

Or.271.24.6.2021

**Wykonawcy zainteresowani  
uczestnictwem w postępowaniu**

dotyczy postępowania o udzielenie zamówienia publicznego pn: **Dostawa 8 sztuk fabrycznie nowych niskopodłogowych, zeroemisyjnych autobusów o napędzie elektrycznym wraz z dostawą, montażem i uruchomieniem 5 sztuk nowych stacji ładowania zajezdniowego. (Or.271.24.2021)**

Zamawiający: Gmina Ostrowiec Świętokrzyski, ul. Jana Głogowskiego 3/5, 27-400 Ostrowiec Świętokrzyski, działając na podstawie art. 135 ust. 6 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2021 r. poz. 1129 z późn. zm.) udostępnia treść zapytań wykonawców wraz z wyjaśnieniami zamawiającego oraz na podstawie art. 137 ust. 1, dokonuje zmiany treści Specyfikacji Warunków Zamówienia zwanej dalej SWZ.

**Pytanie 1**

Dotyczy: Załącznik nr 4 Opis przedmiotu zamówienia, pkt. 4, Lp. 4.21 Pozostałe urządzenia, systemy i wyposażenie, pkt 3 Centralny system automatycznego smarowania.

*„W Załączniku nr 4 Zamawiający wymaga zastosowania centralnego, automatycznego systemu smarowania wszystkich punktów smarnych występujących w oferowanym autobusie.*

*Prosimy o dopuszczenie zastosowania rozwiązania alternatywnego do automatycznego systemu centralnego smarowania, w postaci centralnego punktu smarowania. W oferowanych przez nas autobusach występuje konieczność smarowania kilku punktów elementów zawieszenia przedniej osi jedynie raz w roku. Zastosowanie prostego rozwiązania w postaci centralnego punktu smarnego, pozwala na łatwe wykonanie tej czynności obsługowej po podłączeniu urządzenia smarującego do tylko jednego punktu, dając jednocześnie możliwość łatwego sprawdzenia, że smarowanie wykonane zostało poprawnie. W związku z powyższym prosimy o zaakceptowanie zastosowania centralnego punktu smarnego, jako rozwiązania prostszego i znacznie tańsze od centralnego, automatycznego systemu smarowania.”*

**Odp.: Zamawiający podtrzymuje następujący zapis: Centralny system automatycznego smarowania (jeżeli pojazd wymaga): Układ smarowania obejmujący wszystkie punkty smarne z autodiagnozą i informacją o diagnozie na pulpicie kierowcy System wyposażony w czujnik niskiego stanu smaru w zasobniku.**

**Pytanie 2**

Dotyczy: Załącznik nr 4 pkt. 4, ppkt 4.4., Magazyn energii, lit e)

*„W Załączniku nr 4 Zamawiający sprecyzował wymaganie, że „pełne naładowanie magazynu energii powinno nastąpić w czasie nieprzekraczającym sześciu (6) godzin”.*

*Prosimy o potwierdzenie, iż Zamawiający określa w tym przypadku maksymalny, dopuszczalny czas pełnego naładowania magazynu energii wynoszący sześć godzin, przy zastosowaniu zaoferowanej ładowarki o wymaganej przez Zamawiającego mocy ładowania min. 150 kW."*

**Odp: Zamawiający wyjaśnia, iż wymaganie w brzmieniu „pełne naładowanie magazynu energii powinno nastąpić w czasie nieprzekraczającym sześciu (6) godzin” dotyczy obu rodzajów ładowarek, będących przedmiotem zamówienia, tj. stacjonarnych elektrycznych podwójnych ładowarek o mocy min. 80 kW (2x40 kW), w przypadku podłączenia jednego autobusu i ładowania mocą min. 80 kW, oraz stacjonarnych elektrycznych ładowarek szybkiego ładowania o mocy min. 150 kW.**

### **Pytanie 3**

Dotyczy: Specyfikacja Warunków Zamówienia, Rozdział 1, pkt. 13.

*„Zamawiający jako przedmiot zamówienia wskazał łącznie: (i) dostawę 8 sztuk fabrycznie nowych ekologicznych autobusów miejskich, jednoczłonowych, niskopodłogowych o napędzie elektrycznym jednej marki, (ii) dostawę i montaż/uruchomienie fabrycznie nowych stacji ładowania zajezdniowego, (iii) wykonanie zasilania w energię elektryczną do ww. stacji ładowania autobusów oraz (iv) dostawę/instalację oprogramowania do zdalnego zarządzania procesem ładowania i monitorowania stanu pracy poszczególnych stacji ładowania. Wnioskujemy o podział przedmiotu zamówienia na dwa lub więcej niezależnych od siebie zadań (w ramach jednego postępowania), możliwych do spełnienia pojedynczo lub łącznie, co umożliwi złożenie oferty na wykonanie jednego lub więcej zadań.*

*Przedmiot zamówienia w zakresie stacji ładującej, oraz wykonania przyłącza zasilającego dla niej wymusza na potencjalnych oferentach, których głównym przedmiotem działalności jest sprzedaż pojazdów, korzystanie z wyspecjalizowanych podwykonawców mających doświadczenie w budownictwie oraz energetyce.*

*Powyższe skutkuje znaczącym ograniczeniem możliwości wzięcia udziału w przedmiotowym postępowaniu potencjalnym oferentom zajmującym się sprzedażą pojazdów - w przypadku nienawiązania współpracy z wyspecjalizowanym podwykonawcą, o którym mowa powyżej, nie będzie on mógł złożyć oferty, pomimo iż posiada w swojej ofercie pojazdy spełniające wymagania wskazane w SWZ, które mogą zostać dostarczone do Zamawiającego na korzystnych warunkach cenowych i funkcjonalnych.*

*W przypadku rozdzielenia przedmiotu zamówienia na dwa lub więcej zadań, z możliwością złożenia oferty dla jednej lub kilku z nich, Zamawiający może uzyskać lepsze cenowo oferty. Ze względu na ograniczoną liczbę wyspecjalizowanych dostawców, z którymi potencjalni oferenci mogliby nawiązać współpracę, a co za tym idzie, będąc w uprzywilejowanej względem potencjalnego oferenta sytuacji, mogą oni wskazać ceny wyższe niż w przypadku rozdzielenia zamówienia na dwie lub kilka części.*

*Jednocześnie wskazać należy, że rozdzielenie przedmiotu zamówienia nie wpłynie negatywnie na kompatybilność systemów ładowania w ładowarkach oraz pojazdach. Zamawiający w Załączniku nr 4 - Opis przedmiotu zamówienia, pkt 6 - Wymagania dotyczące parametrów technicznych stacji ładowania zajezdniowego, ppkt 6.1.9, 6.1.14 i 6.1.15 sprecyzował wymagania odnośnie konieczności spełnienia powszechnie stosowanych norm międzynarodowych przez zaoferowane stacje ładowania baterii trakcyjnych, określając tym samym jednoznacznie protokoły komunikacji ładowarek z pojazdami elektrycznymi. Spełnienie wymagań Zamawiającego w tym zakresie gwarantuje prawidłową współpracę każdej stacji ładowania z dowolnym pojazdem niezależnie od tego, kto jest ich producentem."*

**Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące łącznego zakresu przedmiotu zamówienia.**

#### **Pytanie 4**

Dotyczy: Specyfikacja Warunków Zamówienia, Rozdział 21 OPIS KRYTERIÓW I SPOSOBU OCENY OFERT, pkt 2, kryterium P1: Podatność obsługowo naprawcza poszycia bocznego.

Opisując kryterium P2, Zamawiający precyzuje, iż przyzna dodatkowe punkty pod warunkiem, że w oferowanym autobusie zostanie zastosowane „Poszycie boczne pod linią okien montowane bez klejenia, spawania, zgrzewania”.

Prosimy o potwierdzenie, że użyte przez Zamawiającego określenie „Poszycie boczne pod linią okien...” odnosi się do dolnych paneli poszycia bocznego, zamontowanych poniżej elementów ścian bocznych wykonanych ze szkła.

**Odp.: Zamawiający potwierdza, że określenie „Poszycie boczne pod linią okien...” odnosi się do dolnych paneli poszycia bocznego, zamontowanych poniżej elementów ścian bocznych wykonanych ze szkła.**

#### **Pytanie 5**

Dotyczy: Załącznik nr 4 Opis przedmiotu zamówienia, pkt.4, Lp. 4.21 Pozostałe urządzenia, systemy i wyposażenie, pkt 1 System detekcji i gaszenia pożarów.

W oferowanych przez nas autobusach stosujemy systemy gaszenia pożaru obejmujące swoim działaniem jedynie komorę silnika trakcyjnego (w tym: silnik trakcyjny, sprężarkę powietrza, dodatkowy agregat grzewczy), ponieważ analiza przyczyn występowania pożarów w autobusach pokazuje, iż w znakomitej większości przypadków źródło pożaru zlokalizowane było właśnie w tym obszarze.

W stosowanych przez nas systemach gaszenia pożaru wykorzystujemy liniowy detektor elektryczny, posiadający zasilanie niezależne od pokładowej instalacji elektrycznej autobusu. W trakcie normalnej eksploatacji w przewodach układu dystrybucji środka gaśniczego nie występuje podwyższone ciśnienie.

W sytuacji awaryjnej dystrybucja środka gaśniczego następuje dzięki uwolnieniu azotu zmagazynowanego pod ciśnieniem 145 barów w specjalnych nabojach. Zastosowany ciekły środek gaśniczy o lekkim charakterze piany charakteryzuje się zasadniczo takim samym działaniem jak mgła wodna, jednak posiada dodatkowe, unikatowe właściwości takie jak chłodzenie, tworzenie dodatkowego filmu ochronnego zabezpieczającego przed ponownym zapłonem. Jest on bezpieczny, przyjazny dla środowiska naturalnego, nie powoduje korozji i jest łatwy do oczyszczenia. Wykonywanie okresowych, zalecanych przez producenta czynności kontrolno/obsługowych zapewnia wieloletnie, bezawaryjne działanie opisanego systemu gaszenia pożarów.

