

Ostrowiec Świętokrzyski, 20.09.2022 r

Or.271.38.4.2022

**Wykonawcy zainteresowani
uczestnictwem w postępowaniu**

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.) Zamawiający: Gmina Ostrowiec Świętokrzyski, ul. Jana Głogowskiego 3/5, 27-400 Ostrowiec Świętokrzyski udostępnia treść zapytań Wykonawców wraz z odpowiedziami Zamawiającego w postępowaniu pn: **Dostawa 9 sztuk fabrycznie nowych niskopodłogowych, zeroemisyjnych autobusów miejskich o napędzie elektrycznym wraz z dostawą, montażem i uruchomieniem 9 punktów ładowania zajezdniowego:**

Pytanie nr 1

Czy zamawiający wyrazi zgodę na dostarczenie Raportu Technicznego drogowego zużycia energii elektrycznej (test SORT 2) przez oferowany autobus (w kompletacji i wyposażeniu zbliżonym do kompletacji i wyposażenia autobusów oferowanych w niniejszym postępowaniu) wraz z dostawą autobusów?

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ dotyczące terminu złożenia wraz z ofertą przedmiotowych środków dowodowych, w tym Raportu Technicznego drogowego zużycia energii elektrycznej (test SORT 2).

Pytanie nr 2

Czy zamawiający wyrazi zgodę na dostarczenie aktualnego świadectwa homologacji wraz z załącznikami oferowanego typu pojazdu wraz z dostawą autobusu?

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ dotyczące terminu złożenia wraz z ofertą przedmiotowych środków dowodowych, w tym aktualnego świadectwa homologacji wraz z załącznikami oferowanego typu pojazdu.

Pytanie nr 3

Proszę o potwierdzenie, że okres rękojmi na wykonany przedmiot umowy jest równy okresowi gwarancji całościowej udzielonej przez wykonawcę.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że będzie egzekwował zapisy dotyczące gwarancji w zakresach terminach określonych w § 10 wzoru umowy.

Pytanie nr 4

Proszę o potwierdzenie, że w okresie gwarancji koszt planowanych przeglądów serwisowych/obsług technicznych wynikających z interwałów obsługi określonych przez producenta pojazdu wraz z robocizną i materiałami eksploatacyjnymi zamawiający będzie ponosił we własnym zakresie? Pozostałe naprawy wynikające z udzielonej gwarancji będą po stronie wykonawcy.

Odpowiedź

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 pkt 10 Załącznika nr 4 do SWZ „Opis przedmiotu zamówienia”.

Pytanie nr 5

Prosimy o potwierdzenie, że gwarancja i rękojmia nie obejmuje elementów zużytych w toku zgodnej z przeznaczeniem eksploatacji autobusów, gdy zużycie nie wynika z wad fizycznych rzeczy. Dotyczy to w szczególności takich elementów jak: amortyzatory, elementy zawieszenia, paski napędowe, tarcze hamulcowe, klocki hamulcowe, sprzęgła, pióra wycieraczek, opony, żarówki, bezpieczniki itp.?

Odpowiedź

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

Pytanie nr 6

Prosimy o podanie zakresu ubezpieczenia komunikacyjnego wymaganego przez zamawiającego.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, iż zakres ubezpieczenia obejmuje obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej.

Pytanie nr 7

Zwracam się z wnioskiem o modyfikację projektowanych postanowień umowy §4 pkt 1 poprzez przyjęcie, że zamawiający zobowiązuje się do przystąpienia do odbioru końcowego przedmiotu umowy w terminie do 7 dni od daty poprawnego i skutecznego zgłoszenia przez wykonawcę gotowości przewidzianego w umowie do odbioru końcowego oraz dokonywania odbiorów na zasadach określonych w niniejszej umowie.

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy §4 ust.1 wzoru umowy.

Pytanie nr 8

Zwracamy się z wnioskiem o modyfikację projektowanych postanowień umowy §4 pkt 2 poprzez przyjęcie, że zamawiający wyznaczy odbiór każdego dostarczonego autobusu w terminie nie dłuższym niż 3 dni robocze. Wykonawca pisemnie powiadomi zamawiającego o dacie dostawy każdego autobusu.

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy §4 ust. 2 wzoru umowy.

Pytanie nr 9

Zwracamy się z wnioskiem o modyfikację projektowanych postanowień umowy §4 pkt 4 poprzez przyjęcie, że przewidziany czas na wykonanie odbioru jednego autobusu wynosi do 3 dni roboczych od terminu wyznaczonego w ust. 2 zgodnie z powiadomieniem o dacie dostawy autobusu we wskazane przez zamawiającego miejsce, zgodnego z opisem zamówienia.

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy §4 ust. 4 wzoru umowy.

Pytanie nr 10

Zwracamy się z wnioskiem o modyfikację projektowanych postanowień umowy §7 pkt 1 ppkt 13 poprzez przyjęcie, że wykonawca zobowiązany jest przystąpić do usunięcia wad lub usterek w ciągu 5 dni roboczych od daty ich zgłoszenia przez zamawiającego i dokonać usunięcia wad i usterek w terminie 10 dni roboczych od dnia zgłoszenia przez zamawiającego.

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy §7 ust. 1 ppkt 13 wzoru umowy.

Pytanie nr 11

Zwracamy się z wnioskiem o modyfikację projektowanych postanowień umowy §13 pkt 1 ppkt 3 poprzez przyjęcie, że gdy wykonawca jest w zwłoce w stosunku do terminu określonego w niniejszej umowie o co najmniej 30 dni.

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy §7 ust. 1 pkt 13 wzoru umowy.

Pytanie nr 12

W rozdziale 21 SWZ „OPIS KRYTERIÓW I SPOSOBU OCENY OFERT”, Zamawiający wymienia jedno z kryteriów:

P8	Homologacja typu pojazdu w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich (homologacja udzielona zgodnie z Regulaminem nr 66 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) - Jednolite przepisy dotyczące homologacji dużych pojazdów pasażerskich w zakresie wytrzymałości ich konstrukcji nośnej, zawierające serię poprawek 02; potwierdzona przez niezależną, certyfikowaną jednostkę badawczą, upoważnioną do wykonywania badań homologacyjnych, po przeprowadzeniu badania oferowanego typu pojazdu w zakresie i w sposób określony w Regulaminie nr 66 EKG ONZ (max. 5 punktów)	Spełnienie wymogów homologacji typu pojazdu w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich zgodnie z Regulaminem nr 66 EKG ONZ	5
		Brak spełnienia wymogów homologacji typu pojazdu w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich zgodnie z Regulaminem nr 66 EKG ONZ	0

Pragniemy zaznaczyć, że **Regulamin 66 EKG ONZ** regulamin stosuje się do wszystkich jednopokładowych sztywnych lub przegubowych pojazdów należących do kategorii M2 lub M3, klasy II lub III lub klasy B, przewożących powyżej 16 pasażerów.

