stacji ładowania.

Odpowiedź 9.9) Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 10.1) Dotyczy Załącznika nr 8 do SWZ – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, pkt 4

Czy Zamawiający dopuści autobusy z wysokowydajnym ogrzewaniem elektrycznym zapewniającym możliwość utrzymania temperatury w przedziale pasażerskim minimum na poziomie +10°C przy temperaturze zewnętrznej -15°C, którego działanie nie wpływa na możliwość osiągnięcia wymaganego przez Zamawiającego zasięgu autobusu. Takie ogrzewanie zapewnia wysoki komfort pasażerom oraz jest rozwiązaniem w pełni zeroemisyjnym umożliwiającym zaniechanie wykorzystania agregatu zasilanego paliwem płynnym. Co za tym idzie, jest tańsze w eksploatacji.

Odpowiedź 10.1) Zamawiający nie wyraża zgody. Celowo zostało określone zastosowanie dodatkowego pieca CO, tak aby ograniczyć nadmierne zużycie energii w okresie zimowym. Doświadczenie innych przewoźników jasno wskazuje, że proponowane rozwiązanie nie sprawdza się w systemach opartych na wolnym ładowaniu pojazdów na zajezdni.

Pytanie 10.2) Dotyczy Załącznika nr 8 do SWZ – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, pkt 14

Czy Zamawiający zaakceptuje autobusy wyposażone w siedzenia pasażerskie typu „city”? Siedzenia tego typu są łatwiejsze w utrzymaniu czystości, tym samym zdecydowanie lepiej sprawdzają się w pojazdach komunikacji miejskiej.

Odpowiedź 10.2) Zamawiający nie zgadza się z przedstawioną argumentacją i pozostawia wymóg zastosowania foteli typu „intercity” – celem Zamawiającego jest zapewnienie najwyższego komfortu swoim pasażerom w komunikacji gminnej.

Pytanie 10.3) Dotyczy Załącznika nr 8 do SWZ – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, pkt 14 Czy Zamawiający rozważy rezygnację z haftów na tkaninie materiałowej siedzeń pasażerskich? Brak haftów na siedzeniach ułatwia ich ewentualną wymianę.

Odpowiedź 10.3) Zamawiający nie przechyla się do proponowanego rozwiązania.

Pytanie 10.4) Dotyczy Załącznika nr 8 do SWZ – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, pkt 16, ppkt 5 Czy Zamawiający zaakceptuje autobusy wyposażone w fotel kierowcy bez funkcji obrotu? Takie rozwiązanie sprawia, że fotel kierowcy jest bardziej stabilny, a tym samym zapewnia większe bezpieczeństwo zmniejszając możliwość ruchu fotela.

Ponadto, zgodnie z regulaminem nr 16 EKG ONZ pasy bezpieczeństwa siedzenia kierowcy są wymagane, proszę zatem o dostosowanie wymagań do przepisów prawa.

Odpowiedź 10.4) Zamawiający nie wyraża zgody. Fotel z funkcją obrotu pozwala kierowcy na łatwiejsze wsiadanie i wysiadanie, a także łatwą zmianę pozycji fotela np. do sprzedaży biletów. Kwestie pasa bezpieczeństwa również pozostawia bez zmian.

Pytanie 10.5) Dotyczy Załącznika nr 8 do SWZ – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, pkt 16, ppkt 6 Zwracam się z prośbą do Zamawiającego o rezygnowanie z wymogu połączenia wentylacji kabiny kierowcy. Nawiewy w desce rozdzielczej nie są połączone z górnymi klapami wentylacji powietrza. Takie rozwiązanie nie funkcjonuje. Czy może Zamawiający wymaga uruchamiania klimatyzacji i wentylacji z tego samego panelu? Proszę o wyjaśnienie.

Odpowiedź 10.5) Zamawiający oczekuje rozwiązania tożsamego jak w samochodach osobowych. Wyloty powietrzna na desce rozdzielczej powinny być zintegrowane z pozostałymi elementami układu wentylacji-klimatyzacji.

Pytanie 10.6) Dotyczy Załącznika nr 8 do SWZ – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, pkt 20

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na przygotowanie 3 wizualizacji malowania pojazdów?

Odpowiedź 10.6) Zamawiający planuje przeprowadzenie konkursu na wybór malowania pojazdów stąd wymóg 5 wizualizacji. Wymóg ten pozostaje bez zmian.

Pytanie 10.7) Dotyczy Załącznika nr 8 do SWZ – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, pkt 22, ppkt 1 –

Przycisk serwisowy

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na umieszczenie przycisku serwisowego na lewej bocznej ścianie autokomputera? Takie rozwiązanie jest bardziej ergonomiczne i uniemożliwia przypadkowe włączenie.

Odpowiedź 10.7) Zamawiający dopuszcza proponowane rozwiązanie. Nowe brzmienie Załącznika nr 8 do SWZ – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, pkt 22, ppkt 1 - Przycisk serwisowy

- *Przycisk serwisowy, który umożliwia restart autokomputera w krytycznych sytuacjach. Przycisk musi być umieszczony na prawej lub lewej bocznej ścianie autokomputera. Przycisk musi być zabezpieczony tak aby pojedyncze kliknięcia nie spowodowały restartu urządzenia.*

Pytanie 10.8) Dotyczy Załącznika nr 8 do SWZ – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, pkt 22, ppkt 1 –

Dioda statusowa

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na umieszczenie diody statusowej na lewej ścianie autokomputera?

Takie rozwiązanie zapewnia lepszą widoczność.

Odpowiedź 10.8) Zamawiający dopuszcza proponowane rozwiązanie.

Nowe brzmienie Załącznika nr 8 do SWZ – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, pkt 22, ppkt 1 – Dioda statusowa.

- *Dioda statusowa (koloru zielonego podczas normalnego trybu pracy) umieszczona w prawym lub lewym górnym rogu urządzenia lub funkcja pełnej, automatycznej diagnostyki systemu przy uruchomieniu autokomputera.*

Pytanie 10.9) Dotyczy Załącznika nr 8 do SWZ – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, pkt 22, ppkt 1 – Tablice zewnętrzne

Czy Zamawiający zaakceptuje tablice zewnętrzne:

- Przednia w rozmiarze 24 x 160

- Tylna w rozmiarze 24 x 124

Odpowiedź 10.9) Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 10.10) Dotyczy Załącznika nr 8 do SWZ – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, pkt 22, ppkt 1 – Podsufitowy panel LCD

Czy Zamawiający zaakceptuje podsufitowy panel LCD w przekątnej min. 22 cala?

Odpowiedź 10.10) Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 10.11) Dotyczy Załącznika nr 8 do SWZ – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, pkt 22, ppkt 2 – Rejestrator kamer cyfrowych. Wymagania sprzętowe

Czy Zamawiający zaakceptuje rejestrator wyposażony w 1 dysk SSD oraz możliwość podłączenia 1 mikrofonu?

Odpowiedź 10.11) Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 10.12) Dotyczy Załącznika nr 8 do SWZ – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, pkt 22, ppkt 2

Czy Zamawiający potwierdza, że chce, aby szata graficzna panelu LCD nawiązywała do barw Gminy Ciechocinek? Proszę również o określenie, ile kamer cyfrowych Zamawiający wymaga – 6 czy 8?

Odpowiedź 10.12) Zamawiający dokonuje korekty omyłkowej pisarskiej – winno być barw Gminy Pelplin. Zamawiający informuje, że wymaga łącznie minimum 6 kamer (3 rejestrujące pole przed autobusem oraz 3 rejestrujące jego wnętrze).

Pytanie 10.13) Dotyczy Załącznika nr 8 do SWZ – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, pkt 23

Czy w celu potwierdzenia zużycia energii Zamawiający wymaga załączenia z ofertą wyniku badań wielkości zużycia energii elektrycznej [kWh/100km], wykonanych przez jednostkę certyfikowaną dla oferowanego typu autobusu, zgodnie z wymaganiami określonymi przez UITP (Międzynarodowa Unia Transportu Publicznego, Union Internationales Transport Publics) w metodyce opracowanej dla przeprowadzania testów zużycia energii typu SORT 2 (Znormalizowany test jezdny, Standardised On- Road Test)?

Odpowiedź 10.13) Zamawiający informuje, że wynik testu SORT-2 będzie weryfikowany przy odbiorach technicznych/końcowych przedmiotu Zamówienia. Wykonawca będzie zobligowany do jego przedstawienia.

Pytanie 10.14) Dotyczy Załącznika nr 8 do SWZ – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, pkt 24, ppkt 2

Czy Zamawiający zaakceptuje autobusy, w których gniazdo ładowania plug-in umieszczone jest na tylnej ścianie pojazdu? Proponowane przez nas rozwiązanie jest powszechnie stosowane w autobusach komunikacji miejskiej.

