

**Wszyscy Wykonawcy
biorący udział w postępowaniu**

Nr postępowania: 4/RPOWŁ

Data: 8 lipca 2021 r.

Dotyczy: przetargu nieograniczonego pn. „Zakup autobusów elektrycznych wraz z ładowarkami plug-in.”

Wyjaśnienie nr 14 treści SWZ

Na podstawie art. 135 ust. 2 i 6 ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1129), Zamawiający - Miasto Zduńska Wola przekazuje poniżej treść zapytań, które wpłynęły do Zamawiającego wraz z wyjaśnieniami:

Pytanie nr 1

W załączniku numer 4 do SWZ „Szczegółowe wymagania dla autobusów dla autobusów EV12” Zamawiający zapisał:

„w przestrzeni pasażerskiej (w miejscach uzgodnionych z Zamawiającym na etapie podpisania umowy – na poręczach pionowych i ścianach bocznych) należy zabudować ładowarki do urządzeń mobilnych (minimum 10 szt. a jeżeli będą to ładowarki z podwójnym gniazdem to min 8 sztuk), zakończone złączem o następujących parametrach:

napięcie – 5V,

napięcie – 5V,

moc – minimum 2A,

USB typu A,

gniazda oznakowane symbolem „USB”, podświetlane (kolor podświetlenia niebieski lub fioletowy),”

Wnosimy o dopuszczenie fabrycznego rozwiązania umiejscowienia podwójnym portów USB pod każdym podwójnym fotelem pasażerskim bez podświetlenia. Zamawiający wymaga zamontowania dużej ilości portów USB. Stąd wnosimy o dopuszczenie najbardziej ergonomicznego z punktu widzenia pasażera rozwiązania, gdzie porty są dostępne bezpośrednio przy każdym siedzeniu. Ze względu na proponowane miejsce montażu, podświetlenie portu nie jest konieczne – byłoby niewidoczne dla użytkownika.

Alternatywnie wnosimy o dopuszczenie montażu wszystkich portów USB na poręczach.

Odpowiedź

Zamawiający nie wyraża zgody na wniosek Wykonawcy podtrzymując tym samym zapisy SWZ.

Pytanie nr 2

W załączniku numer 4 do SWZ „Szczegółowe wymagania dla autobusów dla autobusów EV12” Zamawiający zapisał:

„przy przednim pomoście (kabinie kierowcy) należy zamontować poręcz jednokierunkową tzw. „kowbojka” zabezpieczającą pasażerów stojących przed upadkiem na przednią szybę autobusu podczas hamowania,”

Wnosimy o dopuszczenie poręczy odchylanej dwukierunkowo.

Zamawiający wymaga, aby dostarczone pojazdy spełniały wymagania regulaminu 107 EKG ONZ, który określa ilość oraz przepustowość wyjść awaryjnych i drzwi pojazdu. Zgodnie z wymaganiami regulaminu bramka nie może ograniczać możliwości opuszczenia pojazdu pierwszymi drzwiami autobusu i dlatego nie dopuszcza zastosowania bramki jednokierunkowej. Stąd wnosimy o dopuszczenie ramki tzw. „kowbojki” spełniającej wymagania homologacyjne, uchylnej dwukierunkowo.

Odpowiedź

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy Zamawiający informuje, że przychylił się do prośby innego Wykonawcy w analogicznym zakresie zmieniając tym samym zapisy dotyczące ww poręczy jednokierunkowej – wykreślając ten wymóg z załącznika nr 4 do SWZ.

Pytanie nr 3

W załączniku numer 4 do SWZ „Szczegółowe wymagania dla autobusów dla autobusów EV12”, punkt 6, podpunkt

„e” Zamawiający zapisał:

„e) magazyn energii musi być wyposażony w wyłączniki bezpieczeństwa, co najmniej 3 sztuki, w tym jeden w miejscu pracy kierowcy (dwa kolejne zlokalizowane pod pokrywami obsługowymi dostępnymi z zewnątrz autobusu), wyłączniki te muszą posiadać możliwość ich zablokowania w pozycji wyłączonej, np. kłódką, Zamawiający dopuści wyposażenie autobusu tylko w dwa wyłączniki tylko w przypadku zastosowania w układzie napędowym dwóch silników....”

Wnosimy o dopuszczenie zastosowania 2 wyłączników bezpieczeństwa również w przypadku zastosowania pojedynczego silnika napędowego, nieumieszczonego w piastach, ani osi (tj. silnik centralny)

Uzasadnienie: Jedynym i seryjnie stosowanym rozwiązaniem stosowanym w naszych autobusach jest stosowanie 2 wyłączników bezpieczeństwa magazynu energii – zgodnie z wytycznymi regulaminu 107 EKG ONZ oraz ECER36.

Jeden z włączników umieszczony jest w kabinie kierowcy, a drugi pod zewnętrzna klapką osłaniającą port ładowania. Przychylenie się do naszego wniosku pozwoli na udział w postępowaniu większej liczby Wykonawców.

Odpowiedź

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę ilości wyłączników bezpieczeństwa podtrzymując tym samym zapisy SWZ w tym zakresie, albowiem jest to rozwiązanie merytorycznie uzasadnione i wynika z dążenia Zamawiającego do zakupu autobusów możliwie najbezpieczniejszych. Z treści wymogów zawartych w SWZ, wielokrotnie wynika, iż Zamawiający bezpieczeństwo ceni najwyżej (o czym świadczą liczne zapisy i wymogi, określone w załączniku nr 4 oraz w samym SWZ).