2.1. „pojazd” oznacza pojazd kategorii M2 lub M3 w zakresie określonym w pkt 1 powyżej;

2.1.1. w przypadku pojazdów o pojemności większej niż 22 pasażerów, poza kierowcą, występują trzy klasy pojazdów:

„klasa I”: pojazdy, w których konstrukcji przewidziano przestrzeń dla pasażerów stojących, umożliwiającą częste przemieszczanie się pasażerów;

„klasa II”: pojazdy przeznaczone zasadniczo do przewozu pasażerów siedzących, o konstrukcji umożliwiającej przewóz pasażerów stojących w przejściach lub na powierzchni nie większej niż powierzchnia przeznaczona dla dwóch siedzeń podwójnych; L 52/2 PL Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej 23.2.2018 (1) Zgodnie z definicją zawartą w ujednoczonej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, pkt 2 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

„klasa III”: pojazdy przeznaczone wyłącznie do przewozu pasażerów siedzących.

Pojazd może być zaliczony do więcej niż jednej klasy. W takim przypadku dany pojazd może uzyskać homologację w każdej klasie, do której został zaliczony.

2.1.2. W przypadku pojazdów o pojemności nie większej niż 22 pasażerów, poza kierowcą, występują dwie klasy pojazdów:

„klasa A”: pojazdy przeznaczone do przewozu pasażerów stojących; pojazd tej klasy posiada siedzenia i przestrzeń dla pasażerów stojących;

„klasa B”: pojazdy nieprzeznaczone do przewozu pasażerów stojących; pojazd tej klasy nie ma przestrzeni dla pasażerów stojących;

Autobusy miejskie należą do klasy I pojazdów w związku z czym Regulamin 66 EKG ONZ ich nie dotyczy.

W związku z tym wnosimy o usunięcie tego kryterium w całości z oceny ofert.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że spełnienie wymogów homologacji typu pojazdu w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich zgodnie z Regulaminem nr 66 EGK ONZ nie jest obligatoryjne. Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ w tym zakresie

Pytanie nr 13.

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu autobusy, w których główny wyłącznik prądu nie znajduje się w komorze akumulatorów kwasowych? W autobusach, które pragniemy zaoferować, główny wyłącznik prądu znajduje się pod osobną zamykaną klapą.

Odpowiedź :

Zamawiający podtrzymuje następujący zapis: „główny wyłącznik prądu w komorze akumulatorów”.

Pytanie nr 14.

Czy Zamawiający dopuści możliwość zaoferowania stacjonarnych elektrycznych ładowarek szybkiego ładowania o mocy minimum 120 kW? Wykonawca zapewnia, że taka moc ładowarki w zupełności wystarczy do pełnego naładowania magazynu energii w oferowanych autobusach, w czasie nieprzekraczającym sześciu (6) godzin.

Odpowiedź :

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ dotyczące wymagania stacjonarnych elektrycznych ładowarek szybkiego ładowania o mocy min. 150 kW.

Pytanie nr 15.

Zwracamy się z prośbą o wyjaśnienie pkt. 4.10. ppkt. F Załącznika nr 4 do SWZ Opis przedmiotu zamówienia: „przyłączy do ładowania i rozruchu silnika z zewnętrznego źródła prądu” O jakie konkretnie przyłączy chodzi Zamawiającemu?

Odpowiedź : Zamawiający dokonuje zmiany zapisów SWZ – Załącznika nr 4 – „Opis przedmiotu zamówienia” oraz Załącznika nr 1a.

Zamawiający wykreśla zapis: „przyłączy do ładowania i rozruchu silnika z zewnętrznego źródła prądu”, wskazany w pkt 4.10. lit f) Załącznika 4 oraz w pkt 10 tiret 6 Załącznika 1a do SWZ .

Pytanie nr 16.

Czy Zamawiający zaakceptuje autobusy, które będą wyposażone w ogrzewanie z opcjami autodiagnostyki oraz trybu serwisowego umożliwiające pełną diagnozę oraz naprawę systemu ogrzewania i klimatyzacji bez konieczności stosowania dodatkowego interfejsu oraz oprogramowania zewnętrznego?

Odpowiedź :

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ dotyczące wymagania interfejsu oraz licencjonowanego oprogramowania diagnostycznego umożliwiającego pełną diagnozę oraz naprawę systemu ogrzewania i klimatyzacji.

Pytanie nr 17

Czy Zamawiający zaakceptuje autobusy z automatyczną autodiagnostyką oraz opcją trybu serwisowego sterowania drzwiami, które nie wymagają dodatkowego oprzyrządowania ani oprogramowania? Wykonawca zapewnia, że takie rozwiązanie jest powszechnie stosowane od wielu lat w autobusach dostarczanych na całym świecie.

Odpowiedź :

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ dotyczące wymagania, by do obsługi drzwi dołączyć oprzyrządowanie i oprogramowanie systemu sterowania drzwiami (licencjonowany program diagnostyczny z interfejsem).

Pytanie nr 18.

Czy Zamawiający zaakceptuje autobusy wyposażone w felgi aluminiowe bez kołpaków. Pragniemy zaznaczyć, że obręcze z lekkich stopów są przede wszystkim lżejsze od stalowych o tej samej średnicy i szerokości, co wpływa korzystnie na niższe zużycie energii elektrycznej.

Odpowiedź :

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ dotyczące wymagania kołpaków na kołach.

Pytanie nr 19.

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu autobusy wyposażone w system detekcji i gaszenia pożarów, w którym środkiem gaśniczym jest azot?

Azot jest powszechnie stosowany jako środek gaśniczy ze względu na wysoką skuteczność takiego rozwiązania w przypadku pojazdów elektrycznych.

Odpowiedź :

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ dotyczące wymagania środka gaśniczego w postaci proszku gaśniczego.

Pytanie nr 20.

Czy Zamawiający zaakceptuje autobusy wyposażone w przednie tablice LED zewnętrznej informacji pasażerskiej o rozdzielczości minimum – 24 x 192? Pragniemy zauważyć, że zgodnie z SWZ oraz OPZ postępowania, Zamawiający oczekuje zaoferowania autobusów klasy MIDI.

Odpowiedź :

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ dotyczące minimalnej rozdzielczości tablic informacji pasażerskiej.

Pytanie nr 21

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

Odpowiedź :

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

Pytanie nr 22

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?

Odpowiedź :

Zamawiający wymaga przedłożenia zabezpieczenia należytego wykonania przedmiotu umowy w wersji papierowej.

Pytanie nr 23

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

Zamawiający informuje, że umowa z Wykonawcą winna być podpisana w wersji papierowej.