Pragniemy jednocześnie podkreślić, że oferowane przez nas autobusy wyposażone fabrycznie w w/w systemy gaszenia pożarów posiadają homologację potwierdzającą spełnienie wymagań Regulaminu nr 107 EKG ONZ między innymi w zakresie wyposażenia w systemy gaszenia pożarów dzięki temu, że zastosowane przez nas systemy gaszenia również taką homologację posiadają.

Czy Zamawiający dopuści zastosowanie w oferowanych autobusach opisanych powyżej systemów gaszenia pożaru obejmujących swoim działaniem komorę silnika, w tym: silnik trakcyjny, sprężarkę powietrza, dodatkowy agregat grzewczy?

**Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące systemu detekcji i gaszenia pożarów.**

#### **Pytanie 6**

Dotyczy: Załącznik nr 4 Opis przedmiotu zamówienia, pkt.4, Lp. 4.21 Pozostałe urządzenia, systemy i wyposażenie, pkt 2 Dodatkowe systemy detekcji i spowolnienia palenia baterii trakcyjnych.

W Załączniku nr 4 Zamawiający wymaga zastosowania dodatkowych systemów detekcji i spowolnienia palenia baterii trakcyjnych. Wyjaśniamy, że producent oferowanych przez nas autobusów elektrycznych nie przewiduje zastosowania systemu spowolnienia palenia baterii trakcyjnych instalowanych w tych autobusach. Stan baterii trakcyjnych jest na bieżąco nadzorowany przez skomplikowany system zarządzania energią elektryczną. Każdy z kilku pakietów baterii wyposażony jest w kilkadziesiąt czujników, kontrolujących temperaturę pracy poszczególnych ogniw.

Właściwa temperatury pracy baterii utrzymywana jest dzięki zastosowaniu odrębnego systemu ogrzewania i chłodzenia baterii trakcyjnych. Poza właściwą konstrukcją, wysoką jakością wykonania, odpowiednim systemem kontroli i nadzorowania ładowania baterii trakcyjnych, wysoki poziom bezpieczeństwa przeciwpożarowego zapewniony jest również dzięki odpowiedniej lokalizacji baterii trakcyjnych, tzn. na dachu autobusu, a więc w miejscu najmniej narażonym na uszkodzenia mechaniczne, czy skutki ewentualnych zdarzeń drogowych. Biorąc pod uwagę w/w czynniki, producent oferowanych przez nas autobusów uznał zastosowanie systemu gaszenia pożaru, lub systemu spowalniania palenia baterii trakcyjnych za nieuzasadnione. Obecnie nie ma też technicznych możliwości wprowadzenia i odpowiedniego przetestowania zmian konstrukcyjnych w seryjnie produkowanych, oferowanych przez nas autobusach elektrycznych, w zakresie zastosowania

**Odp.: Zamawiający wykreśla zapisy załącznika nr 4 do SWZ, Pkt. II. Opis Przedmiotu Zamówienia, pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów-opis parametrów, Tabela, ppkt. 4.21. Pozostałe urządzenia, systemy i wyposażenie, ppkt 2. Dodatkowe systemy detekcji i spowolnienia palenia baterii trakcyjnych.**

**Zamawiający wykreśla zapis dotyczący wymagania gwarancji na *dotkowne systemy detekcji i spowolnienia palenia baterii trakcyjnych*, wskazany w pkt. 8.5 załącznika nr 4 do SWZ.**

#### **Pytanie 7**

Dotyczy: Rozdziału 5 SWZ Warunki udziału w postępowaniu, ust. 4 pkt 1).

Zwracamy się z wnioskiem o zmianę warunku udziału w postępowaniu dotyczącego zdolności technicznej lub zawodowej i uznania warunku za spełniony, jeśli Wykonawca wykaże, że w ciągu ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert wykonał należycie co najmniej 1 zamówienie, polegające na dostawie minimum trzech fabrycznie nowych autobusów z napędem elektrycznym lub fabrycznie nowych autobusów, których układ napędowy wspomagany jest silnikiem elektrycznym.

Wykonawca wnosi o liberalizację warunku udziału w postępowaniu w sposób, który umożliwi zagwarantowanie w prowadzonym postępowaniu konkurencyjności na wysokim poziomie, przy jednoczesnym zagwarantowaniu osiągnięcia przez Zamawiającego oczekiwanych celów. Takie sformułowanie warunku pozwoliłoby na zwiększenie konkurencyjności postępowania poprzez umożliwienie złożenia ofert większej liczbie wykonawców, którzy posiadają w swej ofercie pojazdy zasilane energią elektryczną, ale w okresie ostatnich 5 lat przed terminem składania ofert w niniejszym postępowaniu, nie realizowali tego typu dostaw. Równolegle do ww. warunku Zamawiający zobowiązać może Wykonawców do udowodnienia, że oferowane autobusy nie są prototypami i są eksploatowane w komunikacji miejskiej.

**Odp.: Zamawiający podtrzymuje warunki udziału określone w SWZ.**

### **Pytanie 8**

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. II. Opis Przedmiotu Zamówienia, pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów-opis parametrów, Tabela, ppkt. 4.4. Magazyn energii, d).

Czy Zamawiający dopuści autobus wyposażony jedynie w gniazdo typu plug-in służące do podłączenia ładowarki, umieszczone po prawej stronie autobusu nad prawym przednim nadkolem lub po lewej stronie autobusu nad lewym przednim nadkolem lub na tylnej ścianie autobusu, zabezpieczone klapką uniemożliwiającą zabrudzenie?

**Odp. Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące wymagania uzgodnienia z Zamawiającym umieszczenia w autobusie gniazda plug-in służącego do podłączenia ładowarki.**

### **Pytanie 9**

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. II. Opis Przedmiotu Zamówienia, pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów-opis parametrów, Tabela, ppkt. 4.6. Układ kierowniczy, a).

Czy Zamawiający dopuści przekładnię mechaniczną i integralnym wspomaganie elektrohydraulicznym?

Jest to rozwiązanie, które powszechnie jest stosowane przez producentów autobusów oraz gwarantuje wieloletnią bezawaryjną eksploatację.

**Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące wymagania przekładni mechanicznej z integralnym wspomaganie hydraulicznym. W zakresie szczegółowych rozwiązań Zamawiający polega na doświadczeniu Wykonawcy.**

### **Pytanie 10**

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. II. Opis Przedmiotu Zamówienia, pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów-opis parametrów, Tabela, ppkt. 4.8. Układ hamulcowy, e).

Czy Zamawiający dopuści autobus wyposażony w blokadę jazdy podczas uzupełniania powietrza?

Blokada taka zabezpieczy przez przypadkowym odjazdem autobusem w czasie procesu uzupełniania powietrza.

**Odp. Zamawiający wyjaśnia, że w opisie Przedmiotu Zamówienia, pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów-opis parametrów, Tabela, ppkt. 4.8. Układ hamulcowy, e) „blokada uruchomienia autobusu podczas uzupełniania powietrza” w interpretacji Zamawiającego jest tożsame.**

### **Pytanie 11**

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. II. Opis Przedmiotu Zamówienia, pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów-opis parametrów, Tabela, ppkt. 4.11. Ogrzewanie, wentylacja, klimatyzacja.

Zwracamy się do Zamawiającego z prośbą o możliwość zaoferowania pojazdu, wyposażonego w innowacyjny i wysoce wydajny system ogrzewania, wentylacji i klimatyzacji, który pracuje w pełnym trybie automatycznym i dostosowuje temperaturę wewnętrzną w przedziale pasażerskim w zależności od temperatury zewnętrznej w oparciu o logikę sterowania zgodną z normą VDV 236, w której komfort w przestrzeni pasażerskiej utrzymywany jest według zadanego przebiegu jednej z trzech krzywych ekonomicznych dobieranych temperatur.

Funkcjonalność systemu została opracowana w taki sposób, żeby jak najefektywniej wykorzystywać energię zgromadzoną w bateriach trakcyjnych do ogrzewania i chłodzenia przestrzeni pasażerskiej, udostępniając tym samym więcej energii na potrzeby trybu jazdy.

**Odp.: Zamawiający uzupełnia zapisy zawarte w załączniku nr 4 do SWZ, Pkt. II. Opis Przedmiotu Zamówienia, pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów-opis parametrów, Tabela, ppkt. 4.11. Ogrzewanie, wentylacja, klimatyzacja poprzez dodanie w tym punkcie zapisu w brzmieniu:**

**„Zamawiający dopuszcza wyposażenie autobusu w system ogrzewania, wentylacji i klimatyzacji, pracujący w pełnym trybie automatycznym i dostosowujący temperaturę wewnętrzną w przedziale pasażerskim w zależności od temperatury zewnętrznej w oparciu o logikę sterowania zgodną z normą VDV 236, w której komfort w przestrzeni pasażerskiej utrzymywany jest według zadanego przebiegu jednej z trzech krzywych ekonomicznych dobieranych temperatur”.**

### **Pytanie 12**

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. II. Opis Przedmiotu Zamówienia, pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów-opis parametrów, Tabela, ppkt. 4.11. Ogrzewanie, wentylacja, klimatyzacja. Ogrzewanie.

W naszych autobusach, w celu zwiększenia efektywności ogrzewania, grzejniki konwektorowe zintegrowane zostały z dmuchawami.

Czy Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie?