W ocenie Zamawiającego zabudowa co najmniej 3 sztuk wyłączników bezpieczeństwa magazynu energii jest rozwiązaniem powszechnym i technologicznie bezproblemowym do zastosowania.

Pytanie nr 4

W załączniku numer 4 do SWZ „Szczegółowe wymagania dla autobusów dla autobusów EV12”, punkt 7, podpunkt 1 Zamawiający zapisał:

„na ścianach bocznych i na pionowych poręczach przyciski STOP (łącznie minimum 8 sztuk w tym min 5 sztuk na poręczach i min 3 na ścianach), sygnalizujące kierowcy konieczność obsługi „przystanku na żądanie”, przyciski w kolorze czerwonym z napisem STOP dodatkowo”

Wnosimy o dopuszczenie minimum 10 przycisków stop umieszczonych na poręczach pojazdu.

Uzasadnienie: Oferowane rozwiązanie zapewnia pasażerom dostęp do przycisków z każdego miejsca pojazdu i jest seryjnie stosowane. Ze względu na izolację ścian bocznych pojazdu, umieszczenie przycisków w ścianach podnosi znacznie kosztowność rozwiązania oraz znacznie utrudnia naprawy w przypadku usterki wiązki elektrycznej.

Odpowiedź

Zamawiający nie wyraża zgody na wniosek Wykonawcy podtrzymując tym samym zapisy SWZ, ponadto Zamawiający zwraca uwagę, że obecne zapisy Załącznika nr 4 do SWZ nie wykluczają zamontowania 10 przycisków stop w autobusie jednakże ich rozmieszczenie musi być zgodne z Wymogami Zamawiającego.

Pytanie nr 5

W załączniku numer 4 do SWZ „Szczegółowe wymagania dla autobusów dla autobusów EV12” Zamawiający zapisał:

„z sygnalizacją świetlną i akustyczną:

przystanku na żądanie” (dla kierowcy i pasażerów) i „otwarcia” drzwi z tym, że sygnalizacja przystanku na żądanie dla kierowcy musi się odbywać co najmniej za pomocą sygnału świetlnego poprzez podświetlenie pulsacyjne (światło podświetlenia przerywane) przycisku otwarcia poszczególnych drzwi na desce rozdzielczej kierowcy - rozwiązanie zalecane lub sygnalizacja optyczna – świetlna- w sposób graficzny na dużym wyraźnym kolorowym wyświetlaczu umieszczonym w polu widzenia kierowcy (np. na desce rozdzielczej) oraz sygnału akustycznego w postaci pojedynczego krótkiego dźwięku,”

Wnosimy o dopuszczenie sygnalizacji przystanku na żądanie wyraźną kontrolką na desce rozdzielczej kierowcy

oraz sygnałem akustycznym.

Odpowiedź

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy Zamawiający informuje, że dopuści ww rozwiązanie i zmieni zapisy SWZ w tym zakresie.

Pytanie nr 6

W załączniku numer 4 do SWZ „Szczegółowe wymagania dla autobusów dla autobusów EV12”, punkt 9 Zamawiający zapisał:

„główny wyłącznik prądu sterowany z kabiny kierowcy,”

Wnosimy o dopuszczenie umieszczenia głównego wyłącznika prądu niskiego napięcia (tzw. „hebla”) w komorze akumulatorów.

Uzasadnienie: Ze względów bezpieczeństwa, główny wyłącznik prądu mechanicznie przerywa obwód elektryczny bezpośrednio przy akumulatorach. Montaż wyłącznika w kabinie kierowcy wymusza przerwanie obwodu w ciągu przewodów instalacji elektrycznej. W takim przypadku, jeśli dojedzie do uszkodzenia instalacji pomiędzy komorą akumulatorów a wyłącznikiem głównym nie spełni on swojego zadania. W ocenie wykonawcy takie rozwiązanie, jako powodujące potencjalne ryzyko np. pożaru, nie powinno być stosowane.

Odpowiedź

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy Zamawiający informuje, że umieszczenie głównego wyłącznika prądu niskiego napięcia w komorze akumulatorów jest zgodne z wymogami Zamawiającego, Zamawiający zwraca uwagę, że jedyne sterowanie tego wyłącznika musi znajdować się w kabinie kierowcy.

Pytanie nr 7

W załączniku numer 4 do SWZ „Szczegółowe wymagania dla autobusów dla autobusów EV12”, 10

Zamawiający

zapisał:

2) „wentylacja: ...

a) wentylacja naturalna przez przesuwne górne partie okien bocznych (minimum: 4 sztuki okien przesuwnych rozmieszczonych w lewej ścianie autobusu i 3 sztuki okien przesuwnych rozmieszczonych w prawej ścianie autobusu) rozwiązanie zalecane , Zamawiający dopuści również rozwiązanie techniczne polegające na

zastosowaniu pojazdu wyposażonego w minimum 6 okien przesuwnych lub uchylnych, oraz elektrycznie sterowane właz/y dachowy/e (minimum jeden),”

Wnosimy o dopuszczenie 4 okien uchylnych, po 2 w lewej i prawej ścianie pojazdu jeśli szerokość części uchylnej przekracza 1000mm.