Pytanie nr 24

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

- Średnia prędkość handlowa w km/h
- Odległość trasa – zajezdnia
- Średnia długość pojedynczego odcinka (km)
- Odległość pomiędzy punktami ładowania (km)
- Średnia odległość pomiędzy przystankami (km)
- Wymagany zasięg na pojedynczym ładowaniu (km)

- Długość najdłuższego odcinka
- Liczba odcinków do przejechania w ciągu dnia
- Maksymalne % nachylenie na trasie i długość odcinka z max. Nachyleniem

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

Odpowiedź :

Zamawiający przekazuje następujące dane dotyczące warunków eksploatacji na liniach planowanych do obsługi przez autobusy będące przedmiotem zamówienia:

- Średnia prędkość handlowa w km/h – 20,0 km/h
- Odległość trasa – zajezdnia - 5,6 km
- Średnia długość pojedynczego odcinka (km) - 13,2 km
- Odległość pomiędzy punktami ładowania (km) – 7,0 km
- Średnia odległość pomiędzy przystankami (km) – 0,3 km
- Wymagany zasięg na pojedynczym ładowaniu (km) – min. 200 km,
- Długość najdłuższego odcinka – 20,0 km
- Liczba odcinków do przejechania w ciągu dnia – maks. 14

Maksymalne % nachylenie na trasie i długość odcinka z max. nachyleniem - 7 %, ok. 0,5 km

Pytanie nr 25

Zamawiający w rozdziale 10 punkt 5. SWZ napisał:

W przypadkach, o których mowa powyżej, Zamawiający może badać, czy nie zachodzą wobec podwykonawcy niebędącego podmiotem udostępniającym zasoby podstawy wykluczenia, o których mowa w art. 108 ust. 1. Wykonawca na żądanie Zamawiającego przedstawi oświadczenie, o którym mowa w art. 125 ust. 1, lub podmiotowe środki dowodowe dotyczące tego podwykonawcy.

Wskazujemy, iż powyższy wymóg wydaje się nadmierny w postępowaniach na dostawy. Oferenci mogą korzystać z wielu poddostawców w tym np. poddostawcy części i zespołów do wyposażenia pojazdów. Wymóg złożenia dokumentu JEDZ oraz dokumentów potwierdzających brak podstaw do wykluczenia dotyczy każdego podwykonawcy, co implikuje konieczność przedłożenia znacznie większej ilości dokumentów, podlegających późniejszej weryfikacji, co może tylko utrudnić i opóźnić procedurę nie dając wymiernych efektów.

Wykonawca zwraca się więc z wnioskiem o rezygnację przez Zamawiającego z żądania złożenia JEDZ oraz dokumentów potwierdzających brak podstaw do wykluczenia w stosunku do podwykonawców. Uzyskanie ww. dokumentów od podwykonawcy zagranicznego stanowi dla Wykonawcy znaczące utrudnienie. Ponadto ze względu na fakt, iż wszelkie zobowiązania wynikające z umowy dostawy (w tym przeprowadzenie szkoleń, udzielenie autoryzacji, zobowiązania gwarancyjne oraz z tytułu rękojmi) spoczywają na Wykonawcy, uzyskanie przez Zamawiającego dokumentów dotyczących podwykonawców nie stanowi dla Zamawiającego żadnego dodatkowego zabezpieczenia ani gwarancji, nie wnosi również żadnych istotnych informacji niezbędnych do przeprowadzenia postępowania o udzielenia zamówienia publicznego. W związku z powyższym wnioskujemy o rezygnację z żądania składania JEDZ oraz dokumentów potwierdzających brak podstaw do wykluczenia w stosunku do podwykonawców oraz o stosowną modyfikację zapisów SWZ

Odpowiedź

Zamawiający nie stawia wymogu, aby wykonawca, który zamierza powierzyć wykonanie części zamówienia podwykonawcy nie będącemu podmiotem udostępniającym zasoby na zasadach o których mowa w art. 118, przedstawienia podmiotowych środków dowodowych potwierdzających, że nie zachodzą wobec podwykonawcy podstawy wykluczenia z postępowania, o których mowa w art. 108 ust.1 Pzp oraz 109 ust.1 pkt 4 Pzp, jedynie zastrzega sobie możliwość badania czy nie zachodzą wobec podwykonawcy niebędącego podmiotem udostępniającym zasoby podstawy wykluczenia, o których mowa w art. 108 ust. 1.

Zamawiający podtrzymuje zapis w rozdziale 10 punkt 5.

Pytanie 26

Zamawiający w § 9 ust. 3 wzoru Umowy stanowiącego załącznik nr 2 napisał:
(...)pozostała część zabezpieczenia tj. 30% służy zabezpieczeniu roszczeń Zamawiającego z tytułu gwarancji (ta część zabezpieczenia zostanie zwrócona nie później niż w 15 dniu po upływie okresu gwarancji o którym mowa w §10 ust. 2 pkt.1 (...))

Zwracamy uwagę, że zrównanie okresu rękojmi z okresem gwarancji z perspektywy Wykonawcy, powoduje powstanie po jego stronie dużo większej odpowiedzialności i potencjalnych ryzyk niż w przypadku rękojmi z ustawowym okresem obowiązywania. Zgodnie bowiem art. 560 kodeksu cywilnego kupujący może żądać obniżenia ceny lub odstąpić od umowy w przypadku, gdy sprzedający nie usunie niezwłocznie wady poprzez naprawę lub wymianę produktu na nowy, a także gdy rzecz była już wymieniana lub naprawiana i niekoniecznie z tego samego powodu.

W przedmiotowym postępowaniu okres gwarancji na całość pojazdu jest dodatkowo punktowany i może wynieść 4, 5 i więcej lat, **dlatego zwracamy się z wnioskiem aby okres rękojmi wynosił zgodnie z kodeksem cywilnym 2 lata**

Odpowiedź :

Zamawiający podtrzymuje zapisy § 9 ust 3 wzoru umowy.

Pytanie nr 27

Zamawiający w załączniku nr 4 do SWZ – rozdział II pkt. 3.1.7 tabeli napisał:

„Sumaryczna moc silnika/ów nie mniejsza niż 160 kW,”

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

Odpowiedź :

Zamawiający potwierdza, że parametr maksymalnej mocy netto silnika/ów ma być nie mniejszy niż 160 kW.

Pytanie 28

Zamawiający w załączniku nr 4 do SWZ – rozdział III pkt. 4.14.g) napisał:

„(...)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?

Odpowiedź :

Zamawiający podtrzymuje zapisy załączników do SWZ w brzmieniu: „Szyba każdego skrzydła pierwszych drzwi podgrzewana”.

