

WYJAŚNIENIA TREŚCI SPECYFIKACJI WARUNKÓW ZAMÓWIENIA IX,X

Dotyczy: postępowania w trybie przetargu nieograniczonego na „dostawę fabrycznie nowych, niskopodłogowych autobusów miejskich przegubowych o napędzie elektrycznym z prawem opcji” - AL.0140.05.2024, opublikowanego w dniu 29.04.2024 r. w Suplemencie do Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej pod numerem S: 84/2024 – 252859 - 2024.

Działając na podstawie art. 135 ust. 2, w oparciu o ust. 6 ustawy Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1605), Zamawiający - Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, w związku z zapytaniami zgłoszonymi przez Wykonawców dotyczącymi treści SWZ - niniejszym przekazuje treść zapytań wraz z wyjaśnieniami.

PYTANIE 1

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

- 1) Dzienny przebieg w km
- 2) Roczny przebieg w km – czy Zamawiający potwierdza 75.000 km?
- 3) Średnia prędkość handlowa pojazdów – z naszych obliczeń wynika, że autobusy elektryczne na terenie miasta Poznaniu poruszają się ze średnią prędkością 20km/h –prosimy o potwierdzenie,
- 4) Odległość trasa – zajezdnia
- 5) Długość najdłuższego odcinka
- 6) 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 SWZ.

Odpowiedź:

Ad. 1. Dzienny przebieg [km]

Zamawiający informuje, iż dzienny przebieg dla autobusów elektrycznych będzie wynosił min. 220 km;

Ad. 2. Roczny przebieg [km]

Zamawiający informuje, iż średnio – roczny przebieg autobusów wynosił będzie ok. 80 000 km;

Ad. 3. Średnia prędkość handlowa pojazdów [km/h]

Zamawiający informuje, iż średnia prędkość handlowa autobusów elektrycznych wynosi ok. 15km/h;

Ad. 4. Odległość trasa – zajezdnia

Zamawiający informuje, iż pojazdy nie będą przypisane do konkretnej linii komunikacyjnej w związku z czym odległość trasa – zajezdnia będzie różna i zależeć będzie od linii na której będzie eksploatowany autobus i na której końcówce linii pojazd będzie kończył kurs. Zamawiający informuje, że macierzystą zajezdnią dla autobusów elektrycznych będzie baza przy ul. Warszawskiej 142;

Ad. 5. Długość najdłuższego odcinka

Zamawiający informuje, iż najdłuższe odcinki linii komunikacyjnych w jedną stronę kształtują się na poziomie ok. 20 km;

Ad. 6. Maksymalne % nachylenie na trasie i długość odcinka z max. nachyleniem

- linia autobusowa: 227, 320, 321, 322, ul. Poznańska (dojazd do Koziegłówek z Poznania) różnica n.p.m pomiędzy granicznymi punktami 10 metrów, co przy podejździe wynoszącym blisko 280 metrów daje nam nachylenie na poziomie ~3,6 %;

- linia autobusowa: 226, 193, ul. Wincentego Witosa najazd w kierunku ul. Wojska Polskiego, różnica pomiędzy granicznymi punktami 5 metrów, co przy podejździe wynoszącym 200 metrów daje nam nachylenie na poziomie ~ 2,5 %;

PYTANIE 2

Zał. nr 4 do SWZ punkt 5 podpunkt 5.7 Zamawiający napisał:

Urządzenie klimatyzacyjne wykorzystujące czynnik R134a lub CO2. W przypadku wykorzystania CO2 układ wyposażony w pompę ciepła.

Prosimy o informację, czy w przypadku zaoferowania przez Wykonawcę klimatyzacji z pompą ciepła CO2 Zamawiający wymaga dostarczenia ogólnodostępnego na rynku urządzenia do obsługi klimatyzacji z czynnikiem CO2, umożliwiającego zbadanie szczelności klimatyzacji oraz automatyczne napełnianie układu? Jest to informacja niezbędna do prawidłowego oszacowania kosztów narzędzi, a tym samym precyzyjnej kalkulacji ceny oferty.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż zgodnie z zapisami zawartymi w SWZ (rozdz. III, ppkt. 2.3) wymaga dostarczenia m.in. niezbędnych urządzeń do obsługi dostarczonych autobusów, w związku z powyższym w przypadku zaoferowania pojazdów z urządzeniem klimatyzacyjnym wyposażonym w pompę ciepła, Zamawiający wymaga dostarczenia ogólnodostępnego na rynku urządzenia do obsługi klimatyzacji z czynnikiem CO₂.

PYTANIE 3

Zał. nr 4 do SWZ punkt 10 podpunkt 10.1 Zamawiający napisał:

1 komplet urządzeń diagnostycznych (interfejs + oprogramowanie + licencja) do diagnostyki i regulacji całopojazdowej lub jedno urządzenie umożliwiające kompleksową diagnostykę i regulację całopojazdową z darmową aktualizacją na okres gwarancji całopojazdowej i min. 10 lat po jej zakończeniu.

1. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający posiada zaplecze techniczne wyposażone w podstawowe narzędzia specjalistyczne potrzebne do obsługi zamówionych autobusów, tj. narzędzi dostępnych na rynku, poza siecią sprzedaży producenta.
2. Jeżeli Zamawiający wymaga dostarczenia narzędzi specjalistycznych, to czy Zamawiający wyraża zgodę na doposażenie warsztatu w brakujące narzędzia w przypadku posiadania już niezbędnych narzędzi do wykonywania napraw i urządzeń diagnostycznych?

Odpowiedź:

Ad 1 i Ad 2

Zamawiający informuje, że wymaga dostarczenia wszelkich narzędzi specjalistycznych niezbędnych do obsługi dostarczonych autobusów z uwagi na fakt, iż nie jest w stanie przewidzieć, który z potencjalnych Oferentów będzie realizował przedmiot dostawy.

PYTANIE 4

Zał. SWZ rozdział III punkt 2 podpunkt 2.1 Zamawiający napisał:

przeprowadzenia szkoleń szczegółowo określonych w Projektowanych Postanowieniach Umowy, w tym, co najmniej 20 godzinnego szkolenia realizowanego w ciągu 3 dni roboczych na zajezdni wskazanej przez Zamawiającego dla minimum 30 pracowników wskazanych przez Zamawiającego, w pełnym zakresie obsługi i napraw (elektrycznych, mechanicznych i blacharskich z przedstawieniem pełnej funkcjonalności dostarczonych urządzeń diagnostycznych). W ramach szkoleń Wykonawca przeszkoli dodatkowo min. 10 kierowców/patronów/instruktorów (łącznie) Zamawiającego z podstawowej obsługi pojazdu, niezbędnej do bezpiecznego prowadzenia autobusu. Wykonawca przeszkoli łącznie co najmniej 40 pracowników Zamawiającego z zastrzeżeniem, iż nie mogą to być powtarzające się osoby.

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

Odpowiedź:

Ad 1

Zamawiający potwierdza, iż osoby delegowane do przeszkolenia i do pracy przy autobusach elektrycznych będą posiadały aktualne uprawnienia SEP do 1 kV w zakresie eksploatacji i dozoru instalacji elektrycznych.

Ad 2

Zgodnie z odpowiedzią zawartą powyżej, pracownicy zaplecza technicznego delegowani do przeszkolenia będą posiadali uprawnienia elektryczne SEP do 1 kV.

Ad 3

Zamawiający informuje, iż wyraża zgodę na przeszkolenie minimum 3 pracowników z zakresu diagnostyki, do której wykonania potrzebne jest oprogramowanie oparte na licencji imiennej.

PYTANIE 5

Zał. SWZ rozdział III punkt 2 podpunkt 2.5 Zamawiający napisał:

bieżącej aktualizacji oprogramowania oraz dostarczonej dokumentacji przez okres od momentu ich wydania Zamawiającemu do momentu upływu 10 lat od zakończenia okresu gwarancji całopojazdowej dla ostatniego z wydanych autobusów, bez dodatkowego wynagrodzenia, zgodnie z wymaganiami określonymi w Projektowanych Postanowieniach Umowy,

Czy Zamawiający zgodzi się na zmianę okresu udzielenia aktualizacji oprogramowania operacyjnego sprzętu na okres gwarancji na cały pojazd?

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje pierwotne wymagania w tym zakresie.

PYTANIE 6

Zał. SWZ rozdział III punkt 2 podpunkt 2.6 Zamawiający napisał:

udzielenia dożywotniej licencji na korzystanie z dostarczonego oprogramowania oraz dokumentacji na zasadach i w zakresie uregulowanym w Projektowanych Postanowieniach Umowy,

W celu prawidłowego oszacowania kosztów a tym samym rzetelnej kalkulacji ceny oferty prosimy o potwierdzenie, że Wykonawca udzieli licencji na oprogramowanie na okres eksploatacji zamówionych autobusów tj. na okres 15 lat.