**Odp.: Zamawiający uzupełnia zapisy zawarte w załączniku nr 4 do SWZ, Pkt. II. Opis Przedmiotu Zamówienia, pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów-opis parametrów, Tabela, ppkt. 4.11. Ogrzewanie, wentylacja, klimatyzacja. Ogrzewanie poprzez dodanie lit. j) w brzmieniu:**

**„Zamawiający dopuszcza zastosowanie w autobusie rozwiązania, polegającego na integracji grzejników konwektorowych z dmuchawami.”**

### **Pytanie 13**

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. II. Opis Przedmiotu Zamówienia, pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów-opis parametrów, Tabela, ppkt. 4.11. Ogrzewanie, wentylacja, klimatyzacja, g).

Czy Zamawiający dopuści zamontowanie w autobusie niezależnego kotła grzewczego zasilanego paliwem, o mocy co najmniej 23 kW?

**Odp.: Zamawiający dopuszcza zastosowanie niezależnego kotła grzewczego zasilanego paliwem o mocy co najmniej 23 kW.**

**Zamawiający zmienia zapisy w załączniku nr 4 do SWZ – rozdział II pkt. 4.11.g) poprzez wprowadzenie nowego brzmienia zapisu, tj.**

**„g) jako wsparcie systemu grzewczego zamawiający wymaga zainstalowanie niezależnego kotła grzewczego zasilanego paliwem, o mocy co najmniej 23 kW. Zbiornik na paliwo min. 35 dm<sup>3</sup>, z możliwością odczytu ilości paliwa na desce rozdzielczej,”.**

#### **Pytanie 14**

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. II. Opis Przedmiotu Zamówienia, pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów-opis parametrów, Tabela, ppkt. 4.11. Ogrzewanie, wentylacja, klimatyzacja. Wentylacja naturalna poprzez, b), c).

W związku z zabudową na dachu pojazdu elementów trakcyjnych układu wysokonapięciowego, pozostaje ograniczona przestrzeń do zabudowy innych komponentów. Czy z związku z powyższym Zamawiający dopuszcza rozwiązanie w którym pojazd nie będzie posiadał uchylnych wywietrzników dachowych, natomiast naturalna wentylacja powietrza zostaje zagwarantowana przez wysoce wydajny system wentylacji zintegrowany z klimatyzacją przestrzeni pasażerskiej?

**Odp.: Zamawiający nie dopuszcza rozwiązania, w którym pojazd nie będzie posiadał uchylnych wywietrzników dachowych. Jednocześnie Zamawiający informuje, że dopuszcza zastosowanie elektrycznych pokryw dachowych w liczbie min. 1 sztuki. Zamawiający zmienia zapisy w załączniku nr 4 do SWZ – rozdział II pkt. 4.11.b) poprzez wprowadzenie nowego brzmienia zapisu, tj. „elektryczne pokrywy dachowe zapewniające prawidłową wentylację wewnątrz pojazdu: min. 1 sztuka”.**

#### **Pytanie 15**

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. II. Opis Przedmiotu Zamówienia, pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów-opis parametrów, Tabela, ppkt. 4.12. Nadwozie, f).

Czy Zamawiający dopuści autobus, w którym liczba miejsc dostępnych z niskiej podłogi będzie nie mniejsza niż 7?

**Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapisy załącznika nr 4 SWZ, Tabela, ppkt. 4.12. Nadwozie, lit. f).**

#### **Pytanie 16**

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. II. Opis Przedmiotu Zamówienia, pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów-opis parametrów, Tabela, ppkt. 4.13. Oświetlenie, a), b).

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

Pozostałe tylne lampy wykonane są w pełnej technologii LED.

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

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

**Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapisy Załącznika nr 4 do SWZ, Pkt. II. Opis Przedmiotu Zamówienia, pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów-opis parametrów, Tabela, ppkt. 4.13. Oświetlenie, lit. a), b).**

### **Pytanie 17**

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. II. Opis Przedmiotu Zamówienia, pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów-opis parametrów, Tabela, ppkt. 4.14. Drzwi pasażerskie.

Czy Zamawiający dopuści zamontowaną w pierwszym skrzydle pierwszych drzwi szybę podwójną. Szyba ta spełnia wszystkie wymagania Zamawiającego, w bardzo dobrym stopniu chroni przed zaparowaniem oraz zamarzaniem, gwarantuje bardzo dobrą widoczność i bezpieczeństwo dla kierowcy. W przeciwieństwie do szyby podgrzewanej jest trwalsza w procesie eksploatacji ponieważ nie posiada wbudowanych elementów podgrzewających, które ulegają przecieraniu, przepalaniu i uszkodzeniom

**Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapisy Załącznika nr 4 do SWZ, Pkt. II. Opis Przedmiotu Zamówienia, pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów-opis parametrów, Tabela, ppkt. 4.14. Drzwi pasażerskie.**

### **Pytanie 18**

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. II. Opis Przedmiotu Zamówienia, pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów-opis parametrów, Tabela, ppkt. 4.21. Pozostałe urządzenia, systemy i wyposażenie, ppkt 1. System detekcji i gaszenia pożarów.

Czy w związku z faktem zastosowania rozwiązania układu przeniesienia napędu poprzez oś elektryczną ze zintegrowanymi silnikami, posiadającymi autonomiczny i permanentny układ chłodzenia cieczą, Zamawiający dopuści możliwość ograniczenia zabudowy układu gaszenia pożaru tylko dla komory agregatu grzewczego?

**Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące systemu detekcji i gaszenia pożarów zawarte w Załączniku nr 4 do SWZ, Pkt. II. Opis Przedmiotu Zamówienia, pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów-opis parametrów, Tabela, ppkt. 4.21. Pozostałe urządzenia, systemy i wyposażenie, ppkt 1. System detekcji i gaszenia pożarów.**

### **Pytanie 19**

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. II. Opis Przedmiotu Zamówienia, pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów-opis parametrów, Tabela, ppkt. 4.21. Pozostałe urządzenia, systemy i wyposażenie, ppkt 2. Dodatkowe systemy detekcji i spowolnienia palenia baterii trakcyjnych.

Dla oferowanego autobusu opracowano system chłodzenia obejmującego wszystkie komponenty wysokiego napięcia, w związku z czym zapewnia się ciągłą pracę urządzeń w optymalnej temperaturze, z tego względu nie przewiduje się zastosowania linii detekcyjnej w obszarze silnika, baterii, układu wspomaganie kierownicy czy kompresora. Mając na uwadze powyższe wyjaśnienie, czy Zamawiający dopuszcza zaoferowanie pojazdu wyposażonego w system detekcji pożaru tylko w obszarze zabudowy pieca do ogrzewania dodatkowego?

**Odp.: Zamawiający wykreśla zapisy załącznika nr 4 do SWZ, Pkt. II. Opis Przedmiotu Zamówienia, pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów-opis parametrów, Tabela, ppkt. 4.21. Pozostałe urządzenia, systemy i wyposażenie, ppkt 2. Dodatkowe systemy detekcji i spowolnienia palenia baterii trakcyjnych.**

**Zamawiający wykreśla zapis dotyczący wymagania gwarancji na *dodatkowe systemy detekcji i spowolnienia palenia baterii trakcyjnych*, wskazany w pkt. 8.5 załącznika nr 4 do SWZ.**



## Pytanie 20

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. II. Opis Przedmiotu Zamówienia, pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów-opis parametrów, Tabela, ppkt. 4.21. Pozostałe urządzenia, systemy i wyposażenie, ppkt 3. Centralny system automatycznego smarowania.

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

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

**Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapisy Załącznika nr 4 do SWZ, Pkt. II. Opis Przedmiotu Zamówienia, pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów-opis parametrów, Tabela, ppkt. 4.21. Pozostałe urządzenia, systemy i wyposażenie, ppkt 3. Centralny system automatycznego smarowania.**

## Pytanie 21

SWZ, Rozdział 4, ZDOLNOŚCI TECHNICZNEJ LUB ZAWODOWEJ

Warunek zostanie uznany za spełniony, jeśli Wykonawca wykaże, że:

1) posiada wiedzę i doświadczenie w zakresie odpowiadającym przedmiotowi zamówienia tj:

w okresie ostatnich trzech lat przed upływem terminu składania ofert, a jeśli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie wykonał (a w przypadku świadczeń okresowych lub ciągłych wykonuje) co najmniej 1 zamówienie, polegające na dostawie minimum trzech fabrycznie nowych autobusów z napędem elektrycznym o wartości zamówienia nie mniejszej niż 5.000.000,00 zł brutto

Prosimy o zmianę Zapisu na:

„Warunek zostanie uznany za spełniony, jeśli Wykonawca wykaże, że:

1) posiada wiedzę i doświadczenie w zakresie odpowiadającym przedmiotowi zamówienia tj:

w okresie ostatnich pięciu lat przed upływem terminu składania ofert, a jeśli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie wykonał (a w przypadku świadczeń okresowych lub ciągłych wykonuje) co najmniej 1 zamówienie, polegające na dostawie minimum dwóch nowych autobusów z napędem elektrycznym o wartości zamówienia nie mniejszej niż 3.500.000,00 zł brutto.”

**Odp.: Zamawiający podtrzymuje wymagania określone w SWZ.**

## Pytanie 22.

Załącznik nr 4 do SWZ Liczba drzwi pasażerskich

Troje, otwierane do wewnątrz w układzie 2-2-2, dwuskrzydłowe, o szerokości zgodnie z regulaminem nr 107 EKG ONZ.

Czy Zamawiający dopuści autobus z układem drzwi 1-2-1?

**Odp.: Zamawiający podtrzymuje wymagania dotyczące drzwi tj.: troje, otwierane do wewnątrz w układzie 2-2-2, dwuskrzydłowe, o szerokości zgodnie z regulaminem nr 107 EKG ONZ.**

### **Pytanie 23.**

Załącznik nr 4 do SWZ - Ogrzewanie, wentylacja, klimatyzacja.