Pytanie nr 29

Zamawiający w załączniku nr 4 do SWZ – rozdział III pkt. 4.2.c) napisał:

c) *powinien posiadać przełącznik awaryjny umożliwiający zjazd do zajezdni w przypadku wystąpienia awarii,*

Zwracamy się z prośbą o doprecyzowanie co dokładnie Zamawiający ma na myśli pisząc o wystąpieniu awarii, o jakie komponenty chodzi?

Odpowiedź :

Zamawiający wyjaśnia, że chodzi o rozwiązanie wyłączające blokady systemów uniemożliwiające jazdę w przypadku wystąpienia awarii pojazdu

Pytanie nr 30

Zamawiający w załączniku nr 4 do SWZ – rozdział III pkt. 4.15.c) napisał:

c) *akustyczny i świetlny sygnał ostrzegawczy przy drzwiach uruchamiany przez kierowcę przed zamknięciem drzwi,*

Czy Zamawiający uzna w/w warunek za spełniony w przypadku gdy sygnał ostrzegawczy emitowany będzie automatycznie przed zamknięciem drzwi?

Odpowiedź :

Zamawiający uzna warunek za spełniony, jeśli przed zamknięciem drzwi sygnał będzie emitowany automatycznie

Pytanie nr 31

Wysokość kar umownych zawartych w § 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.

Odpowiedź :

Zamawiający podtrzymuje zapisy określone w § 11 wzoru umowy w zakresie sposobu naliczania kar umownych .

Pytanie nr 32

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 0,02% łącznego wynagrodzenia brutto za każdy dzień stwierdzonej zwłoki w dostawie każdego z elementów zamówienia opisanych w § 1 ust. 4 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 poświadczonej 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 oraz nowych punktów ładowania zajezdniowego

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.

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

Pragniemy wskazać, że wygórowane kary umowne przekładają się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów. Wykonawca racjonalnie kalkulujący cenę ofertową musi bowiem uwzględnić w tej cenie nie tylko koszty wytworzenia przedmiotu umowy i zakładany zysk, ale również wszelkie ryzyka związane realizacją danego zamówienia, w tym zastrzeżone przez Zamawiającego kary umowne. **Zawyżanie ceny ofertowej w związku z przeliczeniem nieproporcjonalnie wysokich kar na wykonawców doprowadzić może do nieefektywnego wydatkowania środków publicznych przez Zamawiającego** bądź wręcz do konieczności unieważnienia postępowania, na skutek zaferowania 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*) jak i w uzasadnieniu do projektu¹ aktualnie obowiązującej ustawy Prawo zamówień publicznych, gdzie wskazuje się, że:

„Kierując się często uproszczonym postrzeganiem interesu zamawiającego, postanowienia umów zawierają rozwiązania nazbyt restrykcyjne i nieproporcjonalne do rodzaju i wartości zamówienia publicznego (np. z zakresu wysokości i kategorii zastrzeganych kar umownych, przeliczenie 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;

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

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
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**.

Odpowiedź :

Zamawiający podtrzymuje zapisy określone w § 11 wzoru umowy w zakresie sposobu naliczania kar umownych.

Pytanie nr 33

W § 11 ust. 12 Wzoru Umowy Zamawiający napisał:

Naliczenie przez Zamawiającego kary umownej następuje przez sporządzenie noty księgowej wraz z pisemnym uzasadnieniem. Wykonawca zobowiązany jest w terminie 5 dni od daty otrzymania w/w dokumentów do zapłaty naliczonej kary umownej. Brak zapłaty w powyższym terminie uprawnia Zamawiającego do potrącenia kary umownej z wynagrodzenia

Czy Zamawiający zgodziłby się wydłużyć termin zapłaty ewentualnych kar umownych do 14 dni?

Odpowiedź :

Zamawiający nie wyraża zgody na wydłużenie terminu zapłaty kar umownych.

Pytanie nr 34

W § 12 wzoru Umowy Zamawiający opisuje możliwe zmiany do umowy, jednakże umowa nie zawiera klauzuli waloryzacyjnej, nie przewiduje możliwości zmiany umowy polegającej na zmianie wynagrodzenia Wykonawcy zależnej od zmiany warunków rynkowych wpływających na koszt wykonania umowy, w tym zmiany cen materiałów lub kosztów wykonania umowy, a także kosztów wynagrodzeń.

Zwracamy się z wnioskiem o wprowadzenie możliwości zmiany wysokości wynagrodzenia na podstawie wyżej wymienionych zmian warunków rynkowych

Ponadto na podstawie art. 454 ust.1 pkt. 1 PZP wnosimy o dopuszczenie następujących zmian umowy w sprawie udzielenia zamówienia

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) obiektywnymi uwarunkowaniami produkcyjnymi po stronie Wykonawcy;
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

Odpowiedź :

Zamawiający podtrzymuje zapisy w § 12. Możliwość zmiany zapisów umowy będzie każdorazowo rozpatrywana indywidualnie , po złożeniu wniosku przez Wykonawcę

Pytanie nr 35

W § 5 ust. 2 pkt 9) Wzoru Umowy Zamawiający napisał:

9) rejestracji autobusów i ubezpieczenia komunikacyjnego autobusów, którego koszty Wykonawca uwzględni w ofercie,

Oraz w § 7 ust. 1 pkt 2) napisał:

2) po zakończeniu wszystkich odbiorów każdego z osobna, dostarczonego autobusu bez wad i usterek stanowiących przedmiot umowy i spisaniu częściowego/końcowego protokołu odbioru Wykonawca w imieniu Zamawiającego zobowiązany jest do rejestracji autobusów w terminie 5 dni od podpisania protokołu oraz ich ubezpieczenia,*

wykonaniu

Zwracamy się z prośbą o odstąpienie od wymogu rejestracji oraz ubezpieczenia pojazdów przez Wykonawcę.

Obowiązek rejestracji i ubezpieczenia pojazdów ciąży na właścicielu pojazdu. Z chwilą podpisania protokołu odbioru własność przechodzi na Zamawiającego.

Odpowiedź :

Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące wymogu rejestracji i ubezpieczenia autobusów.

Pytanie nr 36

W § 5 ust. 2 pkt 8) Wzoru Umowy Zamawiający napisał:

- a) Świadectwo homologacji wraz z załącznikami danego typu pojazdu wydane przez właściwego ministra,
- b) Raport Techniczny drogowego zużycia energii elektrycznej (test SORT 2),
- c) Dokument potwierdzający spełnianie wymagań określonych w Regulaminie nr 66 EKG ONZ w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich - w przypadku potwierdzenia przez Wykonawcę spełniania przez oferowany autobus powyższych wymagań,
- d) Dokument potwierdzający spełnianie wymagań określonych w części I Regulaminu nr 118 EKG ONZ w zakresie palności części w pomieszczeniu wewnętrznym, komorze silnika i w każdym oddzielnym przedziale grzewczym lub odporności na działanie paliw lub smarów materiałów izolacyjnych stosowanych w komorze silnika i w każdym oddzielnym przedziale grzewczym - w przypadku potwierdzenia przez Wykonawcę spełniania przez oferowany autobus powyższych wymagań

Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku złożenia w/w dokumentów wraz z ofertą, Wykonawca nie będzie zobowiązany do złożenia ich po raz drugi przy realizacji przedmiotu zamówienia

Odpowiedź :

Wykonawca do odbioru przedmiotu zamówienia będzie zobowiązany do przekazania kompletu dokumentacji opisanej w § 5 wzoru umowy.

