



IZ.271.56.2021

Częstochowa, dnia 10.11.2021 r.

Dotyczy postępowania w trybie przetargu nieograniczonego na zakup i dostawę 4 sztuk fabrycznie nowych elektrycznych autobusów niskopodłogowych wraz ze stacjami do ładowania.

**PYTANIA I ODPOWIEDZI od 5 do 72,  
ZMIANY SWZ od 1 do 6 zawarte w odpowiedziach na pytania nr 26, 28,  
29, 41, 67-72,  
ZMIANA SWZ nr 7 dotycząca zmiany terminu związania ofertą, składania  
i otwarcia ofert.**

**Pytanie 5:**

W załączniku nr 2 do SWZ [projekt umowy] w § 5. pkt. 3 widnieje zapis:  
„Niezależnie od odpowiedzialności Wykonawcy z tytułu udzielonej gwarancji,  
Wykonawca ponosi pełną odpowiedzialność względem Zamawiającego z tytułu  
pięcioletniej rękojmi za wady”.  
Zgodnie z art. 568 § 1 KC Sprzedawca odpowiada z tytułu rękojmi, jeżeli wada  
fizyczna zostanie stwierdzona przed upływem dwóch lat. Z uwagi na bardzo  
długie terminy gwarancyjne, proponujemy w zakresie rękojmi ustawy termin.  
Wnoskujemy o modyfikację zapisu w § 5. pkt. 3.

**Odpowiedź na pytanie 5:**

Zamawiający nie uwzględnia prośby wykonawcy.

**Pytanie 6:**

Dotyczy Załącznik nr 1 do SWZ Opis przedmiotu zamówienia pkt 17 ppkt 7)  
Czy Zamawiający dopuści kolorystykę poręczy RAL 1023?  
Kolorystyka RAL 1023 jest zbliżona do wymaganej kolorystyki RAL 1003.

**Odpowiedź na pytanie 6:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

**Pytanie 7:**

Dotyczy Załącznik nr 1 do SWZ Opis przedmiotu zamówienia pkt 18 lit. d)  
Czy Zamawiający dopuści wykonanie okien bocznych przesuwanych, gdzie część  
otwierana stanowi 44% wysokości okna (bez różnicowania wysokości okna)?

**Odpowiedź na pytanie 7:**

Zamawiający dopuszcza wszystkie okna otwierane o jednakowej wysokości części  
otwieranej minimum 30% wysokości.



**Pytanie 8:**

Dotyczy Załącznik nr 2 do SWZ Wzór umowy §1 ust.8

Zwracamy się z prośbą o wykreślenie obowiązku nałożonego na Wykonawcę polegającego na konieczności zapłaty w terminie 7 dni od wezwania bezspornej części roszczenia. Kwestie te zostały uregulowane w §5 ust. 5 w sposób odmienny.

**Odpowiedź na pytanie 8:**

Zamawiający nie uwzględnia prośby wykonawcy.

**Pytanie 9:**

Dotyczy Załącznik nr 2 do SWZ Wzór umowy § 2 ust.1

Prosimy o doprecyzowanie terminu na dostarczenie przedmiotu umowy, mianowicie, że Zamawiający ma na myśli 365 dni.

**Odpowiedź na pytanie 9:**

Tak, wymagany przez zamawiającego termin dostawy wynosi 365 dni.

**Pytanie 10:**

Dotyczy Załącznik nr 2 do SWZ Wzór umowy § 6 ust. 6.

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na możliwość dochodzenia przez Wykonawcę odsetek ustawowych za opóźnienie w transakcjach handlowych?

**Odpowiedź na pytanie 10:**

Treść § 6 ust. 6 wzoru umowy dopuszcza taką możliwość.

**Pytanie 11:**

Dotyczy Załącznik nr 2 do SWZ Wzór umowy § 7 ust. 1 pkt 3, pkt 4 i pkt 5

Prosimy o obniżenie wysokości kary umownej do 0,01% łącznej kwoty wynagrodzenia netto.

**Odpowiedź na pytanie 11:**

Zamawiający nie uwzględnia prośby wykonawcy.

**Pytanie 12:**

Dotyczy Załącznik nr 2 do SWZ Wzór umowy §7 ust.1 pkt 1 i pkt 2

Zwracamy się z prośbą o naliczanie kar umownych od wartości jednostkowej netto niedostarczonego w terminie przedmiotu umowy. Jednocześnie prosimy o obniżenie wysokości kar do 0,05%.

**Odpowiedź na pytanie 12:**

Zamawiający nie uwzględnia prośby wykonawcy.

**Pytanie 13:**

Dotyczy Załącznik nr 2 do SWZ Wzór umowy § 7 ust.1 pkt 6  
Prosimy o obniżenie wysokości kary umownej do 10% łącznej kwoty wynagrodzenia netto.

**Odpowiedź na pytanie 13:**

Zamawiający nie uwzględnia prośby wykonawcy.

**Pytanie 14:**

Dotyczy Załącznik nr 2 do SWZ Wzór umowy § 9 ust. 1 pkt 3  
Zwracamy się z prośbą o usunięcie przesłanki odstąpienia od umowy przez Zamawiającego w przypadku zajęcia majątku Wykonawcy w związku z prowadzoną egzekucją.

**Odpowiedź na pytanie 14:**

Zamawiający uwzględnia prośbę wykonawcy. Z § 9 ust. 1 pkt 3 usuwa się wyrażenie: „bądź zajęcia jego majątku w związku z prowadzoną egzekucją”.

**Pytanie 15:**

Dotyczy Załącznik nr 2 do SWZ Wzór umowy § 9 ust. 1 pkt 4.  
Zwracamy się z prośbą o wykreślenie zapisu.

**Odpowiedź na pytanie 15:**

Zamawiający nie uwzględnia prośby wykonawcy.

**Pytanie 16:**

Dotyczy Załącznik nr 2 do SWZ Wzór umowy § 12.

Zwracamy się z prośbą o odpowiedź na następujące pytania:

1. W jaki sposób, na jakich nośnikach nastąpi przekazanie danych osobowych?
2. W jakim dokładnie celu Zamawiający będzie przekazywał Wykonawcy powyższe informacje?
3. Czy do wykonania 4 sztuk nowych autobusów, konieczne jest przekazanie przez Zamawiającego i powierzenie do przetwarzania danych osobowych pasażerów, rodziców lub opiekunów prawnych?

**Odpowiedź na pytanie 16:**

**Zamawiający usuwa całą treść paragrafu 12 umowy.**

**Pytanie 17:**

Dotyczy Załącznik nr 2 do SWZ Wzór umowy §13 ust.3

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

**Odpowiedź na pytanie 17:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ, tj. zapis w § 12 ust. 3 wzoru umowy. (§ 13 ust. 3 przed wykreśleniem wskazanym w odpowiedzi na pytanie 16).

### **Pytanie 18:**

Dotyczy: Specyfikacja Warunków Zamówienia (SWZ)

1. Dotyczy zapisu 4.1.1.b

„b) infrastruktury do ładowania – 2 ładowarki mobilne po 120 kW (2 x 60kW)”

Wykonawca pragnie zwrócić uwagę, że aby zasilić stację o mocy 120kW należy dostarczyć moc przyłączeniową wynoszącą około 132 kVA. Żeby uruchomić stację w sieci 3x400V AC wymagane będzie natężenie prądu na poziomie 180A.

Standardowo w ładowarkach mobilnych montowane są wtyczki odbiornikowe CEE 125 A. Wtyczki o wyższych parametrach są zarezerwowane dla rozwiązań przemysłowych, z uwagi na swoje duże rozmiary oraz ciężar. Chcąc utrzymać moc stacji na poziomie 120 kW

Wykonawca rekomenduje zmianę z ładowarki mobilnej na ładowarkę stacjonarną. Wówczas przewody zasilające wchodziłyby przez fundament.

Jeżeli nie ma możliwości przeprowadzenia takiej zmiany, to czy Zamawiający zgodzi się na sposób podłączenia zasilania stacji ładowania poprzez kable wchodzące bezpośrednio do stacji ładowania na listwę zaciskową – w tym przypadku będzie bardzo ograniczona „mobilność” takiej stacji.

Drugim alternatywnym rozwiązaniem będzie zastosowanie rozwiązania w postaci dwóch wtyczek CEE 125 A zamontowanych na jednej stacji mobilnej.

Wykonawca prosi o ustosunkowanie się do jego propozycji rozwiązań.

### **Odpowiedź na pytanie 18:**

Zamawiający informuje, że mobilność ładowarki ma polegać na możliwości przetransportowania jej w dowolne miejsce za pomocą wózka widłowego (ładowarka winna być wyposażona na stałe w „punkty uchwytu” dla wózka widłowego). Ładowarka nie będzie trwale związana z gruntem – będzie ustawiana w miejscach do tego przygotowanych np. płyta betonowa. Zasilanie ładowarki zrealizowane będzie poprzez dodatkowe złącze kablowe wyposażone w złączki kablowe dostosowane do przekroju kabli zasilających.

### **Pytanie 19:**

Dotyczy Szczegółowy OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (załącznik nr 1 do SIWZ) „WYMAGANIA, PARAMETRY TECHNICZNE ORAZ WYPOSAŻENIE JAKIE MUSZĄ SPEŁNIAĆ I POSIADAĆ OFEROWANE AUTOBUSY ELEKTRYCZNE”

2. Dotyczy zapisu „8. Magazyn energii elektrycznej”

4.a „ładowaniem o mocy do 120 KW zapewniającej pełne naładowanie magazynu energii jednego podłączonego do ładowarki autobusu w czasie nie większym niż 3 h,

4.b „ładowaniem o mocy do 60 KW zapewniającej pełne naładowanie magazynu energii dwóch podłączonych jednocześnie do ładowarki autobusów w czasie nie większym niż 6 h.”

**2.1** Wykonawca pragnie przekazać, że w procesie ładowania ładowarka jest urządzeniem podrzędnym, a o parametrach ładowania decyduje pojazd. Przedstawione w dokumentacji czasy sugerują, iż cały proces ładowania powinien przebiegać z maksymalną mocą stacji, natomiast charakterystyka przebiegu procesu ładowania może być różna ze względu na żądania pojazdu i niekoniecznie oscylować w pobliżu mocy maksymalnej przez cały czas procesu ładowania. Wykonawca prosi o wydłużenie czasów do 4h w przypadku ładowania jednego pojazdu oraz do wydłużenia czasu do 7h w przypadku ładowania dwóch pojazdów. Wykonawca pragnie nadmienić, że są to czasy przy założeniu, że bateria w pojeździe będzie miała pojemność równą pojemności założonej w dokumentacji, jako minimalna, to jest 350 kWh. Oraz moc ładowarki będzie równa 120 kW.