Odpowiedź:

Zamawiający akceptuje udzielenie przez Wykonawcę licencji na oprogramowanie na okres min. 15 lat od daty protokolarnego odbioru.

PYTANIE 7

Zał. SWZ rozdział III punkt 6 Zamawiający napisał:

Zamawiający wymaga, aby wskaźnik gotowości technicznej oferowanych autobusów wynosił w okresie gwarancji całopojazdowej min. 90%. W przypadku zaoferowania wskaźnika poniżej 90% - oferta podlega odrzuceniu.

oraz

Zał. nr. 8 do SWZ §8 punkt 24 Zamawiający napisał:

Wykonawca gwarantuje utrzymanie wskaźnika gotowości technicznej każdego z Pojazdów w okresie gwarancji całopojazdowej na poziomie%. Wskaźnik gotowości technicznej będzie rozliczany dla każdego Pojazdu oddzielnie w okresie kwartalnym. Pierwszy okres rozliczeniowy liczony będzie od dnia odbioru Pojazdu protokołem zdawczo-odbiorczym podpisanym przez Strony.

Za gotowość techniczną uważa się sprawność techniczną Pojazdu, gwarantującą zrealizowanie pełnej zaplanowanej zmiany przewozowej lub nie mniej niż 12 (dwanaście) godzin pracy dziennie.

oraz

Zał. nr. 8 do SWZ §8 punkt 25 Zamawiający napisał:

Za każdy dzień przestoju powodujący niezapewnienie zagwarantowanej gotowości technicznej Pojazdu w danym okresie rozliczeniowym naliczone zostaną kary w wysokości 1 000,00 zł (jeden tysiąc) za jeden dzień przestoju danego Pojazdu.

1. Zamawiający w umowie nie określił na którą godzinę autobus ma być sprawny technicznie, może to prowadzić do niejednoznacznej interpretacji. Zgodnie z zapisem o gotowości technicznej autobusy powinny zrealizować nie mniej niż 12 godzin pracy dziennie. Zamawiający w umowie nie wskazał numerów linii po których będą kursować autobusy. Zgodnie z ogólnodostępnym rozkładem jazdy wskazane linie autobusowe mają zaplanowaną pracę do godziny 23:00. Zatem prosimy o potwierdzenie, że autobus, w którym usterka zostanie usunięta do godziny 11:00 zostanie uznany za

sprawnym technicznie, gdyż będzie mógł wykonać 12 godzinną pracę zgodnie z rozkładem jazdy oraz zapisem SIWZ.

2. Zgodnie z zapisem o gotowości technicznej autobusu powinny zrealizować nie mniej niż 12 godzin pracy dziennie. Zamawiający w umowie nie wskazał numerów linii po których będą kursować autobusy. Zgodnie z ogólnodostępnym rozkładem jazdy wskazane linie autobusowe mają zaplanowane 18 godzin pracy dziennie. Zamawiający nie doprecyzował, że 12 godzin pracy powinno być wykonane bez przerwy. Zatem prosimy o potwierdzenie, że jeśli podczas wykonywania pracy wystąpi usterka, a jej niezwłoczne usunięcie pozwoli na dalsze wykonywanie pracy przewozowej, w ten sposób że łączna ilość godzin pracy w ciągu dnia będzie wynosić minimum 12 godzin zgodnie z zapisem SIWZ, to taki autobus zostanie uznany za sprawny technicznie.

Uzasadnienie:

Brak zgody na taką interpretację, może prowadzić do niepodejmowania niezwłocznych działań usuwania usterek mogących się pojawić podczas wykonywania przewozów. Praktyka pokazuje, że zaawansowanie technologiczne pojazdów elektrycznych i wodorowych oraz stopniowe nabywanie doświadczenia przez personel obsługujący te pojazdy, w początkowym okresie użytkowania może prowadzić do nieuzasadnionych przestojów powodujących straty dla Zamawiającego. Zasadność przestojów ma znaczenie przy rozliczaniu kar za niespełnienie wymaganej gotowości technicznej. Przyjęcie przedstawionej interpretacji byłoby korzystne ze względu na ograniczenie strat dla Zamawiającego.

3. Zamawiający Wymaga zapewnienia wysokiej gotowości technicznej. Nie wszystkie naprawy można wykonać w terminach narzuconych przez Zamawiającego. Może to się wiązać z brakiem możliwości realizacji zadań przewozowych. Zamawiający nie przewidział w umowie możliwości zapewnienia pojazdu zastępczego na czas naprawy. Rozwiązanie takie jest coraz częściej spotykane ze względu na zapewnienie ciągłości działania komunikacji miejskiej. Dlatego prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza możliwość zapewnienia pojazdu zastępczego w miejsce pojazdu unieruchomionego. Prosimy jednocześnie o potwierdzenie, że jeśli pojazd zastępczy będzie posiadał systemy elektroniczne zgodne z tymi stosowanymi u Zamawiającego oraz będzie pojazdem z napędem elektrycznym lub hybrydowym to kary nie będą naliczane.
4. Wskazana wysokość kary umownej nie znajduje uzasadnienia ekonomicznego i nie stanowi ekwiwalentu ewentualnej szkody Zamawiającego. Może prowadzić jedynie do wzbogacenia Zamawiającego, a nie naprawienia szkody. Odbiega również od wartości kar umownych stosowanych w innych, podobnych postępowaniach. W konsekwencji, kara zaproponowana przez Zamawiającego kwalifikuje się jako kara rażąco wygórowana w rozumieniu art. 484 §2 Kodeksu cywilnego. Prosimy o zmniejszenie kary związanej z niedochowaniem gotowości technicznej z 1000zł do 500zł na dzień.

Odpowiedź:

Ad 1

Zamawiający akceptuje zaproponowane rozwiązanie, ponadto informuje, iż przedmiotowe autobusy nie będą przypisane do konkretnej linii komunikacyjnej.

Ad 2

Zamawiający wyraża zgodę pod warunkiem wykonania przez autobus elektryczny pełnej, zaplanowanej dziennej pracy przewozowej lub nie mniej niż 12 godzin pracy dziennie.

Ad 3

Zamawiający nie wyraża zgody na zaproponowane rozwiązanie.

Ad 4

Zamawiający nie wyraża zgody na zaproponowane rozwiązanie.

PYTANIE 8

Zał. SWZ rozdział XV punkt 2 podpunkt 2.3 Zamawiający napisał:

Dopuszcza się wyłączenie z gwarancji: żarówek, bezpieczników, szkła przy uszkodzeniach mechanicznych, klocków hamulcowych powyżej 80 000 km przebiegu, piór wycieraczek, wkładów filtrów (przy zachowaniu interwałów wymian podanych przez Wykonawcę), olejów, smarów, ogumienia po przebiegu 150.000 km lub przy uszkodzeniach mechanicznych, pod warunkiem, że ich uszkodzenie lub przedwczesne zużycie nie nastąpiło na skutek awarii innych podzespołów współpracujących z danym elementem.

1. Czy Zamawiający zgodzi się na wyłączenie niżej wymienionych części:

- amortyzatory (poza wadami fabrycznymi)

- wkłady filtrów
- akumulatory
- paski klinowe
- klocki hamulcowe (po przebiegu 60 000 km);
- normalnie zużywające się tarcze hamulcowe (po przebiegu 120 000 km);
- ogumienie (po przebiegu 120 000 km);
- diody LED, świetlówki;

2. Prosimy o zmianę zapisu na „ *Za normalne uznaje się zużycie po uzyskaniu przebiegu lub czasu eksploatacji ogumienie (nie mniej niż 120 000 km)*”

3. Prosimy o zmianę zapisu na „ *Za normalne uznaje się zużycie po uzyskaniu przebiegu lub czasu eksploatacji klocków hamulcowych (nie mniej niż 60 000 km)*”

4. Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku nieuzyskania minimalnego przebiegu opony tj. 120.000 km, Wykonawca zrekompensuje Zamawiającemu koszt zakup nowego ogumienia proporcjonalnie do wysokości nieuzyskanego przebiegu km”.

Odpowiedź:

Ad 1-Ad 4

Zamawiający informuje, iż podtrzymuje pierwotne wymagania w tym zakresie.