Pytanie nr 37

Dotyczy rozdziału 21 OPIS KRYTERIÓW I SPOSOBU OCENY OFERT, kryterium „Właściwości techniczne i eksploatacyjne (P)” kryterium P4

P4	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-FN 10088) lub aluminium	5
		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.

Ponadto zwracamy się z prośbą o udostępnienie tabeli z pełnymi opisami kryteriów. Tabela w obecnej formie zawiera niekompletne (ucięte) opisy:

P2	Podatność obsługowa poszycia bocznego - dopuszcza się jedynie rozwiązanie będące w bieżącej produkcji, wykonywane wcześniej w oferowanym modelu autobusu	Poszycie boczne pod linią okien montowane	12
		Inne rozwiązania	0
P3	Podział szyby przedniej (max. 10 punktów)	Szyba przednia jednoczęściowa z dodatkową szybą tablicy kierunkowej	10
		Szyba przednia jednoczęściowa, ogrzewana elektrycznie	5
		Inne rozwiązania	0

Odpowiedź : Zamawiający dokonuje zamiany zapisów SWZ.

W odniesieniu do zapytania dotyczącego kryterium P4 Zamawiający informuje, iż zmienia zapisy SWZ poprzez wprowadzenie nowego brzmienia pkt 2 w Rozdziale 21:

„2. Właściwości techniczne i eksploatacyjne (P)

Punkty w kryterium zostaną przyznane zgodnie wartościami podanymi w tabeli poniżej, zgodnie z informacjami wskazanymi przez wykonawcę w złożonej ofercie.

Maksymalna liczba punktów do uzyskania przez Wykonawcę w tym kryterium wynosi 30.

P	Kryterium	Opis kryterium	Punktacja
p1	Gwarantowany zasięg minimalny w okresie gwarancji baterii (max. 15 punktów)	Gwarantowany minimalny zasięg autobusu niższy niż najwyższy oferta otrzyma punkty według poniższego wzoru: punkty przyznane ofercie badanej = (zasięg minimalny oferty badanej [km] / najwyższy zaoferowany minimalny zasięg [km]) x 15	0-15
P2	Podatność obsługowa poszycia bocznego - dopuszcza się jedynie rozwiązanie będące w bieżącej produkcji, wykonywane wcześniej w oferowanym modelu autobusu (max. 12 punktów)	Poszycie boczne pod linią okien montowane bez klejenia, spawania, zgrzewania	12
		Inne rozwiązania	0
P3	Podział szyby przedniej(max. 10 punktów)	Szyba przednia jednoczęściowa z dodatkową szybą tablicy kierunkowej, ogrzewane elektrycznie	10
		Szyba przednia jednoczęściowa, ogrzewana elektrycznie	5
		Inne rozwiązania	0
p5	Rodzaj silnika elektrycznego układu napędowego (max. 10 punktów)	Centralny silnik układu napędowego zabudowany wzdłużnie za lub przed osią napędzaną	10
		Elektryczne silniki/silnik trakcyjny zintegrowany z osią napędową i inne rozwiązania poza silnikiem centralnym	0

P6	<p>Materiał poszycia zewnętrznego nadwozia (w tym elementy ścian bocznych, dachu, ściany przedniej i tylnej, drzwi i klap) (max. 10 punktów)</p> <p>Uwaga: Jeżeli przynajmniej jeden z elementów poszycia zewnętrznego wykonano z materiału innego niż z blachy ze stali odpornej na korozję (zgodnie z PN-EN 10088) lub aluminium, tworzywa sztucznego wzmocnionego włóknem szklanym, tworzywa sztucznego przeznaczonego do stosowania na zewnątrz o dużej odporności na niskie temperatury oraz uszkodzenia mechaniczne, szkła hartowanego, niewymagających dalszego zabezpieczenia antykorozyjnego – kryterium P6 zostanie przypisane 0 pkt.</p>	<p>Blachy ze stali odpornej na korozję (zgodnie z PN-EN 10088) lub aluminium, tworzywa sztuczne wzmocnione włóknem szklanym, tworzywa sztuczne przeznaczone do stosowania na zewnątrz o dużej odporności na niskie temperatury oraz uszkodzenia mechaniczne, szkło hartowane, niewymagające dalszego zabezpieczenia antykorozyjnego</p>	10
		<p>Inne rozwiązania</p>	0
P7	<p>Komfort pasażerów - liczba miejsc pasażerskich siedzących dostępnych bezpośrednio z poziomu niskiej podłogi (max. 8 punktów)</p> <p>Uwaga: Za miejsca pasażerskie siedzące dostępne z poziomu niskiej podłogi uważa się takie, które są dostępne dla pasażerów bez konieczności wchodzenia na stopień. Wykonawca zobowiązany jest dołączyć do oferty rysunki wnętrza autobusu, na których widoczny będzie układ siedzeń</p>	<p>Liczba miejsc pasażerskich siedzących dostępnych z poziomu niskiej podłogi – 8 i więcej</p>	8
		<p>Liczba miejsc pasażerskich siedzących dostępnych z poziomu niskiej podłogi - od 5 do 7</p>	4
		<p>Liczba miejsc pasażerskich siedzących dostępnych z poziomu niskiej podłogi - 4</p>	0
P8	<p>Homologacja typu pojazdu w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich (homologacja udzielona zgodnie z Regulaminem nr 66 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) - Jednolite przepisy dotyczące homologacji dużych pojazdów pasażerskich w zakresie wytrzymałości ich konstrukcji nośnej, zawierające serię poprawek 02; potwierdzona przez niezależną, certyfikowaną jednostkę badawczą, upoważnioną do wykonywania badań homologacyjnych, po przeprowadzeniu badania oferowanego typu pojazdu w zakresie i w sposób określony w Regulaminie nr 66 EKG ONZ</p> <p>(max. 5 punktów)</p>	<p>Spełnienie wymogów homologacji typu pojazdu w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich zgodnie z Regulaminem nr 66 EKG ONZ</p>	5
		<p>Brak spełnienia wymogów homologacji typu pojazdu w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich zgodnie z Regulaminem nr 66 EKG ONZ</p>	0