„Maksymalny prąd ładowania 125 A”

**2.2** Zakres napięciowy baterii przy którym ładują się autobusy oscyluje (w zależności od producenta) w granicach od 600 V do 750 V, oznacza to, że aby uzyskać moc 120 kW przy napięciu 600 V stacja musi dostarczyć prąd o natężeniu 200 A. Wykonawca prosi o zmianę na: "Maksymalny prąd ładowania 200 A". Jeżeli Zamawiający nie wyraża na to zgody to czy rozważa zmniejszenie mocy ładowarki do 80 kW?, taka moc ładowarki zapewni prąd ładowania na poziomie 125 A i tym samym zmniejszy jej koszt i wagę oraz zagwarantuje funkcjonalność mobilnej stacji ładowania ze względu na wygodne podłączenie za pomocą jednego gniazda CEE.

**9.i** „ładowarka musi posiadać konstrukcje modułową, a maksymalna wartość pojedynczego modułu nie może przekraczać 15 KW”

**2.3** Wykonawca pragnie poinformować, że na rynku istnieją również moduły o wyższych mocach i podobnych parametrach ładowania, ale o nowszej konstrukcji, które w przypadku stacji o mocy 120 kW również zapewnią modułowość stacji.

Wykonawca prosi o zmianę zapisu na "wartość pojedynczego modułu nie może przekraczać 20 KW" i dopuszczenie modułów o większej mocy.

**9.n** „system będzie posiadać konsolę graficzną dla operatorów (użytkowników Zamawiającego), która będzie realizowana w technologii web-owej na stacjach roboczych operatorów systemu, nie będzie wymagana instalacja żadnych dodatkowych komponentów. Konsola będzie w całości uruchamiana w przeglądarce web-owej. Zamawiający nie dopuszcza rozwiązania zarówno serwera systemu jak i jego konsoli zrealizowanych w sposób, który ogranicza ich uruchamianie dla wybranego środowiska systemowego. Dane mają być przechowywane na serwerach dostawcy i udostępniane Zamawiającemu przez sieć Internet, System musi być kompatybilny z systemem uruchomionym i wdrożonym w MPK w Częstochowie.”

**2.4** Czy zamawiający aby podnieść poziom bezpieczeństwa zgadza się aby serwer był umiejscowiony w chmurze?

Wykonawca prosi o informację na czym miałyby polegać integracja? Z jakim systemem ma być kompatybilny system dostarczany przez Wykonawcę?

Wykonawca prosi o więcej szczegółów dotyczących już uruchomionego

i wdrożonego systemu. 9.o „ładowarki do pojazdów oraz system dostarczany przez Wykonawcę będzie zgodny z protokołem OCPP 1.6-

<http://www.openchargealliance.org/protocols/ocpp/ocpp-16/> Umożliwi to w przyszłości podłączenie przez Zamawiającego innych stacji do Systemu.”

**2.5** Wykonawca prosi o potwierdzenie, że dostarczany system ma być zgodny z protokołem OCPP 1.6-JSON, który jest protokołem wciąż rozwijanym i powszechnie stosowanym, w przeciwieństwie do protokołu OCPP w wersji SOAP.

### **Odpowiedź na pytanie 19:**

**Ad. 2.1.** Czasy ładowania wymienione w SWZ wynikają z doświadczenia obecnego Operatora transportu publicznego wynikającego z realizacji zleconego planu wozokilometrów i dostępnego czasu na ładowanie magazynów energii. Zamawiający dopuszcza wydłużenie czasu ładowania maksymalnie o 20%.

**Ad. od 2.2. do 2.4.** Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

**Ad. 2.5.** Zamawiający potwierdza, że dostarczany system ma być zgodny z protokołem OCPP 1.6-JSON.

### **Pytanie 20:**

Dotyczy: 29. Urządzenie rejestrujące dane o wynikach pracy autobusu i kierowcy + system telemetryczny (monitoringu) stanu urządzeń zamontowanych

w autobusach EV oraz dedykowanych ładowarek (system nadzoru)

6) odczyt i aktualizacja powyższych danych za pomocą karty pamięci i oraz dostęp on-line w czasie rzeczywistym.

Pytanie

a) w jaki sposób ma być zrealizowany dostęp on-line w czasie rzeczywistym – gdzie mają być przesyłane dane i na czyje żądanie (skąd - z jakiej aplikacji)?

b) Czy do realizacji tego wymagania należy wykorzystać System rozgłaszający usługę dostępu do bezprzewodowego Internetu we wnętrzu pojazdu opisany w pkt.36 czy ma to być inny kanał?

### **Odpowiedź na pytanie 20:**

**Ad. a)** Zamawiający przez „dostęp on-line w czasie rzeczywistym” rozumie: dostęp poprzez aplikację WEB lub inne oprogramowanie umożliwiające stały dostęp i możliwość odczytu opisanych parametrów dla upoważnionych osób. W siedzibie Operatora wdrożony został system dostarczony przez firmę IMPACT. W sytuacji braku możliwości zapewnienia kompatybilności systemów, Zamawiający dopuszcza kompleksowe dostarczenie innego rozwiązania spełniającego opisane kryteria i parametry.

**Ad. b)** Zamawiający dopuszcza wykorzystanie Systemu rozgłaszającego usługę dostępu do bezprzewodowego Internetu do realizacji tego wymagania.

### **Pytanie 21:**

Dotyczy:

29. Urządzenie rejestrujące dane o wynikach pracy autobusu i kierowcy + system telemetryczny (monitoringu) stanu urządzeń zamontowanych w autobusach EV oraz dedykowanych ładowarek (system nadzoru)

5) sporządzanie szczegółowych raportów oraz obróbkę danych wydruków na komputerze klasy PC (przy wykorzystaniu stosownego oprogramowania), z tym, że w szczególności Zamawiający za pomocą odpowiednich filtrów w programie musi mieć możliwość szybkiego wybrania i wygenerowania raportów informujących o:

Pytanie

- a) czy Zamawiający oczekuje dostarczenia komputera PC do realizacji tego wymagania?
- b) co Zamawiający rozumie pod pojęciem „stosownego oprogramowania”? Czy Wykonawca ma dostarczyć to oprogramowanie?
- c) w jaki sposób mają być dane z ppkt. 1) do 4) przekazywane do w/w komputera PC opisanego w ppkt. 5)?
- d) czy Zamawiający dopuszcza, aby dane z ppkt 1) do 4) były rejestrowane w autokomputerze pokładowym (opisanym w pkt. 30 ppkt 1) i dostępne on-line przy pomocy Systemu rozgłaszającego usługę dostępu do bezprzewodowego Internetu we wnętrzu pojazdu opisanego w pkt.36, a następnie przesyłane off-line za pomocą usługi PWI WiFi zainstalowanej u Operatora?

#### **Odpowiedź na pytanie 21:**

**Ad. a)** Zamawiający nie oczekuje dostarczenia komputera klasy PC.

**Ad. b)** Tak, oczekujemy dostarczenia niezbędnego oprogramowania przez Wykonawcę.

**Ad. c)** Dostęp do danych winien być z wykorzystaniem sieci internet.

**Ad. d)** Zamawiający nie dopuszcza takiego rozwiązania, dostęp do opisanych danych powinien być stały w formie Online.

#### **Pytanie 22:**

Dotyczy:

29. Urządzenie rejestrujące dane o wynikach pracy autobusu i kierowcy + system telemetryczny (monitoringu) stanu urządzeń zamontowanych w autobusach EV oraz dedykowanych ładowarek (system nadzoru)

6) odczyt i aktualizacja powyższych danych za pomocą karty pamięci i oraz dostęp on-line w czasie rzeczywistym.

Wykonawca uruchomi u Zamawiającego system telemetryczny (kompatybilnym z systemem działającym oraz wdrożonym u operatora) niezbędny do monitorowania stanu autobusów EV w tym magazynów energii oraz ładowarek w zakresie umożliwiającym bezpieczne i bezawaryjne ich użytkowanie

Pytanie a)

Czy punkt 6) odnosi się wyłącznie do punktów 1) – 5)?

Pytanie b)

Czy zapis: „Wykonawca uruchomi u Zamawiającego system telemetryczny (kompatybilnym z systemem działającym oraz wdrożonym u operatora)

niezbędny do monitorowania stanu autobusów EV w tym magazynów energii oraz ładowarek w zakresie umożliwiającym bezpieczne i bezawaryjne ich użytkowanie” nie powinien być zanumerowany jako pkt. 7)

Pytanie c)

Czy zapis: „Wykonawca uruchomi u Zamawiającego system telemetryczny (kompatybilnym z systemem działającym oraz wdrożonym u operatora) niezbędny do monitorowania stanu autobusów EV w tym magazynów energii oraz ładowarek w zakresie umożliwiającym bezpieczne i bezawaryjne ich użytkowanie” dotyczy innego systemu niż ten opisany pkt.8. ppkt 9), ppkt n)

Pytanie d)

Czy zapis „uruchomi u Zamawiającego” oznacza , że dane z tego systemu będą przesyłane do Zamawiającego a nie do Operatora?

### **Odpowiedź na pytanie 22:**

**Ad. a)** Tak, punkt 6) odnosi się wyłącznie do punktów 1) – 5)

**Ad. b)** Zapis: „Wykonawca uruchomi u Zamawiającego system telemetryczny (kompatybilnym z systemem działającym oraz wdrożonym u operatora) niezbędny do monitorowania stanu autobusów EV w tym magazynów energii oraz ładowarek w zakresie umożliwiającym bezpieczne i bezawaryjne ich użytkowanie” powinien być zanumerowany jako pkt 7).

**Ad. c)** Tak, zapis dotyczy innego systemu. Zamawiający dopuszcza scalenie poszczególnych systemów w jeden.

**Ad. d)** Zamawiający prześle dostęp do systemu Operatorowi.

### **Pytanie 23:**

Dotyczy:

30. Elektroniczny system informacji pasażerskiej. Urządzenia stosowane w taborze Zamawiającego jako systemowe

4) tablice informacyjne w oparciu o diody LED wysokiej jasności w kolorze bursztynowo - pomarańczowym, wyposażone w układ ciągłej regulacji natężenia świecenia w zależności od warunków natężenia oświetlenia zewnętrznego:  
- TABLICA PRZEDNIA: dwurzędowa, wielkość pola odczytu min. 24 x 200, rozstaw punktów świetlnych 9 mm x 10 mm , wyświetlająca nr linii (min. 3 cyfry lub duże litery) i kierunek jazdy (przystanek końcowy lub inny dowolny tekst, w zależności od konfiguracji oprogramowania) w formie statycznej lub dynamicznej (scrolling).

Pytanie a)

Czy rozstaw punktów świetlnych opisany przez Zamawiającego jest obligatoryjny, czy Zamawiający dopuszcza jakieś odchyłki w tym względzie (również w stosunku do pozostałych tablic LCD)?

### **Odpowiedź na pytanie 23:**

Zamawiający dopuszcza inną odległość punktów świetlnych przy zachowaniu wysokości pola odczytu przedniej tablicy LED wynoszącej minimum 24 cm.



Odległość punktów świetlnych pozostałych tablic LED może być inna ale zachowana musi być ich wymagana rozdzielczość.