Uzasadnienie: Oferowane przez nas pojazdy posiadają mniejszą ilość szyb o dużej szerokości (jedno okno odpowiada szerokością ~1,5 szyby przeciętnie stosowanym w autobusach miejskich, a więc jest ich mniej). Stąd technicznie niewykonalne jest spełnienie wymagań Zamawiającego w zakresie ilości szyb. Jednocześnie dzięki większym rozmiarom, mniejsza ilość okien zapewnia taką samą możliwość przewietrzania przestrzeni.

Odpowiedź

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy Zamawiający informuje, że dopuści ww rozwiązanie i dokona zmiany zapisów SWZ w tym zakresie.

Pytanie nr 8

W załączniku numer 4 do SWZ „Szczegółowe wymagania dla autobusów dla autobusów EV12”, 10 Zamawiający zapisał:

„szyby w ścianach bocznych i ścianie tylnej przyciemnione w min 65% z wyjątkiem”

Czy Zamawiający dopuści sprawdzone rozwiązanie fabryczne Wykonawcy gwarantujące zastosowanie szyb w ścianach bocznych i ścianie tylnej przyciemnione w min 30%?

Uzasadnienie

Z wieloletniego doświadczenia zaoferowany stopień przyciemnienia skutecznie chroni pasażerów przed promieniami słonecznymi i nagrzewaniem się pojazdu jak i gwarantuje pasażerom bardzo dobrą widoczność na zewnątrz pojazdu.

Odpowiedź

Zamawiający nie wyraża zgody na wniosek Wykonawcy podtrzymując tym samym zapisy SWZ.

Pytanie nr 9

W załączniku numer 4 do SWZ „Szczegółowe wymagania dla autobusów dla autobusów EV12” Zamawiający zapisał:

„Wentylacja: ...

wymuszona - przez wentylatory elektryczne, nawiewno-wywiewne (minimum 1 szt.) umieszczone w dachu autobusu o dużym wydatku powietrza lub przez wentylatory dachowego urządzenia klimatyzacyjnego,”
Wnosimy o dopuszczenie wentylacji pasywnej, podciśnieniowej przy użyciu kanałów wentylacyjnych w dachu pojazdu.

Uzasadnienie: Nasze pojazdy zostały wyposażone w pasywny system przewietrzania przestrzeni pasażerskiej w którym nie stosuje się wentylatorów. Takie rozwiązanie pozwoliło na zwiększenie wydajności systemu HVAC przy zmniejszeniu zużycia energii, ponieważ systemy wzajemnie się wspomagają. Rozwiązanie opisane przez Zamawiającego wyklucza współpracę systemu wentylacji oraz HVAC i nie jest stosowane w naszych pojazdach elektrycznych, gdyż znacznie podnosiłoby zużycie energii na pracę ogrzewania i klimatyzacji.

Odpowiedź

Zamawiający nie wyraża zgody na wniosek Wykonawcy podtrzymując tym samym zapisy SWZ.

Pytanie nr 10

W załączniku numer 4 do SWZ „Szczegółowe wymagania dla autobusów dla autobusów EV12” Zamawiający zapisał:

„Ogrzewanie:...

a) nagrzewnice z wentylatorami w przestrzeni pasażerskiej (minimum, 3 sztuki)

b) wymienniki ciepła układu klimatyzacji – nadmuchi ciepłego powietrza musi być realizowany przez kanały powietrzne umieszczone pod pokrywami dachowymi,

c) nagrzewnicę frontową służącą do kompleksowego ogrzewania miejsca pracy kierowcy, w tym szyby przedniej,”

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający uzna warunek za spełniony jeśli pojazd zostanie wyposażony w łącznie 2 nagrzewnice przestrzenie pasażerskiej oraz tzw. frontbox (nagrzewnica frontowa) ogrzewający kabinę kierowcy i przestrzeń pasażerską równocześnie (działający jako 3 nagrzewnica) dodatkowo współpracujące z konwektorami w przestrzeni pasażerskiej.

Odpowiedź

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy Zamawiający informuje, że jeżeli nagrzewnica frontowa składać się będzie z dodatkowego (poza wymiennikiem/i ciepła służącym do kompleksowego ogrzewania miejsca pracy kierowcy, w tym szyby przedniej) wymiennika ciepła skierowanego wyłącznie na przestrzeń pasażerską warunek zostanie uznany za spełniony.

Pytanie nr 11

W załączniku numer 4 do SWZ „Szczegółowe wymagania dla autobusów dla autobusów EV12” Zamawiający zapisał:

„wydzielona kabina kierowcy typu „zamkniętego” z pełnowymiarowymi drzwiami (przeszklonymi co najmniej w 40%), wyposażona w otwory w szybie drzwi ułatwiające komunikację głosową z pasażerem oraz w zamykane okienko do sprzedaży biletów; drzwi kabiny kierowcy wyposażone w zamek patentowy (nie dopuszcza się wykorzystania skrzydła pierwszych drzwi jako drzwi wejściowych do kabiny kierowcy) „ Wnosimy o dopuszczenie użycie zamka elektromagnetycznego w drzwiach kabiny kierowcy bez zamka patentowego.