PYTANIE 9

Zał. nr. 8 do SWZ §1 punkt 1 podpunkt 6 Zamawiający napisał:

udzielenia Zamawiającemu autoryzacji na wykonywanie obsługi technicznej oraz napraw gwarancyjnych i pogwarancyjnych każdego z dostarczonych Pojazdów na warunkach określonych w Umowie

1. Prosimy o potwierdzenie, że zakres udzielonej autoryzacji będzie odpowiadał czynnościom określonym w dokumentacji technicznej producenta autobusu przekazanej wraz z pojazdem. Jeśli jakaś czynność naprawcza nie jest określona w dokumentacji producenta pojazdu może ona być wykonana przez Zamawiającego w uzgodnieniu z producentem pojazdu
2. Udzielenie Zamawiającemu uprawnień ASO w zakresie obsługi i napraw dostarczonych autobusów jest uzależnione od posiadanej infrastruktury Zamawiającego oraz kwalifikacji personelu pracowniczego. W związku z tym prosimy o informację:
 - a. Czy Zamawiający posiada infrastrukturę przystosowaną do wykonywania przeglądów i napraw pojazdów będących przedmiotem umowy?
 - b. Jeśli zamawiający nie posiada odpowiedniej infrastruktury, prosimy o informację, kiedy Zamawiający planuje uzyskać odpowiednią infrastrukturę przystosowaną do zamówionych autobusów. Informacja ta jest niezbędna do przygotowania prawidłowej kalkulacji kosztów pojazdu.
3. Prosimy doprecyzować, że Zamawiający, mając na względzie bezpieczeństwo pasażerów, dopuszcza wyłączenie z zakresu autoryzacji na naprawy powypadkowe wykonywania napraw ciężkich, tj. naprawy powypadkowe ciężkie - niezbędna naprawa kratownicy podwoziowej lub nadwoziowej, oraz zespołów napędowych silnik, skrzynia biegów, most napędowy uszkodzonych w wyniku zdarzenia drogowego.

Odpowiedź:

Ad 1

Zamawiający potwierdza, że zakres udzielonej autoryzacji będzie odpowiadał czynnościom określonym w dokumentacji technicznej producenta autobusu przekazanej wraz z pojazdem, które muszą zapewniać prawidłową eksploatację przedmiotowych autobusów.

Ad 2

Zamawiający informuje, iż posiada infrastrukturę do wykonywania podstawowych przeglądów i napraw pojazdów będących przedmiotem umowy. Ponadto zgodnie z zapisami zawartymi w Zał. nr 8 do SWZ §8 pkt. 9 Zamawiający ma prawo zlecić Wykonawcy przeprowadzenie przeglądów oraz napraw w okresie gwarancji.

Ad 3

Zamawiający informuje, iż dopuszcza wyłączenie z zakresu autoryzacji na naprawy powypadkowe wykonywania napraw ciężkich ww. zespołów/podzespołów.

PYTANIE 10

Zał. nr. 8 do SWZ §1 punkt 1 podpunkt 6 Zamawiający napisał:

udzielenia Zamawiającemu autoryzacji na wykonywanie obsługi technicznej oraz napraw gwarancyjnych i pogwarancyjnych każdego z dostarczonych Pojazdów na warunkach określonych w Umowy

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

Odpowiedź:

Ad 1

Zamawiający potwierdza, że będzie ponosił koszty z zakresu realizowanych planowanych przeglądów serwisowych/obsług technicznych w ramach udzielonej autoryzacji, wynikających z interwałów obsług określonych przez producenta pojazdu wraz z robocizną i materiałami eksploatacyjnymi.

Ad 2 i Ad 3

Zamawiający potwierdza, iż w okresie gwarancji koszty obsługi okresowej (typu kontrola, sprawdzenie) podczas której nie jest wymagana wymiana części, tj. obsługa codzienna, tygodniowa, miesięczna, kwartalna itd. będą wykonywane we własnym zakresie przez Zamawiającego i na jego koszt, z zastrzeżeniem treści zapisów zawartych w Zał. nr 8 do SWZ §8 pkt. 9.

PYTANIE 11

Zał. nr. 8 do SWZ §8 punkt 13 Zamawiający napisał:

W przypadku niedotrzymania przez Wykonawcę terminu wskazanego w ust. 9 powyżej, Zamawiający zastrzega sobie prawo do naliczenia kar umownych w wysokości 500,00 zł (pięćset) za każdy pełny dzień kalendarzowy zwłoki w wykonaniu przeglądu serwisowego, naprawy bieżącej lub usunięciu wady.

1. Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości kary umownej z 500 zł na „300 zł za każdy dzień kalendarzowy.”
2. Prosimy o potwierdzenie, że kary zostaną naliczone za każdy dzień wyłączenia pojazdów z eksploatacji. Wyłączenie autobusu z eksploatacji, powinno być uzasadnione względami eksploatacyjnymi lub bezpieczeństwa ruchu, określonymi we właściwych przepisach państwowych i wewnętrznych, z zachowaniem niezbędnych funkcji użytkowych, z punktu widzenia kierowcy i pasażerów.

Odpowiedź:

Ad 1 i Ad 2

Zamawiający podtrzymuje pierwotne wymagania w tym zakresie.

PYTANIE 12

Zał. nr. 8 do SWZ §8 punkt 14 Zamawiający napisał:

W przypadku niedotrzymania przez Wykonawcę wskazanego terminu, Zamawiającemu przysługuje prawo do naliczenia kar umownych w wysokości 500,00 zł (pięćset) za każdy pełny dzień kalendarzowy zwłoki w wykonaniu naprawy.

1. Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości kary umownej z 500 zł na „300 zł za każdy dzień kalendarzowy.”
2. Prosimy o potwierdzenie, że kary zostaną naliczone za każdy dzień wyłączenia pojazdów z eksploatacji. Wyłączenie autobusu z eksploatacji, powinno być uzasadnione względami eksploatacyjnymi lub bezpieczeństwa ruchu, określonymi we właściwych przepisach państwowych i wewnętrznych, z zachowaniem niezbędnych funkcji użytkowych, z punktu widzenia kierowcy i pasażerów.

Odpowiedź:

Ad 1 i Ad 2

Zamawiający podtrzymuje pierwotne wymagania w tym zakresie.

PYTANIE 13

Zał. nr. 8 do SWZ §8 punkt 15 Zamawiający napisał:

W przypadku niedotrzymania przez Wykonawcę wskazanego terminu, Zamawiającemu przysługuje prawo do naliczenia kar umownych w wysokości 1 500,00 zł (tysiąc pięćset) za każdy zakończony dzień zwłoki w dostarczeniu Pojazdu.

1. Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości kary umownej z 1500 zł na „700 zł za każdy dzień kalendarzowy.”
2. Prosimy o potwierdzenie, że kary zostaną naliczone za każdy dzień wyłączenia pojazdów z eksploatacji. Wyłączenie autobusu z eksploatacji, powinno być uzasadnione względami eksploatacyjnymi lub bezpieczeństwa ruchu, określonymi we właściwych przepisach państwowych i wewnętrznych, z zachowaniem niezbędnych funkcji użytkowych, z punktu widzenia kierowcy i pasażerów.

Odpowiedź:

Ad 1 i Ad 2

Zamawiający podtrzymuje pierwotne wymagania w tym zakresie.

PYTANIE 14

Zał. nr. 8 do SWZ §8 punkt 18 Zamawiający napisał:

Niespełnienie powyższego wymogu uprawnia Zamawiającego do naliczania kar umownych w wysokości 500,00 zł (pięćset) za każdy rozpoczęty dzień kalendarzowy zwłoki.

1. Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości kary umownej z 500 zł na „300 zł za każdy dzień kalendarzowy.”
2. Prosimy o potwierdzenie, że kary zostaną naliczone za każdy dzień wyłączenia pojazdów z eksploatacji. Wyłączenie autobusu z eksploatacji, powinno być uzasadnione względami eksploatacyjnymi lub bezpieczeństwa ruchu, określonymi we właściwych przepisach państwowych i wewnętrznych, z zachowaniem niezbędnych funkcji użytkowych, z punktu widzenia kierowcy i pasażerów.

Odpowiedź:

Ad 1 i Ad 2

Zamawiający podtrzymuje pierwotne wymagania w tym zakresie.

PYTANIE 15

Zał. nr. 8 do SWZ §8 punkt 16 Zamawiający napisał:

W przypadku wystąpienia wady systemowej tj. wady dotyczącej tych samych elementów/ podzespołów i występującej lub powtarzającej się okresowo w min. 3 Autobusach w okresach gwarancji dotyczących tych elementów/podzespołów czyli okresach gwarancji, o których mowa w ust. 2 niniejszego paragrafu, Wykonawca zobowiązany jest do zmodyfikowania konstrukcji wszystkich dostarczonych Autobusów w sposób eliminujący możliwość wystąpienia danej wady w przyszłości. Na wprowadzone zmiany konstrukcyjne Wykonawca musi udzielić dodatkowej 36 miesięcznej gwarancji obejmującej wszystkie dostarczone Autobusy, obowiązującej od momentu wprowadzenia zmiany w danym Autobusie. Wykonawca w ciągu 14 (czternastu) dni roboczych (od poniedziałku do piątku), od dnia zgłoszenia przez Zamawiającego wad systemowych zobowiązany jest do zdeklarowania terminu zakończenia prac związanych z ich usunięciem.