#### **Pytanie 24:**

Dotyczy:

30. Elektroniczny system informacji pasażerskiej. Urządzenia stosowane w taborze Zamawiającego jako systemowe

12) Urządzenie do przesyłu danych pozwalające na przesył danych gromadzonych w autokomputerze do programu zainstalowanego u Zamawiającego wykorzystując łączność za pośrednictwem, skutecznie zabezpieczonej sieci Wi-Fi (dostarczenie niezbędnej infrastruktury wraz z integracją z obecnie użytkowanym systemem PWI, wdrożonym przez firmę R&G Sp. z o.o., ul. Traugutta 7, 39-300 Mielec

Pytanie a)

Jakie dane mają być gromadzone w autokomputerze?

Pytanie b)

Czy zgromadzone w autokomputerze dane mają być przesyłane wyłącznie do programu zainstalowanego u Zamawiającego?

Pytanie c)

Jaką infrastrukturę należy dostarczyć i gdzie ma być ona zainstalowana – u Zamawiającego czy u Operatora?

Pytanie d)

Na jakim komputerze (i kto go dostarcza) ma być zainstalowany program do gromadzenia danych z autokomputera? Czy ten program ma służyć również do analizy tych danych?

#### **Odpowiedź na pytanie 24:**

**Ad. a)** Dane gromadzone w autokomputerze są to dane przesyłane z poszczególnych modułów lokalnego systemu SIP na pojeździe: (kasowniki, tablice/ekrany informacyjne, bramki zliczające, parametry pracy pojazdu, biletomat, kasa rejestrująca sprzedaż kierujących, realizacja rozkładu jazdy). Przesył w formacie zgodnym z obecnym podsystemem PWI WiFi i systemem centralnym Municom.Premium użytkowanym przez Operatora.

**Ad. b)** Dane zgromadzone w autokomputerze mają być przesyłane poprzez podsystem PWI WiFi operatora tylko do systemu Municom.Premium.

**Ad. c)** Należy wykorzystać istniejącą infrastrukturę PWI WiFi zainstalowaną u Operatora.

**Ad. d)** Narzędziem do analizy zgromadzonych danych z autokomputera ma być system Municom.Premium zainstalowany w siedzibie Operatora. W przypadku jeżeli wymieniony system Municom.Premium w wersji użytkowanej u Operatora nie będzie technicznie przystosowany do analizy wszystkich danych z autokomputera należy dokonać aktualizacji systemu lub jego rozbudowy o dodatkowe moduły/programy.

#### **Pytanie 25:**

Dotyczy:

35. Automat do sprzedaży biletów - do połączenia z Internetem automat wykorzystywał usługę dostępu do Internetu zainstalowaną w pojeździe;

Pytanie a)

Czy Zamawiający jako usługę dostępu do internetu rozumie System rozgłaszający usługę dostępu do bezprzewodowego Internetu we wnętrzu pojazdu opisany w pkt.36.

### **Odpowiedź na pytanie 25:**

Tak należy wykorzystać łączność internetową zamontowaną na potrzeby Systemu rozgłaszającego usługę dostępu bezprzewodowego Internetu jednak przy wykorzystaniu odseparowanego od w/w usługi połączenia kablowego zapewniając odpowiedni poziom bezpieczeństwa.

### **Pytanie 26:**

Dotyczy:

36. System rozgłaszający usługę dostępu do bezprzewodowego Internetu we wnętrzu pojazdu:

8) Abonament łączony na wszystkie pojazdy do zapewnienia świadczenia usługi dostępu do bezprzewodowego Internetu na okres 2 lat od daty podpisania końcowego protokołu odbioru bez zastrzeżeń, bez blokad i limitów transferu w szybkiej technologii 3G/4G wzdłuż przebiegu linii autobusowych obsługiwanych przez „Operatora” do modemu z pkt 3 (mapa przebiegu linii pod adresem internetowym: <http://www.agc.pl/BusManAI/799/>

Pytanie a)

Jakie urządzenia (autokomputer, biletomat, pojazdowy system telemetryczny, itd.) mają wykorzystywać ten kanał łączności do przesyłania danych po GSM i w jakim zakresie?

### **Odpowiedź na pytanie 26, zmiana SWZ nr 1:**

Kanał łączności internetowej zakupiony w ramach abonamentu na potrzeby usługi świadczenia dostępu do bezprzewodowego Internetu we wnętrzu pojazdu ma być wykorzystany także przez:

- biletomat.

**Zamawiający dokonuje zmiany SWZ** na podstawie art. 137 ust. 1 ustawy

Prawo zamówień publicznych.

Zmiana nieaktualnego wpisu w Szczegółowym opisie przedmiotu zamówienia, pozycja 36. System rozgłaszający usługę dostępu do bezprzewodowego internetu we wnętrzu pojazdu, punkt 8):

**Wykreśla się zapis:**

mapa przebiegu linii pod adresem internetowym:

<http://www.agc.pl/BusManAI/799/>

**Wprowadza się zapis:**

mapa przebiegu linii pod adresem internetowym:  
<https://jakdojade.pl/czestochowa/trasa/>

### **Pytanie 27:**

Załącz. nr 1 do SWZ, SOPZ

WYMAGANIA, PARAMETRY TECHNICZNE

29. Urządzenie rejestrujące dane o wynikach pracy autobusu i kierowcy

1) rejestrowanie danych jazdy – dla każdej jazdy, którą pokonuje pojazd, powinny być rejestrowane następujące informacje: data i czas, przebieg, prędkości jazdy, czas pracy agregatu grzewczego podłączonego do układu chłodzenia, czas rozpoczęcia, trwania i zakończenia jazdy, średnie zużycie oleju napędowego przez urządzenie grzewcze, czas pracy klimatyzacji całopojazdowej (czas załączenia sprężarki klimatyzacji),

5) sporządzanie szczegółowych raportów oraz obróbkę danych wydruków na komputerze klasy PC (przy wykorzystaniu stosownego oprogramowania)

6) odczyt i aktualizacja powyższych danych za pomocą karty pamięci i oraz dostęp on-line w czasie rzeczywistym.

Pytanie:

Proszę o potwierdzenie, że Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie w którym rejestrowane dane, będą przesyłane do komputera klasy PC na potrzeby analizy, po zjeździe pojazdu na zajezdnię, poprzez łącze WIFI ?

### **Odpowiedź na pytanie 27:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

### **Pytanie 28:**

SWZ, 5. INFORMACJA O PRZEDMIOTOWYCH ŚRODKACH DOWODOWYCH.

3) Oświadczenia wykonawcy dotyczącego drogowego zużycia energii elektrycznej oferowanego autobusu EV (w kWh/km) wg testu SORT 2 określoną przez Union Internationale des Transport Publics (UITP), zgodnie z procedurą badawczą PB-23, wydanie 02 oraz oświadczenie wykonawcy dotyczące zasięgu oferowanego autobusu EV (w km) – w załączniku nr 2 do formularza ofertowego;

4) oświadczenia wykonawcy, że oferowane autobusy EV 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, sporządzonego wg załącznika nr 4 do formularza ofertowego;

5) oświadczenia wykonawcy, że oferowane autobusy EV będą wykonane przy maksymalnym wykorzystaniu materiałów niepalnych, szczególnie w zakresie materiałów użytych do konstrukcji i wyposażenia wnętrza nadwozia oraz posiadają homologację EWG pojazdu odnośnie do palności z badań niepalności elementów wyposażenia przedziału pasażerskiego oraz kabiny kierowcy wykonanych zgodnie z Regulaminem nr 118 Europejskiej Komisji Gospodarczej

Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) wg załącznika nr 4 do formularza ofertowego;

**a.** Prosimy o udostępnienie w/w Załączników (Załącznik 2 i Załącznik 4) do formularza Ofertowego, ponieważ brak ich w opublikowanej dokumentacji.

**b.** Z uwagi na fakt, że Regulamin 118 nie jest obowiązkowy dla autobusów klasy M, prosimy o odstąpienie od wymogu dostarczenia certyfikatów niepalności na tej podstawie, ewentualnie o wyrażenie zgody na dostarczenie – na każde wezwanie Zamawiającego – certyfikatów o niepalności indywidualnych dla zastosowanych w pojeździe materiałów.

Takie rozwiązanie pozwoli na dopuszczenie większej liczby oferentów, co wpłynie na większą konkurencyjność złożonych ofert – w efekcie złożone oferty będą bardziej korzystne cenowo dla Zamawiającego.

### **Odpowiedź na pytanie 28, zmiana SWZ nr 2:**

**Ad. a.** SWZ wraz z załącznikami nie zawiera załączników nr 2 i 4 do FORMULARZA OFERTOWEGO. W punkcie 5 SWZ znajdują się błędne zapisy.

W związku z powyższym **Zamawiający dokonuje zmiany SWZ** na podstawie art. 137 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych.

#### **W punkcie 5 SWZ JEST:**

- 1) **oświadczenia Wykonawcy**, że akceptuje wymagania stawiane przez Zamawiającego w zakresie szkoleń lub własny plan szkoleń uwzględniający wymagania zawarte w SWZ;
- 2) **ważnego na dzień składania ofert Świadectwa Zgodności WE**, zwane dalej „świadectwem” – w rozumieniu przepisów Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o Ruchu Drogowym (tj. Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 z późn. zm.) – **świadectwo homologacji typu pojazdu**;
- 3) **Oświadczenia wykonawcy** dotyczącego drogowego zużycia energii elektrycznej oferowanego autobusu EV (w kWh/km) wg testu SORT 2 określoną przez Union Internationale des Transport Publics (UITP), zgodnie z procedurą badawczą PB-23, wydanie 02 oraz **oświadczenie wykonawcy** dotyczące zasięgu oferowanego autobusu EV (w km) – **w załączniku nr 2 do formularza ofertowego**;
- 4) **oświadczenia wykonawcy**, że oferowane autobusy EV 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, sporządzonego wg **załącznika nr 4 do formularza ofertowego**;
- 5) **oświadczenia wykonawcy**, że oferowane autobusy EV będą wykonane przy maksymalnym wykorzystaniu materiałów niepalnych, szczególnie w zakresie materiałów użytych do konstrukcji i wyposażenia wnętrza nadwozia oraz posiadają homologację EWG pojazdu odnośnie do palności z badań niepalności elementów wyposażenia przedziału pasażerskiego oraz kabiny kierowcy

wykonanych zgodnie z Regulaminem nr 118 Europejskiej Komisji Gospodarczej Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) wg **załącznika nr 4 do formularza ofertowego**;

- 6) szczegółową kompletację oferowanego typu autobusu EV (specyfikacja techniczna), sporządzonej zgodnie z opisem przedmiotu w niniejszej SWZ;