P9	Homologacja typu pojazdu w odniesieniu do palności części w pomieszczeniu wewnętrznym, komorze silnika i w każdym oddzielnym przedziale grzewczym lub odporności na działanie paliw lub smarów materiałów izolacyjnych stosowanych w komorze silnika i w każdym oddzielnym przedziale grzewczym (homologacja udzielona zgodnie z częścią I Regulaminu nr 118 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) - Jednolite przepisy techniczne dotyczące palności materiałów używanych w konstrukcji niektórych kategorii pojazdów samochodowych oraz ich odporności na działanie paliw lub smarów; potwierdzona przez niezależną, certyfikowaną jednostkę badawczą, upoważnioną do wykonywania badań homologacyjnych, po przeprowadzeniu badania oferowanego typu pojazdu w zakresie i w sposób określony w Regulaminie nr 118 EKG ONZ (max. 5 punktów)	Spełnienie wymogów homologacji typu pojazdu w odniesieniu do palności części w pomieszczeniu wewnętrznym, komorze silnika i w każdym oddzielnym przedziale grzewczym lub odporności na działanie paliw lub smarów materiałów izolacyjnych stosowanych w komorze silnika i w każdym oddzielnym przedziale grzewczym, zgodnie z częścią I Regulaminu nr 118 EKG ONZ	5
	Brak spełnienia wymogów homologacji typu pojazdu w odniesieniu do palności części w pomieszczeniu wewnętrznym, komorze silnika i w każdym oddzielnym przedziale grzewczym lub odporności na działanie paliw lub smarów materiałów izolacyjnych stosowanych w komorze silnika i w każdym oddzielnym przedziale grzewczym, zgodnie z częścią I Regulaminu nr 118 EKG ONZ	0	
P10	Rodzaj zawieszenia przedniego (max. 5 punktów)	Zawieszenie zależne z belką	5
		Zawieszenie niezależne	0

Waga kryterium obliczona będzie ze wzoru:

$$P = \frac{P1+P2+P3+P5+P6+P7+P8+P9+P10}{80} \times 30$$

gdzie:

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

Pytanie nr 38

Zamawiający w rozdziale 12 punkt 2) SWZ pisze:

„2) Raport Techniczny drogowego zużycia energii elektrycznej (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 UITP SORT Project – Standardized on-road test cycles przez niezależną, certyfikowaną jednostkę badawczą, upoważnioną do wykonywania takiego testu. Dokument ten należy złożyć w formie oryginału lub kserokopii poświadczonej za zgodność z oryginałem przez Wykonawcę. 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;
- ogumienie i koła - rozmiar, indeks nośności, kat. prędkości - 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. Komplectacja 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 Vmax.

W związku z powyższym zwracamy się z prośbą aby wykonawca był zobowiązany dołączyć Raport Techniczny drogowego zużycia energii (test SORT 2) przez oferowany typ autobusu. Raport powinien być wykonany wg wytycznych UITP2.

Odpowiedź :

Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące wymagań w zakresie Raportu Technicznego drogowego zużycia energii elektrycznej (test SORT 2).

Pytanie nr 39

W Załączniku nr 4 paragraf 20.1 Zamawiający napisał:

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

Oraz w Załączniku nr 2, paragraf 1, ustęp 7.

7) autoryzację ASO w zakresie umożliwiającym samodzielne wykonywanie przeglądów, napraw i obsługi gwarancyjnych na potrzeby własne Zamawiającego oraz zapewnienia wykonania obsługi technicznej oraz napraw pogwarancyjnych dostarczonych autobusów przez Wykonawcę,

1. 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.
2. Prosimy o potwierdzenie, że w okresie gwarancji Zamawiający będzie pokrywał koszty wymaganych przeglądów serwisowych wynikających z planu przeglądów
3. Prosimy o potwierdzenie, że obsługa okresowa (typu kontrola, sprawdzenie) podczas której nie jest wymagana wymiana części, tj. codzienna, tygodniowa, miesięczna, kwartalna itd. będzie także wykonywana przez Zamawiającego we własnym zakresie na jego koszt.

Odpowiedź :

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

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 pkt 10 Załącznika nr 4 do SWZ „Opis przedmiotu zamówienia”.

Zamawiający informuje, iż obsługa bieżąca, polegająca na kontroli lub sprawdzeniu pojazdu bez wymiany części, będzie w zakresie Zamawiającego na jego koszt

Pytanie nr 40

W Załączniku nr 4, par. 20.2 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

Wykonawca zobowiązany jest dostarczyć pisemne licencje na przekazane oprogramowanie.

4. 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.

Odpowiedź :

Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące licencji oprogramowania

Pytanie nr 41

W Załączniku nr 4. par 4.11 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.

Odpowiedź :

Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące oprogramowania diagnostycznego systemu ogrzewania i klimatyzacji.

Pytanie nr 42

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.

Odpowiedź :

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 nr 43

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.

Odpowiedź :

Zmawiający dopuści przekazanie licencji w formie oferowanej przez danego producenta sprzętu lub oprogramowania.

Pytanie nr 44

W Załączniku nr 4, par. 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.

Odpowiedź :

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 nr 45

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).

Odpowiedź :

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

Pytanie nr 46

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

Wypożyczenie warsztatu Zamawiającego w zestaw narzędzi i urządzeń specjalistycznych umożliwiających uzyskanie autoryzacji ASO producenta na potrzeby własne oraz wykonywanie bieżących obsługa 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.

Oraz w Załączniku nr 2, par. 1, ustęp 8:

dostawę wyposażenia warsztatu Zamawiającego w zestaw narzędzi i urządzeń specjalistycznych umożliwiających uzyskanie autoryzacji ASO producenta wykorzystywanej na potrzeby własne Zamawiającego,

Czy jeśli Zamawiający posiada już narzędzia, czy zgodzi się na doposażenie tylko w narzędzia których nie posiada?

Odpowiedź :

Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące wyposażenia warsztatu.

Pytanie nr 47

Czy Zamawiający zgadza się na wyłączenie z gwarancji:

- materiałów eksploatacyjnych oraz części ulegających zużyciu takich jak:

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

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

Odpowiedź :

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

Pytanie nr 48

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.

Odpowiedź :

Zamawiający nie wyraża zgody na wyłączenie z gwarancji proponowanego wykazu napraw

Pytanie nr 49

W Załączniku nr 4, par. 10.4, Zamawiający napisał

gwarancja na „magazyn energii”, obejmująca wszystkie elementy systemu, w tym baterie i systemy ładowania, zarządzania energią – co najmniej 8 lat, z dopuszczalnym maksymalnym spadkiem pojemności w okresie gwarancji do 20% przy równoczesnym zachowaniu pojemności energetycznej zasobników energii elektrycznej, umożliwiającej zasięg minimum 200 km na jednym ładowaniu;

1. Żywotność baterii trakcyjnych jest obliczana na podstawie wielu parametrów eksploatacyjnych m.in. okresu użytkowania oraz średniego, planowanego przebiegu rocznego. Ograniczenie gwarancji na baterie trakcyjne jedynie poprzez kryterium czasowe może mieć wpływ na końcową cenę oferty. Dlatego prosimy o dodanie również maksymalnego limitu przebiegu dla wymaganej gwarancji na baterie, bazując na średnim, planowanym przebiegu rocznym dla pojazdów objętych postępowaniem.
2. 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.
3. Prosimy o potwierdzenie, że baterie w przypadku konieczności ich wymiany zostaną zwrócone nieodpłatnie Wykonawcy.