Uzasadnienie: Oferowane rozwiązanie jest jedynym i seryjnie stosowanym w naszych pojazdach. Zamek elektromagnetyczny nie dopuszcza otwarcia drzwi kabiny podczas ruchu pojazdu co znacznie zwiększa bezpieczeństwo kierowcy. Dodatkowo, nieoczywisty sposób otwierania znacznie skuteczniej chroni przed dostaniem się do wnętrza kabiny przez osoby postronne.

Odpowiedź

Zamawiający nie wyraża zgody na wniosek Wykonawcy podtrzymując tym samym zapisy SWZ.

Pytanie nr 12

W załączniku numer 4 do SWZ „Szczegółowe wymagania dla autobusów dla autobusów EV12” w punkcie 23 „Miejsce pracy kierowcy” Zamawiający używa określenia „rozmieszczenie sugerowane” w odniesieniu do wyposażenia poszczególnych stref.

Prosimy o potwierdzenie, że określenie „rozmieszczenie sugerowane” oznacza iż opisany układ jest preferowany, ale nie jest wymagany i Zamawiający dopuszcza zmianę rozmieszczenia poszczególnych elementów pomiędzy strefami pod warunkiem zachowania wszystkich funkcjonalności oraz rozmieszczenia ich w sposób jak najbardziej zbliżony do opisanego jak jest to technicznie wykonalne.

Odpowiedź

Zamawiający wyjaśnia, że, „rozmieszczenie sugerowane” oznacza, że dane wyposażenie musi znajdować się w miejscu pracy kierowcy, natomiast jego rozmieszczenie w danej strefie jest tylko sugestią (nie wymogiem) Zamawiającego.

Pytanie nr 13

W załączniku numer 4 do SWZ „Szczegółowe wymagania dla autobusów dla autobusów EV12” Zamawiający zapisał:

„poręcze pasażerskie poziome jak i pionowe nierdzewne, lakierowane proszkowo w kolorze żółtym”

Wnosimy o dopuszczenie poręczy stalowych, jeśli nie są mocowane bezpośrednio do podłogi pojazdu.

Uzasadnienie:

Odpowiedź

Zamawiający nie wyraża zgody na wniosek Wykonawcy podtrzymując tym samym zapisy SWZ.

Pytanie nr 14

W załączniku numer 4 do SWZ „Szczegółowe wymagania dla autobusów dla autobusów EV12” Zamawiający zapisał:

„centralny układ smarowania obejmujący wszystkie punkty obsługowe (smarownicze) podwozia z wyjątkiem wału napędowego dla wszystkich elementów podwozia wymagających okresowego smarowania – jeżeli podwozie autobusu nie posiada punktów obsługowych (smarowniczych poza wałem napędowym) lub posiada nie więcej niż jeden punkt obsługowy układ centralnego smarowania nie jest wymagany,”

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający uzna warunek za spełniony w przypadku zastosowania pojedynczego, centralnego punktu smarowego obejmującego wszystkie punkty smarowania podwozia, umieszczonego w łatwo dostępnym miejscu.

Uzasadnienie: Oferowane rozwiązanie dzięki swojej prostocie jest całkowicie niezawodne i łączy wszystkie punkty smarne w podwoziu pojazdu w jeden punkt.

Odpowiedź

Zamawiający nie uzna ww przypadku jako spełnienia warunku – ww przypadku niezbędne jest zastosowanie centralnego układu smarowania obejmującego wszystkie punkty obsługowe.

Pytanie nr 15

W załączniku numer 4 do SWZ „Szczegółowe wymagania dla autobusów dla autobusów EV12” Zamawiający zapisał:

1. „System automatycznej detekcji pożaru wybranych elementów autobusu

1) systemem detekcji pożaru muszą być objęte, co najmniej

a) silnik trakcyjny, o ile zainstalowano silnik umieszczony w podwoziu, tzw. silnik centralny,

b) kompresor układu pneumatycznego,

c) magazyn energii elektrycznej, zabudowany w podwoziu,

d) bojler elektryczny układu ogrzewania jeżeli występuje,

e) pompę wspomaganą układu kierowniczego,”

Wnosimy o dopuszczenie braku detekcji dla pompy układu kierowniczego jeśli jest zasilana napięciem 24V oraz znajduje się poza komorą silnika.

Uzasadnienie: Ze względów bezpieczeństwa oraz konieczności zapewnienia wydajności, pompa znajduje się poza komorą silnika i montowana jest bezpośrednio przy układzie kierowniczym. Technicznie niemożliwe jest przeprowadzenie linii detekcyjnej przez całą długość pojazdu. Ponadto dzięki zasilaniu pompy napięciem 24V, ryzyko pożaru jest niezwykle niskie.

Odpowiedź

Zamawiający nie wyraża zgody na wniosek Wykonawcy podtrzymując tym samym zapisy SWZ, albowiem wbrew twierdzeniom Wykonawcy:

(...) Technicznie niemożliwe jest przeprowadzenie linii detekcyjnej przez całą długość pojazdu. Ponadto dzięki zasilaniu pompy napięciem 24V, ryzyko pożaru jest niezwykle niskie (...)

system automatycznej detekcji pożaru pompy wspomaganą układu kierowniczego jest możliwy do realizacji i powszechnie stosowany w autobusach elektrycznych lub tych, które posiadają elektryczny napęd pompy układu wspomaganą.