Odpowiedź 10.14) Zamawiający nie dopuszcza proponowanego rozwiązania. Warunki przestrzenne miejsca ładowania wymagają zastosowania gniazd w przedniej części pojazdu z prawej i lewej strony.

Pytanie 10.15) Dotyczy Załącznika nr 5 do SWZ – Projekt Umowy §2 ust 4

Czy Zamawiający rozważy możliwość jazdy testowej 1 egzemplarzem autobusu elektrycznego, która potwierdzi wymogi ze specyfikacji warunków zamówienia. Wszystkie oferowane autobusy są jednej kompletacji, posiadają takie same magazyny energii oraz tożsamy układ napędowy.

Odpowiedź 10.15) Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 10.16) Dotyczy Załącznika nr 5 do SWZ – Projekt Umowy §3 ust 4 i 5

Czy Zamawiający zrezygnuje z podziału należnej Wykonawcy zapłaty i zgodzi się na płatność 100% należności w terminie 30 dni licząc od daty wpływu do Zamawiającego prawidłowo wystawionej faktury?

Odpowiedź 10.16) Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 10.17) Dotyczy Załącznika nr 5 do SWZ – Projekt Umowy §3 ust 7 lit. c) i ust 11

Czy Zamawiający uzna za wystarczające przedstawienie jako dowodu zapłaty oświadczenia Podwykonawcy potwierdzającego zapłatę całości należnego wynagrodzenia? Dowód zapłaty wymagany przez Zamawiającego (przelew bankowy) zawiera dane stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa Wykonawcy.

Odpowiedź 10.17) Zamawiający nie uzna oświadczenia za rozwiązanie spełniające wymogi umowy. Wykonawca ma prawo zastrzec tajemnicę przedsiębiorstwa.

Pytanie 10.18) Dotyczy Załącznika nr 5 do SWZ – Projekt Umowy §8 ust 1 pkt 1.5

Zwracam się z prośbą do Zamawiającego o wykreślenie wskazanego punktu jako nieprecyzyjnego i zbyt ogólnego.

Odpowiedź 10.18) Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 11.1) Pytanie do § 3 ust. 3-4

Zamawiający wskazał, że zapłata 77% każdej należności Wykonawcy nastąpi w terminie 30 dni, a zapłata 23% należności nastąpi w terminie 90 dni od daty wpływu faktury. Jeżeli celem Zamawiającego było rozdzielnie terminów płatności kwoty netto i brutto (podatku VAT) to takie sformułowanie jest nieprawidłowe. Wykonawca wnosi o zmianę, zgodnie z poniższym:

3. Zapłata kwoty netto każdej należności Wykonawcy nastąpi w terminie do 30 dni licząc od daty wpływu do Zamawiającego prawidłowo wystawionej faktury

4. Zapłata kwoty podatku VAT, wg stawki 23%, od kwoty każdej należności nastąpi w terminie do 90 dni licząc od daty wpływu do Zamawiającego prawidłowo wystawionej faktury.

Chodzi o korektę omyłki matematycznej. Proszę zobaczyć na przykładzie:

$100 \text{ zł netto} + 23 \% \text{ VAT} = 123 \text{ zł}$ („należność” czyli cała kwota, z VATem). Ale 23% obliczone ze 123 zł to nie 23 zł tylko 28,29 zł.

Odpowiedź 11.1) Zamawiający informuje, iż przewidział dwie formy odbioru zamówienia, tj. odbiór częściowy przy zaangażowaniu nie więcej niż 77% wartości przedmiotu zamówienia oraz końcowy 23% zaangażowania całego przedmiotu zamówienia co w sumie daje 100% całego zamówienia. Pozostałe warunki bez zmian.

Pytanie 11.2) Pytanie do § 6 ust. 8

Wykonawca wnosi, aby obowiązek zapewnienia ładowarki zastępczej lub alternatywnego miejsca ładowania dotyczył wyłącznie tych przypadków, gdy usterka ładowarki całkowicie uniemożliwia

ładowanie. Wykonawca zwraca uwagę, że przedmiotem zamówienia jest ładowarka dwustanowiskowa, awaria jednego stanowiska nie wyłącza jej z użycia. Ponadto, Wykonawca wnosi o wydłużenie terminu, tak, aby otrzymać 72 godziny na dostarczenie ładowarki zastępczej lub wskazanie alternatywnego miejsca ładowania, w przypadku awarii dostarczonej ładowarki. Chodzi o uwzględnienie racjonalnego czasu reakcji biorąc pod uwagę, że awarie mogą występować również w okresie świątecznym, a 24-godzinny termin miałby być liczony w każdy dzień, a nie tylko w dni robocze. W praktyce oznaczałoby to konieczność zapewnienia dyżurów zespołu mogącego dostarczyć i uruchomić taką ładowarkę zastępczą Zamawiającemu, dyżurującego również w okresie świątecznym. Koszty takich dyżurów potencjalny wykonawca musiałby uwzględnić w przygotowując wycenę swojej oferty, co nie będzie sprzyjało racjonalności wydatkowania środków publicznych. Dlatego Wykonawca wnosi o zastrzeżenie 72-godzinnego terminu. W efekcie postanowienie to mogłoby otrzymać brzmienie:

„4. W przypadku wystąpienia awarii objętej gwarancją ładowarki, wyłączającej możliwość ładowania na obu stanowiskach, Wykonawca zobowiązany jest do udostępnienia w nie dłuższej niż w 72 godziny Zamawiającemu urządzenia zastępczego pozwalającego naładować zaoferowane autobusy lub też wskaże miejsce alternatywne dające możliwość naładowania dostarczonych autobusów oddalone nie dalej niż 50km od Gminy Pelpin (Wykonawca ponosi koszty związane z ładowaniem magazynów energii).”

Odpowiedź 11.2) Zamawiający nie wyraża zgody, a ponadto informuje, że bez sprawnej ładowarki pojazdy dostarczone w ramach toczącego postępowania stają się dla Zamawiającego bezużyteczne stąd wymóg maksymalnie 24h na reakcję na awarię ładowarki. Rozwiązanie to było stosowane już w innych podobnych Zamówieniach i Wykonawcy nie zgłaszali problemów.

Pytanie 11.3) Pytanie do § 6 ust. 20

Zamawiający wskazał, że każde urządzenie lub część autobusu lub ładowarki musi zostać wymienione na nowe, jeśli ulegnie trzykrotnej awarii. Wykonawca wskazuje, że sposób wykonywania naprawy powinien być pozostawiano Wykonawcy, gdyż to Wykonawca odpowiada za jak najsprawniejsze wykonanie ewentualnej naprawy - w tym poprzez wymianę odpowiednich komponentów. Narzucanie Wykonawcy, że w konkretnym przypadku musi dokonać naprawy w określony sposób (poprzez wymianę) jest niecelowe i nieproporcjonalne, a w niektórych przypadkach może zbędnie wydłużać termin przywrócenia sprawności autobusów lub ładowarek o czas oczekiwania na części. Dlatego Wykonawca wnosi o usunięcie § 6 ust. 20

Pytanie 11.3) Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 11.4) Pytania do § 8 ust. 1.2. i 1.4.

Wykonawca wnosi o zmianę wysokości kar za nieterminową dostawę lub naprawę ładowarki, tak aby nie nosiły one znamiona rażąco wygórowanych.

Kara za nieterminową dostawę ładowarki (§ 8 ust. 1.2) nie powinna przekraczać 0,5% ceny brutto/dzień. Kara za zwłokę w usunięciu wad ładowarki (§ 8 ust. 1.4) nie powinna przekraczać kwoty 300 zł /dzień.

Zastrzeżone stawki są niespotykanie wysokie. Ustalenie takich stawek może wpłynąć negatywnie na

ilość ofert złożonych w postępowaniu, a także na ich wycenę. Ponadto, zbyt wysoka kara może być podstawą do jej kwestionowania. Żadne z tych możliwych następstw zastrzeżenia takiej kary nie jest w interesie Zamawiającego. Przykładowo, Sąd Okręgowy we Wrocławiu przyjął, że zastrzeżenie kary za zwłokę w dostawie na poziomie 1,5% ceny/dzień stanowi rażąco wygórowaną karę umowną (Wyrok Sądu Okręgowego we Wrocławiu z dnia 25 października 2019 r., sygn. akt XII C 698/19).

Narzucanie nieadekwatnych kar jest też krytykowane przez Urząd Zamówień Publicznych:

„Zamawiający w projektowanej umowie często określali restrykcyjne i nieadekwatne do przedmiotu zamówienia oraz jego wartości szacunkowej - kary umowne. (...). Tego typu działania zamawiającego miały w założeniu chronić jego interes jako podmiotu wydatkującego środki publiczne, w konsekwencji jednak negatywnie wpływało to na efektywność ich wydatkowania oraz konkurencyjność”. (Publikacja Zagadnienia partnerstwa i wyrównywania pozycji stron umowy, dostępna na stronie internetowej UZP).