1. Prosimy o doprecyzowanie, że wady masowe dotyczą usterek, które wystąpiły, w co najmniej 3 autobusach z całej dostawy w okresie 12 następujących po sobie miesięcy, występujące w okresie gwarancji wymienionej zał. SWZ rozdział XV punkt 2 podpunkt 2.3
2. Zwracamy się z wnioskiem o zmianę udzielenia dodatkowej gwarancji z 36 miesięcy na 24 miesiące.

Odpowiedź:

Ad 1

Zamawiający informuje, iż wady masowe dotyczą usterek, które wystąpiły w co najmniej 3 autobusach z całej dostawy w okresie 12 następujących po sobie miesięcy w zaoferowanych okresach gwarancji wyszczególnionych w §8 ust. 2 zał. nr 8 do SWZ.

Ad 2

Zamawiający podtrzymuje pierwotne wymagania w tym zakresie.

PYTANIE 16

Zał. nr. 8 do SWZ §8 punkt 17 Zamawiający napisał:

Termin wykonania naprawy pogwarancyjnej zleconej przez Zamawiającego, a przyjętej do realizacji przez Wykonawcę, nie może przekroczyć 5 (pięć) dni kalendarzowych liczonych od dnia przekazania zlecenia przez Zamawiającego, w szczególnych przypadkach termin ten może ulec zmianie za zgodą obydwu Stron. Zwracamy się z wnioskiem o zmianę terminu wykonania naprawy pogwarancyjnej z 5 dni kalendarzowych na 7 dni kalendarzowych.

Odpowiedź:

Zamawiający wyraża zgodę na wydłużenie terminu wykonania naprawy pogwarancyjnej do 7 dni kalendarzowych.

Tym samym Zamawiający modyfikuje ust. 17 w § 8 projektowanych postanowień umowy, który otrzymuje brzmienie:

*„17. Termin wykonania naprawy pogwarancyjnej zleconej przez Zamawiającego, a przyjętej do realizacji przez Wykonawcę, nie może przekroczyć **7 (siedem) dni kalendarzowych** liczonych od dnia przekazania zlecenia przez Zamawiającego, w szczególnych przypadkach termin ten może ulec zmianie za zgodą obydwu Stron.”*

PYTANIE 17

Zał. nr. 8 do SWZ §8 punkt 18 Zamawiający napisał

W przypadku dostaw takich zespołów i podzespołów jak: bateria trakcyjna, silnik trakcyjny, tylny most dopuszcza się możliwość wydłużenia terminu ich dostawy, uzgodnionego przez obie Strony, przy czym nie może on być dłuższy niż 10 dni kalendarzowych

1. Prosimy o potwierdzenie, że powyższy termin dotyczy dostawy części występujących w katalogu lub standardowym obrocie, w ilościach jednostkowych, z wyłączeniem całych podzespołów, jak: przednia oś, elementy kratownicy, elementy alternatywnego układu napędowego (silnik elektryczny, oś elektryczna) klimatyzacja, drzwi, okna, bateria trakcyjna.
2. Prosimy na zmianę zapisu z 10 dni kalendarzowych na 14 dni kalendarzowych, który dotyczy dostawy części występujących w katalogu lub standardowym obrocie.

Odpowiedź:

Ad 1

Komponenty w zakresie których Zamawiający dopuszcza możliwość wydłużenia terminu ich dostaw zostały wyszczególnione w Zał. nr. 8 do SWZ §8 punkt 18 i zbiór ten nie ulega rozszerzeniu.

Ad 2

Zamawiający informuje, iż dla wymienionych podzespołów tj. bateria trakcyjna, silnik, tylny most dopuszcza w projektowanych postanowieniach umowy możliwość wydłużenia ich dostawy do 14 dni kalendarzowych.

Tym samym Zamawiający modyfikuje ust. 18 w § 8 projektowanych postanowień umowy, który otrzymuje brzmienie:

*„18. Wykonawca jest zobowiązany zapewnić w okresie gwarancyjnym i pogwarancyjnym dostępność i dostawę wszystkich części zamiennych dla wszystkich Pojazdów (wszystkich części nadwozia, zespołów i podzespołów zamontowanych w Autobusie) w terminie nie dłuższym niż **5 (pięć) dni roboczych** od dnia złożenia zamówienia, do wskazanego przez Zamawiającego magazynu. W przypadku dostaw takich zespołów i podzespołów jak: bateria trakcyjna, silnik trakcyjny, tylny most dopuszcza się możliwość wydłużenia terminu ich dostawy, uzgodnionego przez obie Strony, przy czym nie może on być dłuższy niż **14 dni kalendarzowych**. Niespełnienie powyższego wymogu uprawnia Zamawiającego do naliczania kar umownych w wysokości **500,00 zł (pięćset)** za każdy rozpoczęty dzień kalendarzowy zwłoki.”*

PYTANIE 18

Zał. nr. 8 do SWZ §8 punkt 22 Zamawiający napisał

Z tytułu wykonania przez Zamawiającego naprawy gwarancyjnej lub przeglądu serwisowego w trakcie gwarancji w ramach udzielonej autoryzacji, Zamawiający wystawi fakturę obejmującą koszty robocizny według przygotowanej przez niego kalkulacji, wyliczonej w oparciu o stawkę 150,00 zł netto/roboczogodzina plus podatek VAT w wysokości zgodnej z przepisami prawa obowiązującymi na dzień wystawienia faktury.

Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie stawki rbh z 150 zł na 130 zł.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje pierwotne wymagania w tym zakresie.

PYTANIE 19

Zał. nr. 8 do SWZ §9 punkt 2 Zamawiający napisał

Kary umowne będą płatne w terminie 7 (siedmiu) dni kalendarzowych od dnia otrzymania wezwania do ich zapłaty wraz z odpowiednim dokumentem księgowym, na wskazany tam rachunek bankowy. Kary umowne naliczane na podstawie niniejszej Umowy mogą być także potrącane w ramach wzajemnych rozliczeń pomiędzy Stronami.

Zwracamy się z wnioskiem o zmianę terminu płatności z 7 dni na 30 dni.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje pierwotne wymagania w tym zakresie.

PYTANIE 20

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

- działania czynników zewnętrznych lub atmosferycznych, jak: asfalt kamienie, żwir, grad, osady chemiczne i sól (inne aniżeli używane do zimowego utrzymania dróg), kwasy, soki roślinne itp.,
- uszkodzeń będących wynikiem niewłaściwej eksploatacji (używanie niewłaściwych paliw, smarów, płynów) oraz będących wynikiem nie podjęcia przez Zamawiającego/Użytkownika w odpowiednim czasie działań naprawczych mających na celu ograniczenie skutków awarii,
- szkód wyrządzonych przez osoby trzecie (kradzież, dewastacja, włamanie)
- klęski żywiołowe, pożar, powódź
- szkód powypadkowych lub następstw będących ich skutkiem
- wad powstałych z tytułu naturalnego zużycia lub uszkodzenia materiałów eksploatacyjnych w toku zwykłej eksploatacji, a także zużytych, uszkodzonych lub zniszczonych na skutek warunków eksploatacji
- wad będących następstwem kolizji, wypadków, katastrof i zdarzeń losowych, chyba, że te wynikły w skutek wady autobusu,
- wad powstałych w wyniku aktów wandalizmu.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż warunki na jakich pojazd może zostać wyłączony z gwarancji określono w § 8 ust. 6 Zał. nr 8 do SWZ. Jednocześnie Zamawiający informuje, że podtrzymuje wszystkie, pierwotne zapisy w tym zakresie.

PYTANIE 21

Prosimy o potwierdzenie, że zgłoszenie awarii/naprawy złożone po godz. 13 jest liczone od kolejnego dnia?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż zgłoszenie awarii/naprawy będzie liczone od kolejnego dnia.

PYTANIE 22

W § 9 ust. 1 pkt. f) i g) wzoru Umowy, stanowiącego załącznik nr 8 do SWZ, Zamawiający wskazał, że niezależnie od innych przypadków wskazanych w Umowie, Wykonawca może zostać obciążony przez Zamawiającego następującymi karami umownymi.

*f) w wysokości **500,00 zł** za każdy pełny dzień kalendarzowy zwłoki w wykonaniu naprawy zgodnie z **§ 8 ust. 13** Umowy,*

g) w wysokości **1500,00 zł** za każdy zakończony dzień zwłoki wynikający z braku wymiany Pojazdu zgodnie z § 8 ust. 15 Umowy.