Odpowiedź :

Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące gwarancji na „magazyn energii”, obejmującej wszystkie elementy systemu, w tym baterie i systemy ładowania, zarządzania energią, udzielonej na co najmniej 8 lat, z dopuszczalnym maksymalnym spadkiem pojemności w okresie gwarancji do 20% przy równoczesnym zachowaniu pojemności energetycznej zasobników energii elektrycznej, umożliwiającej zasięg minimum 200 km na jednym ładowaniu.

Zamawiający potwierdza, że zobowiązania gwarancyjne na magazyn energii kończą się z dniem upływu okresu gwarancyjnego.

Zamawiający potwierdza, że baterie w przypadku konieczności ich wymiany zostaną zwrócone nieodpłatnie Wykonawcy

Pytanie nr 50

W pkt. 5.4.1 Załącznika nr 4 – Opis przedmiotu zamówienia, Zamawiający napisał:

„lokalizacja 6 punktów ładowania w postaci 3 sztuk stacjonarnych elektrycznych podwójnych ładowarek o mocy min. 80 kW (2x40 kW) na terenie bazy transportowej Miejskiego Zakładu Komunikacji Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Ostrowcu Świętokrzyskim przy ul. J. Samsonowicza 3, na wyspie przed miejscem postoju autobusów zgodnie z załącznikiem graficznym do opisu przedmiotu zamówienia;”

Prosimy o udostępnienie wyżej wymienionego załącznika graficznego.

Odpowiedź

Zamawiający udostępnia załącznik graficzny do opisu przedmiotu zamówienia.

Pytanie nr 51

W pkt. 5.4.3 Załącznika nr 4 – Opis przedmiotu zamówienia, Zamawiający napisał:

„lokalizacja 1 punktu ładowania w postaci 1 sztuki stacjonarnej elektrycznej ładowarki szybkiego ładowania o mocy min. 150 kW na terenie zajezdni autobusowej w Ostrowcu Świętokrzyskim przy ul. Świętokrzyskiej, w miejscu uzgodnionym z Zamawiającym na etapie sporządzania dokumentacji projektowej montażu stacji ładowania.

Zakładana zgodnie z załącznikiem graficznym do opisu przedmiotu zamówienia Prosimy o udostępnienie wyżej wymienionego załącznika graficznego.

Odpowiedź :

Zamawiający udostępnia załącznik graficzny do opisu przedmiotu zamówienia.

Pytanie nr 52

W pkt. 5.5 Załącznika nr 4 – Opis przedmiotu zamówienia, Zamawiający napisał:

„Kabel ładujący z wtyczką DC - CCS2 o długości złącza zapewniającej zasilanie każdego autobusu; wymagana ilość:”

Prosimy o udostępnienie stosownej mapy wraz z planowaną lokalizacją infrastruktury ładowania.

Odpowiedź :

Zamawiający udostępnia załącznik graficzny do opisu przedmiotu zamówienia.

Pytanie nr 53

W pkt. 7.1 Załącznika nr 4 – Opis przedmiotu zamówienia, Zamawiający napisał:

„Zamawiający wymaga podłączenia stacji ładowania do systemu Monitorowania i Zarządzania Stacjami ładowania, zgodnego z OCPP 1.6-J, powstającego w ramach realizacji zamówienia nr Or.271.24.2021 pn. „Dostawa 8 sztuk fabrycznie nowych niskopodłogowych, zeroemisyjnych autobusów o napędzie elektrycznym wraz z dostawą, montażem i uruchomieniem 5 sztuk nowych stacji ładowania zajezdniowego”, którego wykonawcą jest Man Truck & Bus Polska Sp. z o.o.” Prosimy o potwierdzenie, że w ramach tego zadania Zamawiający wymaga jedynie integracji stacji ładowania z posiadany przez Zamawiającego systemem Monitorowania i Zarządzania Stacjami ładowania. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający posiada odpowiednią liczbę wolnych licencji do wykorzystania na potrzeby wszystkich punktów ładowania realizowanych w ramach tego postępowania.

Odpowiedź :

Zamawiający potwierdza, iż wymaga podłączenia, tj. integracji stacji ładowania z systemem Monitorowania i Zarządzania Stacjami ładowania, zgodnego z OCPP 1.6-J.

Zamawiający potwierdza, że posiada odpowiednią liczbę wolnych licencji do wykorzystania na potrzeby wszystkich punktów ładowania realizowanych w ramach tego postępowania.

Pytanie nr 54

Prosimy o informację po czyjej stronie leżało będzie przeprowadzenie badania UDT? Jeżeli przeprowadzenie badania UDT będzie leżało po stronie Wykonawcy to, prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający udostępni na minimum 30 dni przed planowanym badaniem UDT komplet dokumentów, które stanowiąc będą załączniki do wniosku o przeprowadzenie badania.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że przeprowadzenie badania UDT będzie leżało po stronie Wykonawcy. Zamawiający udostępni na min. 30 dni przed planowanym badaniem UDT komplet dokumentów stanowiących załączniki do wniosku o przeprowadzenie badania.

Pytanie nr 55

W pkt. 5.6. Załącznika nr 4 Zamawiający napisał:

„Należy zaprojektować rozbudowę, dokonać uzgodnień z PGE Dystrybucja S.A. i wyposażyć stację dwutransformatorową SN/nn zlokalizowaną na terenie bazy transportowej MZK Sp. z o.o. w Ostrowcu Świętokrzyskim przy ul. J. Samsonowicza 3 w jeden dodatkowy transformator o mocy 630kVA na potrzeby zasilania stacji ładowania wymienionych w pkt. 5.4.1 i 5.4.2. objętych tym zamówieniem. Projekt i budowa stacji dwutransformatorowej SN/nn o mocy 2x630kVA oraz wyposażenie jej w jeden transformator obecnie realizowane jest w ramach odrębnego zadania przez firmę MAN Truck & Bus Polska Sp. z o. o. Dla punktu ładowania wymienionego w pkt. 5.4.3. należy zaprojektować i wykonać niezależne zasilanie ze względu na inną lokalizację niż teren bazy transportowej MZK lub jeżeli warunki PGE będą dopuszczały wykorzystać zasilanie realizowanej na podstawie innej umowy stacjonarnej elektrycznej ładowarki szybkiego ładowania na ul. Świętokrzyskiej w Ostrowcu Świętokrzyskim.”