Odpowiedź 11.4) Zamawiający podkreśla ponownie, że ładowarka stanowi jedyną możliwość naładowania i dalej uruchomienia pojazdów. Bez dostawy ładowarki Zamawiający nie będzie mógł użytkować pojazdów, w jego okolicy nie ma żadnych innych punktów, które mógłby wykorzystać alternatywnie stąd zasadność tak wysokich kar w tej kwestii.

Pytanie 11.5) Pytanie do § 13 ust. 2 pkt 4

Umowa przewiduje, że Zamawiający może odstąpić od umowy „jeżeli Wykonawca narusza postanowienia Umowy dotyczące sposobu wykonania przedmiotu Umowy.” Postanowienie to jest tak ogólne, że w zasadzie czyni całą umowę umową warunkową z punktu widzenia potencjalnego Wykonawcy. Wykonawca wnosi o zmianę tego postanowienia jako naruszającego zasadę proporcjonalności, nieprecyzyjnego i nierekomendowanego przez Prokuratorię Generalną Rzeczypospolitej Polskiej. Uprawnienie do odstąpienia od umowy powinno dotyczyć poważnych naruszeń umowy, a nie „naruszenia umowy” w ogóle. Jak wskazuje Prokuratoria: „Zastrzeżenie umownego prawa odstąpienia na wypadek nienależytego wykonania umowy powinno być poprzedzone analizą potencjalnych skutków dla stron. Nie jest rekomendowane zastrzeżenie tego uprawnienia w sposób drobiazgowy, zwłaszcza na wypadek naruszeń umowy niewielkiej wagi, gdy cel umowy może zostać w pełni osiągnięty mimo nieznacznych nieprawidłowości w toku jej wykonywania (...)” (tak: Pismo z dnia 5 września 2022 r.

- Prokuratorii Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej Rekomendacje dotyczące postanowień umów w zakresie odstąpienia od umowy oraz wypowiedzenia umowy).

Dlatego też Wykonawca wnosi, aby § 13 ust. 2 pkt 4 odnosił się do rażącego naruszenia tych postanowień umowy, które są istotne i otrzymał brzmienie:

„4) jeżeli Wykonawca rażąco narusza istotne postanowienia Umowy dotyczące sposobu wykonania przedmiotu Umowy.”

W ten sposób sankcja w postaci odstąpienia przez Zamawiającego byłaby adekwatna do wagi naruszenia umowy przez Wykonawcę.

Odpowiedź 11.5) Zamawiający przechyla się do wniosku i dokonuje korekty zał. 5 – wzór umowy, par 13, ust 2 pkt 4. „jeżeli Wykonawca rażąco narusza postanowienia Umowy dotyczące sposobu wykonania przedmiotu Umowy.”

Pytanie 12.1) W dokumencie Załącznik nr 8 do SWZ Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia tab. pkt 9 Zamawiający zapisał:

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 5km/h, kiedy pojazd jest w położeniu niższym od normalnej wysokości, dodatkowo system powinien dać możliwość uniesienia całego nadwozia o co najmniej 10 cm wraz z funkcją automatycznego powrotu do normalnej pozycji przy osiągnięciu prędkości 20km/h.

Posiadamy w ofercie miejskie autobusy, które niemal we wszystkich parametrach spełniają wymagania techniczne zawarte w Opisie Przedmiotu Zamówienia. Jednak OPZ zawiera zapis, które w niewielkim stopniu różnią się od parametrów naszego autobusu. Oferowany przez nas autobus przystosowany jest do przewozu osób o ograniczonych

możliwościach ruchowych i posiada możliwość przykłąku z prawej strony o 7 cm. Jednocześnie autobus posiada system, który daje możliwość uniesienia całego nadwozia o 5 cm. Łącznie system umożliwi zmianę położenia nadwozia o 12 cm.

Czy Zamawiający dopuści takie rozwiązanie?

Uzasadnienie:

Mamy możliwość zaoferowania jednego z popularniejszych autobusów miejskich na rynku Unii Europejskiej. Taka oferta może znacznie rozszerzyć opcje wyboru dla Zamawiającego i może być świetną alternatywą dla przyszłej floty.

Wszystkie inne wymagania techniczne są zgodne z naszym produktem, a dopuszczenie proponowanego rozwiązania nie wpłynie na funkcje użytkowe pojazdu, lecz rozszerzy grono potencjalnych wykonawców o dodatkowych oferentów, zdolnych zaproponować nowoczesne i innowacyjne konstrukcje. Pozwoli to Zamawiającemu wpłynąć na większą konkurencyjność złożonych ofert, a w efekcie uzyskać oferty bardziej korzystne cenowo.

Odpowiedź 12) Zamawiający nie zna popularnych pojazdów dostępnych w Unii Europejskiej, które nie spełniałyby przedstawionych wymagań. Wymóg co najmniej 10 cm jest podyktowany warunkami infrastrukturalnymi, w których pojazd będą eksploatowane. W interesie Zamawiającego jest zastosowanie rozwiązań, które ograniczą możliwość uszkodzenia pojazdu przez tereny o bardzo trudnej (zniszczonej, dziurawej itp.) nawierzchni czy różnego typu progi. Zamawiający tym sposobem nie dopuszcza proponowanego rozwiązania.

Pytanie 13 – systemy autobusowe

Uprzejmie informuję, że najnowsze rozwiązania zmierzające do zabezpieczenia ewakuacji pasażerów poprzez spowolnienie rozprzestrzeniania się pożaru magazynu energii stały się standardem ochrony autobusu.

Ugaszenie płonącej baterii nie jest możliwe, natomiast spowolnienie zapłonu kolejnych jej elementów jest jak najbardziej zasadne. Ilość spalonych pojazdów jednoznacznie potwierdza taką konieczność.

Zamawiający może wymagać instalacji systemu spowolnienia palenia baterii

z np. wieloletnim letnim pakietem serwisowym - takim samym jak system gaszenia.

W związku z powyższym:

1. Czy zamawiający wymaga montażu systemu spowalniającego palność baterii opartego o czynnik gazowy NOVEC 1230 wraz z pakietem serwisowym?

Odpowiedź 13: Powyższa treść nie może zostać zakwalifikowane przez Zamawiającego jako wniosek w sprawie wyjaśnienia treści SWZ, lecz jako ofertę handlową poddostawcy jednego z systemu dostarczanych autobusów, którego następstwem byłaby zmiana treści SWZ. Z tego też względu na Zamawiającym nie ciąży obowiązek udzielania odpowiedzi na sformułowane przez Wykonawcę pytanie/wniosek. Procedura udzielenia wyjaśnień treści SWZ, o której mowa w treści art. 135 ust. 1 -6 ustawy PZP, służy bowiem wyjaśnianiu wątpliwości oraz niejasności zawartych w SWZ, a nie wymuszaniu na Zamawiającym dokonania zmian w treści SWZ.

Pytanie 14.1) Prosimy o podanie następujących danych dotyczących warunków eksploatacji na liniach planowanych do obsługi przez autobusy będące przedmiotem zamówienia (osobno dla autobusów elektrycznych i osobno dla autobusów wodorowych):

- Średnia prędkość handlowa [km/h]
- Maksymalne nachylenie na trasie [%]
- Długość odcinka z maksymalnym nachyleniem [m]
- Odległość trasa – zajezdnia [km]
- Średnia długość pojedynczego odcinka [km]
- Liczba odcinków do przejechania dziennie
- Odległość pomiędzy punktami ładowania [km]
- Dzienny przebieg w km
- Planowany średni roczny przebieg pojazdów
- Wymagany zasięg na pojedynczym ładowaniu [km]

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

Odpowiedź 14.1) Zamawiający nie jest w stanie na ten moment przekazać tak szczegółowych danych. Wstępne założenie mówi o minimalnym zasięgu na dobę na poziomie 250km.

Pytanie 14.2) Czy Zamawiający dopuszcza możliwość złożenia zabezpieczenia należytego wykonania umowy w postaci gwarancji bankowych lub ubezpieczeniowych w formie elektronicznej tj. jako dokument elektroniczny podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby upoważnione do reprezentacji Gwaranta?

Odpowiedź 14.2) Zamawiający dopuszcza taką możliwość.

Pytanie 14.3) Czy Zamawiający dopuszcza możliwość podpisania umowy z Wykonawcą w formie elektronicznej tj. jako dokument elektroniczny podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby upoważnione do reprezentacji Zamawiającego i Wykonawcy?