Pytanie nr 16

W załączniku numer 4 do SWZ „Szczegółowe wymagania dla autobusów dla autobusów EV12” Zamawiający Zamawiający wymaga by poręcze i uchwyty wykonane w sposób niestwarzający ryzyka odniesienia obrażeń przez pasażerów - brak ostrych krawędzi, usytuowane w takich miejscach, aby z każdego miejsca stojącego były dostępne, także dla osób z niepełnosprawnością, dodatkowo część poręczy poziomych wyposażona w uchwyty pasażerskie tzw. „lejce” skórzane z wkładkami aluminiowymi , min. 8 szt.,”.

Czy w związku z podnoszeniem poziomów bezpieczeństwa będących następstwem covid-19 Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym „tzw.” lejce są wykonane z gumowo-silikonowego materiału a rączka wykonana jest z plastiku o wysokiej odporności mechanicznej i chemicznej nie przyjmującego bakterii, łatwego w dezynfekcji i utrzymaniu w czystości?

Odpowiedź

Zamawiający nie wyraża zgody na wniosek Wykonawcy podtrzymując tym samym zapisy SWZ.

Pytanie nr 17

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość rozliczania napraw gwarancyjnych z Wykonawcą w elektronicznym systemie gwarancyjnym online udostępnionym bezpłatnie przez Wykonawcę?

Uzasadnienie:

Elektroniczny system rozliczania gwarancji stanowi w dobie cyfryzacji narzędzie do sprawnego rozliczania wszelkich przypadków gwarancyjnych. Zamawiający z racji uzyskania autoryzacji wewnętrznej nabywa uprawnienia jak i obowiązki co do charakteru współpracy z Wykonawcą a system elektronicznego rozliczania gwarancji jest jego nierozłącznym elementem.

Obsługa takiego systemu jest w j. polskim, bezpłatna i nie wymaga od Zamawiającego zakupu żadnych dodatkowych licencji ani aktualizacji. Użytkownik będąc na prawach stacji serwisowej Wykonawcy samodzielnie rozlicza naprawę zgodnie z ustaloną procedurą gwarancyjną Wykonawcy, co określać będzie odrębna umowa.

Praktyka rozliczeń gwarancji online jest obecnie obowiązującym standardem współpracy z autoryzowanymi stacjami obsługi dając stronom obopólne korzyści także finansowe wynikające z obrotu pomiędzy stronami w zakresie wykonywania usług gwarancyjnych przez samego Zamawiającego.

System taki wprawdzie wymusza na Zamawiającym formalnie zakup części zamiennych, lecz w oparciu o system samofakturowania Zamawiający po wykonaniu wymiany uszkodzonej części otrzymuje zwrot poniesionych nakładów wraz z dodatkowym narzutem wynikającym uprawnień w ramach autoryzacji wewnętrznej. Rozliczenia odbywają się w oparciu o odroczone terminy płatności z uwzględnieniem kompensat.

Odpowiedź

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy Zamawiający informuje, że Wykonawca w swoim pytaniu zawarł dwa odrębne zagadnienia i tak :

Pierwsza część pytania

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość rozliczania napraw gwarancyjnych z Wykonawcą w elektronicznym systemie gwarancyjnym online udostępnionym bezpłatnie przez Wykonawcę?

Uzasadnienie:

Elektroniczny system rozliczania gwarancji stanowi w dobie cyfryzacji narzędzie do sprawnego rozliczania wszelkich przypadków gwarancyjnych. Zamawiający z racji uzyskania autoryzacji wewnętrznej nabywa uprawnienia jak i obowiązki co do charakteru współpracy z Wykonawcą a system elektronicznego rozliczania gwarancji jest jego nierozłącznym elementem.

Obsługa takiego systemu jest w j. polskim, bezpłatna i nie wymaga od Zamawiającego zakupu żadnych dodatkowych licencji ani aktualizacji.

Odpowiedź 17.1

Opisany ww system prowadzenia rozliczeń nie stoi w sprzeczności w postanowieniami załącznika WOG (załącznik nr 3 do wzoru umowy) a więc może mieć zastosowanie w ramach wzajemnych rozliczeń.

Druga część pytania

Użytkownik będąc na prawach stacji serwisowej

Wykonawcy samodzielnie rozlicza naprawę zgodnie z ustaloną procedurą gwarancyjną Wykonawcy,co określać będzie odrębna umowa.

Praktyka rozliczeń gwarancji online jest obecnie obowiązującym standardem współpracy z autoryzowanymi stacjami obsługi dając stronom obopólne korzyści także finansowe wynikające z obrotu pomiędzy stronami w zakresie wykonywania usług gwarancyjnych przez samego

Zamawiającego.

System taki wprawdzie wymusza na Zamawiającym formalnie zakup części zamiennych, lecz w oparciu o system samofakturowania Zamawiający po wykonaniu wymiany uszkodzonej części otrzymuje zwrot poniesionych nakładów wraz z dodatkowym narzutem wynikającym uprawnień w ramach autoryzacji wewnętrznej. Rozliczenia odbywają się w oparciu o odroczone terminy płatności z uwzględnieniem kompensat.