*Klimatyzacja dwustrefowa przestrzeni pasażerskiej oraz kabiny kierowcy zainstalowana na dachu autobusu w kompaktowej obudowie:*

*a) sterowanie klimatyzacją za pomocą zintegrowanego panelu sterowniczego systemu ogrzewania z funkcją regulacji temperatury oraz systemem szybkiego odparowania i osuszania przedniej szyby autobusu,*

*b) z nadmuchem realizowanym przez zintegrowane urządzenie rozdziału nadmuchu zimnego powietrza za pomocą przewodów nawiewnych rozmieszczonych w odpowiednich punktach w przestrzeni pasażerskiej oraz nadmuchu ciepłego i zimnego powietrza w miejscu pracy kierowcy, posiadająca moc chłodzącą: min. 22 kW.*

*Ogrzewanie realizowane przez grzejniki konwektorowe i nagrzewnice wykorzystujące ciepło z układu chłodzenia silnika lub z niezależnego ogrzewania:*

*a) wyposażone w układ oszczędnościowy, który przy wyłączonym silniku automatycznie wyłącza wszystkie nagrzewnice w przestrzeni pasażerskiej i zachowuje funkcję pełnej regulacji wydajności nagrzewnicy czołowej,*

*b) moc nagrzewnic pozwalająca na utrzymanie temperatury (+)10oC do (+)15°C przy temperaturze zewnętrznej (-)15°C,*

*c) minimum 3 nagrzewnice w przedziale pasażerskim,*

*d) dodatkowa nagrzewnica w kabinie kierowcy uwzględniająca nawiew powietrza w kierunku kończyn dolnych kierowcy,*

*e) regulacja prędkości obrotowej silników wentylatorów w sposób płynny lub stopniowy (minimum dwa zakresy),*

*f) ogrzewanie oraz chłodzenie przedziału pasażerskiego realizowane automatycznie (bez ingerencji kierowcy), utrzymujące stałą zaprogramowaną temperaturę,*

*g) jako wsparcie systemu grzewczego zamawiający wymaga zainstalowanie niezależnego kotła grzewczego zasilanego paliwem, o mocy co najmniej 25 kW. Zbiornik na paliwo min. 35 dm<sup>3</sup>, z możliwością odczytu ilości paliwa na desce rozdzielczej,*

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

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

b. 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?

**Odp.: Zamawiający podtrzymuje wymagania dotyczące ogrzewania, wentylacja, klimatyzacji zawarte w SWZ.**

#### **Pytanie 24.**

Załącznik nr 4 do SWZ - Drzwi pasażerskie.

Drzwi dwuskrzydłowe otwierane do wewnątrz autobusu oraz posiadające poręcze dla pasażerów, których konstrukcja spełnia dodatkową funkcję zabezpieczającą szyby drzwi przed ich wypchnięciem przez pasażerów, o szerokości zgodnie z regulaminem nr 107 EKG ONZ.

Drzwi przednie wyposażone w zamek patentowy zamykany i otwierany z zewnątrz autobusu, pozostałe drzwi ryglowane od wewnątrz.

Szyba każdego skrzydła pierwszych drzwi podgrzewana.

a. 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?

b. 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?

**Odp.: Zamawiający podtrzymuje wymagania dotyczące drzwi w brzmieniu: „Drzwi dwuskrzydłowe otwierane do wewnątrz autobusu oraz posiadające poręcze dla pasażerów, których konstrukcja spełnia dodatkową funkcję zabezpieczającą szyby drzwi przed ich wypchnięciem przez pasażerów, o szerokości zgodnie z regulaminem nr 107 EKG ONZ”.**

#### **Pytanie 25.**

Załącznik nr 4 do SWZ - Sterowanie drzwi.

*a) sterowanie elektro-pneumatyczne podświetlanymi przyciskami na desce rozdzielczej,*

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

**Odp: Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące sterowania drzwi elektro-pneumatycznego podświetlanymi przyciskami na desce rozdzielczej.**

#### **Pytanie 26**

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu przetargowym autobusy, w których gniazdo plug-in służące do podłączenia ładowarki, umieszczone będzie po prawej stronie przodu autobusu, przy pierwszej osi ?

**Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące wymagania uzgodnienia z Zamawiającym umieszczenia w autobusie gniazda plug-in służącego do podłączenia ładowarki.**

### **Pytanie 27**

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu przetargowym autobusy, które sterowanie drzwi mają elektryczne ?

**Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące sterowania drzwi elektropneumatycznego podświetlanymi przyciskami na desce rozdzielczej.**

### **Pytanie 28**

Czy Zamawiający uzna za spełnienie warunku zastosowania układu kierowniczego wg. poniższych danych technicznych:

Wspomaganie kierownicy Zmienna transmisja 26.2.1 - 22.2.1

Zasilany przez pompę elektrohydrauliczną

Skręt kierownicy z każdej strony 3,1 skrętu (lewa strona 3,1 skrętu i prawa strona 3,1 skrętu)

**Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące wymagania przekładni mechanicznej z integralnym wspomaganie hydraulicznym. W zakresie szczegółowych rozwiązań Zamawiający polega na doświadczeniu Wykonawcy.**

### **Pytanie 29**

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu przetargowym autobusy, w których szybkozłącze umożliwiające podłączenie zewnętrznego źródła sprężonego powietrza, umieszczone będzie w przedniej części pojazdu po lewej stronie autobusu ?

**Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące umieszczenia szybkozłącza umożliwiającego podłączenie zewnętrznego źródła sprężonego powietrza, w przedniej części pojazdu za zderzakiem przednim. Zamawiający nie precyzuje po której stronie powinno być zlokalizowane szybkozłącze.**

### **Pytanie 30**

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu przetargowym autobusy nie wyposażone w dwa wentylatory wywiewne elektryczne ? W autobusach, które chcemy Państwu zaoferować nie ma możliwości zamontowania wentylatorów na dachu. Autobusy na dachu posiadają baterie i klimatyzacje, przez co nie ma możliwości technicznej montażu wentylatorów.

**Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące wymagania wentylacji wymuszonej poprzez co najmniej dwa wentylatory wywiewne elektryczne o dużym wydatku powietrza lub rozwiązania, w którym funkcję tę przejmują dmuchawy parownika klimatyzacji pracującej w trybie wentylacji (sprężarka nie pracuje).**

### **Pytanie 31**

Prosimy o potwierdzenie, że szerokość całkowita autobusu do 2,55 m dotyczy wymiaru bez lusterek zewnętrznych.

**Odp.: Zamawiający potwierdza, że szerokość całkowita autobusu do 2,55 m dotyczy wymiaru bez lusterek zewnętrznych.**

### **Pytanie 32**

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu przetargowym autobusy wyposażone w jeden schowek zamykany na klucz w kabinie kierowcy ?

**Odp. Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące wymagania co najmniej dwóch schowków (w tym przynajmniej jednego zamykanego na klucz).**

### **Pytanie 33**

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu przetargowym autobusy z system automatycznej detekcji i gaszenia pożaru tylko agregatu grzewczego ? Autobusy które chcemy Państwu zaoferować posiadają silniki w piastach kół. Prosimy o potwierdzenie, że system automatycznej detekcji i gaszenia pożaru dotyczy wyłącznie silników centralnych.

**Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące systemu detekcji i gaszenia pożarów.**

**Zamawiający potwierdza, że system automatycznej detekcji i gaszenia pożaru zabezpiecza silnik trakcyjny, o ile zamontowano go centralnie.**

### **Pytanie 34**

Prosimy o wyjaśnienie czy Zamawiający oczekuje dostawy autobusów, które będą ładowane poprzez pantograf.

**Odp. Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące wymagania autobusu wyposażonego w gniazdo plug-in służące do podłączenia ładowarki, co oznacza, że Zamawiający nie oczekuje autobusów, które będą ładowane poprzez pantograf.**

### **Pytanie 35**

Prosimy o podanie wymaganej długości kompletnych kabli z wtyczką (dotyczy ładowarek).

**Odp. Zamawiający podtrzymuje zapisy w zakresie kabli ładujących, wymagając, by długość złącza zapewniała zasilanie każdego autobusu.**

### **Pytanie 36**

Prosimy o podanie planowanego przebiegu rocznego autobusów.

**Odp. Zamawiający podtrzymuje zapisy pkt 3.2 Załącznika nr 4 do SWZ dotyczące założenia średnio 60.000 km rocznego przebiegu.**

**Pytanie 37**

Prosimy o odpowiedź czy 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.

**Odp.: Zamawiający wymaga udzielenia Zamawiającemu autoryzacji ASO w zakresie umożliwiającym samodzielne wykonywanie przeglądów, napraw i obsługi gwarancyjnej na potrzeby własne Zamawiającego. W okresie gwarancji Wykonawca ponosi wszelkie koszty świadczenia serwisu gwarancyjnego (w tym robocizny i materiałów eksploatacyjnych).**

**Zakres gwarancji na poszczególne elementy wskazano w Załączniku nr 4 do SWZ w pkt 8.1-8.9.**

**Pytanie 38**

Prosimy o podanie kto poniesie koszt rejestracji i ubezpieczenia komunikacyjnego autobusów w imieniu Zamawiającego? Jeżeli koszt rejestracji i ubezpieczenia komunikacyjnego ma ponieść Wykonawca, prosimy o podanie zakresu wymaganego zakresu ubezpieczenia oraz na jaki okres czasu autobusy mają być ubezpieczone.

**Odp. Zamawiający wymaga rejestracji i ubezpieczenia komunikacyjnego pojazdów przez Wykonawcę. Koszty te Wykonawca uwzględni w ofercie. Wykonawca dokona ubezpieczenia komunikacyjnego każdego z osobna autobusu przed dokonaniem jego rejestracji na okres minimum 12 miesięcy. Zakres ubezpieczenia obejmuje obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej.**

**Pytanie 39**

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

**Odp.: Zamawiający informuje, że ilekroć w SWZ jest mowa o rozwiązaniach zalecanych/preferowanych nie wskazuje to rozwiązań obligatoryjnych.**

**Pytanie 40**

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość złożenia 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?