Dla lokalizacji przy ul. Samsonowicza:

-Czy stacje ładowania posadowione będą wewnątrz budynku czy na zewnątrz?

-Czy Zamawiający posiada umowę przyłączeniową umożliwiającą zasilanie stacji ładowania? Czy umowa przyłączeniowa uwzględnia zasilanie stacji ładowania, które zostaną wykonane w ramach tego postępowania? Prosimy o udostępnienie umowy przyłączeniowej.

-Prosimy o udostępnieniem Programu Funkcjonalno-Użytkowego dla wyżej opisanych prac elektryczno-budowlanych

-Czy Zamawiający posiada projekt za realizację wyżej wymienionych prac?

-Prosimy o udostępnienie map z zaznaczonymi miejscami planowanego posadowienia stacji transformatorowej i stacji ładowania

-Czy w zakresie realizacji po stronie Wykonawcy leży wykonanie zasilania do stacji ładowania a w tym, poprowadzenie kabla od transformatora do stacji ładowania?

-Prosimy o informację, po czyjej stronie leżało będzie wykonanie fundamentów pod stacje ładowania?

Dla lokalizacji przy ul. Świętokrzyskiej:

- Czy stacje ładowania posadowione będą wewnątrz budynku czy na zewnątrz?
- Czy Zamawiający posiada umowę przyłączeniową umożliwiającą zasilenie stacji ładowania? Czy umowa przyłączeniowa uwzględnia zasilenie stacji ładowania, które zostaną wykonane w ramach tego postępowania? Prosimy o udostępnienie umowy przyłączeniowej.
- Prosimy o udostępnienie Programu Funkcjonalno-Użytkowego dla wyżej opisanych prac elektryczno-budowlanych
- Czy Zamawiający posiada projekt za realizację wyżej wymienionych prac?
- Prosimy o udostępnienie map z zaznaczonymi miejscami planowanego posadowienia stacji transformatorowej i stacji ładowania
- Czy w zakresie realizacji kontraktu po stronie Wykonawcy leży wykonanie zasilania do stacji ładowania a w tym, poprowadzenie kabla od stacji transformatorowej do stacji ładowania?
- Prosimy o informację, po czyjej stronie leżało będzie wykonanie fundamentów pod stacje ładowania?
- Prosimy o udostępnienie aktualnych warunków przyłączeniowych dla tej lokalizacji.
- W razie konieczności uzyskania nowych warunków przyłączeniowych, po czyjej stronie będzie leżało to zadanie?
- Czy działka, na której planuje się posadowić stacje ładowania oraz wykonać niezbędne ku temu prace elektryczno-budowlane należy do Zamawiającego?

Odpowiedź :

Dla lokalizacji przy ul. Samsonowicza:

- Zamawiający informuje, że stacje ładowania posadowione będą na zewnątrz.
- Zamawiający posiada zawartą umowę o przyłączenie do sieci dystrybucyjnej stacji ładowania objętych zamówieniem.
- Zamawiający nie posiada Programu Funkcjonalno – Użytkowego. Zadanie należy wykonać zgodnie z zapisami SWZ.
- Zamawiający nie posiada dokumentacji projektowej. Zadanie realizowane jest w systemie „zaprojektuj i wybuduj”
- Zamawiający udostępnia załącznik graficzny do opisu przedmiotu zamówienia.
- Wykonanie zasilania do stacji ładowania leży po stronie Wykonawcy.
- Wykonanie fundamentów pod stacje ładowania leży po stronie Wykonawcy.

Dla lokalizacji przy ul. Świętokrzyskiej:

- Zamawiający informuje, że stacje ładowania posadowione będą na zewnątrz.
- Zamawiający informuje, że podpisanie umowy o przyłączenie do sieci dystrybucyjnej stacji ładowania jest w trakcie procedowania .
- Zamawiający nie posiada Programu Funkcjonalno – Użytkowego. Zadanie należy wykonać zgodnie z zapisami SWZ.
- Zamawiający nie posiada dokumentacji projektowej. Zadanie realizowane jest w systemie „zaprojektuj i wybuduj”
- Zamawiający udostępnia załącznik graficzny do opisu przedmiotu zamówienia.
- Wykonanie zasilania do stacji ładowania leży po stronie Wykonawcy.
- Wykonanie fundamentów pod stacje ładowania leży po stronie Wykonawcy.
- Zamawiający udostępnia warunki przyłączenia do sieci dystrybucyjnej.
- Zamawiający nie przewiduje konieczności uzyskania nowych warunków przyłączeniowych
- Działka, na której planuje się posadowić stacje ładowania jest w wieczystym użytkowaniu Zamawiającego. Zamawiający posiada prawo do dysponowania przedmiotową nieruchomością.

Pytanie nr 56

W pkt. 6.1.12 Zamawiający napisał:

„Stacja ładowania musi posiadać możliwość przesyłania danych telemetrycznych do co najmniej dwóch systemów backend zgodnych z OCPP, z których jeden będzie posiadał funkcję zarządzania stacjami ładowania, a drugi będzie pełnił funkcję monitorującą”

System OCPP, który posiada Zamawiający realizuje obie wymagane funkcję, w związku z tym prosimy o zmianę zapisu na:

„Stacja ładowania musi posiadać możliwość przesyłania danych telemetrycznych do systemu backend zgodnego z OCPP, który posiadać będzie funkcję zarządzania stacjami ładowania oraz będzie pełnił funkcję monitorującą”

Odpowiedź :

Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące wymagania co najmniej dwóch systemów backend zgodnych z OCPP.

Pytanie nr 57

Czy Zamawiający zgodzi się na wykorzystanie stacji ładowania z wyświetlaczem? Wtedy wyświetlacz będzie posiadać klasę ochrony IK8, a cała obudowa zgodnie z dokumentacją IK10.

Odpowiedź :

Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące wymagania zapewnienia przez stację ładowania ochrony w stopniu minimum IK10.

W związku z wprowadzonymi zmianami w Specyfikacji Warunków Zamówienia, Zamawiający zamierza zmienić termin składania i otwarcia ofert. Informacja o nowym terminie składania i otwarcia ofert zostanie zamieszczona na stronie prowadzonego postępowania po opublikowaniu ogłoszenia o zmianie ogłoszenia o udzielenie zamówienia w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

Pytania zadane przez Wykonawców oraz odpowiedzi Zamawiającego stanowią integralną część Specyfikacji Warunków Zamówienia.

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

W załączeniu:

- 1. Lokalizacja ładowarek ul. Samsonowicza- mapka,*
- 2. Lokalizacja ładowarek ul. Świętokrzyska- mapka*