Odpowiedź 17.2

Zamawiający informuje, że przedstawione założenia są niezgodne z przedstawianą procedurą wzajemnych rozliczeń przewidzianą i opisaną przez Zamawiającego.

Pytanie nr 18

Czy Zamawiający wymaga by w zaoferowanych autobusach, udział towarów pochodzących z państw członkowskich Unii Europejskiej lub państw, z którymi Wspólnota Europejska zawarła umowy o równym traktowaniu przedsiębiorców przekraczał 50%?

Odpowiedź

Tak, zgodnie z rozdziałem V pkt 3 SWZ.

Pytanie nr 19

W załączniku numer 4 do SWZ „Szczegółowe wymagania dla autobusów dla autobusów EV12” w punkcie 22 Zamawiający zapisał w podpunkcie 3,b) :” -wskaźnik zużytej energii elektrycznej z możliwością wyodrębnienia zużycia energii elektrycznej na napęd, pracę klimatyzacji oraz pracę ogrzewania”.

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie fabryczne Wykonawcy, w którym powyższe dane będą dostępne do pobrania przy pomocy komputera diagnostycznego dostarczanego łącznie z dostawą?

Stosowane przez producentów rozwiązania umożliwiają podgląd przy pomocy wyświetlacza kierowcy całościowego zużycia energii bez rozdziału na poszczególne odbiorniki i takie rozwiązanie w pełni wystarcza w codziennej, bezpiecznej obsłudze pojazdu.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że rozwiązanie to jest zgodne z przypisem 2, znajdującym się na stronie 27, pod tabelą załącznika nr 4 do SWZ.

Pytanie nr 20

W Szczegółowych wymaganiach dla autobusów (Załącznik nr 4 do SWZ)w rozdziale II punkcie 5

Zamawiający wymaga: „5 w celu ustalenia faktycznej pojemności magazynu energii i porównania jej z wymaganą wartością energii dostępnej dla Zamawiającego, wykonawca wg poniższych zasad i na własny koszt, przeprowadzi badania (zwane dalej badaniem) tego parametru w niezależnym laboratorium

posiadającym akredytację Polskiego Centrum Akredytacji lub w innej upoważnionej do tego typu badań jednostce, wyniki badań wykonawca przedstawi Zamawiającemu w terminie do 7 dni od ich uzyskania, badania należy przeprowadzić co najmniej dwukrotnie: w połowie okresu gwarancji na magazyn energii oraz na 6 miesięcy przed upływem gwarancji na magazyn energii:”.

W związku z powyższymi wymogami wnioskujemy o:

1. Udostępnienie listy wspomnianych wyżej niezależnych laboratoriów, posiadających stosowne certyfikaty oraz zaświadczenia o posiadającej wiedzy oraz doświadczeniu dot. Diagnostyki elektrycznej pojazdów elektrycznych i ich komponentów oraz autoryzacji do pracy z danymi pojazdami konkretnych producentów.

Uzasadnienie:

Jako producent pojazdów wiemy jak szeroką wiedzę, narzędziami, oprogramowaniem i szkoleniami musi dysponować podmiot chcący dokonywać takiej diagnostyki. W naszej ocenie Polskie Centrum Akredytacji nie jest odpowiednim podmiotem gwarantującym wspomniane przez Zamawiającego testy akumulatorów.

Odpowiedź

Zgodnie z powyższym wymogiem Wykonawca (...), przeprowadzi badania tego parametru w niezależnym laboratorium posiadającym akredytację Polskiego Centrum Akredytacji lub w innej upoważnionej do tego typu badań jednostce. Tak więc wymóg odnośnie ww zapisu spełniony zostanie jeżeli:

- 1) laboratorium będzie posiadało akredytację Polskiego Centrum Akredytacji, lub
- 2) będzie jednostką badawczą upoważnioną do ww badań .

Reasumując, Zamawiający w sposób otwarty i zapewniający zarówno fachowość i obiektywizm wyznaczył szeroki dostęp podmiotów do ww badań (wbrew twierdzeniom Wykonawcy nie ogranicza się on tylko do laboratorium posiadających akredytację Polskie Centrum Akredytacji), zatem publikowanie listy tych podmiotów, na tym etapie postępowania nie ma żadnego uzasadnienia albowiem ww podmioty spełniać muszą wymogi Zamawiającego na dzień przeprowadzenia badania. Kolejnym chybionym argumentem podawanym przez Wykonawcę jest: *posiadających stosowne certyfikaty oraz zaświadczenia o posiadającej wiedzy oraz doświadczeniu dot. diagnostyki*

elektrycznej pojazdów elektrycznych i ich komponentów oraz autoryzacji do pracy z danymi pojazdami konkretnych producentów.

Zamawiający nie definiował takich wymogów, a więc nie może ich uznać za niezbędne i wymagane.

2. Rezygnację z badań pojemności akumulatorów gdyż nie ma uzasadnienia dokonywanie badań sprawnego pojazdu, który gwarantuje powtarzalny zasięg lub poddanie badaniom technicznym wyłącznie te pojazdy, których zasięg lub awaryjność będzie uniemożliwiał wykonywanie założonych w projekcie prac przewozowych

Wymóg ten kłóci się koncepcją inteligentnego zarządzania energią gromadzoną w akumulatorach, nie uwzględnia autobusów wyposażonych w zasobniki energii o dużej pojemności energetycznej.