**Odp.: Zamawiający nie wraża zgody na przekazanie dokumentu zabezpieczenia należytego wykonania umowy w formie elektronicznej.**

#### **Pytanie 41**

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?

**Odp.: Zamawiający informuje, że nie dopuszcza możliwości podpisania umowy w formie elektronicznej.**

#### **Pytanie 42**

Załącznik nr 4 do SWZ – rozdział II pkt. 4.11.g)

„Jako wsparcie systemu grzewczego zamawiający wymaga zainstalowanie niezależnego kotła grzewczego zasilanego paliwem, o mocy co najmniej 25 kW. Zbiornik na paliwo min. 35 dm<sup>3</sup>, z możliwością odczytu ilości paliwa na desce rozdzielczej”.

Prosimy o dopuszczenie niezależnego kotła grzewczego zasilanego paliwem o mocy co najmniej 23 kW.

**Odp. Zamawiający dopuszcza zastosowanie niezależnego kotła grzewczego zasilanego paliwem o mocy co najmniej 23 kW.**

**Zamawiający zmienia zapisy w załączniku nr 4 do SWZ – rozdział II pkt. 4.11.g) poprzez wprowadzenie nowego brzmienia zapisu, tj.**

**„g) jako wsparcie systemu grzewczego zamawiający wymaga zainstalowanie niezależnego kotła grzewczego zasilanego paliwem, o mocy co najmniej 23 kW. Zbiornik na paliwo min. 35 dm<sup>3</sup>, z możliwością odczytu ilości paliwa na desce rozdzielczej”.**

#### **Pytanie 43**

Załącznik nr 4 do SWZ – rozdział II pkt. 4.11.b)

"Elektryczne pokrywy dachowe zapewniające prawidłową wentylację wewnątrz pojazdu: min. 2 sztuki".

Prosimy o dopuszczenie elektrycznych pokryw dachowej w ilości 1 szt. Ilość zabudowanych na dachu urządzeń w autobusie elektrycznym uniemożliwia zamontowanie dwóch pokryw dachowych.

**Odp. Zamawiający dopuszcza zastosowanie elektrycznych pokryw dachowych w liczbie min. 1 sztuki.**

**Zamawiający zmienia zapisy w załączniku nr 4 do SWZ – rozdział II pkt. 4.11.b) poprzez wprowadzenie nowego brzmienia zapisu, tj.**

**„elektryczne pokrywy dachowe zapewniające prawidłową wentylację wewnątrz pojazdu: min. 1 sztuka”.**

#### **Pytanie 44**

Załącznik nr 4 do SWZ – rozdział II pkt. 4.1.b):

„łączna moc silnika/ów minimum 160 kW,”

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający ma na myśli maksymalną moc netto silnika/ów

**Odp.: Zamawiający potwierdza, że zapis dotyczący mocy silnika/ów interpretuje jako parametr mocy netto silnika/ów.**

#### **Pytanie 45**

Prosimy o udostępnienie załącznika nr 4a PFU w wersji edytowalnej, bądź w formacie umożliwiającym wyszukiwanie poszczególnych zapisów.

**Odp.: Zamawiający udostępnia edytowalną wersję załącznika 4a PFU**

#### **Pytanie 46**

Załącznik nr 4 do SWZ – rozdział IV pkt. 13.

„(...)szyba każdego skrzydła pierwszych drzwi podgrzewana.”

Czy Zamawiający zgodziłby się na zastosowanie rozwiązania, w którym szyba podgrzewana jest tylko w I skrzydle I drzwi lub alternatywnie Zamawiający zgodzi się na dopuszczenie podwójnej szyby skrzydła pierwszych drzwi?

**Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapisy w brzmieniu: „Szyba każdego skrzydła pierwszych drzwi podgrzewana”.**

#### **Pytanie 47**

Zapisy § 8 ust. 1 wzoru Umowy stanowiącego załącznik nr 2 do SWZ.

*Zamawiający wskazał, że wykonawca jest odpowiedzialny i ponosi wszelkie koszty z tytułu strat materialnych powstałych w związku z zaistnieniem zdarzeń losowych i odpowiedzialności cywilnej w czasie realizacji dostawy objętej umową.*

Czy poprzez odpowiedzialność Wykonawcy za straty materialne powstałe w związku z zaistnieniem **zdarzeń losowych** Zamawiający ma na myśli, że Wykonawca przyjmuje na siebie odpowiedzialność za niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania z powodu okoliczności, za które nie można mu przypisać winy?

Ponadto, prosimy o wyjaśnienie co Zamawiający ma na myśli poprzez przypisanie wykonawcy odpowiedzialności „w związku z zaistnieniem odpowiedzialności cywilnej”.

**Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapisy umowne. Informuje, że odpowiedzialność cywilna jest odpowiedzialnością za szkodę wyrządzoną czynem niedozwolonym lub z tytułu nienależytego wykonania zobowiązania. Zakres odpowiedzialności wykonawcy określone zostały w zapisach § 8 wzoru umowy stanowiącego załącznik nr2 SWZ.**



#### **Pytanie 48**

Wysokość kar umownych zawartych w paragrafie 11 wzoru Umowy.

Wysokość kar umownych zawartych w paragrafie 11 wzoru Umowy, naliczana jest od wartości brutto. W ocenie Wykonawcy taki model naliczania kar umownych, przyjmujący jako podstawę wyliczenia kary umownej lub zabezpieczenia od wartości brutto a nie netto, jest sprzeczny z zasadą równego traktowania, do której przestrzegania Zamawiający zobowiązany jest na podstawie art. 7 prawa zamówień publicznych. Wynika to z faktu, że w przypadku wykonawcy zagranicznego, inaczej niż w przypadku wykonawcy krajowego, cena brutto nie obejmuje podatku VAT, a w konsekwencji będzie niższa, niż w przypadku wykonawcy krajowego. W konsekwencji spowoduje to, że kwota zabezpieczenia wnoszonego przez wykonawcę zagranicznego oraz kary umowne przez niego płacone będą niższe niż w przypadku wykonawcy krajowego. Dlatego też wnosimy o zmianę § 11 poprzez zastosowanie jako podstawy naliczania kar umownych oraz ustalania wysokości zabezpieczenia kwoty netto.

**Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące wysokości i sposobu naliczania kar umownych.**

#### **Pytanie 49**

§ 11 wzoru Umowy stanowiącego załącznik nr 2 do SWZ - kary umowne:

Zgodnie z § 11 wzoru Umowy stanowiącego załącznik nr 2 do SWZ Zamawiający ma prawo naliczyć Wykonawcy kary umowne:

*4. W przypadku zwłoki w wykonaniu przedmiotu umowy w terminie o którym mowa w §2 ust. 1, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 0,02% łącznego wynagrodzenia brutto Wykonawcy określonego w §3 ust. 3 za każdy dzień stwierdzonej zwłoki w dostawie autobusów.*

*5. Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 0,02% łącznego wynagrodzenia brutto określonego w §3 ust. 3 za każdy dzień stwierdzonej zwłoki w dostawie każdego autobusu w terminie o którym mowa w §2 ust. 1 z zastrzeżeniem zapisów w §4 ust. 3.*

*6. Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 0,01% łącznego wynagrodzenia brutto za każdy dzień stwierdzonej zwłoki w dostawie każdego z elementów zamówienia opisanych w § 4 ust.1 pkt. 1 – 5 umowy .*

*8. W przypadku braku zapłaty lub nieterminowej zapłaty wynagrodzenia należnego Podwykonawcom lub dalszym Podwykonawcom, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 0,02% łącznego wynagrodzenia brutto określonego w §3 ust. 3 za każdy przypadek braku zapłaty lub nieterminowej zapłaty wynagrodzenia należnego Podwykonawcom lub dalszym Podwykonawcom. W przypadku nieprzedłożenia poświadczonych za zgodność z oryginałem kopii umowy o podwykonawstwo lub jej zmiany, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 0,01% łącznego wynagrodzenia brutto określonego w §3 ust. 3. Zapłata kary nie zwalnia Wykonawcy od konieczności przedłożenia takiej umowy lub jej zmiany.*

*10. W przypadku zwłoki w wykonaniu obowiązku wynikającego z § 7 ust. 1 pkt 2) Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 0,02% łącznego wynagrodzenia brutto określonego w §3 ust. 3 za każdy dzień zwłoki, chyba że zwłoka nie będzie wynikać z zaniedbań Wykonawcy.*

Wykonanie przedmiotu zamówienia obejmuje dostawę autobusów elektrycznych, dostawę, montaż i uruchomienie nowych stacji ładowania zajezdniowego oraz zaprojektowanie i wybudowanie stacji dwutransformatorowej

Kary naliczane są od wartości brutto całego przedmiotu zamówienia. Zgodnie z tym zapisem (w przypadku opóźnienia w dostawie ładowarki) naliczane kary następują od wartości całej umowy.