**W punkcie 5 SWZ POWINNO BYĆ:**

- 1) **oświadczenie Wykonawcy**, że akceptuje wymagania stawiane przez Zamawiającego w zakresie szkoleń lub własny plan szkoleń uwzględniający wymagania zawarte w SWZ – **zawarte w punkcie 12 FORMULARZA OFERTOWEGO**;
- 2) **ważne na dzień składania ofert Świadectwa Zgodności WE**, zwane dalej „świadectwem” – w rozumieniu przepisów Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o Ruchu Drogowym (tj. Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 z późn. zm.) – **świadectwo homologacji typu pojazdu**;
- 3) **Oświadczenie wykonawcy** dotyczące drogowego zużycia energii elektrycznej oferowanego autobusu EV (w kWh/km) wg testu SORT 2 określoną przez Union Internationale des Transport Publics (UITP), zgodnie z procedurą badawczą PB-23, wydanie 02 – **zawarte w punkcie 3 FORMULARZA OFERTOWEGO** oraz **oświadczenie wykonawcy** dotyczące zasięgu oferowanego autobusu EV (w km) – **zawarte w punkcie 4 FORMULARZA OFERTOWEGO**;
- 4) **Oświadczenie wykonawcy**, że oferowane autobusy EV 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 – **zawarte w punkcie 1 FORMULARZA OFERTOWEGO**;
- 5) **Oświadczenie wykonawcy**, że oferowane autobusy EV będą wykonane przy maksymalnym wykorzystaniu materiałów niepalnych, szczególnie w zakresie materiałów użytych do konstrukcji i wyposażenia wnętrza nadwozia oraz posiadają homologację EWG pojazdu odnośnie do palności z badań niepalności elementów wyposażenia przedziału pasażerskiego oraz kabiny kierowcy wykonanych zgodnie z Regulaminem nr 118 Europejskiej Komisji Gospodarczej Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) - **zawarte w punkcie 1 FORMULARZA OFERTOWEGO**;
- 6) **Szczegółowa kompletacja oferowanego typu autobusu EV** (specyfikacja techniczna) **sporządzona w tabeli w punkcie 2 FORMULARZA OFERTOWEGO, zgodnie ze Szczegółowym opisem przedmiotu zamówienia stanowiącym załącznik nr 1 do SWZ.**

**W FORMULARZU OFERTOWYM (załącznik nr 3 do SWZ) wykreśla się punkt 12 o treści:**

„12. Oświadczamy, że w przypadku uznania naszej oferty za ofertę najkorzystniejszą, zapewnimy udział pojazdów elektrycznych lub pojazdów

napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu przedmiotu zamówienia na poziomie co najmniej 10%, zgodnie z art. 68 ust. 3 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.”

**W FORMULARZU OFERTOWYM** (załącznik nr 3 do SWZ) **wprowadza się punkt 12 o treści:**

„12. \* Oświadczamy, że akceptujemy wymagania stawiane przez Zamawiającego w zakresie szkoleń

\* W załączeniu przekazujemy własny plan szkoleń uwzględniający wymagania zawarte w SWZ.

\* niepotrzebne skreślić.”

**ad. b.** Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

**Pytanie 29:**

SWZ, 17. OPIS KRYTERIÓW OCENY OFERT, WAGI TYCH KRYTERIÓW I SPOSÓB OCENY OFERT.

Jeżeli wykonawca zaoferuje w swojej ofercie wartość zużycia energii przez autobus EV w warunkach ruchu miejskiego SORT – 2 przekraczającą wartość 1,40 kWh/km, jego oferta będzie podlegać odrzuceniu.

Oraz

ZAŁĄCZNIK Nr 1 DO SWZ, Szczegółowy OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

4) Zamawiający wymaga, aby maksymalne zużycie energii przez oferowane i dostarczone autobusy EV w warunkach ruchu miejskiego według cyklu badawczego SORT – 2 wynosiło 1,20 kWh/km. Oferta Wykonawcy, w której maksymalne zużycie energii przekroczy wartość 1,20 kWh/km zostanie odrzucona jako oferta niezgodna z SWZ

Prosimy o doprecyzowanie czy Zamawiającemu chodzi o maksymalne zużycie energii nieprzekraczające 1,2 czy 1,4 kWh/km.

**Odpowiedź na pytanie 29, zmiana SWZ nr 3:**

Zamawiający wymaga, aby maksymalne zużycie energii przez oferowane i dostarczone autobusy EV w warunkach ruchu miejskiego według cyklu badawczego SORT – 2 wynosiło **1,20 kWh/km**.

**Zmiana SWZ:**

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ na podstawie art. 137 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych.

**W SWZ w punkcie 17.** OPIS KRYTERIÓW OCENY OFERT, WAGI TYCH KRYTERIÓW I SPOSÓB OCENY OFERT na końcu opisu kryterium: zużycie energii, **JEST:**

„Jeżeli wykonawca zaoferuje w swojej ofercie wartość zużycia energii przez autobus EV w warunkach ruchu miejskiego SORT – 2 przekraczającą wartość **1,40 kWh/km**, jego oferta będzie podlegać odrzuceniu”.

**W SWZ w punkcie 17. OPIS KRYTERIÓW OCENY OFERT, WAGI TYCH KRYTERIÓW I SPOSÓB OCENY OFERT na końcu opisu kryterium: zużycie energii, POWINNO BYĆ:**

„Jeżeli wykonawca zaoferuje w swojej ofercie wartość zużycia energii przez autobus EV w warunkach ruchu miejskiego SORT – 2 przekraczającą wartość **1,20 kWh/km**, jego oferta będzie podlegać odrzuceniu”.

**Pytanie 30:**

ZAŁĄCZNIK Nr 1 DO SWZ, Szczegółowy OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA  
Magazyn energii elektrycznej

4. Ładowanie magazynu energii musi odbywać się dwojako, a mianowicie:

- a) ładowaniem o mocy do 120 KW zapewniającej pełne naładowanie magazynu energii jednego podłączonego do ładowarki autobusu w czasie nie większym niż 3 h,
- b) ładowaniem o mocy do 60 KW zapewniającej pełne naładowanie magazynu energii dwóch podłączonych jednocześnie do ładowarki autobusów w czasie nie większym niż 6 h.

Przy założeniu sprawności ładowania ładowarek na poziomi 90%, czas ładowania magazynu energii o pojemności 350 kWh wyniesie:

Dla ładowarki 120 kW:  $350 \text{ kWh} / 120 \text{ kW} / 0,9 = 3,26 \text{ h}$

Dla ładowarki 60 kW:  $350 \text{ kWh} / 60 \text{ kW} / 0,9 = 6,48 \text{ h}$

a. Prosimy o wydłużenie minimalnych czasów ładowania magazynów energii stosownie do obliczeń powyżej.

b. Czy w przypadku zastosowania magazynów energii o większej pojemności niż 350 kWh, Zamawiający pozwoli na proporcjonalne wydłużenie maksymalnego czasu ładowania lub wykorzystanie ładowarek o odpowiednio większej mocy?

**Odpowiedź na pytanie 30:**

Czasy ładowania wymienione w SWZ wynikają z doświadczenia obecnego Operatora transportu publicznego wynikającego z realizacji zleconego planu wozokilometrów i dostępnego czasu na ładowanie magazynów energii. Zamawiający dopuszcza wydłużenie czasu ładowania maksymalnie o 20%.

**Pytanie 31:**

ZAŁĄCZNIK Nr 1 DO SWZ, Szczegółowy OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA  
Drzwi

Drzwi pasażerskie w układzie 1-2-2 lub 2-2-2

Wyposażone w poręczę rozmieszczone w taki sposób, aby równolegle pełniły one funkcję pomocniczą przy wsiadaniu i wysiadaniu z autobusu oraz zabezpieczały przed wypchnięciem szybę zamontowaną w skrzydle drzwi w przypadku opierania się pasażerów o drzwi podczas jazdy, kolorystyka poręczy – RAL1003

a. Czy zamawiający dopuści autobus z układem drzwi w układzie 1-2-1?

b. Czy Zamawiający dopuści autobus, w którym pierwsze drzwi będą otwierały się do wnętrza pojazdu, a drugie i trzecie będą odskokowo-przesuwne i będą otwierać się na zewnątrz pojazdu?

c. Czy Zamawiający dopuści autobus, w którym poręcze pełniące funkcję pomocniczą przy wsiadaniu i wysiadaniu z autobusu nie będą umieszczone na skrzydłach II i III drzwi, ale będą zamontowane do elementów konstrukcji pojazdu w sposób nieograniczający światła wejścia drzwi?

**Odpowiedź na pytanie 31:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

**Pytanie 32:**

ZAŁĄCZNIK Nr 1 DO SWZ, Szczegółowy OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA  
Klimatyzacja całopojazdowa.

zainstalowana na dachu autobusu w kompaktowej zwartej obudowie,

2) z nadmuchem zimnego powietrza realizowanym przez zintegrowane urządzenie rozdziału powietrza za pomocą przewodów (kanałów) nawiewnych przestrzeni pasażerskiej i kabiny kierowcy, kierowca winien posiadać możliwość wyłączenia nadmuchu zimnego powietrza w kabinie kierowcy podczas pracy klimatyzacji w przestrzeni pasażerskiej,

3) posiadająca moc chłodniczą, wystarczającą dla zapewnienia w upalne dni wysokiego komfortu podróżowania w przestrzeni pasażerskiej, moc ta nie powinna być mniejsza niż 24 KW,

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 pozwala obniżyć zużycie energii, co ma bezpośredni wpływ na wydłużenie przebiegu autobusu między ładowaniami.

**Odpowiedź na pytanie 32:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

**Pytanie 33:**

ZAŁĄCZNIK Nr 1 DO SWZ, Szczegółowy OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA  
Wyposażenie przestrzeni pasażerskiej

a) poręcze zabezpieczone antykorozyjnie, malowane proszkowo w kolorze żółtym (RAL-1003):

- poziome,
- pionowe,



Czy Zamawiający dopuści zastosowanie poręczy wykonanych z szczotkowanej i nielakierowanej stali nierdzewnej? Jest to rozwiązanie trwalsze i bardziej praktyczne.

**Odpowiedź na pytanie 33:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

**Pytanie 34:**

ZAŁĄCZNIK Nr 1 DO SWZ, Szczegółowy OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA  
Wykończenie wnętrza

- a) poszycie wewnętrzne: laminowana, płyta dźwiękochłonna w kolorystyce uzgodnionej z Zamawiającym,
  - b) słupki międzyokienne i listwy podokienne z tworzywa,
  - c) pas nadokienny: pokrywy z paneli aluminiowych i laminatu,
  - d) sufit: płyty z tworzywa sztucznego trudnopalnego w kolorze jasnym,
  - e) cała powierzchnia dachu i ścian bocznych izolowana termicznie i akustycznie
- Czy Zamawiający dopuści poszycie wewnętrzne oraz pas nadokienny wykonane z tworzywa sztucznego, przy zachowaniu pozostałych wymogów i parametrów?

**Odpowiedź na pytanie 34:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

**Pytanie 35:**

ZAŁĄCZNIK Nr 1 DO SWZ, Szczegółowy OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA  
Instalacja elektryczna (nie dotyczy elektrycznego układu napędu).