Odpowiedź 14.3) Zamawiający dopuszcza taką możliwość.

Pytanie 14.4) 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 (informacja z Krajowego Rejestru Karnego, Oświadczenia itp.).

Odpowiedź 14.5) Zamawiający nie korzysta z dyspozycji, o której mowa w art. 462 ust. 5 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych

Pytanie 14.5) W SWZ Rozdz. XXII. WYMAGANIA DOTYCZĄCE ZABEZPIECZENIA NALEŻYTEGO WYKONANIA UMOWY Zamawiający napisał:

„Wybrany Wykonawca, przed podpisaniem umowy, zobowiązany jest do wniesienia zabezpieczenia należytego wykonania umowy w wysokości 5% ceny całkowitej podanej w ofercie, w jednej z form określonych w art. 450 ustawy PZP.”

Zamawiający przyjął wysokość zabezpieczenia należytego wykonania umowy w maksymalnej dopuszczalnej ustawą Prawo Zamówień Publicznych wysokości. Wyższa wartość zabezpieczenia należytego wykonania umowy powoduje podwyższenie kosztów zrealizowania umowy co przekłada się bezpośrednio na wysokość cen oferowanego pojazdu, jako że cena pojazdu jest wypadową wszystkich kosztów i ryzyka związanych z danym kontraktem. W związku z tym, że koszty Zabezpieczenia należytego wykonania Umowy ponosi Wykonawca zwracamy się z prośbą o obniżenie zabezpieczenia należytego wykonania umowy do wartości 3% ceny całkowitej podanej w ofercie.

Odpowiedź 14.5) Zamawiający nie wyraża zgody. Przedmiotem zamówienia są 3 autobusy, które będą odgrywały strategiczną rolę w obsłudze potrzeb transportowych mieszkańców Gminy Pelplin, dlatego też umowa ta winna być w maksymalny sposób zabezpieczona. Jak dotychczasowa historia wskazuje wystąpiły już na rynku polskim sytuację, w których dostawcy niskiej jakości nie realizowali umowy należycie dostarczając wadliwe pojazdy.

Pytanie 14.6) W SWZ Rozdz. X pkt. 1 ppkt. 1 Zamawiający napisał:

„1) wykaz dostaw wykonanych, a w przypadku świadczeń powtarzających się lub ciągłych również wykonywanych w okresie ostatnich 3 lat, a jeżeli okres wykonywania działalności jest krótszy, w tym okresie wraz z podaniem ich wartości, przedmiotu, dat wykonania i podmiotów, na rzecz których dostawy zostały wykonane lub są wykonywane - dostawa co najmniej dwóch autobusów miejskich, niskopodłogowych/niskowejściowych, elektrycznych, wraz z załączeniem dowodów określających, czy te dostawy zostały wykonane lub są wykonywane należycie, przy czym dowodami, o których mowa, są referencje bądź inne dokumenty sporządzone przez podmiot, na rzecz którego dostawy zostały wykonane, a w przypadku świadczeń powtarzających się lub ciągłych są wykonywane, a jeżeli wykonawca z przyczyn niezależnych od niego nie jest w stanie uzyskać tych dokumentów - oświadczenie wykonawcy. Wzór wykazu dostaw stanowi Załącznik nr 7 do SWZ.”

Zwracamy się z prośbą o potwierdzenie, że Zamawiający zaakceptuje referencje wystawione dla oferowanego typu pojazdu.

Odpowiedź 14.6) Zamawiający potwierdza, przy czym informuję, że dokonał uprzednio zmian w wymaganiach dotyczących doświadczenia.

Pytanie 14.7) Zwracamy się z wnioskiem o dodanie warunków waloryzacji w paragrafie 10 wzoru umowy i wprowadzenie poniższych zapisów:

Ust. 1

Wynagrodzenie Wykonawcy wskazane w § 3 Umowy (dalej: Wynagrodzenie) będzie podlegało podwyższeniu w następujący sposób.

Ust. 2

1) 50% Wynagrodzenia Wykonawcy nie podlega waloryzacji, pozostaje stałe.

2) 35% Wynagrodzenia Wykonawcy będzie podlegało waloryzacji (podwyższeniu) na podstawie Zharmonizowanego Wskaźnika Cen Konsumpcyjnych publikowanego przez Eurostat dla Unii Europejskiej (27 Państw, od 2020 r., 2015 =100) (dalej: HICP).

3) 15% Wynagrodzenia Wykonawcy będzie podlegało waloryzacji (podwyższeniu) na podstawie publikowanego przez Główny Urząd Statystyczny (dalej: GUS) Przeciętnego Miesięcznego Wynagrodzenia Brutto w Sektorze Przedsiębiorstw w Polsce (dalej: Przeciętne Wynagrodzenie).

Wynagrodzenie Wykonawcy będzie obliczane na podstawie następującego wzoru:

Gdzie:

Pn - Wynagrodzenie Wykonawcy po waloryzacji,

Po - Wynagrodzenie Wykonawcy przed waloryzacją,

Wn – procentowy wskaźnik wzrostu Wynagrodzenia Wykonawcy.

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

a = 50 %,

b = 35%,

c = 15%.

Gdzie:

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

- przed dniem podpisania Umowy, w przypadku pierwszej waloryzacji (z zastrzeżeniem ustępu 3 poniżej), lub
- przed datą ostatniej waloryzacji, w przypadku kolejnych waloryzacji.

HICPn - jest średnią arytmetyczną ostatnich 12 (dwunastu) miesięcznych wskaźników HICP opublikowanych przed miesiącem, w którym dokonywana jest waloryzacja.

Ro – jest średnią arytmetyczną miesięcznych wartości Przeciętnego Wynagrodzenia za ostatnich 12 miesięcy:

- przed dniem podpisania Umowy, w przypadku pierwszej waloryzacji (z zastrzeżeniem ustępu 3 poniżej), lub
- przed datą ostatniej waloryzacji, w przypadku kolejnych waloryzacji.

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

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

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

Waloryzacja nastąpi na podstawie oświadczenia Strony żądającej zmiany, w którym przedstawi ona wyliczenie Wynagrodzenia Wykonawcy podlegającego waloryzacji w oparciu o postanowienia niniejszego artykułu. Maksymalne podwyższenie Wynagrodzenia Wykonawcy na podstawie niniejszego postanowienia nie będzie mogło przekroczyć 50% Wynagrodzenia Wykonawcy.

Ust. 3

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

Odpowiedź 14.7) Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 14.8) W zał. nr 5 do SWZ – Umowa § 8 ust. 3 Zamawiający napisał:

„3. Suma kar umownych naliczonych na podstawie niniejszej umowy nie może przekroczyć 20% całkowitego wynagrodzenia brutto Wykonawcy.”

Czy Zamawiający zgodzi się zmniejszyć karę umowną, o której mowa w § 8 ust. 3 Umowy z rażąco wysokiej „20% łącznej wartości brutto umowy”, na standardowo przyjętą w branży karę w wysokości „15% łącznej wartości brutto umowy”?

Kara w wysokości 20% łącznej wartości brutto umowy nie tylko jest karą o niespotykanej dotąd wysokości (nawet w przypadku większych przetargów) i przewyższa zwyczajowo przyjętą stawkę 15%; to dodatkowo kara w takiej wysokości może być podstawą zarzutu rażącego wygórowania kary umownej na gruncie art. 484 §2 KC. Dodatkowo wykonawca zaznacza, że wyższy poziom kar umownych przekłada się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów, jako że cena pojazdów jest wypadową wszystkich kosztów i ryzyka związanych z danym kontraktem, a co za tym idzie, samo potencjalne ryzyko wyższych kar przełoży się na wyższy poziom cen pojazdów. Z uwagi na powyższe prosimy o dostosowanie wysokości tej kary do poziomu powszechnie akceptowalnego.

Odpowiedź 14.8) Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 14.9) Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający w dokumentacji przetargowej wymaga stacji ładowania o mocy 80 kW (2 x 40) w wykonaniu mobilnym. Ładowarka w takim wykonaniu wyposażona jest w 4 zestawy kołowe skrętne, co w łatwy sposób umożliwia przemieszczanie urządzenia.

Odpowiedź 14.9) Zamawiający potwierdza.

Pytanie 14.10) Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dysponuje wystarczającą mocą przyłączeniową do zasilenia dostarczonej stacji ładowania.

Odpowiedź 14.10) Zamawiający potwierdza.

Pytanie 14.11) Prosimy o potwierdzenie, że na 60 dni przed dostawą pierwszego autobusu, Zamawiający udostępni złącze kablowe i punkt przyłączeniowy wyposażony w gniazdo 125A (gdzie podane będzie napięcie – niezbędne do wykonania pierwszego uruchomienia i wykonania pomiarów elektrycznych stacji ładowania – czynności te są warunkiem koniecznym do skompletowania dokumentacji i złożenia wniosku o przeprowadzenie badania UDT i wykonania samego badania).