W ocenie Wykonawcy, tak ukształtowane kary umowne są:

- 1) nieproporcjonalnie wysokie w stosunku do wartości przedmiotu zamówienia,
- 2) rażąco odbiegają od rozmiaru potencjalnej szkody, możliwej do poniesienia przez Zamawiającego w efekcie nienależytego wykonania zobowiązania przez Wykonawcę – potencjalna szkoda wynikająca z opóźnienia w dostawie jednego pojazdu nie koresponduje w żaden sposób z wysokością zastrzeżonej przez Zamawiającego kary,

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

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

Obowiązek proporcjonalnego kształtowania postanowień umownych w ramach zamówień publicznych został podkreślony zarówno w **Koncepcji nowego Prawa Zamówień Publicznych** (patrz: str. 55, *Koncepcji nowego Prawa Zamówień Publicznych*, czerwiec 2018, pod adresem: [https://www.uzp.gov.pl/data/assets/pdf\\_file/0029/36875/Koncepcja\\_nowego\\_prawa\\_zamowien\\_publicznych.pdf](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*

---

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

*publicznego (np. z zakresu wysokości i kategorii zastrzeganych kar umownych, przerzucanie odpowiedzialności za większość ryzyk na wykonawców, nieuwzględnianie okoliczności związanych z trudnymi do oszacowania gwałtownymi zmianami rynkowymi). Paradoksalnym skutkiem takiego działania jest niekorzystny wpływ na efektywność wydatkowania środków publicznych, przez wyższe ceny wskazywane przez wykonawców uwzględniające koszt nieproporcjonalnego ryzyka po ich stronie, a także zmniejszanie konkurencyjności postępowań, przez rezygnację potencjalnych wykonawców z udziału w postępowaniach o udzielenia zamówienia publicznego."*

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

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

W związku z powyższym:

1. Prosimy o zmianę wysokości kar z tytułu zwłoki, naliczanej tylko od niezrealizowanej części przedmiotu zamówienia za każdy dzień zwłoki, w tym osobno za autobus, ładowarki i wybudowanie stacji dwutransformatorowej
2. Prosimy o wyjaśnienie czym różnią się przypadki wskazane w ust. 4 i 5, ponieważ oba ustępy dotyczą kwestii zwłoki w dostawie autobusów
3. W ust. 6 Zamawiający wskazał karę - 0,01% łącznego wynagrodzenia brutto w razie za każdy dzień zwłoki w dostawie elementów zamówienia opisanych w **§ 4 ust. 1 pkt 1-5 umowy**.

Z uwagi na fakt, że **nie ma takich punktów w umowie**, prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający miał na myśli **§ 1 ust.4 pkt. 1 - 5**.

**Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące wysokości i sposobu naliczania kar umownych.**

## **Pytanie 50**

W § 12 wzoru Umowy Zamawiający opisuje zmiany umowy.

Zwracamy się z wnioskiem o wprowadzenie dodatkowych zmian umowy. Wykonawca zaznacza przy tym, że niżej wymienione zmiany w żadnej mierze nie obligują Zamawiającego do wyrażania zgody na zmiany i zgoda na nie pozostanie nadal wyłącznie prawem, a nie obowiązkiem Zamawiającego. Ewentualne dostosowanie kompletacji pojazdów zgodnie z życzeniem Zamawiającego czy też choćby drobne zmiany w rozplanowaniu wnętrza autobusów zaproponowane przez Zamawiającego okażą się niemożliwe do zaimplementowania ze względu na fakt, iż umowa takich działań nie dopuszcza.

Na podstawie art. 144 ust. 1 pkt 1 PZP wnosimy o dopuszczenie następujących zmian umowy w sprawie udzielenia zamówienia:

1. **w zakresie terminów dostaw**, o których mowa w **§ 2 ust. 1** Umowy, jeżeli niemożność dotrzymania tych terminów wynika z przeszkody wynikającej z przyczyn leżących

po stronie Zamawiającego, bądź z przeszkody niezależnej od Wykonawcy i niemożliwej wcześniej do przewidzenia, w szczególności spowodowanej:

- a) działaniem lub zaniechaniem podmiotu trzeciego, w tym organów państwowych, administracji lub innych, za które Wykonawca nie ponosi odpowiedzialności;
- b) obiektywnymi uwarunkowaniami produkcyjnymi po stronie Wykonawcy;
- c) okolicznościami siły wyższej, pod którym to pojęciem należy rozumieć jakiegokolwiek zdarzenia, które pozostają poza kontrolą którejkolwiek ze Stron, a w szczególności wojnę, powstania, zamieszki, blokady dróg, strajki, lock-outy, epidemie, pandemie, klęski żywiołowe itp.;

w takim wypadku terminy dostaw mogą ulec wydłużeniu o czas niezbędny do zakończenia wykonywania przedmiotu Umowy w sposób należyty, nie dłużej jednak niż o okres trwania przeszkody.

**2. W zakresie ceny za wykonanie przedmiotu umowy, w przypadku:**

- a) zwiększenia bądź zmniejszenia stawek podatku VAT, na podstawie odrębnych przepisów, które wejdą w życie po dniu zawarcia Umowy, a przed wykonaniem przez Wykonawcę świadczenia, po wykonaniu którego Wykonawca jest uprawniony do uzyskania wynagrodzenia - w takim wypadku ceny przewidziane w Umowie mogą ulec odpowiedniemu zwiększeniu bądź zmniejszeniu, jeżeli w wyniku zastosowania zmienionych stawek podatków ulega zmianie kwota należnego podatku.

**3. W zakresie określonej w ofercie lub dokumentacji technicznej kompletacji, wyposażenia lub konstrukcji pojazdów, jeżeli:**

- a) po podpisaniu Umowy na rynku pojawią się nowe rozwiązania techniczne lub technologiczne, czy też komponenty lub materiały nowszej generacji pozwalające na zmniejszenie czasu realizacji zamówienia lub ograniczenie kosztu eksploatacji pojazdów lub uzyskanie korzystniejszych dla Zamawiającego parametrów technicznych,
- b) zaniechano lub wycofano z produkcji określone materiały lub elementy wskazane w ofercie lub dokumentacji technicznej,
- c) zaistniała konieczność zrealizowania zamówienia przy zastosowaniu innych rozwiązań technicznych lub technologicznych, niż wskazane w ofercie Wykonawcy, gdyby zastosowanie przewidzianych wcześniej rozwiązań groziło niewykonaniem lub wadliwym wykonaniem zamówienia,

- w takim wypadku ceny przewidziane w Umowie mogą ulec odpowiedniemu zwiększeniu bądź zmniejszeniu, jeżeli dokonane zmiany w zakresie kompletacji, wyposażenia lub konstrukcji wpływają na wynagrodzenie należne Wykonawcy. Zwiększenie lub zmniejszenie ceny następuje o kwotę różnicy w stosunku do cen tych materiałów lub wyposażenia, jakie zostały przewidziane pierwotnie w ofercie lub dokumentacji technicznej

**Odp.: Zamawiający nie wyraża zgody na wprowadzenie proponowanych zmian w zapisach wzoru umowy.**

## Pytanie 51

Dotyczy rozdziału 21 OPIS KRYTERIÓW I SPOSOBU OCENY OFERT, kryterium „Właściwości techniczne i eksploatacyjne (P)”, kryterium P3

P3	Materiał konstrukcyjny szkieletu (kratownicy) ramy podwozia (max. 10 punktów)	Profile ze stali o podwyższonej wytrzymałości, zabezpieczone antykorozyjnie metodą katodowego lakierowania zanurzeniowego (KTL kataforezy) całej kompletnej karoserii w ramach zamkniętego cyklu technologicznego	10
		Profile ze stali odpornej na korozję (PN-EN 10088) lub aluminium	4
		Inne rozwiązania	0

Wnosimy o zmianę kryterium jako niesprawiedliwie preferującego jedynie wybraną technologię konstrukcji szkieletu i ramy podwozia pojazdów, wcale nie lepszej niż inne dostępne na rynku.

Strata 6 punktów z ogólnej liczby 100 przy wadze kryterium na poziomie 30% praktycznie eliminuje Wykonawcę z możliwości ubiegania się o zamówienie, pomimo zaoferowania lepszego niż preferowane rozwiązania.

Z punktu widzenia właściciela i użytkownika autobusu, istotne jest aby konstrukcja pojazdu wykonana była w sposób umożliwiający długoletnią i bezproblemową eksploatację i zapewniała gwarancję, również w zakresie odporności na korozję. Tymczasem Zamawiający preferuje uzyskanie takiego efektu tylko za pomocą jednej konkretnej z trzech dopuszczonych technologii jednocześnie wykluczając i obniżając ocenę jakości pozostałych rozwiązań, które prezentują równie wysokie (bądź wyższe) walory użytkowe.

Pragniemy podkreślić, że oferowane przez Nas rozwiązanie doceniane jest przez najbardziej wymagających przewoźników w aglomeracjach miejskich w całej Europie.

W związku z powyższym zwracamy się z prośbą o zrównanie punktacji i przyznanie 10 punktów również za zaoferowanie profili ze stali odpornej na korozję (PN-EN 10088) lub aluminium.

**Odp.: Zamawiający dokonuje zmiany zapisów SWZ w rozdziale 21 OPIS KRYTERIÓW I SPOSOBU OCENY OFERT, w kryterium „Właściwości techniczne i eksploatacyjne (P), dotyczących kryterium P3 *Materiał konstrukcyjny szkieletu (kratownicy) ramy podwozia* w zakresie punktacji poprzez wprowadzenie następującego brzmienia tych zapisów:**

P3	Materiał konstrukcyjny szkieletu (kratownicy) ramy podwozia (max. 8 punktów)	Profile ze stali o podwyższonej wytrzymałości, zabezpieczone antykorozyjnie metodą katodowego lakierowania zanurzeniowego (KTL kataforezy) całej kompletnej karoserii w ramach zamkniętego cyklu technologicznego	8
		Profile ze stali odpornej na korozję (PN-EN 10088) lub aluminium	5
		Inne rozwiązania	0

## Pytanie 52

Zamawiający w rozdziale 12 SWZ pisze:

*„Raport Techniczny drogowego zużycia energii (test SORT 2) przez oferowany autobus (w kompletacji i wyposażeniu zbliżonym do wyposażenia i kompletacji autobusów oferowanych w niniejszym postępowaniu). Raport powinien być wykonany wg wytycznych UITP2 przez niezależną, certyfikowaną jednostkę badawczą, upoważnioną do wykonywania takiego testu*  
*Przedstawiony w ofercie Raport z wynikami testu SORT 2 powinien dotyczyć autobusu testowanego w kompletacji i wyposażeniu zbliżonym do wyposażenia i kompletacji autobusu oferowanego w niniejszym postępowaniu, co w rozumieniu Zamawiającego polega na tym, że podane niżej cechy/właściwości tych autobusów (testowanego i oferowanego w postępowaniu) są następujące:*