- f) min. dwa akumulatory (systemowe, jeśli konstrukcja napędu takich wymaga) 12 V o pojemności min. 225 Ah każdy zamontowany na wysuwanej lub obrotowej podstawie,

Czy Zamawiający jest skłonny dopuścić autobus, w którym akumulatory będą miały pojemność minimalną 95 Ah każdy?

Akumulatory niskonapięciowe w autobusie elektrycznym są wymagane jedynie do uruchomienia systemu i podtrzymania podstawowych funkcji przy wyłączonym trybie jazdy. Akumulatory o pojemności 180 Ah i większe są stosowane w autobusach z klasycznym napędem na olej napędowy i ich duża pojemność jest wymagana dla prawidłowej pracy rozrusznika, który w przypadku autobusów elektrycznych nie występuje.

**Odpowiedź na pytanie 35:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

**Pytanie 36:**

ZAŁĄCZNIK Nr 1 DO SWZ, Szczegółowy OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA  
Wentylacja

- d) min. 4 szt. okien bocznych przesuwnych w górnej części z możliwością mechanicznego blokowania na czworokąt, przy czym część otwierana musi

stanowić min. 30% wysokości okna, ale co najmniej w jednym oknie część otwierana musi stanowić 50 %. Zaleca się stosowanie jak największej ilości okien otwieranych.

Czy zamawiający dopuści wszystkie okna otwierane wszystkie o jednakowej wysokości części otwieranej ok. 30% wysokości?

**Odpowiedź na pytanie 36:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

**Pytanie 37:**

ZAŁĄCZNIK Nr 1 DO SWZ, Szczegółowy OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Ogrzewanie przestrzeni pasażerskiej

a) elektryczne, wodne, wspomagane dodatkowo agregatem grzewczym, o którym mowa w ppkt c), realizowane przez :

- grzejniki konwektorowe rozmieszczone w przestrzeni pasażerskiej
- nagrzewnice w przestrzeni pasażerskiej min. 2 sztuki, regulacja prędkości obrotowej silników wentylatorów nagrzewnic w sposób płynny lub stopniowy (minimum dwa zakresy),

b) rury instalacji grzewczej wykonane z metali kolorowych, termoizolowane,

c) dodatkowe ogrzewanie wodne- niezależny agregat grzewczy o mocy min. 23 KW, zasilany z oddzielnego zbiornika ON o pojemności min. 50 l wyposażony w licznik godzin pracy.

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym agregat ogrzewania będzie agregatem hybrydowym, tj. będzie zbudowany w taki sposób, że w jednym urządzeniu będzie zabudowane ogrzewanie elektryczne i zasilane olejem napędowym?

**Odpowiedź na pytanie 37:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

**Pytanie 38:**

ZAŁĄCZNIK Nr 1 DO SWZ, Szczegółowy OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Klimatyzacja całopojazdowa

5) sterowanie klimatyzacją przedziału pasażerskiego:

a) realizowane automatycznie (bez ingerencji kierowcy), utrzymujące stałą zaprogramowaną temperaturę w przedziale pasażerskim – wymaga się, aby klimatyzacja załączała się automatycznie przy wzroście temperatury w przedziale pasażerskim powyżej 22°C (i wyłączała się automatycznie przy spadku temperatury poniżej 22°C),

Ponieważ nie ma możliwości, żeby klimatyzacja utrzymywała stałą temperaturę, prosimy o zmianę zapisu na poniższy:

5) sterowanie klimatyzacją przedziału pasażerskiego:

a) realizowane automatycznie (bez ingerencji kierowcy), utrzymujące zaprogramowaną temperaturę w przedziale pasażerskim – wymaga się, aby klimatyzacja załączała się automatycznie przy wzroście temperatury w przedziale

pasażerskim powyżej 22°C (i wyłączała się automatycznie przy spadku temperatury poniżej 22°C),

**Odpowiedź na pytanie 38:**

Zamawiający dopuszcza taką możliwość.

**Pytanie 39:**

SWZ ust.4.2,6 - Zapisy końcowe oraz Wzór umowy § 5, ust. 3.

Niezależnie od odpowiedzialności Wykonawcy z tytułu udzielonej gwarancji, Wykonawca ponosi pełną odpowiedzialność względem Zamawiającego z tytułu pięcioletniej rękojmi za wady.

Zdefiniowany w art. 568 Kodeksu Cywilnego okres rękojmi wynosi 24 miesiące. Prosimy o odstąpienie od wymagania wydłużonego okresu rękojmi ponad ustawowo określony czas jak wskazano w powyższych zapisach.

**Odpowiedź na pytanie 39:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

**Pytanie 40:**

Wzór umowy § 5, ust. 4. 1)

4. Wykonawca jest odpowiedzialny względem Zamawiającego za wszelkie:

1) Wady fizyczne przedmiotu umowy. Przez wadę fizyczną rozumie się w szczególności wadę zmniejszającą wartość dostarczonych autobusów lub użyteczność ze względu na cel w umowie oznaczony albo wynikający z okoliczności lub z przeznaczenia pojazdu, która pozbawia go właściwości, o których istnieniu Wykonawca zapewnił Zamawiającego, albo jeżeli pojazd został wydany Zamawiającemu w stanie niezupełnym;

Prosimy o zmianę w/w zapisu zgodnie z propozycją poniżej:

4. Wykonawca jest odpowiedzialny względem Zamawiającego za wszelkie:

1) Wady fizyczne przedmiotu umowy. Przez wadę fizyczną rozumie się w szczególności wadę zmniejszającą wartość dostarczonych autobusów lub użyteczność ze względu na cel w umowie oznaczony albo wynikający z okoliczności lub z przeznaczenia pojazdu, która pozbawia go właściwości, o których istnieniu Wykonawca zapewnił Zamawiającego, albo jeżeli pojazd został wydany Zamawiającemu w stanie niezupełnym, niespowodowaną czynnikami zewnętrznymi;

**Odpowiedź na pytanie 40:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

**Pytanie 41:**

SWZ 8. INFORMACJA O WARUNKACH UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU.

Posiadanie zdolności zawodowych, tj. udokumentowanie wykonania, w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia

działalności jest krótszy – w tym okresie, co najmniej jednej dostawy łącznie dwóch fabrycznie nowych autobusów EV niskopodłogowych.  
Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza posiadanie doświadczenia w postaci dwóch dostaw o łącznej ilości dwóch autobusów EV niskopodłogowych.

**Odpowiedź na pytanie 41, zmiana SWZ nr 4:**

**Zamawiający uwzględnia prośbę wykonawcy.**

**Zmiana SWZ:** Zamawiający dokonuje zmiany SWZ na podstawie art. 137 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych.

**W punkcie 8 SWZ JEST:**

8. INFORMACJA O WARUNKACH UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU.

**Posiadanie zdolności zawodowych**, tj. udokumentowanie wykonania, w okresie ostatnich **5 lat** przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, **co najmniej jednej dostawy łącznie dwóch fabrycznie nowych autobusów EV niskopodłogowych.**

**W punkcie 8 SWZ POWINNO BYĆ:**

8. INFORMACJA O WARUNKACH UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU.

**Posiadanie zdolności zawodowych**, tj. udokumentowanie wykonania, w okresie ostatnich **5 lat** przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, **co najmniej jednej dostawy łącznie dwóch fabrycznie nowych autobusów EV niskopodłogowych. Zamawiający dopuszcza posiadanie doświadczenia w postaci dwóch dostaw o łącznej ilości dwóch autobusów EV niskopodłogowych”.**

**Pytanie 42:**

Zamawiający w Specyfikacji Warunków Zamówienia w punkcie 18 opisuje wentylację przestrzeni pasażerskiej autobusu.

Istnieją rozwiązania techniczne pozwalające na dezynfekcję ciągłą powietrza w kanałach wentylacyjnych autobusu, powodując, że powietrze wdmuchiwane do przestrzeni pasażerskiej jest całkowicie pozbawione wirusów, bakterii i grzybów, dając ochronę pasażerom przed propagacją wymienionych wyżej zagrożeń dla ich zdrowia.

Czy zamawiający rozważy, aby dostarczane autobusy wyposażone były system wentylacji wyposażony w system ciągłej dezynfekcji powietrza?

**Odpowiedź na pytanie 42:**

Zamawiający dopuszcza aby dostarczone autobusy były wyposażone w system wentylacji wyposażony w system ciągłej dezynfekcji powietrza, ale nie jest to wymagane.

**Pytanie 43:**

Zamawiający w punkcie 32 w Specyfikacji Warunków Zamówienia opisuje system detekcji i gaszenia elementów autobusów wrażliwych na powstanie pożaru. W naszej ocenie w opisie został pominięty system wykrywania i spowalniania palenia baterii trakcyjnej, co w pełni zabezpieczy autobus przed powstaniem pożaru autobusu i skutków z tego wynikających.

Czy zamawiający rozszerzy opis systemu gaszenia o system detekcji i spowalniania palenia baterii trakcyjnej autobusu?

**Odpowiedź na pytanie 43:**

TAK Zamawiający rozszerza opis systemu gaszenia o system detekcji i spowalniania palenia baterii trakcyjnej autobusu.

**Pytanie 44:**

Prosimy o potwierdzenie, że ilekroć w SWZ jest mowa o rozwiązaniach zalecanych/preferowanych Zamawiający ma na myśli rozwiązania „mile widziane” ale nie obligatoryjnie wymagane.

**Odpowiedź na pytanie 44:**

Zamawiający potwierdza, że ilekroć w SWZ jest mowa o rozwiązaniach zalecanych /preferowanych Zamawiający ma na myśli rozwiązania „mile widziane” ale nie obligatoryjnie wymagane.

**Pytanie 45:**

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 na pytanie 45:** Tak.

**Pytanie 46:**

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość podpisania umowy w formie elektronicznej tj. jako Dokument elektroniczny podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby upoważnione do reprezentacji Zamawiającego i Wykonawcy?

**Odpowiedź na pytanie 46:**

Nie, nie dopuszcza, ale dopuszcza korespondencyjne zawarcie umowy w formie papierowej.

**Pytanie 47:**

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

- Maksymalny przebieg dzienny
- Średnia długość linii/trasy
- Średnia prędkość handlowa
- Planowana liczba ładowań w ciągu doby
- Odległość km pomiędzy kolejnymi ładowaniami
- Czy autobusy będą ładowane tylko ładowarkami dostarczonymi w ramach niniejszego zamówienia
- Jakie jest maksymalne % nachylenie jezdni na trasie autobusów oraz długość odcinka z maksymalnym nachyleniem.