Odpowiedź 14.11) Zamawiający potwierdza.

Pytanie 14.12) Prosimy o potwierdzenie, że na minimum 30 dni przed planowanym badaniem UDT Zamawiający udostępni załączniki niezbędne do złożenia wniosku o przeprowadzenie badania (pełnomocnictwo, schemat elektryczny, umowa przyłączeniowa lub protokół odbioru przyłącza).

Odpowiedź 14.12) Zamawiający potwierdza.

Pytanie 14.13) Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku braku zasilania dla ładowarki, Zamawiający wyrazi zgodę na odpowiednie wydłużenie terminu umowy, pozwalające na odbiór dla całego przedmiotu umowy.

Odpowiedź 14.13) Zamawiający potwierdza.

Pytanie 14.14) Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku braku zasilania dla ładowarki, Zamawiający dokona częściowego odbioru umowy tj. odbioru autobusów i wyrazi zgodę na ich fakturowanie.

Odpowiedź 14.14) Zamawiający potwierdza.

Pytanie 14.15)

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wykona własnym staraniem zabezpieczenia w postaci słupków ochronnych przed najechaniem na stację ładowania (np. słupek blokujący U-12c biało-czerwony). Jest to wymóg konieczny dla uzyskania pozytywnej decyzji na eksploatację urządzenia wydane przez UDT. Wymóg dotyczy również urządzeń (ładowarek) w wersji mobilnej.

Odpowiedź 14.15) Zamawiający potwierdza

Pytanie 14.16)

W załączniku nr 8 – opz Zamawiający napisał w punkcie nr 5:

” Wykonawca...wyposaży Operatora w oprogramowanie i interfejs pozwalający na pełną diagnozę urządzenia. Zamawiający dopuszcza zdalny dostęp do tych urządzeń, jednakże musi on być gwarantowany przez minimum 15 lat od uruchomienia urządzenia. Najpóźniej po upływie okresu gwarancji na stacje ładowania wykonawca przeszkoli co najmniej dwóch pracowników Operatora w zakresie obsługi, napraw i serwisu urządzeń.”

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga programu do monitorowania pracy ładowarki (w tym diagnozowania zdalnie usterek) – oraz Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie chmurowe? Po czyjej stronie będzie dostarczenie kart SIM do komunikacji ze stacjami ładowania?

Odpowiedź 14.16) Zamawiający dopuści rozwiązanie chmurowe, ponadto informuje, że karty SIM winny być dostarczone przez Wykonawcę przez cały okres gwarancji, dalej obowiązek ten przejmie Zamawiający.

Pytanie 15.1) W Umowie paragraf 9. punkt 1. Zamawiający napisał:

„Okres rękojmi na przedmiot umowy jest równy okresowi gwarancji całopojazdowej autobusów i wynosi miesięcy, zgodnie ze złożoną ofertą, jednak nie mniej niż miesięcy licząc od daty odbioru przedmiotu umowy.”

Z perspektywy Wykonawcy, wymóg Zamawiającego powoduje powstanie większej odpowiedzialności i potencjalnego ryzyka, względem rękojmi o ustawowym okresie obowiązywania. Zgodnie bowiem art. 568 kodeksu cywilnego kupujący może żądać obniżenia ceny lub odstąpić od umowy w przypadku, gdy sprzedający nie usunie niezwłocznie wady poprzez naprawę lub wymianę produktu na nowy, a także gdy rzecz była już wymieniana lub naprawiana i niekoniecznie z tego samego powodu. Oznacza to, że przez okres rękojmi Wykonawca musi liczyć się z ryzykiem odstąpienia od umowy przez Zamawiającego. Powoduje to istnienie dużego ryzyka po stronie Wykonawcy, które będzie musiało zostać w kalkulowane w cenę, prowadząc do jej podwyższenia.

Dlatego też, wnosimy o zaakceptowanie okresu odpowiedzialności za przedmiot umowy z tytułu rękojmi za wady do 24 miesięcy od daty podpisania protokołu odbioru autobusu.

Odpowiedź 15.1) Zamawiający przechyla się do wniosku Wykonawcy z uwagi na wolę obniżenia kosztów oferty i zmienia treść par 9 zał. nr 5 – Wzór umowy.

§ 9 Rękojnia

1. *Okres rękojmi na przedmiot umowy (3 autobusy elektryczne wraz z wyposażeniem dodatkowym oraz ładowarka dwustanowiskowa) wynosi 24 miesiące i jest niezależny od okresu gwarancji całopojazdowej autobusów i ładowarki, który wynosi miesięcy, zgodnie ze złożoną ofertą, jednak nie mniej niż miesięcy licząc od daty odbioru przedmiotu umowy.*

2. *Z czynności usunięcia usterek Wykonawca sporządzi protokół podpisany przez Użytkownika potwierdzający skuteczność usunięcia usterki i przekaze go niezwłocznie Zamawiającemu.*
3. *Przed upływem ustalonego w umowie okresu rękojmi nastąpi odbiór ostateczny mający na celu ustalenie stanu dostarczonego przedmiotu umowy i stwierdzenie usunięcia wad z okresu rękojmi i spisany będzie z tej czynności protokół.*

Pytanie 15.2) W SWZ punkt XX, podpunkt 1. Zamawiający napisał:

„15,00 punktów otrzyma Wykonawca, który zaoferuje okres gwarancji całopojazdowej na autobusy elektryczne oraz ładowarkę dwustanowiskową powyżej 48 miesięcy.”

Natomiast w dalszej (XX, 3) części Zamawiający pisze:

„Kryterium „Okres gwarancji całopojazdowej oraz na ładowarkę „G” (maksimum 15 punktów) w tym kryterium będzie oceniana zaoferowana długość gwarancji całopojazdowej na autobusy oraz gwarancji na ładowarkę określona w formularzu ofertowym wg poniższej punktacji:

- a) 24-35 miesięcy – 0 punktów*
- b) 36-47 miesięcy – 5 punktów*
- c) Minimum 48 miesięcy – 15 pkt.”*

Prosimy o potwierdzenie, że maksymalną ilość punktów Wykonawca uzyska w przypadku zaoferowania minimum 48 miesięcznego okresu gwarancji całopojazdowej.

Odpowiedź 15.2) Zamawiający potwierdza, że maksymalną ilość punktów otrzyma oferta zawierająca 48 lub więcej miesięcy gwarancji całopojazdowej.

Pytanie 15.3)

W załączniku 8. OPZ punkt II ppkt 2 Zamawiający napisał:

„Czynności serwisowe i naprawcze będą przeprowadzane w stacji serwisowej oddalonej nie więcej niż 70 km od siedziby Zamawiającego posiadającej autoryzację producenta pojazdu lub Operatora, który uzyska wymaganą autoryzację Wykonawcy.”

Prosimy o zwiększenie dopuszczalnej odległości autoryzowanej stacji obsługi Wykonawcy do 80 km od siedziby Zamawiającego.

Odpowiedź 15.3) Zamawiający wyraża zgodę na maksymalną odległość ASO od siedziby Wykonawcy do 80km.

Nowa treść zał. 8 OPZ punkt I

[...]

Wykonawca zapewni Zamawiającemu dostęp do autoryzowanej stacji serwisowej wykonującej naprawy w ramach gwarancji oraz obsługi okresowej autobusów, w odległości 80km od siedziby Zamawiającego i/lub udzieli autoryzacji Operatorowi wybranemu do obsługi pojazdów przez Zamawiającego.

[...]

Czynności serwisowe i naprawcze będą przeprowadzane w stacji serwisowej oddalonej nie więcej niż 80 km od siedziby Zamawiającego posiadającej autoryzację producenta pojazdu lub Operatora, który uzyska wymaganą autoryzację Wykonawcy.

Pytanie 15.4) W Załącznik nr 8 do SWZ punkt 24. Zamawiający napisał:

„Magazyny energii elektrycznej mają zapewnić bezawaryjną eksploatację i zachowanie w okresie 60 miesięcy od daty dostawy pojemność energetyczną na poziomie minimum 80% ich wartości nominalnej (początkowej) oraz gwarancję minimum 3000 cykli ładowania.”