Odpowiedź 2

Zamawiający nie wyraża zgody na wniosek Wykonawcy podtrzymując tym samym zapisy SWZ.

3. Wykreślenie powyższego wymogu z zapisów SIWZ jako niemiarodajnego w stosunku do parametrów technicznych jakim są trwałość baterii i rzeczywiste osiągi oferowanych autobusów lub wskazanie takiej formy kontroli stanu technicznego magazynów energii elektrycznej by zabezpieczała ona interes Zamawiającego w zakresie wykonywania prac przewozowych zgodnych z przewidzianym projektem.

Odpowiedź 3

Zamawiający nie wyraża zgody na wniosek Wykonawcy podtrzymując tym samym zapisy SWZ.

Pytanie nr 21

Czy Zamawiający dopuszcza modyfikację treści WARUNKI OBSŁUGI GWARANCYJNEJ (załącznik nr 3 do wzoru umowy) w zakresie § 2 ust. 1 pkt 6 – 14 poprzez nadanie im następującego brzmienia:

1. w okresie gwarancji na cały autobus, zapłaceniu kary za nieterminową realizację naprawy gwarancyjnej w kwocie odpowiadającej równowartości w złotych polskich 10 euro (według średniego kursu NBP z ostatniego dnia roboczego poprzedzającego dzień naliczenia kary), za każdy rozpoczęty dzień zwłoki.

Odpowiedź 21.1

Zamawiający nie wyraża zgody na wnioskowaną przez Wykonawcę modyfikację podtrzymując tym samym zapisy SWZ.

2. po upływie okresu gwarancji na cały autobus zapłaceniu kary za nieterminową realizację naprawy w kwocie, odpowiadającej równowartości w złotych polskich 10 euro (według średniego kursu NBP z ostatniego dnia roboczego poprzedzającego dzień naliczenia kary), za każdy rozpoczęty dzień zwłoki,

Odpowiedź 21.2

Zamawiający nie wyraża zgody na wnioskowaną przez Wykonawcę modyfikację podtrzymując tym samym zapisy SWZ.

3. zapłaceniu, w okresie gwarancji autobusu lub jego podzespołu, kar za nieterminowe wykonanie obsługi technicznej, o której mowa w § 3 ust 3 - w kwocie, odpowiadającej równowartości w złotych polskich 10 euro (według średniego kursu NBP z ostatniego dnia roboczego poprzedzającego dzień naliczenia kary), za każdy rozpoczęty dzień zwłoki, począwszy od jedenastego dnia, licząc od dnia jej zgłoszenia,

Odpowiedź 21.3

Zamawiający nie wyraża zgody na wnioskowaną przez Wykonawcę modyfikację podtrzymując tym samym zapisy SWZ.

4. rozpatrywania w terminie do 7 dni wniosków Zamawiającego składanych zgodnie z postanowieniami § 5 ust 1 pkt 8 (wnioski rozpatrywane po tym terminie rozstrzygnięte zostaną na korzyść Zamawiającego)

Odpowiedź 21.4

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy Zamawiający informuje, że Wykonawca nie wskazał żadnej zmiany ww tekście.

Wnioskujemy o modyfikację treści wzoru umowy wraz z załącznikami zgodnie z proponowanymi zmianami lub wprowadzenie innych zmian łagodzących restrykcyjność przewidzianych kar.

Pytanie nr 22

Czy Zamawiający dopuszcza modyfikację treści WARUNKI OBSŁUGI GWARANCYJNEJ (załącznik nr 3 do wzoru umowy) w zakresie § 3 ust. 2 pkt 2 lit. a oraz b poprzez nadanie im następującego brzmienia:

1. gwarancyjnej w zakresie dotyczącym napraw mechanicznych i elektrycznych w terminie nie przekraczającym 14 dni roboczych, licząc od daty zgłoszenia usterki (reklamacji) oraz pokrycia uzasadnionych kosztów dojazdu do ASO, według stawki 10 zł/km (netto), termin za zgodą Zamawiającego może zostać przedłużony na wniosek Wykonawcy.

Odpowiedź 22. 1

Zamawiający nie wyraża zgody na wnioskowaną przez Wykonawcę modyfikację podtrzymując tym samym zapisy SWZ.

2. powypadkowej w terminie nie przekraczającym 21 dni roboczych, licząc od daty zgłoszenia konieczności wykonania naprawy powypadkowej lub w terminie 21 dni roboczych, licząc od dnia oględzin rzeczoznawcy (jeżeli dana szkoda – naprawa powypadkowa jest usuwana z OC sprawcy) i sporządzenia przez rzeczoznawcę działającego z OC sprawcy ostatecznego kosztorysu tej naprawy oraz pokrycia kosztów dojazdu do zewnętrznej ASO, według stawki 10 zł/km (netto), termin za zgodą Zamawiającego może zostać przedłużony na wniosek Wykonawcy.

Wnioskujemy o modyfikację treści wzoru umowy wraz z załącznikami zgodnie z proponowanymi zmianami lub wprowadzenie innych zmian łagodzących restrykcyjność przewidzianych napraw.

Odpowiedź 22.2

Zamawiający nie wyraża zgody na wnioskowaną przez Wykonawcę modyfikację podtrzymując tym samym zapisy SWZ.