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

#### **Odpowiedź na pytanie 47:**

- Zamawiający wymaga minimalnego przebiegu 240 km
- Maksymalny przebieg dzienny: 401,0 km
- Średnia długość linii/trasy: 15,9 km
- Średnia prędkość handlowa: 24,2 km/h
- planowane jest 1 ładowanie w ciągu doby
- minimum 240 km
- Operator posiada inne już ładowarki w standardzie opisanym SWZ i dostarczone autobusy mają być kompatybilne z posiadanymi przez Operatora ładowarkami
- Maksymalne nachylenie jezdni do 6,2% na odcinku 350 m

#### **Pytanie 48:**

Zamawiający w punkcie 4.2.1. 2) SWZ pisze:

„Oferowane autobusy EV:

2) muszą być fabrycznie nowe, nieeksploatowane i nieużywane do badań, testów, prezentacji lub celów o podobnym charakterze”

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

#### **Odpowiedź na pytanie 48:**

Zamawiający dopuszcza dokonanie testów eksploatacyjnych zamawianych pojazdów, będących normalnym etapem produkcji i sprawdzania sprawności produkowanych pojazdów.

#### **Pytanie 49:**

Zamawiający w punkcie 5.6) SWZ pisze:

„szczegółową kompletację oferowanego typu autobusu EV (specyfikacja techniczna), sporządzonej zgodnie z opisem przedmiotu w niniejszej SWZ”

Prosimy o potwierdzenie, że szczegółową kompletację oferowanego typu autobusu EV (specyfikacja techniczna) Wykonawca wypełnia zgodnie z punktem 2. Formularza Ofertowego stanowiącego załącznik nr 2 do SWZ.

**Odpowiedź na pytanie 49:**

Tak, zamawiający potwierdza.

Formularz ofertowy stanowi załącznik nr 3 do SWZ.

**Pytanie 50:**

Zamawiający w punkcie 5.3) SWZ pisze:

„3) Oświadczenia wykonawcy dotyczącego drogowego zużycia energii elektrycznej oferowanego autobusu EV (w kWh/km) wg testu SORT 2 określoną przez Union Internationale des Transport Publics (UITP), zgodnie z procedurą badawczą PB-23, wydanie 02”

Oraz w SOPZ stanowiącym załącznik nr 1 do SWZ, punkt 7.e) tabeli pisze:

„e) zużycie energii elektrycznej, o którym mowa w ppkt. d musi zostać ustalone podczas testu wg procedury SORT-2, przez którą należy rozumieć procedurę badawczą SORT opracowaną przez UITP.”

Prosimy o potwierdzenie, że Wykonawca może złożyć w ofercie oświadczenie dotyczące drogowego zużycia energii elektrycznej oferowanego autobusu EV (w kWh/km) wg testu SORT 2 określoną przez Union Internationale des Transport Publics (UITP), zgodnie z procedurą badawczą PB-23, wydanie 02 lub równoważną procedurą badawczą E-SORT.

**Odpowiedź na pytanie 50:** Tak, zamawiający potwierdza.

**Pytanie 51:**

Zamawiający w SOPZ stanowiącym załącznik nr 1 do SWZ, punkt 15.f) tabeli pisze

„f) min. dwa akumulatory (systemowe, jeśli konstrukcja napędu takich wymaga) 12 V o pojemności min. 225 Ah każdy zamontowany na wysuwanej lub obrotowej podstawie,”

Ze względu na długość autobusu midi: 8500-10500 mm brakuje miejsca na wózek lub szufladę do akumulatorów. W fabrycznym rozwiązaniu stosowanym przez Wykonawcę akumulatory są umieszczone w komorze pod oknem kierowcy, bezpośrednio na elementach szkieletu odpornego na korozję. Akumulatory są zabezpieczone i unieruchomione mocowaniami, a ich lokalizacja zapewnia łatwy dostęp serwisowy.

Zwracamy się z wnioskiem o zgodę na zastosowanie takiego rozwiązania.

**Odpowiedź na pytanie 51:**

Zamawiający wyraża zgodę na zastosowanie takiego rozwiązania.

**Pytanie 52:**

Zamawiający w SOPZ stanowiącym załącznik nr 1 do SWZ, punkt 16.b), d) tabeli pisze

„b) preferowane poszycie boczne i dach wykonane z blachy odpornej na korozję – nierdzewnej wg PN-EN-10088 lub aluminium,

d) zewnętrzne pokrywy obsługowe i klapy wykonane z blachy nierdzewnej lub aluminiowej, wszystkie pokrywy obsługowe (klapy) wyposażone w odpowiednie zamknięcia uniemożliwiające samoczynne ich otwarcie podczas jazdy autobusu, zabezpieczone przed opadaniem przy otwarciu, klapy te winny być wyposażone w czujniki informujące kierowcę o otwartej lub niedomkniętej pokrywie obsługowej,”

Zamawiający wymienia materiały użyte do konstrukcji poszycia zewnętrznego w tym elementy poszycia bocznego, dachu i pokryw, które preferuje.

Prosimy dopuszczenie możliwości zastosowania w poszyciu bocznym elementów ze szkła hartowanego lub bezpiecznego - szkło stanowi integralną część konstrukcji ścian zewnętrznych autobusu oraz drzwi (okna autobusu, pas nadokienny, szyby w drzwiach), oraz elementów z tworzywa sztucznego charakteryzujących się bardzo wysoką odpornością na uderzenia, zarysowania i łatwością wymiany co ma znaczenie z eksploatacyjnego punktu widzenia.

**Odpowiedź na pytanie 52:**

Zamawiający dopuszcza możliwość zastosowania w poszyciu bocznym elementów ze szkła hartowanego lub bezpiecznego - szkło stanowi integralną część konstrukcji ścian zewnętrznych autobusu oraz drzwi (okna autobusu, pas nadokienny, szyby w drzwiach), oraz elementów z tworzywa sztucznego charakteryzujących się bardzo wysoką odpornością na uderzenia, zarysowania i łatwością wymiany co ma znaczenie z eksploatacyjnego punktu widzenia.

**Pytanie 53:**

Zamawiający w § 5 ust. 3 wzoru umowy napisał:

„Niezależnie od odpowiedzialności Wykonawcy z tytułu udzielonej gwarancji, Wykonawca ponosi pełną odpowiedzialność względem Zamawiającego z tytułu pięcioletniej rękojmi za wady”

Oraz w § 10 ust. 3 wzoru umowy napisał

„(...)Pozostała część, tj. 30% zostanie zwrócona lub zwolniona w ciągu 15 dni po upływie pięcioletniej rękojmi za wady na podstawie protokołu z ostatecznego przeglądu bez usterek i wad.”

Zwracamy się z prośbą aby okres rękojmi wynosił zgodnie z Kodeksem Cywilnym 2 lata.

Dodatkowo wykonawca zaznacza, że dłuższy okres rękojmi przekłada się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów, jako że cena pojazdów jest wypadową wszystkich kosztów i ryzyk związanych z realizacją danego kontraktu.



Pozostawienie 30% zabezpieczenia należytego wykonania umowy, o którym mowa w § 10 na okres rękojmi w wysokości 5 lat, również wpływa na podwyższenie ceny oferowanych autobusów.

**Odpowiedź na pytanie 53:**

Zamawiający nie uwzględnił prośby wykonawcy.

**Pytanie 54:**

Zamawiający w § 7 ust. 1 wzoru umowy napisał:

- 1) za każdy dzień zwłoki w dostarczeniu pojedynczego autobusu EV, o którym mowa w § 1 ust. 1 umowy przekraczający termin, określony w § 2 ust. 1, w wysokości 0,2 % łącznego wynagrodzenia netto określonego w § 6 ust. 1 Umowy;
- 2) za każdy dzień zwłoki w dostarczeniu ładowarki mobilnej, o której mowa w § 1 ust. 1 umowy przekraczający termin, o którym mowa w § 2 ust. 1 w wysokości 0,1 % łącznego wynagrodzenia netto określonego w § 6 ust. 1 Umowy;
- 3) za każdy dzień zwłoki w przeprowadzeniu szkoleń, o których mowa w § 4 ust. 1 niniejszej umowy przekraczający termin, o którym mowa w § 4 ust. 2 w wysokości 0,05 % łącznego wynagrodzenia netto określonego w § 6 ust. 1 Umowy;
- 4) za każdy dzień zwłoki w udzieleniu autoryzacji serwisowania i obsługi autobusów EV (ASO), o którym mowa w § 1 ust. 1 umowy przekraczający termin, o którym mowa w § 3 ust. 1 umowy, w wysokości 0,05 % łącznego wynagrodzenia netto określonego w § 6 ust. 1 Umowy;
- 5) za każdy dzień zwłoki przekraczający termin realizacji w zakresie dostawy części zamiennych, o którym mowa w § 3 ust. 6 niniejszej umowy, w wysokości 0,05 % łącznego wynagrodzenia netto określonego w § 6 ust. 1 Umowy;

Wykonanie przedmiotu zamówienia obejmuje dostawę autobusów elektrycznych, infrastrukturę do ładowania oraz przeprowadzenie szkoleń, dostarczenie dokumentacji, przekazanie niezbędnych narzędzi i udzielenie wewnętrznej autoryzacji serwisowania i obsługi autobusów EV (ASO) „Operatorowi”.

Zgodnie z tym zapisem (w przypadku opóźnienia np. z przeprowadzeniem szkolenia) naliczane kary następują od wartości całej umowy.

Prosimy o zmianę wysokości kar z tytułu zwłoki, naliczanej tylko od części niezrealizowanej przedmiotu zamówienia za każdy dzień zwłoki, w tym osobno za autobus, ładowarkę oraz pozostałe części przedmiotu zamówienia.

**Odpowiedź na pytanie 54:**

Zamawiający nie uwzględnił prośby wykonawcy.

**Pytanie 55:**

Zamawiający w § 7 ust. 1 wzoru umowy napisał:

- 1) za każdy dzień zwłoki w dostarczeniu pojedynczego autobusu EV, o którym mowa w § 1 ust. 1 umowy przekraczający termin, określony w § 2 ust. 1,

w wysokości 0,2 % łącznego wynagrodzenia netto określonego w § 6 ust. 1 Umowy;

2) za każdy dzień zwłoki w dostarczeniu ładowarki mobilnej, o której mowa w § 1 ust. 1 umowy przekraczający termin, o którym mowa w § 2 ust. 1 w wysokości 0,1 % łącznego wynagrodzenia netto określonego w § 6 ust. 1 Umowy;

W ocenie Wykonawcy, wyżej wymieniona kara umowna jest wysoka.

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. 353<sup>1</sup> KC, doznaje istotnego ograniczenia. Niemniej jednak uprawnienie zamawiającego do jednostronnego kształtowania warunków przyszłej umowy nie może mieć charakteru absolutnego. Zamawiający nie powinien bowiem tracić z pola widzenia celu obciążania wykonawcy karami umownymi, które to kary stanowią surogat odszkodowania należnego z tytułu niewykonania bądź nienależytego wykonania umowy.