Prosimy o wyjaśnienie, dlaczego kary umowne z § 8 ust. 13 oraz 15 zostały wyszczególnione w katalogu kar umownych wskazanym w § 9 ust. 1 Umowy, a pozostałe kary umowne dot. gwarancji i serwisu (np. wskazane w § 8 ust. 14 lub ust. 18) nie zostały wyszczególnione. Obecne brzmienie § 9 ust. 1 Umowy sugeruje, jakoby Zamawiający planował, w razie wystąpienia jednego zdarzenia, wskazanego w § 8 ust. 13 lub ust. 15, podwójnie naliczać kary umowne, biorąc za podstawę § 8 ust. 13 lub 15 oraz odpowiadające im powtórzenia tych samych kar umownych z § 9 ust. 1 lit. f) lub g) Umowy.

Jeśli Zamawiający nie planuje w razie wystąpienia zdarzeń wskazanych w § 8 ust. 13 oraz 15 podwójnie naliczać kar umownych prosimy o usunięcie kar wskazanych w § 9 ust. 1 f) oraz g).

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż w §9 zostały wyszczególnione kary należne z tytułu roszczeń wynikających z ewentualnego braku realizacji zapisów Umowy, w związku z powyższym Zamawiający uzupełnia przedmiotowy wykaz o kary zawarte w § 8 ust. 14 oraz § 8 ust. 18, które pierwotnie nie zostały w nim umieszczone.

W związku z czym zmianie ulega treść §9 ust. 1 f) i otrzymuje nowe brzmienie:

„f) w wysokości 500,00 zł za każdy pełny dzień kalendarzowy zwłoki w:

- wykonaniu naprawy zgodnie z § 8 ust. 13 i ust. 14 Umowy,
- dostawie części zamiennych zgodnie § 8 ust. 18 Umowy.”

PYTANIE 23

W § 9 ust. 1 lit. i) wzoru Umowy, stanowiącego załącznik nr 8 do SWZ, Zamawiający ustalił karę umowną za zdarzenia opisane w § 7 ust. 1 pkt. 5) Umowy. Umowa nie zawiera § 7 ust. 1 pkt. 5 – prosimy o doprecyzowanie, jaką sytuację miał na myśli Zamawiający.

Odpowiedź:

Zamawiający wykreśla cały pkt i) w § 9 ust. 1 Załącznika nr 8 do SWZ, a dotychczasowy pkt j) w związku z powyższym otrzymuje symbol „i”.

PYTANIE 24

W § 9 ust. 5 wzoru Umowy, stanowiącego załącznik nr 8 do SWZ, Zamawiający ustalił maksymalną wysokość kar umownych, **wyłącznie** wskazując kary umowne wskazane w ust. 1 a)-c) oraz e)-h), na 15% maksymalnej wartości brutto umowy. Zamawiający jednocześnie wyłączył z limitu kary umowne wskazane w ust. 1 lit. d) oraz i)-j).

Zgodnie z art. 436 ust. 3) Ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz.U z 2023 r. poz. 1605, dalej „PZP”), obligatoryjnym elementem umowy zawartej na podstawie PZP jest **łączna maksymalna wysokość kar umownych, których mogą dochodzić strony.**

Jest to pogląd bezsprzeczny zarówno w orzecznictwie (patrz. m.in. wyrok Sądu Apelacyjnego w Poznaniu z dnia 29.06.2022 r., sygn. akt: I AGa 205/21) jak i doktrynie – „w projektowanych postanowieniach umowy w sprawie zamówienia publicznego musi się znaleźć również określenie **maksymalnej wysokości kar umownych, których mogą dochodzić strony** (...) określenia limitu kar umownych służy przede wszystkim umożliwieniu oszacowania wykonawcom ryzyka związanego niewykonaniem lub nienależytym wykonaniem umowy oraz równoważeniu interesów stron umowy” (Prawo zamówień publicznych. Komentarz. red. Marzena Jaworska, Legalis)

Zamawiający, przez nie uwzględnienie kar z ust. 1 lit. d) oraz i)-j). w limicie 15% maksymalnej wartości brutto umowy, naruszył zatem obowiązek określenia łącznej maksymalnej wysokości kar umownych, o którym mowa w art. 436 ust. 3 PZP.

O ile kara z § 9 ust. 1 lit. d) Umowy ma swoją określoną wysokość, którą jest łatwo wskazać (10% ceny umownej netto), to kary z ust. i) oraz j) nie mają w tym momencie określonej wysokości, wobec czego, **wbrew brzmieniu art. 436 ust. 3 PZP, nie podlegają żadnym limitom.**

Z uwagi na powyższe, Wykonawca wnosi o dodanie § 9 ust. 6 wzoru umowy, stanowiącego załącznik nr 8 do SWZ, o treści:

„6. Łączna maksymalna wysokość kar umownych, o których mowa w ust. 1 lit. d) oraz i) – j) nie może przekroczyć **10%** maksymalnej wartości brutto umowy”.

Odpowiedź:

Zamawiający dodaje ust. 6 w § 9 ust. Projektowanych postanowień umowy, stanowiących Załącznik nr 8 do SWZ, który otrzymuje następujące brzmienie:

„6. Łączna maksymalna wysokość kar umownych, o których mowa w ust. 1 lit. d) oraz i) – j), nie może przekroczyć 10% maksymalnej wartości brutto umowy”.

PYTANIE 25

W zał. 8 do SWZ, par. 14 Zamawiający zastrzega sobie prawo do skorzystania z prawa opcji w terminie aż do 8 miesięcy od podpisania umowy, przy jednoczesnym zachowaniu wymogu dostawy autobusów z opcji zgodnie z rozdz. IV SWZ, pkt. 2 w terminie od 01.07.2025 do 30.09.2025r.

W skrajnym przypadku podpisanie umowy z Wykonawcą może nastąpić dopiero w październiku 2024r (termin związania ofertą jest do 02.10.2024 – zgodnie z rozdz. XI SWZ), plus do 8 miesięcy na poinformowanie Wykonawcy o skorzystaniu z prawa opcji, co powoduje że Wykonawca zostanie poinformowany o skorzystaniu przez Zamawiającego z prawa opcji nawet dopiero w czerwcu 2025r., przy dalszym pozostawieniu wymogu dostawy wszystkich autobusów w tym z prawa opcji do 30.09.2025r – jest to okres niemożliwy do zrealizowania dostawy autobusów elektrycznych.

Termin dostawy do 30.09.2025. jest obwarowany w przypadku opóźnienia bardzo wysokimi karami, a nawet możliwością zerwania umowy w przypadku zwłoki Wykonawcy z dostawą Pojazdów o więcej niż 30 dni kalendarzowych.

W celu terminowej i w ogóle możliwej do zrealizowania dostawy autobusów z prawa opcji z której może skorzystać Zamawiający, konieczne jest określenie tego terminu, oraz terminu dostawy autobusów z prawa opcji w sposób realny i możliwy do realizacji.

W związku z powyższym wnioskujemy o zmianę w/w zapisów w następujący sposób:

„W przypadku skorzystania z prawa opcji przez Zamawiającego, termin dostawy autobusów z prawa opcji wynosi do 12 miesięcy od dnia przekazania Wykonawcy informacji o skorzystaniu z prawa opcji.”

Odpowiedź:

Zamawiający biorąc pod uwagę powyższą argumentację, modyfikuje zapis ust. 2 w § 14 Ppu, nadając mu brzmienie:

*„W sytuacji, gdy Zamawiający zdecyduje się skorzystać z prawa opcji, prześle Wykonawcy pisemne oświadczenie o skorzystaniu z tego prawa bez zbędnej zwłoki, najpóźniej **do dnia 14.02.2025 r.** Podany termin dostawy autobusów w § 3 uwzględnia pojazdy objęte prawem opcji.”*

PYTANIE 26

Zamawiający w pkt 3 zał. Nr 4 napisał: *„ładowanie baterii stacjonarnym systemem ładowania poprzez plug-in musi pozwolić na naładowanie do 100% baterii w czasie nie dłuższym niż:*

dla mocy ładowania 100 kW do 4 godz. 30 min.

dla mocy ładowania 200 kW do 2 godz. 30 min”.