1. Prosimy o zmianę zapisu na: „Magazyny energii elektrycznej mają zapewnić bezawaryjną eksploatację i zachowanie w okresie 60 miesięcy od daty dostawy pojemność energetyczną na poziomie minimum 80% ich wartości nominalnej (początkowej) lub gwarancję minimum 3000 cykli ładowania, w zależności co nastąpi pierwsze”.
2. Prosimy o rezygnację z ograniczenia gwarancji na magazyny energii elektrycznej liczbą cykli ładowania, ponieważ częstotliwość ładowania baterii zależy od sposobu jej eksploatacji przez Zamawiającego. Wykonawca w chwili obecnej zakłada, że pomiędzy cyklami ładowania autobus osiągnie pełny, wymagany zasięg na jednym ładowaniu tj. 250 km. Taki zapis jest nieprecyzyjny i uniemożliwia poprawną kalkulację ceny pojazdu.
3. Prosimy o zmianę zapisu dotyczącego gwarantowanej liczby cykli ładowania, na zapis zawierający liczbę odpowiadającą ilości niezbędnych cykli do osiągnięcia szacowanego przebiegu w okresie 5 lat tj. 1200 cykli ładowania. 3000 cykli ładowania, przy założeniu zasięgu 250 km na jeden cykl ładowania, odpowiada gwarancji wyraźnie dłuższej niż 60 miesięcy tj. 150 miesięcy. W ciągu 12,5 roku cykl życia baterii dobiegnie końca. Wiąże się to z koniecznością wymiany baterii na nowe, co znacząco przyczyni się do podniesienia ceny oferty.
4. Zamawiający określił szacowany przebieg roczny na poziomie 60 000 km. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zgodzi się na określenie długości gwarancji także limitem kilometrowym wynoszącym 300 000 km.
5. Prosimy o potwierdzenie, że gwarancja na magazyny energii elektrycznej kończy się wraz ze spełnieniem jednego z określonych przez Zamawiającego kryteriów.

Odpowiedź 15.4) Zamawiający nie wyraża zgody na proponowane zmiany.

Pytanie 15.5) W Załącznik 8. OPZ punkt III podpunkt 2. Zamawiający napisał:

„Warunki dodatkowe:

przeszkolenie min. 12 pracowników Wykonawcy, w tym 6 kierowców (z prawidłowej obsługi pojazdu, procesu ładowania autobusów, zasad stosowania safety i eco-drivingu), 3 serwisantów (z obsługi warsztatowej autobusów

i ładowarek) oraz 3 pracowników administracyjnych zarządzających flotą (obsługa systemów informacji pasażerskiej, narzędzi do zamawiania części gwarancyjnych itp.)”

1. Prosimy o potwierdzenie, że osoby delegowane do przeszkolenia i do pracy przy autobusach EV będą posiadały aktualne uprawnienia SEP do 1 kV w zakresie eksploatacji i dozoru instalacji elektrycznych
2. Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku braku posiadania odpowiednich uprawnień Zamawiający poniesie koszt uzyskania uprawnień elektrycznych SEP do 1kV dla wskazanych pracowników zaplecza technicznego
3. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zgodzi się na przeszkolenie jednego mechanika z zakresu diagnostyki, do której wykonania potrzebne jest oprogramowanie oparte na licencji imiennej. Koszt szkoleń przeprowadzonych przez poddostawców wiąże się ze znaczącym wzrostem ceny oferty.

Odpowiedź 15.5) W punktach 1 i 2 Zamawiający, w punkcie 3 Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 15.6) W Umowie paragraf 6. punkt 3. Zamawiający napisał:

„(...)

Ponadto wyłącza się z gwarancji naprawy powstałe 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.”*

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zgadza się na wyłączenie z gwarancji również napraw powstałych na skutek:

1. wad wynikających z aktów wandalizmu
2. wypadków lub następstw będących ich skutkiem oraz kosztów dodatkowych związanych z usuwaniem skutków kolizji na linii komunikacyjnej,
3. wykorzystania materiałów i części, które Kupujący nabył poza siecią dystrybucyjną Gwaranta bez uprzedniego uzgodnienia tego faktu z Gwarantem.

Odpowiedź 15.6) Zamawiający potwierdza punkty 1 i 2, nie potwierdza 3 dotyczącego materiałów i części, gdyż ewentualnie wprowadzone rozwiązanie może prowadzić do sztucznego windowania kosztów części zamiennych.

Pytanie 15.7) W Umowie paragraf 6. Punkt 3. Zamawiający napisał:

„Gwarancja udzielona przez Wykonawcę obejmuje całość pojazdu (trzy autobusy), ładowarkę, całe urządzenia dodatkowe oraz całe wyposażenie, a także oprogramowanie, nie jest wyłączona lub ograniczona. Niemniej jednak nie obejmuje materiałów eksploatacyjnych, naturalnie zużywających się w trakcie eksploatacji:

- *klocków hamulcowych,*
- *normalnie zużywających się tarcz hamulcowych,*
- *amortyzatorów (poza wadami fabrycznymi),*
- *ogumienia po przebiegu 100 000 km,*
- *elementów wykonanych ze szkła przy uszkodzeniach mechanicznych,*

- bezpieczników,
- diod LED, żarówek, świetlówek,
- piór wycieraczek,
- akumulatorów niskiego napięcia (poza wadami fabrycznymi),
- wkładów filtrów,
- pasków klinowych,
- olejów, smarów i płynów eksploatacyjnych,
- wibroizolatory zespołu chłodnic."

Czy Zamawiający zgodzi się na wyłączenie również niżej wymienionych części:

- szkło przy uszkodzeniach mechanicznych na skutek czynników zewnętrznych;
- akumulatorów 12V, które pozostały w autobusie podczas dłuższego postoju/ wyłączenia z eksploatacji lub w przypadku braku kontroli ich stanu naładowania i w związku z tym braku okresowego doładowywania
- normalnego zużywania się lakieru (np.: zmatowienia, zarysowania),
- tapicerek siedzeń pasażerów,
- siedzenia kierowcy,
- kierownicy,
- wykładzin podłogowych,
- płytek mocujących drzwi przypodłogowych,
- elementów chromowanych,
- elementów gumowych i z tworzywa sztucznego
- uszczelek nadwozia.

Odpowiedź 15.7) Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 15.8) W Umowie paragraf 6. punkt 20. Zamawiający napisał:

„Kaźde urządzenie stanowiące część lub wyposażenie autobusu lub ładowarki musi zostać wymienione na nowe, jeśli ulegnie trzykrotnej awarii.”

Prosimy o zmianę zapisu na: „Kaźde urządzenie stanowiące część lub wyposażenie autobusu lub ładowarki musi zostać wymienione na nowe, jeśli ulegnie trzykrotnej awarii w okresie dwunastu następujących po sobie miesięcy.”.

Odpowiedź 15.8) Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 15.9) W OPZ Warunki gwarancji Zamawiający napisał:

„W okresie gwarancji i rękojmi za wady, Wykonawca zobowiązany jest do wykonywania wymaganych napraw bieżących, usuwania wad nie później niż w ciągu 5 dni roboczych od dnia zgłoszenia przez Zamawiającego. W przypadku uzasadnionej konieczności przeprowadzenia skomplikowanych napraw, termin może ulec wydłużeniu, za zgodą Zamawiającego, po złożeniu pisemnego wniosku zawierającego informacje o przyczynie oraz ewentualny termin naprawy. Całkowity termin usunięcia wad nie może przekroczyć 14 dni roboczych licząc od dnia złożenia reklamacji.”

1. Prosimy o zmianę terminu wykonania napraw bieżących i usuwania wad na 7 dni roboczych oraz w przypadku uzasadnionej konieczności przeprowadzenia skomplikowanych napraw na 21 dni roboczych.
2. Prosimy o potwierdzenie, że termin napraw zostanie indywidualnie ustalony w przypadku konieczności przeprowadzenia skomplikowanych napraw takich jak: napraw elementów kratownicy nadwozia lub wymagających udziału serwisu producenta podzespołów takich jak: silnik, silnik trakcyjny, skrzynia biegów, bateria trakcyjna, elementy elektrycznego lub hybrydowy układ napędowy, tylny most, przednia oś lub wymagających wymiany części nie występujących w standardowym obrocie częściami zamiennymi.

Odpowiedź 15.9) Zamawiający nie wyraża zgody na wydłużenie terminu napraw, a także nie potwierdza wprowadzenia indywidualnych terminów do w/w skomplikowanych napraw.

Pytanie 15.10) W Umowie paragraf 6. punkt 17. Zamawiający napisał:

„W przypadku napraw gwarancyjnych lub wynikających z rękojmi realizowanych poza terenem siedziby zamawiającego, transport serwisowanego przedmiotu zamówienia (do miejsca naprawy i z powrotem) odbywać się będzie na koszt Wykonawcy.”

Prosimy o zmianę powyższego zapisu na: „W przypadku napraw gwarancyjnych lub wynikających z rękojmi realizowanych poza terenem siedziby zamawiającego, transport serwisowanego przedmiotu zamówienia (do miejsca naprawy i z powrotem) odbywać się będzie na koszt Zamawiającego”.