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

Ponadto kara umowna, której wartość nie koresponduje z wysokością szkody, jaką może ponieść Zamawiający prowadzi do nieuzasadnionego wzbogacenia Zamawiającego kosztem wykonawcy. Podkreślenia wymaga, że kara umowna, jako surogat odszkodowania, powinna zmierzać do naprawienia szkody wyrządzonej Zamawiającemu z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania świadczenia niepieniężnego, a nie stanowić dla niego źródło dodatkowego zysku. Za niedopuszczalne należy zatem uznać takie kształtowanie wysokości kar umownych które nie jest racjonalnie powiązane z możliwym uszczerbkiem po stronie Zamawiającego. W tym kontekście kary umowne powinny być określone w wysokości adekwatnej do ewentualnej szkody, tak aby mogły spełniać swoje funkcje, a nie zniechęcać wykonawców do brania udziału w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego.

Obowiązek proporcjonalnego kształtowania postanowień umownych w ramach zamówień publicznych został podkreślony zarówno w Koncepcji nowego Prawa Zamówień Publicznych (patrz: str. 55, Koncepcji nowego Prawa Zamówień Publicznych, czerwiec 2018, pod adresem:

[https://www.uzp.gov.pl/data/assets/pdf\\_file/0029/36875/Koncepcja\\_nowego](https://www.uzp.gov.pl/data/assets/pdf_file/0029/36875/Koncepcja_nowego)

[prawa zamowien publicznych.pdf](#)) jak i w uzasadnieniu do projektu<sup>1</sup> aktualnie obowiązującej ustawy Prawo zamówień publicznych, gdzie wskazuje się, że: „Kierując się często uproszczonym postrzeganiem interesu zamawiającego, postanowienia umów zawierają rozwiązania nazbyt restrykcyjne i nieproporcjonalne do rodzaju i wartości zamówienia publicznego (np. z zakresu wysokości i kategorii zastrzeganych kar umownych, przerzucanie odpowiedzialności za większość ryzyk na wykonawców, nieuwzględnianie okoliczności związanych z trudnymi do oszacowania gwałtownymi zmianami rynkowymi). Paradoksalnym skutkiem takiego działania jest niekorzystny wpływ na efektywność wydatkowania środków publicznych, przez wyższe ceny wskazywane przez wykonawców uwzględniające koszt nieproporcjonalnego ryzyka po ich stronie, a także zmniejszanie konkurencyjności postępowań, przez rezygnację potencjalnych wykonawców z udziału w postępowaniach o udzielenia zamówienia publicznego.”

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

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

W związku z powyższym zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości kar umownych jak niżej:

- 1) za każdy dzień zwłoki w dostarczeniu pojedynczego autobusu EV, o którym mowa w § 1 ust. 1 umowy przekraczający termin, określony w § 2 ust 1, w wysokości 0,05 % ceny netto autobusu, którego zwłoka dotyczy
- 2) za każdy dzień zwłoki w dostarczeniu ładowarki mobilnej, o której mowa w § 1 ust. 1 umowy przekraczający termin, o którym mowa w § 2 ust. 1 w wysokości 0,05 % zł ceny netto ładowarki, której zwłoka dotyczy.

#### **Odpowiedź na pytanie 55:**

Zamawiający nie uwzględnia prośby wykonawcy.

#### **Pytanie 56:**

Zamawiający w § 2 ust. 5 wzoru umowy napisał:

„Odbiór poszczególnych Autobusów EV odbędzie się w 2-fazowej procedurze odbioru w obecności przedstawicieli obu stron.(...)”

Oraz w § 2 ust. 7 wzoru umowy napisał

---

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

„Ze wszystkich faz odbioru poszczególnych Autobusów EV oraz infrastruktury do ładowania będą sporządzane częściowe protokoły odbioru. Po zakończeniu drugiej fazy odbioru zostanie sporządzony protokół odbioru końcowego.

Wyłącznie protokół odbioru końcowego bez zastrzeżeń stanowić będzie podstawę do wystawienia faktur za dostarczony przedmiot umowy”

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza wystawienie odrębnych faktur za każdy autobus oraz infrastrukturę do ładowania (2 ładowarki mobilne po 120 kW (2 x 60kW)) na podstawie jednego protokołu odbioru końcowego.

**Odpowiedź na pytanie 56:** Zamawiający potwierdza.

**Pytanie 57:**

W SWZ ustęp 4.2.4, punkt 1, Zamawiający napisał:

(...) 10 osób – pracowników zaplecza technicznego, w zakresie napraw i obsługi eksploatacyjnej autobusów EV wraz z jego wyposażeniem. Każda z osób uczestniczących w szkoleniu powinna otrzymać materiały informacyjne, szkoleniowe i techniczne;

1. Prosimy o potwierdzenie że miejscem szkoleń będzie siedziba Zamawiającego lub producenta pojazdu, mieszcząca się na terenie Polski.
2. Prosimy o potwierdzenie, że osoby dedykowane przez Zamawiającego do wykonywania obsługi i napraw pojazdów posiadają uprawnienia do obsługi urządzeń elektrycznych SEP lub równoważne.

**Odpowiedź na pytanie 57:**

1. Zamawiający potwierdza, że miejscem szkoleń będzie siedziba Zamawiającego lub producenta pojazdu, mieszcząca się na terenie Polski.
2. Zamawiający potwierdza, że osoby dedykowane przez Zamawiającego do wykonywania obsługi i napraw pojazdów posiadają uprawnienia do obsługi urządzeń elektrycznych SEP lub równoważne.

**Pytanie 58:**

W SWZ ustęp 4.2.5, punkt 1 Zamawiający napisał:

(...) Przed upływem terminu dostawy, ostatniego autobusu EV, Wykonawca zobowiązany jest do nadania wewnętrznej bezterminowej autoryzacji serwisowania i obsługi (ASO) „Operatorowi” do wykonywania usług technicznych (przeглядów okresowych) oraz napraw, na podstawie odrębnej umowy serwisowej, której wzór wykonawca przedstawi w ofercie.

Prosimy o potwierdzenie, że koszty materiałów i roboczogodzin za przeglądy codzienne i obsługi techniczne, wynikające z planu przeglądów producenta pojazdów będą pokrywane przez Zamawiającego.

**Odpowiedź na pytanie 58:**

Zamawiający potwierdza, że koszty materiałów i roboczogodzin za przeglądy codzienne i obsługi techniczne, wynikające z planu przeglądów producenta pojazdów będą pokrywane przez Zamawiającego.

**Pytanie 59:**

W SWZ ustęp 4.2.5 punkt 3, Zamawiający napisał:

(...) wyposażeniem warsztatu „Operatora” przez Wykonawcę w komplet testerów i/lub komputer przenośny z zainstalowanym oprogramowaniem warsztatowym (w języku polskim), niezbędnymi interfejsami i okablowaniem dla diagnostyki całopojazdowej oferowanych autobusów EV i ich podzespołów wraz z niezbędnymi narzędziami.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza, aby do diagnozy wyżej wymienionych układów dostarczyć jedno urządzenie diagnostyczne łączące w sobie wszystkie lub większość funkcji opisanych we wskazanych punktach.

**Odpowiedź na pytanie 59:**

Zamawiający potwierdza, że dopuszcza, aby do diagnozy wyżej wymienionych układów dostarczyć jedno urządzenie diagnostyczne łączące w sobie wszystkie lub większość funkcji opisanych we wskazanych punktach.

**Pytanie 60:**

W SWZ ustęp 4.2.6, punkt 3 Zamawiający napisał:

Z gwarancji wyłączone są: bezpieczniki, żarówki, paski klinowe, klocki hamulcowe, pióra wycieraczek, szyby przy uszkodzeniach mechanicznych oraz ogumienie w zakresie uszkodzeń mechanicznych

Czy Zamawiający zgadza się na poszerzenie listy wyłączeń z gwarancji o materiały eksploatacyjne oraz części ulegające zużyciu takie jak:

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

**Odpowiedź na pytanie 60:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

**Pytanie 61:**

W Zał. 2 do SWZ par 3, ustęp 6, 3 Zamawiający napisał

Wykonawca zobowiązany jest realizować dostawę części zamiennych niezbędnych do napraw w terminie nie dłuższym niż 5 dni roboczych od daty zgłoszenia zapotrzebowania faksem na nr tel. lub poprzez pocztę elektroniczną na adres:

\_\_\_\_\_. W przypadku części zamiennych niewystępujących w standardowym obrocie termin dostawy może ulec zmianie po uzgodnieniu pomiędzy stronami. Prosimy o potwierdzenie, że zgłoszenia otrzymane po godzinie 14,00 będą traktowane jako zgłoszenia otrzymane w następnym dniu

**Odpowiedź na pytanie 61:**

Tak zamawiający potwierdza, że zgłoszenia otrzymane po godzinie 14:00 będą traktowane jako zgłoszenia otrzymane w następnym dniu.

**Pytanie 62:**

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zgadza 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,

Wykonawca nie jest w stanie określić i skalkulować kosztów napraw powstałych wskutek powyższych uszkodzeń.

**Odpowiedź na pytanie 62:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

**Pytanie 63:**

W Zał. 1 do SWZ par 5, ustęp 8 Zamawiający napisał:

(...) w magazyn energii (akumulatory lub (i) super kondensatory (lub inne urządzenia będące wynikiem postępu technicznego o porównywalnych zdolnościach magazynowania energii

w stosunku do akumulatorów lub super kondensatorów), zapewniający bezawaryjną eksploatację w całym okresie gwarancji pojemności elektrycznej na poziomie min. 80 % wartości początkowej (nominalnej),

1. 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.
2. Prosimy o potwierdzenie, że baterie w przypadku konieczności ich wymiany zostaną zwrócone nieodpłatnie Wykonawcy.

**Odpowiedź na pytanie 63:**

1. Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.
2. Zamawiający potwierdzenia, że baterie w przypadku konieczności ich wymiany zostaną zwrócone Wykonawcy, ale na koszt (transport) Wykonawcy.

**Pytanie 64:**

W SWZ ustęp 4.2.5, punkt 4 Zamawiający napisał:

„Operator” pomimo uzyskania autoryzacji wewnętrznej Wykonawcy w zakresie ASO, zastrzega sobie prawo do wykonywania napraw w najbliższym siedzibie „Operatora” autoryzowanym serwisie wskazanym przez Wykonawcę. Wykaz najbliższych siedzibie „Operatora” autoryzowanych serwisów Wykonawcy, Wykonawca przedstawi w ofercie.

Prosimy o potwierdzenie, że powyższy zapis dotyczy sytuacji, kiedy Zamawiający w ramach uzyskanej autoryzacji wykonawcy nie jest w stanie samodzielnie usunąć usterki pomimo postępowania zgodnie z zaleceniami wykonawcy lub kiedy strony uzgodnią inaczej.

**Odpowiedź na pytanie 64:**

Zamawiający potwierdza, że powyższy zapis dotyczy sytuacji, kiedy Zamawiający w ramach uzyskanej autoryzacji wykonawcy nie jest w stanie samodzielnie usunąć usterki pomimo postępowania zgodnie z zaleceniami wykonawcy lub kiedy strony uzgodnią inaczej.