Cytowany zapis jest niemożliwy do spełnienia przy założeniu minimalnej nominalnej pojemności 580 kWh, gdzie ładowanie przy mocy 100 kW mogłoby przebiegać w czasie circa 6h oraz circa 3h przy mocy ładowania 200 kW. Dodatkowo Zamawiający punktuje większe pojemności baterii, na których na pełne naładowanie potrzeba odpowiednio więcej czasu. Prosimy o modyfikację zapisu na następujący: ładowanie baterii stacjonarnym systemem ładowania poprzez plug-in musi pozwolić na naładowanie do 100% baterii w czasie nie dłuższym niż:

dla mocy ładowania 200 kW do 4 godzin,

dla mocy ładowania 100 kW do 8 godzin lub odpowiednio dłuższym czasie, jeżeli pojemność nominalna jest większa przy założeniu, że przy mocy ładowania 100 kW można naładować baterię o pojemności 100 kWh w godzinę/ przy mocy ładowania 200 kW można naładować baterię o pojemności 200kWh w godzinę.

Odpowiedź:

Zważywszy na przytoczoną powyżej argumentację, Zamawiający modyfikuje zapis w załączniku nr 4 do SWZ, pkt. 3, który otrzymuje brzmienie:

„ładowanie baterii stacjonarnym systemem ładowania poprzez plug-in musi pozwolić na naładowanie do 100% baterii w czasie nie dłuższym niż:

- dla mocy ładowania 150 kW do 4 godzin 30 min;

- dla mocy ładowania 100 kW do 6 godzin 30 min.”

PYTANIE 27

Zamawiający w załączniku nr 4 do SWZ, pkt. 3 pisze: „*możliwość ładowania magazynu energii systemem plug-in (przyłącze zgodne z normą PN-EN 62196-3), wtyczka Combo-2 (Type2, Mode4) zewnętrzną ładowarką stacjonarną o mocy do 200 kW;*”

Wymagana moc ładowania (200kW) jest niemożliwa do zrealizowania. Standardowo w oferowanych przez nas autobusach stosuje się możliwość ładowania magazynu energii systemem plug – in o mocy do 150 kW. Prosimy o wprowadzenie odpowiedniej zmiany.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż wymaga ładowania poprzez złącze plug-in z mocą do 150 kW przy wykorzystaniu ładowarek o mocy do 200 kW.

PYTANIE 28

Zamawiający w załączniku nr 4 do SWZ, pkt. 9.5. pisze:

„*System informujący o pojeździe (AVAS) - zamontowany fabrycznie dźwiękowy system o którym mowa w Rozporządzeniu Nr 540/2014 Parlamentu Europejskiego, spełniający wymogi przewidziane w załączniku VIII do ww. Rozporządzenia.*

System zamontowany w taki sposób aby nie utrudniać pracy kierowcy.

System unikania kolizji – system aktywnej kontroli bezpieczeństwa umożliwiający kontrolowanie martwych stref za słupkami pojazdu – z przodu oraz po prawej i lewej stronie, wykrywanie m. in. pieszych lub rowerzystów, wykrywanie potencjalnych zagrożeń z prawej oraz lewej strony pojazdu, system umożliwiający detekcję nocną.

System pomagający kierowcy w zapobieganiu lub łagodzeniu skutków kolizji m. in. poprzez alerty wizualne oraz dźwiękowe.”

Czy w związku z wymogiem montowania od lipca 2024r. systemu GSR – 2 w oferowanych autobusach, Zamawiający zgodzi się zrezygnować z dwóch wyżej wymienionych funkcjonalności tj. systemy AVAS oraz systemu unikania kolizji?

Odpowiedź:

Zamawiający wyraża zgodę na rezygnację z wymaganych pierwotnie rozwiązań i zastąpienie ich systemem GSR-2 w związku z wymogiem montowania od lipca 2024r., pod warunkiem zapewnienia przez oferowany system funkcjonalności zdefiniowanych przez Zamawiającego względem urządzeń opisanych w Załączniku nr 4 do SWZ, pkt. 9.5.

PYTANIE 29

Zamawiający w kryteriach technicznych oceny ofert punktuje zastosowanie napędu na dwie osie pojazdu. Prosimy o modyfikację punktacji na korzyść rozwiązania polegającego na zastosowaniu jednej osi napędowej, która jest sprawdzonym rozwiązaniem. Zastosowanie napędu na dwie osie jest niepraktyczne, zwiększa prawdopodobieństwo wystąpienia awarii oraz powoduje większe zużycie energii.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje pierwotne wymagania w tym zakresie.

PYTANIE 30

Zamawiający w pkt 2 zał. Nr 4 napisał: „*Ponadto zastosowany napęd musi umożliwiać ciągłą pracę w pojeździe, w skrajnie niekorzystnych warunkach eksploatacji miejskiej bez wpływu na jego pracę (m. in. w temp. od – 25°C do 40°C).*”

Prosimy o zmianę zakresu temperatur na następujący: od -5°C do 25°C. Jest to najczęściej spotykany zakres temperatur występujący w Wielkopolsce.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje pierwotne wymagania w tym zakresie.

PYTANIE 31

Zamawiający w pkt 5.1 zał. Nr 4 napisał: „*Lusterka zewnętrzne lewe i prawe składane i zdejmowane, ogrzewane i sterowane elektrycznie (min. 370 x 180 mm)*”.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający podaje wymiary całości lustra, nie jednego zwierciadła (lustro składa się z kilku zwierciadeł).

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż podane minimalne wymiary dotyczą całości lusterek zewnętrznych.

PYTANIE 32

Zamawiający w pkt 5.1 zał. Nr 4 napisał: „Lusterka zewnętrzne lewe i prawe składane i zdejmowane, ogrzewane i sterowane elektrycznie (min. 370 x 180 mm)”.

Prosimy o dopuszczenie lusterek o wymiarze 303 mm x 173 mm + 200 mm x 164 mm.

Odpowiedź:

Zamawiający modyfikuje treść pkt 5.1 w Załączniku nr 4 do SWZ, który otrzymuje nowe brzmienie:

„Lusterka zewnętrzne lewe i prawe składane i zdejmowane, ogrzewane i sterowane elektrycznie (min. 303 x 173 mm + 200 mm x 164 mm)”.

PYTANIE 33

Zamawiający w pkt 5.2 zał. Nr 4 napisał: „W okolicach lustra zewnętrznego prawego oraz za przegubem w prawym górnym rogu nadwozia umieszczone kamery (w obudowie w kolorze czarnym) z rejestracją obrazu, obserwujące prawą stronę pojazdu na całej jego długości. Oświetlenie z lamp LED umieszczonych nad drzwiami nie może zakłócać obrazu z kamery bocznej.” oraz „Nad I, II, III i IV drzwiami na zewnątrz pojazdu umieszczona lampka LED (w obudowie w kolorze czarnym) lub listwa LED zabudowana w progach wejściowych oświetlająca przestrzeń dla wsiadających i wysiadających pasażerów.”

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuści zastosowanie listwy LED w progu I drzwi oraz lampki LED nad II, III oraz IV drzwiami.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza zastosowanie listwy LED w progu I drzwi oraz lampki LED nad II, III oraz IV drzwiami.

PYTANIE 34

Zamawiający w pkt 9.2 zał. Nr 4 napisał: „szacowany zasięg autobusu podczas ładowania oraz po jego zakończeniu”.

Prosimy o zgodę na pokazywanie szacowanego zasięgu autobusu podczas ładowania na załączonej stacyjie.

Odpowiedź:

Zamawiający akceptuje zaproponowane rozwiązanie.

PYTANIE 35

Zamawiający w pkt 9.2 zał. Nr 4 napisał: „poziom energii rekuperowanej podczas hamowania %”. Prosimy o dopuszczenie wskazywania poziomu energii zreperowanej na zegarze w formie graficznej.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza zaproponowane rozwiązanie.

PYTANIE 36

Zamawiający w załączniku nr 4 do SWZ, pkt 2 pisze: „Silnik lub silniki o mocy sumarycznej minimum 200 kW.”

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający ma na myśli silnik lub silniki o maksymalnej mocy netto minimum 200 kW.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż podtrzymuje pierwotne zapisy w tym zakresie bez określania rodzaju mocy silnika/silników. Ponadto zaoferowany silnik/silniki muszą spełniać minimalne wymagania stawiane przez Zamawiającego oraz zapewniać prawidłową eksploatację przedmiotowych pojazdów.

PYTANIE 37

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość złożenia zabezpieczenia należytego wykonania umowy w postaci gwarancji bankowych lub ubezpieczeniowych w formie elektronicznej tj. jako dokument

elektroniczny podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez Gwaranta tj. wystawcę gwarancji poręczenia?

Odpowiedź:

W Rozdziale XVII ust. 2 SWZ Zamawiający określił formy, w których zabezpieczenie zostało dopuszczone przez Ustawodawcę.

Gwarancja bankowa lub ubezpieczeniowa złożona w formie elektronicznej winna zostać podpisana kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez Gwaranta tj. wystawcę gwarancji.