Odpowiedź 15.10) Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 15.11) W OPZ punkt 21. Ppkt 9. Zamawiający napisał:

„9) podnośnik (1szt.)”

Prosimy o określenie parametrów urządzenia wskazanego w powyższym zapisie, jest to niezbędne do przygotowania prawidłowej kalkulacji pojazdu, ponieważ na rynku dostępnych jest wiele urządzeń o różnych parametrach i cenach.

Odpowiedź 15.11) Zamawiający oczekuje podstawowego rozwiązania (podnośnika) umożliwiającego wymianę koła.

Pytanie 15.12)

W Umowie paragraf 8. punkt 1. Zamawiający napisał:

„(...)

1.3. 500,00 PLN za każdy dzień rozpoczęty zwłoki w usunięciu zgłoszonych w okresie gwarancji lub rękojmi wad za każdy autobus, którego dotyczy zwłoka,

1.4. 1 000,00 PLN za każdy rozpoczęty dzień zwłoki w usunięciu zgłoszonych w okresie gwarancji i rękojmi wad lub usterek stacji ładowania;

1.5. 300,00 PLN za każdy rozpoczęty dzień zwłoki za niedopełnienie innych obowiązków wskazanych w SWZ wraz z załącznikami ciążących na Wykonawcy.”

1. Prosimy o zmianę wysokości kary z 500 zł na 300 zł za każdy dzień zwłoki w usunięciu wad zgłoszonych w okresie gwarancji lub rękojmi.
2. Prosimy o zmianę wysokości kary z 1 000 zł na 500 za każdy dzień zwłoki w usunięciu zgłoszonych w okresie gwarancji i rękojmi wad lub usterek stacji ładowania.

3. Prosimy o zmianę wysokości kary z 300 zł na 200 za każdy dzień zwłoki za niedopełnienie innych obowiązków wskazanych w SWZ wraz z załącznikami ciążących na Wykonawcy.

Odpowiedź 15.12) Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 15.13) W OPZ punkt III podpunkt 2. Zamawiający napisał:

„Warunki dodatkowe:

(...)

5)komputer przenośny (1 szt. na 3 pojazdy) wraz z licencjonowanym, polskojęzycznym oprogramowaniem systemowym umożliwiającym poprawną pracę z oprogramowaniem oraz wszelkie urządzenia diagnostyczne, w szczególności interfejsy i testery służące do diagnostyki stanu i pracy wszystkich istotnych elementów systemów pojazdów, a także poszczególnych jego urządzeń. Urządzenia muszą pozwalać na pełną diagnostykę co najmniej: silnika, skrzyni biegów, układu sterowania drzwiami, układu powietrza (klimatyzacji), systemu ogumienia”

Prosimy o potwierdzenie, że Wykonawca zapewni aktualizację oprogramowania diagnostycznego w okresie gwarancji całopojazdowej.

Odpowiedź 15.13) Zamawiający potwierdza, że w gestii Wykonawcy będzie zapewnienie aktualizacji oprogramowania diagnostycznego w okresie gwarancji całopojazdowej.

Pytanie 15.14) W OPZ punkt III podpunkt 1. Zamawiający napisał:

„Dopuszcza się wyłączenie z gwarancji: przeglądów gwarancyjnych (...)”

1. Prosimy o potwierdzenie, że w okresie gwarancji całopojazdowej koszt planowanych przeglądów serwisowych/obsług technicznych wynikających z interwałów obsługi określonych przez producenta pojazdu wraz z robocizną i materiałami eksploatacyjnymi Operator będzie ponosił we własnym zakresie.
2. Prosimy o potwierdzenie, że obsługę okresową (typu kontrola, sprawdzenie) podczas której nie jest wymagana wymiana części, tj. tygodniową, miesięczną, kwartalną itd. Operator będzie wykonywać we własnym zakresie oraz na swój koszt.
3. Prosimy o potwierdzenie, że obsługę codzienną podczas której nie jest wymagana wymiana części Operator będzie wykonywać we własnym zakresie oraz na swój koszt.

Odpowiedź 15.14) Zamawiający potwierdza.

Pytanie 15

W OPZ punkt III podpunkt 1. Zamawiający napisał:

„Wykonawca zapewni Zamawiającemu dostęp do autoryzowanej stacji serwisowej wykonującej naprawy w ramach gwarancji oraz obsługi okresowej autobusów, w odległości 70km od siedziby Zamawiającego i/lub udzieli autoryzacji Operatorowi wybranemu do obsługi pojazdów przez Zamawiającego”

1. Prosimy o potwierdzenie, że zakres udzielonej autoryzacji będzie odpowiadał czynnościom określonym w dokumentacji technicznej producenta autobusu przekazanej wraz z pojazdem. Jeśli jakaś czynność naprawcza nie jest określona w dokumentacji producenta pojazdu może ona być wykonana przez Operatora w uzgodnieniu z producentem pojazdu
2. Udzielenie Operatorowi uprawnień ASO w zakresie obsługi i napraw dostarczonych autobusów jest uzależnione od posiadanej infrastruktury Operatora oraz kwalifikacji personelu pracowniczego. W związku z tym prosimy o informację:

- a. Czy Operator posiada infrastrukturę przystosowaną do wykonywania przeglądów i napraw pojazdów będących przedmiotem umowy?
 - b. Jeśli zamawiający nie posiada odpowiedniej infrastruktury, prosimy o informację, kiedy Operator planuje uzyskać odpowiednią infrastrukturę przystosowaną do zamówionych autobusów. Informacja ta jest niezbędna do przygotowania prawidłowej kalkulacji kosztów pojazdu.
3. Prosimy doprecyzować, że Operator, mając na względzie bezpieczeństwo pasażerów, dopuszcza wyłączenie z zakresu autoryzacji na naprawy powypadkowe wykonywania napraw ciężkich, tj. naprawy powypadkowe ciężkie - niezbędna naprawa kratownicy podwoziowej lub nadwoziowej, oraz zespołów napędowych silnik, skrzynia biegów, most napędowy uszkodzonych w wyniku zdarzenia drogowego
 4. Prosimy o potwierdzenie, że Operator posiada zaplecze techniczne wyposażone w podstawowe narzędzia specjalistyczne potrzebne do obsługi zamówionych autobusów, tj. narzędzi dostępnych na rynku, poza siecią sprzedaży producenta. Jeśli Operator wymaga dostarczenia jakichkolwiek narzędzi specjalistycznych dostępnych poza siecią sprzedaży producenta, a które mogą być wymagane zakresem udzielonej autoryzacji i dokumentacją producenta autobusu, prosimy podać wykaz wszystkich narzędzi i wyposażenia jakimi dysponuje warsztat Operatora z podaniem numeru katalogowego. Wykaz taki nie został załączony do SIWZ, a jest to informacja konieczna do przygotowania do oferty.
 5. Czy Zamawiający wymaga dostarczenia narzędzi specjalnych, niezbędnych do wykonywania przeglądów i napraw autobusów, w ramach udzielonej autoryzacji, dostępnych w sieci sprzedaży Wykonawcy.

Odpowiedź 15.15) Zamawiający informuję, że w punkcie:

- 1) Zamawiający potwierdza
- 2) Operator nie został wybrany, na moment składania ofert nie są znane warunki umowy na świadczenie usług w publicznym transporcie zbiorowym. Zamawiający planuje wymagać od Operatora posiadania zaplecza technicznego dającego możliwość przeprowadzenia bieżących napraw i przeglądów dostarczonych autobusów.
- 3) Zamawiający potwierdza.
- 4) Jak w punkcie 2.
- 5) Zamawiający wymaga tylko narzędzi specjalnych swoistych dla dostarczonego modelu, bez których Operator nie będzie w stanie wykonywać podstawowych czynności obsługowych (jeśli takowe istnieją).

Pytanie 15.16) W Umowie paragraf 6. Punkt 4. Zamawiający napisał:

„Baterie trakcyjne muszą zapewnić bezawaryjną eksploatację i zachowanie w całym okresie gwarancji i rękojmi za wady, pojemności energetycznej na poziomie minimum 80 % początkowej wartości dostępnej. W przypadku niezachowania wymaganego minimalnego poziomu pojemności energetycznej, Wykonawca zobowiązany jest w okresie gwarancji do ich wymiany na nowe.”

Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku wymiany baterii trakcyjnych gwarancja nie biegnie od początku i kończy się z chwilą zakończenia pierwotnie udzielonej gwarancji na magazyn energii.

Odpowiedź 15.16) Zamawiający nie potwierdza i precyzuje zapis

„Baterie trakcyjne muszą zapewnić bezawaryjną eksploatację i zachowanie w całym okresie gwarancji i rękojmi za wady, pojemności energetycznej na poziomie minimum 80 % początkowej wartości dostępnej. W przypadku niezachowania wymaganego minimalnego poziomu pojemności energetycznej, Wykonawca zobowiązany jest w okresie gwarancji do ich wymiany na nowe. Nowe baterie trakcyjne (zainstalowane po usunięciu wadliwych) będą posiadały minimalnie 24 miesięczną gwarancję.”