**Pytanie 65:**

W Zał 1 ust 5, 31 Zamawiający napisał:

(...) 1 komputer przenośny (notebook w wstrząsoodpornej obudowie) wraz z licencjonowanym polskojęzycznym oprogramowaniem systemowym i licencjonowanymi programami użytkowymi do diagnostyki i obsługi autobusów EV, poprzez dostarczone (...) Wykonawca zobowiązany jest do dostarczenia pisemnej licencji na przekazane oprogramowania.

Powszechnie treść licencji jest integralną częścią oprogramowania i nie jest załączona w formie papierowej, np. MS Windows . Prosimy o potwierdzenie, że jako formę dostarczenia pisemnej licencji Zamawiający zaakceptuje licencję stanowiącą integralną część oprogramowania

**Odpowiedź na pytanie 65:**

Tak zamawiający oprogramowania wraz z pisemnym oświadczeniem zaakceptuje licencję stanowiącą integralną część wykonawcy legalnego dostarczenia licencji na oprogramowanie.

**Pytanie 66:**

W Zał. 2 do SWZ, par 4, ust 1.3, punkt 3

Katalog części zamiennych oraz schematy powinny zostać dostarczone w wersji papierowej

w ilości po 2 sztuki oraz 2 wersje elektroniczne na płycie CD/DVD. Wszystkie ww. Materiały winny być sporządzone w języku polskim.

Czy zamawiający akceptuje możliwość udostępnienia dokumentacji w formie online, którą można w każdym momencie bezpłatnie pobrać na nośniki elektroniczne typu płyty DVD/CD?

**Odpowiedź na pytanie 66:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

**Pytanie 67:**

Proszę o zajęcie stanowiska w dwóch tematach dotyczących Opisu Przedmiotu Zamówienia, sprecyzowanych w pkt. 8. Magazyn energii elektrycznej, tabela WYMAGANIA, PARAMETRY TECHNICZNE ORAZ WYPOSAŻENIE JAKIE MUSZĄ SPEŁNIAĆ I POSIADAĆ OFEROWANE AUTOBUSY ELEKTRYCZNE.

Proszę o wyjaśnienie zapisu w pkt 4b): „Maksymalny prąd ładowania 125 A”.

Wyjaśnienie:

Wydaje się że do powyższego sformułowania wkradł się błąd, ponieważ aby osiągnąć założone parametry ładowania, maksymalny prąd ładowania powinien wynosić 200A.

**Odpowiedź na pytanie 67, zmiana SWZ nr 5:**

Zamawiający zmienia zapis na: „Maksymalny prąd ładowania 200 A”.

**Zmiana SWZ:** Zamawiający dokonuje zmiany SWZ na podstawie art. 137 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych.

W szczegółowym opisie przedmiotu zamówienia, pozycja 8. Magazyn energii elektrycznej punkt 4 lit. b:

**wykreśla się zapis:** Maksymalny prąd ładowania 125 A.

**wprowadza się zapis:** Maksymalny prąd ładowania 200 A.

**Pytanie 68:**

Zamawiający w pkt. 9i) pisze: „ładowarka musi posiadać konstrukcje modułową, a maksymalna wartość pojedynczego modułu nie może przekraczać 15 kW”.

Proszę o informacje czy Zamawiający dopuści ładowarki, w których maksymalna wartość pojedynczego modułu wynosi 30kW.

Wyjaśnienie:

Technologia produkcji bateryjnych zasobników energii rozwija się bardzo dynamicznie. Także technologia produkcji ładowarek przeznaczonych do ich obsługi musi „nadażyć” za szybko zmieniającymi się standardami. Obecnie moduły o mocy max. 30kW są nowocześniejsze i bardziej niezawodne od analogicznych modułów o mocy max. 15kW. Również topologia całej ładowarki, przy wykorzystaniu modułów 30kW jest prostsza i w związku z tym ładowarka jest tańsza i bardziej niezawodna w eksploatacji.

**Odpowiedź na pytanie 68:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

**PYTANIA, ODPOWIEDZI I ZMIANY SWZ związane z wymogami ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (tj. Dz.U. z 2021 r. poz. 110 z późn. zm.):**



**Pytanie 69:**

Zwracamy się z prośbą o wyjaśnienie treści Specyfikacji Warunków Zamówienia w następującym zakresie:

W załączniku nr 2 do SWZ [projekt umowy] w § 1. pkt. 10 widnieje zapis:

„Wykonawca zapewnia udział pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu przedmiotu umowy na poziomie co najmniej 10%, zgodnie z art. 68 ust. 3 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych”.

Prosimy o wyjaśnienie czy Zamawiający zakwalifikuje pojazdy, które obok paliwa gazowego mogą być napędzane także innego rodzaju paliwami, w których to paliwo służy jedynie do rozruchu lub jest wykorzystywane awaryjnie do pojazdów napędzanych gazem ziemnym?

**Pytanie 70:**

Dotyczy SWZ pkt 4.2.9.

Zwracamy się z prośbą o wyjaśnienie zapisu: „UWAGA: Wykonawca zapewni udział pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu zadania określonego w przedmiocie zamówienia na poziomie co najmniej 10%, zgodnie z art. 68 ust. 3 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (tj. Dz. U. z 2021 r., poz. 110 z późn. zm.).”

**Pytanie 71:**

SWZ. 4.2.9

Wykonawca zapewni udział pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu zadania określonego w przedmiocie zamówienia na poziomie co najmniej 10%, zgodnie z art. 68 ust. 3 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (tj. Dz. U. z 2021 r., poz. 110 z późn. zm.).

Zamawiający powołuje się na Art. 68 ust. 3 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (tj. Dz. U. z 2021 r., poz. 110 z późn. zm.), który brzmi:

Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 35 ust. 2, od dnia 1 stycznia 2022 r., wykonuje lub zleca wykonywanie zadań publicznych, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1, podmiotowi, którego udział pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu tego zadania wynosi co najmniej 10%

Dostawa autobusów nie wykonywaniem zadania publicznego.

Prosimy o rezygnację z w/w zapisu.

**Pytanie 72:**

Zamawiający w punkcie 4.2.9. SWZ oraz w § 1 ust. 10 Wzoru Umowy zapisał: "Wykonawca zapewnia udział pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu przedmiotu umowy na poziomie co najmniej 10%, zgodnie z art.

68 ust. 3 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych."

I dalej w § 9 ust. 2 Wzoru Umowy zastrzegł:

"Zamawiający odstąpi od umowy w sytuacji niezapewnienia przez Wykonawcę udziału pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonaniu usług transportowych będących przedmiotem umowy na poziomie co najmniej 10%."

Cytowane wyżej zapisy są dla wykonawcy niejasne dlatego prosimy o wyjaśnienie:

1. czy każdy wykonawca realizując należycie i terminowo (tj. do 365 dni od dnia zawarcia umowy) przedmiot niniejszego zamówienia określony w pkt. 4.1. SWZ może spełnić warunek zapewnienia udziału pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu przedmiotu umowy na poziomie co najmniej 10%, zgodnie z art. 68 ust. 3 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych?
2. jeżeli należyte i terminowe (tj. do 365 dni od dnia zawarcia umowy) zrealizowanie przedmiotu niniejszego zamówienia nie będzie wystarczające dla spełnienia wymogu zapewnienia udziału pojazdów elektrycznych lub gazowych na poziomie co najmniej 10%, to jaki konkretnie dodatkowy warunek winien być spełniony przez wykonawcę który złożył najkorzystniejszą ofertę?
3. na jakim konkretnie działaniu lub właściwości wykonawcy ma polegać „zapewnienie” 10% udziału odpowiednich pojazdów we flocie?
4. czy pisząc „...przy wykonywaniu przedmiotu umowy...” Zamawiający miał na myśli umowę o wykonanie zamówienia będącego przedmiotem niniejszego postępowania?
5. skoro przedmiot niniejszego zamówienia nie obejmuje usług transportowych to jaką umowę miał na myśli Zamawiający pisząc „...przy wykonaniu usług transportowych będących przedmiotem umowy...” ?

### **Odpowiedź na wyżej wymienione pytania od 68 do 72, zmiana SWZ nr 6:**

Zamawiający rezygnuje z wymogu zapewnienia przez Wykonawcę udziału pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym stanowiących 10% floty pojazdów użytych do realizacji zamówienia.

W związku z tym Zamawiający dokonuje następujących zmian SWZ na podstawie art. 137 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych:

#### **1) Z punktu 4.2.9. SWZ wykreśla się zapis:**

„UWAGA:

Wykonawca zapewni udział pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu zadania określonego w przedmiocie zamówienia na poziomie co najmniej 10%, zgodnie z art. 68 ust. 3 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (tj. Dz. U. z 2021 r., poz. 110 z późn. zm.).”

- 2) **Z paragrafu 1 wzoru umowy (załącznik nr 2 do SWZ) wykreśla się ustęp 10** o brzmieniu: Wykonawca zapewnia udział pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu przedmiotu umowy na poziomie co najmniej 10%, zgodnie z art. 68 ust. 3 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.
- 3) **Z paragrafu 9 wzoru umowy (załącznik nr 2 do SWZ) wykreśla się ustęp 2 o brzmieniu:**  
„2. Zamawiający odstąpi od umowy w sytuacji niezapewnienia przez Wykonawcę udziału pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonaniu usług transportowych będących przedmiotem umowy na poziomie co najmniej 10%.”
- 4) **Z FORMULARZA OFERTOWEGO (załącznik nr 3 do SWZ) wykreśla się punkt 12 o brzmieniu:**  
„12. Oświadczamy, że w przypadku uznania naszej oferty za ofertę najkorzystniejszą, zapewnimy udział pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu przedmiotu zamówienia na poziomie co najmniej 10%, zgodnie z art. 68 ust. 3 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.”

#### **Zmiana SWZ nr 7:**

Zamawiający dokonuje następujących zmian SWZ na podstawie art. 137 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych:

#### **W SWZ JEST:**

12. TERMIN ZWIĄZANIA OFERTĄ.

Wykonawcy będą związani ofertami do dnia 14.02.2022 r.

14.10. Termin składania ofert: do dnia 17.11.2021 r. do godziny 10:00. (...)

15.1. Otwarcie ofert nastąpi w dniu 17.11.2021 r. o godzinie 12:00.

#### **W SWZ POWINNO BYĆ:**

12. TERMIN ZWIĄZANIA OFERTĄ.

Wykonawcy będą związani ofertami **do dnia 23.02.2022 r.**

14.10. **Termin składania ofert: do dnia 26.11.2021 r. do godziny 10:00.**

(...)

15.1. **Otwarcie ofert nastąpi w dniu 26.11.2021 r. o godzinie 12:00.**

(-) Michał Konieczny  
Naczelnik Wydziału Inwestycji  
i Zamówień Publicznych

W załączeniu:

1. Zmieniona SWZ wraz ze zmienionymi załącznikami.

2. Aktualny FORMULARZ OFERTOWY – do wypełnienia przez wykonawców i załączenia do oferty.

M.K.