PYTANIE 38

Zgodnie z zapisami Rozdz. X SWZ Zamawiający wymaga aby stanowiąca wadium gwarancja bankowa lub ubezpieczeniowa była gwarancją nieodwołalną, bezwarunkową, płatną na **każde** żądanie Zamawiającego. Zwracamy uwagę, że w przypadku zaistnienia jakichkolwiek przesłanek utraty wadium przez Wykonawcę Zamawiający zatrzymuje wadium jednorazowo w pełnej kwocie. W związku z powyższym prosimy o potwierdzenie, że przedłożona gwarancja bankowa lub ubezpieczeniowa ma być gwarancją nieodwołalną, bezwarunkową, płatną **na pierwsze żądanie** Zamawiającego.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje pierwotne wymagania w tym zakresie.

PYTANIE 39

W paragrafie 13 wzoru umowy Zamawiający przewiduje zmiany terminu realizacji umowy ze względu na siłę wyższą.

Prosimy o potwierdzenie, że pod okolicznościami siły wyższej 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.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że pod okolicznościami siły wyższej 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.

PYTANIE 40

Zamawiający w załączniku nr 4 do SWZ wymagania techniczne dotyczące autobusów, w punkcie 3 napisał:

– w całym okresie gwarancji, baterie trakcyjne muszą zapewniać bezawaryjną eksploatację oraz utrzymywać odpowiednią pojemność umożliwiającą uzyskanie w skrajnie niekorzystnych warunkach eksploatacji miejskiej i każdych warunkach atmosferycznych (m. in. w temp. od – 25°C do 40°C), przy pełnym napełnieniu pasażerskim zasięgu min. 220 km bez konieczności doładowywania (...)

Zwracamy się z wnioskiem o zmianę zakresu temperatur na realne, występujące średniorocznie na terenie miasta Poznania. Pozostawienie obecnych wymogów co do zakresu temperatur powoduje konieczność oferowania drogich baterii. Średnioroczne temperatury z okresu ostatnich 10 lat kształtują się na poziomie od -5°C do 25°C. W związku z tym prosimy o zmianę zapisu na następujący:

w całym okresie gwarancji, baterie trakcyjne muszą zapewniać bezawaryjną eksploatację oraz utrzymywać odpowiednią pojemność umożliwiającą uzyskanie w skrajnie niekorzystnych warunkach eksploatacji miejskiej i każdych warunkach atmosferycznych (m. in. w temp. od – 5°C do 25°C), przy pełnym napełnieniu pasażerskim zasięgu min. 220 km bez konieczności doładowywania (...)

Zmiana ta pozwoli Wykonawcy na spełnienie wymogów SWZ i zaoferowanie najbardziej optymalnej kompletacji pojazdu.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje pierwotne wymagania w tym zakresie.

PYTANIE 41

Zamawiający w paragrafie 7 ust. 1, pkt 2 i 3 Wzoru Umowy napisał:

Zamawiającemu, poza przypadkami określonymi w umowie i Kodeksie cywilnym lub przepisach Pzp, przysługuje (z zachowaniem uprawnienia do żądania zapłaty kar umownych i odszkodowań) prawo odstąpienia od Umowy w całości lub w części w razie:

2) zwłoki Wykonawcy z dostawą Pojazdów w stosunku do terminów wskazanych w § 3 ust. 1 Umowy o więcej niż 15 dni kalendarzowych,

3) zwłoki Wykonawcy dotyczącej wymiany Autobusów na nowe, w stosunku do terminu wskazanego w § 8 ust. 15 Umowy o więcej niż 15 dni kalendarzowych,

Zwracamy się z wnioskiem o ujednoczenie zapisów umowy dotyczących terminu na odstąpienie od umowy i zmianę terminu z 15 dni na 30 dni.

Odpowiedź:

Zamawiający wydłuża termin na odstąpienie od umowy z 15 na 30 dni, jednocześnie modyfikując zapisy w Załączniku nr 8 do SWZ, w ust. 1 pkt 2) i 3), które otrzymują następujące brzmienie:

„2) zwłoki Wykonawcy z dostawą Pojazdów w stosunku do terminów wskazanych w § 3 ust. 1 Umowy o więcej niż 30 dni kalendarzowych,

3) zwłoki Wykonawcy dotyczącej wymiany Autobusów na nowe, w stosunku do terminu wskazanego w § 8 ust. 15 Umowy o więcej niż 30 dni kalendarzowych,”

PYTANIE 42

Zamawiający w paragrafie 5 ust. 3 Wzoru Umowy napisał:

3. Dla wszystkich faktur obowiązuje 30-dniowy (trzydziestodniowy) termin płatności, licząc od dnia dostarczenia poprawnie wystawionej faktury do siedziby Zamawiającego. Jako dzień zapłaty przyjmuje się datę obciążenia rachunku Zamawiającego (kwota przelewu).

Zwracamy się z wnioskiem o skrócenie terminu płatności z 30 dni na 7 dni.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż podtrzymuje pierwotne zapisy w tym zakresie.

PYTANIE 43

W paragrafie 3 ust. 9 Wzoru Umowy Zamawiający napisał:

9. Zamawiający będzie dokonywał odbioru Autobusów na zasadach opisanych powyżej tylko w dni robocze tj. od poniedziałku do piątku, w godzinach od 7.00 do 14.00, maksymalnie po 1 (jednym) Autobusie dziennie, ale nie więcej niż 3 (trzy) Autobusy tygodniowo, przy czym jednocześnie może być prowadzony odbiór maksymalnie 1 (jednego) Pojazdu.

Ze względu na krótki czas realizacji umowy oraz możliwość zwiększenia zamówienia w ramach opcji, zwracamy się z wnioskiem aby w celu usprawnienia procedury odbioru Zamawiający zgodził się na odbiór 5 (pięciu) Autobusów tygodniowo, oraz dopuścić zwiększenie ilości dziennie i jednocześnie odbieranych Pojazdów.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż podtrzymuje pierwotne zapisy w tym zakresie.

PYTANIE 44

Zamawiający w SWZ, wzorze umowy oraz w załączniku nr 4 wymaga złożenia dokumentacji w formie papierowej oraz na płytach CD. Czy Zamawiający zgodzi się na zastąpienie formy papierowej dokumentacji i na płytach CD dostępem (nieodpłatnym) do serwerów, na których umieszczona jest dokumentacja? Takie rozwiązanie jest bardziej ekonomiczne i ekologiczne (utyliczacja nieaktualnych płyt CD/DVD, zmniejszenie ilości drukowanego papieru). Nowe laptopy i komputery nie posiadają napędów optycznych CD/DVD, dostęp online gwarantuje wgląd do najaktualniejszej wersji dokumentacji. Dokumentacja udostępniana online pozwoli zlikwidować albo ograniczyć do minimum problemy związane z różnorodnością aplikacji systemowych posiadanych przez klientów.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż dopuszcza złożenie dokumentacji technicznej o której mowa w SWZ, wzorze umowy oraz w załączniku nr 4 w formie nieodpłatnego dostępu do serwerów dla niżej wymienionych pozycji:

- Książka pojazdu po 1/pojazd,
- Instrukcje obsługi w języku polskim dla wszystkich podzespołów i urządzeń,
- Instrukcje warsztatowe napraw i obsługi w języku polskim,
- Katalogi części zamiennych w języku polskim,
- Schematy instalacji elektrycznej i pneumatycznej w języku polskim.

Jednocześnie Zamawiający informuje, iż Instrukcje obsługi dla kierowców w języku polskim – po 1 szt./pojazd muszą zostać dostarczone w wersji papierowej oraz dodatkowo 1 szt. papierowa wraz z 1 nośnikiem elektronicznym dla oferowanego typu autobusu – zgodnie z wymaganiami w tym zakresie stawianymi w zał. nr 4 do SWZ (ppkt. 10.2).

PYTANIE 45

Czy Zamawiający zgodzi się, aby przy wypełnianiu części IV JEDZ Wykonawcy mogli ograniczyć się wyłącznie do wypełnienia sekcji α – ogólne oświadczenie dotyczące wszystkich kryteriów kwalifikacji - i nie musieli wypełniać pozostałych sekcji w tej części?

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga od Wykonawcy poza wypełnieniem w części IV JEDZ sekcji α wypełnienia pozostałej części JEDZ.

PYTANIE 46

Zamawiający w kryteriach oceny ofert przyznaje punkty za udzielenie rabatu na dostawę części zamiennych:

3.	Rabat przy dostawie części zamiennych	2	Za udzielenie rabatu* na dostawę części zamiennych: - poniżej 20% - oferta nie otrzyma punktów - w wysokości 20% - oferta otrzyma 1 pkt. - w wysokości 25% - oferta otrzyma 2 pkt.
----	---------------------------------------	---	---

* Zaoferowany rabat obowiązywał będzie w całym okresie dostawy części zamiennych, tzn. w okresie gwarancji na cały pojazd i 10 lat po jej wygaśnięciu. Zaoferowany rabat liczony będzie od ogólnie publikowanych cen ofertowych.