- marka/typ pojazdu - marka/typ autobusu testowanego identyczne jak marka/typ autobusu oferowanego w niniejszym postępowaniu;*
- silnik/silniki trakcyjne - marka i typ - identyczne / moc [kW] i moment [Nm] silnika autobusu testowanego są nie mniejsze niż w oferowanym autobusie;*
- skrzynia biegów - marka/typ – identyczne jak w oferowanym autobusie;*
- most napędowy - marka/typ oraz przełożenie przekładni głównej – identyczne jak w oferowanym autobusie;*
- magazyn energii - pojemność {kW} – identyczne jak w oferowanym autobusie*
- wymiary pojazdu (długość /szerokość/ wysokość) [m] - wskazane wymiary autobusu testowanego nie mniejsze od wskazanych wymiarów autobusu oferowanego w postępowaniu.”*

Powyższy wymóg dotyczący dokumentu SORT przez oferowany autobus w kompletacji i wyposażeniu zgodnym co do w/w cech/właściwości z dostarczonym pojazdem jest trudny do spełnienia. Nie oferuje się identycznych pojazdów różnym Zamawiającym. Kompletacja autobusów jest zależna od wymagań Zamawiających oraz od ilości środków finansowych jakimi dysponują. Autobusy, na których wykonuje się testy SORT mogą mieć różne ilości miejsc pasażerskich, pojemności magazynów energii, różne przełożenia osi napędowej dobrane do warunków terenowych, w których autobusy będą eksploatowane lub wymagań Zamawiających w zakresie prędkości maksymalnej  $V_{max}$ .

W związku z powyższym zwracamy się z prośbą aby wykonawca był zobowiązany dołączyć:

1. Raport Techniczny drogowego zużycia energii (test SORT 2) przez oferowany typ autobusu. Raport powinien być wykonany wg wytycznych UITP2.

2. Prosimy o wyrażenie zgody aby kryterium zużycie energii elektrycznej (E) zostało ocenione na podstawie oświadczenia Wykonawcy złożonego w ofercie dotyczącego zużycia energii. Dostarczony w terminie późniejszym Raport Techniczny z wynikiem testu SORT 2 wykonany wg wytycznych UITP2 przez niezależną, certyfikowaną jednostkę badawczą, upoważnioną do wykonywania takiego testu będzie zgodny lub niższy z wartością zadeklarowaną przez Wykonawcę w ofercie.

**Odp.: Zamawiający zmienia zapisy pkt 2 w rozdziale 12 SWZ w taki sposób, że tiret piąty otrzymuje brzmienie:**

**„- magazyn energii - pojemność [kW] magazynu energii autobusu oferowanego nie mniejsza niż w testowanym autobusie,”**

### **Pytanie 53**

W załączniku nr 4 pkt 4.4 e zapisane jest, że pełne naładowanie nastąpi w czasie nieprzekraczającym 6 h. Solaris zamierza zaoferować magazyn, którego pojemność będzie wymagała więcej niż 6 h ładowania ładowarką 40 kW.

W związku z tym czy Klient dopuszcza wydłużenie czasu ładowania wolnego do np. 9 godzin?

**Odp.: Zamawiający wyjaśnia, iż wymaganie w brzmieniu „pełne naładowanie magazynu energii powinno nastąpić w czasie nieprzekraczającym sześciu (6) godzin” dotyczy obu rodzajów ładowarek, będących przedmiotem zamówienia, tj. stacjonarnych elektrycznych podwójnych ładowarek o mocy min. 80 kW (2x40 kW), w przypadku podłączenia jednego autobusu i ładowania mocą min. 80 kW, oraz stacjonarnych elektrycznych ładowarek szybkiego ładowania o mocy min. 150 kW.**

### **Pytanie 54**

W zakresie prac opisanych w SWZ jest wykonanie stacji transformatorowej z przyłączem energii. Czy Zamawiający wystąpił do spółki dystrybucyjnej o warunki przyłączenia? Jeśli tak, to prosimy o udostępnienie lub podanie daty realizacji przyłącza. Jeżeli nie, to kiedy Zamawiający zamierza wystąpić i jaki jest oczekiwany czas realizacji?

**Odp.: Zamawiający posiada warunki przyłączenia do sieci energetycznej PGE Dystrybucja S.A.**

**W złączeniu warunki przyłączenia.**

### **Pytanie 55**

Prosimy o podanie odległości między projektowaną stacją transformatorową a przyłączem oraz między stacją a ładowarkami. W załączniku 4b brak tej informacji. Ewentualnie prosimy o wskazanie na mapie gdzie ma się znajdować stacja transformatorowa.

**Odp.: Zadanie jest realizowane w systemie zaprojektuj i wybuduj. Zamawiający umożliwia dokonanie wizji w terenie w celu lokalizacji i określenia proponowanych rozwiązań. Projektowana stacja transformatorowa znajdować się będzie na terenie budowanej obecnie bazy operatora transportu publicznego.**

### **Pytanie 56**

W Załączniku nr 4 paragraf 20 ustęp 1 Zamawiający napisał:

*Udzielenie Zamawiającemu autoryzacji ASO w zakresie umożliwiającym samodzielne wykonywanie przeglądów, napraw i obsługi gwarancyjnej na potrzeby własne Zamawiającego.*

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wyraża zgodę, aby szczegółowy zakres autoryzacji udzielonej przez Wykonawcę na wykonywanie usług technicznych, napraw gwarancyjnych i pogwarancyjnych autobusów został określony w Projekcie Umowy Serwisowej.

**Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapis związany z udzieleniem Zamawiającemu pełnej autoryzacji ASO, zgodnie z zapisami załączników SWZ.**

### **Pytanie 57**

W Załączniku nr 4, par. 20, ustęp 2 Zamawiający napisał:

*Wyposażenie warsztatu Zamawiającego w zestaw narzędzi i urządzeń specjalistycznych umożliwiających uzyskanie autoryzacji ASO producenta na potrzeby własne oraz wykonywanie bieżących usług i napraw gwarancyjnych dostarczonych autobusów w zakresie określonym w niniejszym SWZ. W skład zestawu wchodzi: fabrycznie nowe, nieużywane, kompletne i pełnowartościowe przyrządy, narzędzia i urządzenia, niezbędne do diagnostyki, obsługi eksploatacyjnej, przeprowadzania napraw gwarancyjnych i pogwarancyjnych oraz kompletu testerów i komputera przenośnego z zainstalowanym oprogramowaniem warsztatowym (w języku polskim), niezbędnych interfejsów i okablowania dla diagnostyki*

*Wykonawca zobowiązany jest dostarczyć pisemne licencje na przekazane oprogramowanie.*

Powszechnie treść licencji jest integralną częścią oprogramowania i nie jest osobno załączona, np. powszechnie użytkowany system operacyjny MS Windows . Prosimy o potwierdzenie, że jako formę dostarczenia licencji Zamawiający zaakceptuje licencję stanowiącą integralną część oprogramowania.

**Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące licencji oprogramowania.**

### **Pytanie 58**

W Załączniku nr 4. par 4, ustęp 11 Zamawiający napisał:

Interfejs oraz licencjonowane oprogramowanie diagnostyczne umożliwiające pełną diagnozę oraz naprawę systemu ogrzewania i klimatyzacji.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza zastosowanie urządzenia, którego jedną z wielu funkcjonalności jest diagnoza systemu ogrzewania i klimatyzacji.

**Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące oprogramowania diagnostycznego systemu ogrzewania i klimatyzacji.**



### **Pytanie 59**

Załącznik nr 4 par. 23.

W Załączniku nr 4 par. 23 Zamawiający napisał:

*Wykonawca przeprowadzi kompleksowe szkolenie dla 30 osób (w tym 20 kierowców i 10 mechaników) obejmujące:*

- 1) obsługę techniczną autobusu (mechanicy),*
- 2) zapoznanie z pojazdem, czynnościami codziennej obsługi oraz technikę jazdy autobusem elektrycznym na podstawie jazdy testowej (kierowcy).*

*Szkolenie musi być zakończone pisemnym potwierdzeniem wystawionym przez producenta autobusów.*

1. Prosimy o potwierdzenie że miejscem szkoleń będzie siedziba Zamawiającego lub producenta pojazdu, mieszcząca się na terenie Polski.
2. Prosimy o potwierdzenie, że zakres tych szkoleń ma być zgodny z zakresem udzielonej autoryzacji oraz z zakresem dokumentacji technicznej producenta
3. Prosimy o potwierdzenie, że osoby dedykowane przez Zamawiającego do wykonywania obsługi i napraw pojazdów posiadają uprawnienia do obsługi urządzeń elektrycznych SEP lub równoważne.

**Odp.: Zamawiający potwierdza, że miejscem szkoleń będzie siedziba Zamawiającego lub producenta pojazdu, mieszcząca się na terenie Polski.**

**Zamawiający potwierdza, że zakres szkoleń ma być zgodny z zakresem udzielonej autoryzacji oraz z zakresem dokumentacji technicznej producenta.**

**Zamawiający potwierdza, że osoby dedykowane przez Zamawiającego do wykonywania obsługi i napraw pojazdów będą posiadać uprawnienia do obsługi urządzeń elektrycznych SEP lub równoważne.**

### **Pytanie 60**

W Załączniku nr 4, par. 24, ustęp 3 oraz w Załączniku , par 5, ustęp 8, litera m Zamawiający napisał: *przekazał polskojęzyczną wersję dokumentacji zastosowanego w autobusie oprogramowania, przy czym licencje oprogramowania powinny być dostarczone również w postaci w jakiej oryginalnie występują oraz dopuszcza się przekazanie dokumentacji w wersji elektronicznej lub papierowej w języku polskim,*

Powszechnie treść licencji jest integralną częścią oprogramowania i nie jest osobno załączona, np. powszechnie użytkowany system operacyjny MS Windows. Prosimy o potwierdzenie, że jako formę dostarczenia licencji Zamawiający zaakceptuje licencję stanowiącą integralną część oprogramowania.

**Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące licencji oprogramowania.**

### **Pytanie 61**

W Załączniku nr 4, par. 2, ustęp 2.3 Zamawiający napisał:

*Autobusy powinny być po pierwszym przeglądzie lub może on być przeprowadzany przez Zamawiającego na koszt Wykonawcy.*

Czy zamawiający pisząc o „pierwszym przeglądzie” ma na myśli tzw. przegląd zerowy czy przegląd niezbędny do rejestracji pojazdu? Prosimy o potwierdzenie, że kolejne przeglądy wymagane dokumentacją producenta Zamawiający będzie wykonywał na własny koszt.

**Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapis: „Autobusy powinny być po pierwszym przeglądzie lub może on być przeprowadzany przez Zamawiającego na koszt Wykonawcy”. Zamawiający informuje, że przegląd pojazdu jest niezbędnym elementem koniecznym w celu rejestracji pojazdu, która jest po stronie Wykonawcy. Potwierdzamy, że kolejne przeglądy Zamawiający będzie wykonywał na własny koszt.**

### **Pytanie 62**

W Załączniku nr 2, par. 10, ustęp 4 Zamawiający napisał:

W ramach udzielonej gwarancji Wykonawca zobowiązuje się w terminie 7 dni od daty pisemnego wezwania Zamawiającego do:

- 1) usunięcia wady fizycznej lub usterki lub
- 2) dostawy nowego przedmiotu umowy lub dotkniętej wadą lub usterką jego części w przypadku, kiedy samo usunięcie wady lub usterki uniemożliwia użytkowanie przedmiotu umowy zgodnie z jego przeznaczeniem.

Oraz w Załączniku nr 2, par. 11, ustęp 7 Zamawiający napisał:

W przypadku zwłoki w usunięciu wad stwierdzonych przy odbiorze lub w okresie gwarancji za wady, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 0,02% łącznego wynagrodzenia brutto Wykonawcy określonego w §3 ust. 3 za każdy dzień zwłoki w usunięciu wad licząc od upływu terminu wyznaczonego na ich usunięcie.

Prosimy Zamawiającego o potwierdzenie, że zapis odnosi się do każdego dnia roboczego (, tj. dni od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy).

**Odp.: Zamawiający informuje, że zapis odnosi się do każdego dnia kalendarzowego.**

### **Pytanie 63**

W Załączniku nr 4, par. 18, ustęp 2 Zamawiający napisał

*Wyposażenie warsztatu Zamawiającego w zestaw narzędzi i urządzeń specjalistycznych umożliwiających uzyskanie autoryzacji ASO producenta na potrzeby własne oraz wykonywanie bieżących obsług i napraw gwarancyjnych dostarczonych autobusów w zakresie określonym w niniejszym SWZ. W skład zestawu wchodzi: fabrycznie nowe, nieużywane, kompletne i pełnowartościowe przyrządy, narzędzia i urządzenia, niezbędne do diagnostyki, obsługi*

*eksploatacyjnej, przeprowadzania napraw gwarancyjnych i pogwarancyjnych oraz kompletu testerów i komputera przenośnego z zainstalowanym oprogramowaniem warsztatowym (w języku polskim), niezbędnych interfejsów i okablowania dla diagnostyki całopojazdowej oferowanych autobusów i ich zespołów. Wykonawca zobowiązany jest dostarczyć pisemne licencje na przekazane oprogramowanie.*

Czy Zamawiający uzna warunek wyposażenia warsztatu w narzędzia i urządzenia specjalistyczne za spełniony, gdy w momencie odbioru autobusów Zamawiający zostanie doposażony tylko w narzędzia których nie posiada?

**Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące wyposażenia warsztatu.**

#### **Pytanie 64**

Czy Zamawiający zgadza się na dołączenie do oferty warunków gwarancji producenta, które doprecyzowują zagadnienia związane z udzieloną gwarancją?

Jeżeli nie, czy Zamawiający zgadza się na wyłączenie z gwarancji:

a) materiałów eksploatacyjnych oraz części ulegających zużyciu takich jak:

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

Niewykluczenie ww. części eksploatacyjnych, może wiązać się ze wzrostem ceny przedmiotu zamówienia.

**Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące gwarancji „całopojazdowej” na wszystkie zespoły, układy i elementy każdego autobusu - co najmniej 36 miesięcy, bez limitu przebiegu kilometrów pojazdu.**

### **Pytanie 65**

Czy 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?

Są to zdarzenia, na które Wykonawca nie ma wpływu i nie jest w stanie określić kosztów skutków napraw wynikających z powyższych uszkodzeń.

**Odp.: Zamawiający nie wyraża zgody na wyłączenie z gwarancji proponowanego wykazu napraw.**

### **Pytanie 66**

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

**Odp.: Zamawiający wymaga udzielenia Zamawiającemu autoryzacji ASO w zakresie umożliwiającym samodzielne wykonywanie przeglądów, napraw i obsługi gwarancyjnej na potrzeby własne Zamawiającego. W okresie gwarancji Wykonawca ponosi wszelkie koszty świadczenia serwisu gwarancyjnego (w tym robocizny i materiałów eksploatacyjnych). Zakres gwarancji na poszczególne elementy wskazano w Załączniku nr 4 do SWZ w pkt 8.1-8.9.**

### **Pytanie 67**

Autobusy powinny być po pierwszym przeglądzie lub może on być przeprowadzany przez Zamawiającego na koszt Wykonawcy.

Prosimy o doprecyzowanie czy Zamawiający pisząc o pierwszym przeglądzie ma na myśli przegląd zerowy wykonywany w ramach planu przeglądów producenta.

**Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapis: „Autobusy powinny być po pierwszym przeglądzie lub może on być przeprowadzany przez Zamawiającego na koszt Wykonawcy”. Zamawiający informuje, że przegląd pojazdu jest niezbędnym elementem koniecznym w celu rejestracji pojazdu, która jest po stronie Wykonawcy. Potwierdzamy, że kolejne przeglądy Zamawiający będzie wykonywał na własny koszt.**

Zamawiający informuje, że na pytania wymienione niżej odpowiedzi udzielono w odrębnym piśmie. Wprowadzono zmiany do specyfikacji warunków zamówienia prowadzące do zmiany treści ogłoszenia o zamówieniu. Treść odpowiedzi oraz zmian wraz z ogłoszeniem o zmianie ogłoszenia zostaną udostępnione w dniu publikacji ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

#### Pytanie 1

Załącznik nr 4 Opis przedmiotu zamówienia, pkt.3, ppkt. 3.1., L.p. 3.1.1., Wysokość całkowita.

W Załączniku nr 4 Zamawiający określił maksymalną wysokość całkowitą autobusu równą 3,30 m. Czy Zamawiający dopuści zaoferowanie autobusu, którego wysokość całkowita wynosi 3,32 m?

#### Pytanie 2

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu przetargowym autobusy o długości 12,22 m ? Jest to nieznaczna tolerancja długości.

#### Pytanie 3.

Załącznik nr 4 do SWZ

Wielkość - Długość od 11,80 m do 12,20 m,

Czy Zamawiający dopuści autobusy o długości 10m?

#### Pytanie 4

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu przetargowym autobusy o wysokości 3,35 m? Jest to nieznaczna tolerancja wysokości.

#### Pytanie 5

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. II. Opis Przedmiotu Zamówienia, pkt. 3. Wymagania dotyczące parametrów technicznych autobusów, ppkt. 3.1. Opis podstawowych parametrów technicznych, Tabela, ppkt. 3.1.1.

Czy Zamawiający dopuści autobus, którego wysokość całkowita będzie wynosiła 3,50 m?

**Zamawiający dokonuje zmiany zapisów SWZ w rozdziale 21 OPIS KRYTERIÓW I SPOSOBU OCENY OFERT, w kryterium „Właściwości techniczne i eksploatacyjne (P), dotyczących kryterium P7 Ilość czynnika chłodzącego w zakresie punktacji poprzez wprowadzenie następującego brzmienia tych zapisów:**

P7	Ilość czynnika chłodzącego - autobusy wyposażone w systemy klimatyzacyjne zawierające czynniki chłodzące o niskim współczynniku ocieplenia globalnego (max. 3 punkty)	Układ klimatyzacji z ilością czynnika do 3,5 kg	3
		Układ klimatyzacji z ilością czynnika powyżej 3,5 kg	0

Z uwagi na dokonane zmiany zapisów SWZ w rozdziale 21 OPIS KRYTERIÓW I SPOSOBU OCENY OFERT, w kryteriach „Właściwości techniczne i eksploatacyjne (P), tj. w kryterium P3 i P7, Zamawiający modyfikuje wzór, służący obliczeniu wagi tego kryterium w następujący sposób:

„Waga kryterium obliczona będzie ze wzoru:

$$P = \frac{P1+P2+P3+P4+P5+P6+P7+P8}{65} \times 30$$

gdzie:

P - wartość punktowa badanej oferty w kryterium „Właściwości techniczne i eksploatacyjne”.

Z up. Prezydenta Miasta  
*Dominik Smoliński*  
Wiceprezydent Miasta  
Ostrowca Świętokrzyskiego  
.....  
Kierownik Zamawiającego

W załączeniu:

1. zaktualizowany formularz ofertowy - załącznik nr 1 do SWZ ,
2. Program Funkcjonalno Użytkowy - załącznik nr 4a do SWZ (format .docx),
3. Warunki przyłączenia do sieci energetycznej.