Pytanie 15.17) W Umowie paragraf 6 ust. b Zamawiający napisał:

„Zmiana wartości będącej przedmiotem umowy zostanie określona procentowo i obowiązywać będzie od dnia podpisania aneksu do umowy, przy czym wartość umowy nie może wzrosnąć o więcej niż 3%.”

Zwracamy się z prośbą o zmianę zapisu na poniższy:

„Zmiana wartości będącej przedmiotem umowy zostanie określona procentowo i obowiązywać będzie od dnia podpisania aneksu do umowy, przy czym wartość umowy nie może wzrosnąć o więcej niż 10%.”

Odpowiedź 15.17) Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 15.18)

W Umowie paragraf 2 ust. 19 i 20 Zamawiający napisał:

„19. Zamawiający może odmówić odbioru do czasu usunięcia wad oraz określić na piśmie przyczynę odmowy odbioru oraz termin usunięcia wad;

20. Zamawiający może odmówić odbioru, wskazując przyczynę odmowy odbioru oraz żądać dostarczenia autobusu wolnego od wad na koszt Wykonawcy w terminie wskazanym na piśmie.”

Prosimy o potwierdzenie, że powyższe zapisy to kontynuacja ust. 18, więc numeracja powinna zostać zmieniona na 18 a) i 18 b), w przeciwnym razie ich treść traci sens.

Odpowiedź 15.18) Zamawiający potwierdza – nastąpiła oczywista omyłka pisarska. Punkt 19 i 20 otrzymują kolejno oznaczenia jako ppkt 1 i 2 pkt 18. Zamawiający dokonuje korekty Wzoru Umowy w tym zakresie.

Pytanie 15.19) W Umowie paragraf 8 ust. 1 pkt. 1.1. Zamawiający napisał:

„1.1. 0,05 % ceny brutto każdego niedostarczonego autobusu, określonej zgodnie z formularzem cenowym, którego dotyczy, za każdy rozpoczęty dzień zwłoki w jego dostawie w odniesieniu do terminów, o których mowa w § 2 ust. 2 Umowy,”

Zwracamy się z prośbą o doprecyzowanie czy kara będzie naliczana do momentu dostarczenia do miejsca Zamawiającego, czy do momentu przeprowadzenia odbioru przedmiotu zamówienia (którego warunkiem jest przeprowadzenie ładowania).

Odpowiedź 15.19) Zamawiający informuje, że kara będzie naliczana do momentu przeprowadzenia odbioru przedmiotu zamówienia.

Pytanie 15.20) W Umowie paragraf 3 ust. 4 i 5 Zamawiający napisał:

„4. Zapłata 77 % każdej należności Wykonawcy nastąpi w terminie do 30 dni licząc od daty wpływu do Zamawiającego prawidłowo wystawionej faktury.

5. Zapłata 23 % należności nastąpi w terminie do 90 dni licząc od daty wpływu do Zamawiającego prawidłowo wystawionej faktury”

Zwracamy się z prośbą o zmianę zapisów na poniższy:

„4. Zapłata całej należności Wykonawcy nastąpi w terminie do 30 dni licząc od daty wpływu do Zamawiającego prawidłowo wystawionej faktury.”

Odpowiedź 15.20) Zamawiający informuje, iż przewidział dwie formy odbioru zamówienia, tj. odbiór częściowy przy zaangażowaniu nie więcej niż 77% wartości przedmiotu zamówienia oraz końcowy 23% zaangażowania całego przedmiotu zamówienia co w sumie daje 100% całego zamówienia. Pozostałe warunki bez zmian.

Pytanie 15.21) W Umowie paragraf 13 ust. 2 pkt. 3 Zamawiający napisał:

„3) *gdy opóźnienie w dostawie autobusów lub stacji ładowania pojazdów w stosunku do terminów określonych w § 2 ust. 2, niniejszej Umowy przekroczy 45 dni kalendarzowych,*”

Prosimy o zmianę słowa zapisu z „opóźnienie” na „zwłoka”, ponieważ pod kątem prawnym są to różne terminy, zwłoka określa niewykonanie zadania z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy.

Odpowiedź 15.21) Zamawiający dokonuje korekty zgodnie z wnioskiem Wykonawcy.

Wzór umowy paragraf 13 ust. 2 pkt. 3 otrzymuje brzmienie:

„3) *gdy **zwłoka** w dostawie autobusów lub stacji ładowania pojazdów w stosunku do terminów określonych w § 2 ust. 2, niniejszej Umowy przekroczy 45 dni kalendarzowych,*”

Pytanie 15.22) W OPZ punkt II podpunkt 4. Zamawiający napisał:

„*Ogrzewanie pojazdów oparte na układzie spalinowego ogrzewania wodnego zasilanego olejem napędowym z nadmuchiemy ciepłego powietrza, zegarem nastawczym i licznikiem czasu pracy urządzenia grzewczego.*”

Prosimy o potwierdzenie, że ogrzewanie hybrydowe (elektryczno–spalinowe) spełnia wymogi Zamawiającego.

Odpowiedź 15.22) Zamawiający potwierdza, dodatkowo też wprowadził korektę treści OPZ w tym zakresie.

Pytanie 16.1) W SWZ pkt. VII. TERMIN WYKONANIA ZAMÓWIENIA Zamawiający napisał:

„*Termin realizacji zamówienia - w terminie 12 miesięcy od dnia podpisania umowy.*”

Zwracamy się z prośbą o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga realizacji zamówienia w terminie do 12 miesięcy od dnia podpisania umowy oraz że Zamawiający dopuści dostawę pojazdów we wcześniejszym terminie.

Odpowiedź 16.1) Ewentualny wcześniejszy termin dostawy będzie wymagał uzgodnienia z Wykonawcą co najmniej 4 miesiące przed ewentualnym, szybszym terminem dostaw. Zamawiający oczekuje dostawy pojazdów w 2025 roku i potrzebuje stosowanego czasu na zawarcie umowy z Operatorem.

Pytanie 16.2) W zał. 8 OPZ pkt. I ppkt. 7 Zamawiający napisał:

„*7. Być fabrycznie nowym, wyprodukowanym nie wcześniej niż 3 miesiące przed datą dostawy [..].*”

Zwracamy się z prośbą o zmianę powyższego zapisu na następujący:

„*7. Być fabrycznie nowym, wyprodukowanym nie wcześniej niż 6 miesięcy przed datą dostawy [..].*”

Jest to standardowy zapis w postępowaniach przetargowych, m.in. pojawił się w ostatnim postępowaniu przetargowym:

Nr postępowania: BZPG.230.2.2023, Zakup autobusów do obsługi komunikacji powiatowo-gminnej” Bielsko Biała "autobusy będą fabrycznie nowe, wyprodukowane nie wcześniej niż na 6 miesięcy przed datą dostawy z przebiegiem nie większym niż 2 500 km,"

Odpowiedź 16.2) Zamawiający nie wyraża zgody. Oczekiwany jest zakup pojazdów z datą produkcji 2025.

Pytanie 17.1) W OPZ punkt III podpunkt 1. Zamawiający napisał:

„Wykonawca zapewni Zamawiającemu dostęp do autoryzowanej stacji serwisowej wykonującej naprawy w ramach gwarancji oraz obsługi okresowej autobusów, w odległości 70km od siedziby Zamawiającego i/lub udzieli autoryzacji Operatorowi wybranemu do obsługi pojazdów przez Zamawiającego.”

Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku przeprowadzania prac serwisowych w ASO Wykonawcy, koszty dojazdu do tejże stacji pokryje Zamawiający.

Odpowiedź 17.1) Bieżące prace serwisowe i obsługowe winny być prowadzone na stacji obsługi Operatora.

Przejazdy do ASO realizowane w ramach udzielonej gwarancji będą odbywały się na koszt Wykonawcy.

Pytanie 17.2) Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający nie wymaga aktualizacji oprogramowania, w przypadku, gdy jest ona zbędna do dalszej, prawidłowej pracy urządzenia.

Odpowiedź 17.2) Zamawiający oczekuje wdrożenia wszystkich aktualizacji, które pojawią się w okresie gwaancji.

Pytanie 17.3) Prosimy o potwierdzenie, że w sytuacji, gdy aktualizacja oprogramowania jest niezbędna do dalszej prawidłowej pracy urządzenia, to Wykonawca dostarczy Zamawiającemu aktualizację na okres trwania gwarancji.

Odpowiedź 17.3) Zamawiający potwierdza.