Prosimy o wyjaśnienie jak Zamawiający będzie przyznawał punkty jeżeli Wykonawca zaoferuje rabat większy niż 20 % a mniejszy niż 25%?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż w przypadku zaoferowania rabatu na dostawę części zamiennych większego, bądź równego 20% lecz mniejszego niż 25% oferta otrzyma 1 pkt.

PYTANIE 47

Zamawiającym we Wzorzec Umowy w paragrafie 9 opisuje kary umowne:

§ 9.

KARY UMOWNE

1. Niezależnie od innych przypadków wskazanych w Umowie, Wykonawca może zostać obciążony przez Zamawiającego następującymi karami umownymi:

a) w wysokości **0,1 % ceny netto** niedostarczonych w terminie Pojazdów, za każdy pełny dzień kalendarzowy zwłoki w ich dostawie, w stosunku do terminów wskazanych w § 3 ust. 1 Umowy,

b) w wysokości **1 000,00 zł (jeden tysiąc)** należnej za przeprowadzenie każdej kolejnej procedury odbioru Pojazdu skierowanego ponownie do Wykonawcy na mocy § 3 ust. 12 Umowy,

c) w wysokości **1 000,00 zł (jeden tysiąc)** za każdy zakończony dzień postoju ponad liczbę dni wymaganych do przeprowadzenia naprawy, wskazanych w ww. opinii rzeczoznawcy ubezpieczyciela, w okolicznościach wskazanych w § 8 ust. 26 lit. b) Umowy,

d) z zastrzeżeniem lit. i), w wysokości **10% ceny** wynikającej z Umowy bez podatku VAT, o której mowa w § 4 ust. 4 Umowy, w przypadku odstąpienia przez Zamawiającego od Umowy, następującego w wyniku naruszenia Umowy przez Wykonawcę,

e) w wysokości **1 000,00 zł (jeden tysiąc)** za każdy dzień przestoju Pojazdu powodujący niezapewnienie zagwarantowanej gotowości technicznej w danym okresie rozliczeniowym,

f) w wysokości **500,00 zł** za każdy pełny dzień kalendarzowy zwłoki w wykonaniu naprawy zgodnie z § 8 ust. 13 Umowy,

g) w wysokości **1500,00 zł** za każdy zakończony dzień zwłoki wynikający z braku wymiany Pojazdu zgodnie z § 8 ust. 15 Umowy.

h) w wysokości **500 zł**, za każdy dzień zwłoki Wykonawcy, w przekazaniu brakujących elementów wyposażenia specjalistycznego (wraz z Dokumentacją Techniczną Wyposażenia), niezbędnego do

eksploatacji Autobusów, Niezależnie od powyższego, Zamawiający może obciążyć Wykonawcę karą umowną w wysokości 20% wartości rynkowej przekazanego brakującego wyposażenia specjalistycznego z dnia jego przekazania, w każdym wypadku przekazania takiego brakującego wyposażenia specjalistycznego Zamawiającemu przez Wykonawcę w wykonaniu jego obowiązku, (niezależnie od terminu takiego przekazania).

Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości kar umownych o połowę. Biorąc pod uwagę krótki termin realizacji jaki zostanie po zapewnieniu finansowania zamówienia ryzyko kar jest wysokie. 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. Warto dodać, że Zamawiający również przewidział kary umowne za utracone dofinansowanie do przedmiotu umowy, które mogą być bardzo dotkliwe dla Wykonawcy.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje pierwotnie wskazaną wysokość kar, tym samym nie wyraża zgody na ich zmianę.

PYTANIE 48

Zamawiający w załączniku nr 8 do SWZ – wzór umowy – par. 9 pisze:

2. Kary umowne będą płatne w terminie 7 (siedmiu) dni kalendarzowych od dnia otrzymania wezwania do ich zapłaty wraz z odpowiednim dokumentem księgowym, na wskazany tam rachunek bankowy. Kary umowne naliczane na podstawie niniejszej Umowy mogą być także potrącone w ramach wzajemnych rozliczeń pomiędzy Stronami.

Zwracamy się z prośbą o wydłużenie w/w terminu do 14 (czternastu) dni kalendarzowych.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje pierwotne wymagania w tym zakresie.

PYTANIE 49

Zamawiający w rozdziale XV SWZ pisze:

14.	Zastosowanie dodatkowego systemu automatycznego schładzania baterii w przypadku wykrycia w niej zagrożenia pożarowego przez system wczesnej detekcji	5	Za zaoferowanie przez Wykonawcę w autobusach rozwiązania, które umożliwi automatyczne schładzanie baterii w przypadku wykrycia w niej zagrożenia pożarowego przez system wczesnej detekcji oferta otrzyma 5 pkt. Za zaoferowanie autobusów nie spełniających ww. wymogów, oferta nie otrzyma punktów.
-----	--	---	---

Prosimy o przyznanie również 5 pkt. rozwiązaniu, które będzie automatycznie gasić baterie w przypadku wykrycia w niej zagrożenia pożarowego przez system wczesnej detekcji. Prosimy o zmianę zapisu na następujący:

*„Za zaoferowanie przez Wykonawcę w autobusach rozwiązania, które umożliwi automatyczne schładzanie **i/lub gaszenie** baterii w przypadku wykrycia w niej zagrożenia pożarowego przez system wczesnej detekcji oferta otrzyma 5pkt. Za zaoferowanie autobusów nie spełniających ww. wymogów, oferta nie otrzyma punktów.”*

Odpowiedź:

Zamawiający modyfikuje treść pkt. 14 w Rozdziale XV, który otrzymuje nowe brzmienie:

*„Za zaoferowanie przez Wykonawcę w autobusach rozwiązania, które umożliwi automatyczne schładzanie **i/lub gaszenie** baterii w przypadku wykrycia w niej zagrożenia pożarowego przez system wczesnej detekcji oferta otrzyma 5 pkt. Za zaoferowanie autobusów nie spełniających ww. wymogów, oferta nie otrzyma punktów.”*

PYTANIE 50

Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku podwykonawcy, na którego zdolnościach lub sytuacji nie polega Wykonawca (aby spełnić warunki udziału w postępowaniu), Zamawiający nie żąda załączenia do oferty

dokumentu JEDZ oraz w dalszej kolejności w odpowiedzi na wezwanie dokumentów potwierdzających brak podstaw do wykluczenia (informacja z Krajowego Rejestru Karnego, Oświadczenia itp.).

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje pierwotne zapisy SIWZ w tym zakresie.

W kontekście zamówień publicznych, których przedmiot stanowią usługi albo dostawy, przez podwykonawcę należy rozumieć podmiot nieubiegający się o udzielenie mu zamówienia publicznego, który jednak z woli Wykonawcy i na mocy łączącej strony umowy ma uczestniczyć w realizacji przedmiotu zamówienia, a czynności mu powierzone są przez niego wykonywane na jego własny rachunek i niebezpieczeństwo.

Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że w rozumieniu ustawy Pzp podwykonawcą jest podmiot, który będzie realizował dostawę będącą częścią przedmiotu zamówienia jakim jest dostawa autobusów a nie dostawę części i zespołów potrzebnych do wyposażenia pojazdów.

PYTANIE 51

Załącznik nr 8 do SWZ, par. 8 pkt. 24 Zamawiający napisał:

24. Wykonawca gwarantuje utrzymanie wskaźnika gotowości technicznej każdego z Pojazdów w okresie gwarancji całopojazdowej na poziomie%. Wskaźnik gotowości technicznej będzie rozliczany dla każdego Pojazdu oddzielnie w okresie kwartalnym. Pierwszy okres rozliczeniowy liczony będzie od dnia odbioru Pojazdu protokołem zdawczo-odbiorczym podpisanym przez Strony. Za gotowość techniczną uważa się sprawność techniczną Pojazdu, gwarantującą zrealizowanie pełnej zaplanowanej zmiany przewozowej lub nie mniej niż 12 (dwanaście) godzin pracy dziennie.

Prosimy o zmianę zapisu na następujący:

"Wykonawca gwarantuje utrzymanie wskaźnika gotowości technicznej całej floty w okresie gwarancji całopojazdowej na poziomie...%. Wskaźnik gotowości technicznej będzie rozliczany dla całej floty w okresie kwartalnym."

Taki sposób liczenia gotowości bardziej oddaje zapewnienie możliwości wykonania zadań przewozowych.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje pierwotne wymagania w tym zakresie.

Powyższe wyjaśnienia i zmiany są wiążące dla Wykonawców.