Pytanie nr 23

Czy Zamawiający dopuszcza modyfikację treści WARUNKI OBSŁUGI GWARANCYJNEJ (załącznik nr 1 do wzoru umowy) w zakresie § 3 ust. 4 pkt 3 poprzez nadanie im następującego brzmienia: 1. uzasadnione koszty dojazdu do zewnętrznej ASO, według stawki 10 zł/km netto, pokrywa

Wykonawca,

Wnioskujemy o modyfikację treści wzoru umowy wraz z załącznikami zgodnie z proponowanymi zmianami, gdyż znacznie uprości ona procedurę rozliczeniową.

Odpowiedź

Zamawiający nie wyraża zgody na wnioskowaną przez Wykonawcę modyfikację podtrzymując tym samym zapisy SWZ.

Pytanie nr 23

Dotyczy SWZ. Miejsce i termin składania ofert

Czy Zamawiający dopuści przesunięcie terminu składania ofert o 14 dni?

Uzasadnienie

Obecnie z uwagi na pandemię koronawirusa oraz trwający okres urlopowy proces przygotowania ofert uległ znaczącemu skomplikowaniu. Przygotowanie oferty dla Zamawiającego wymaga współpracy wielu podmiotów, co dodatkowo wydłuża czas konieczny na jej przygotowanie. Wyrażenie zgody przez Zamawiającego pozwoli większej ilości podmiotów przytąpić do postępowania oraz umożliwi Wykonawcom rzetelne opracowanie oferty.

Odpowiedź

Tak, Zamawiający dokona zmiany SWZ w tym zakresie.

Pytanie 24

Dotyczy Wzór umowy. § 4. Dokumentacja i narzędzia specjalistyczne

Czy w związku z wymogiem przyznania Zamawiającemu autoryzacji wewnętrznej zrezygnuje on z wersji papierowej dokumentacji i dopuści rozwiązanie polegające na stałym, nieodpłatnym dostępie do dokumentacji technicznych instrukcji napraw oraz ukazujących się informacji serwisowych w formie online w okresie 10 lat od przekazania autobusów, co umożliwi też w razie konieczności ich wydruk?

Uzasadnienie:

Proponowane rozwiązanie jest standardem obecnie stosowanym we współpracy z autoryzowanymi stacjami serwisowymi. Przyznając autoryzację wewnętrzną na obsługi i naprawy autobusów przekazujemy nasze wieloletnie know-how, a także uprawnienia do korzystania z najnowszych narzędzi elektronicznych niezbędnych w bieżącej współpracy z Wykonawcą. Zamawiający uzyskuje dostęp online do najnowszych

opracowań i instrukcji technicznych, co podnosi na wyższy poziom współpracę z Wykonawcą jak i komfort pracy Zamawiającego, przyczyniając się jednocześnie do ochrony środowiska naturalnego.

Odpowiedź

Zamawiający nie wyraża zgody na wnioskowaną zmianę, podtrzymując tym samym zapisy SIWZ.

Zamawiający ma wieloletnie doświadczenia w zakresie obsługi i naprawy autobusów i z doświadczeń tych wynika, iż dokumentacja papierowa okazała się pomocna, a wielokrotnie wręcz niezbędna podczas naprawy i obsługi autobusów i Zamawiający nie może zrezygnować z jej otrzymania, gdyż byłoby to działanie na szkodę Zamawiającego i niezgodne z jego realnymi potrzebami i oczekiwaniami.

Pytanie 25

Dotyczy: wzór umowy. Zał nr 3 – warunki obsługi gwarancyjnej

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość rozliczania napraw gwarancyjnych z Wykonawcą w elektronicznym systemie gwarancyjnym online udostępnionym bezpłatnie przez Wykonawcę?

Uzasadnienie:

Elektroniczny system rozliczania gwarancji stanowi w dobie cyfryzacji narzędzie do sprawnego rozliczania wszelkich przypadków gwarancyjnych. Zamawiający z racji uzyskania autoryzacji wewnętrznej nabywa uprawnienia jak i obowiązki co do charakteru współpracy z Wykonawcą a system elektronicznego rozliczania gwarancji jest jego nierozłącznym elementem.

Obsługa takiego systemu jest w j. polskim, bezpłatna i nie wymaga od Zamawiającego zakupu żadnych dodatkowych licencji ani aktualizacji. Użytkownik będąc na prawach stacji serwisowej Wykonawcy samodzielnie rozlicza naprawę zgodnie z ustaloną procedurą gwarancyjną Wykonawcy, co określać będzie odrębna umowa.

Praktyka rozliczeń gwarancji online jest obecnie obowiązującym standardem współpracy z autoryzowanymi stacjami obsługi dając stronom obopólne korzyści także finansowe wynikające z obrotu pomiędzy stronami w zakresie wykonywania usług gwarancyjnych przez samego Zamawiającego.

System taki wprawdzie wymusza na Zamawiającym formalnie zakup części zamiennych, lecz w oparciu o system samofakturowania Zamawiający po wykonaniu wymiany uszkodzonej części otrzymuje zwrot poniesionych nakładów wraz z dodatkowym narzutem wynikającym uprawnień w ramach autoryzacji wewnętrznej. Rozliczenia odbywają się w oparciu o odroczone terminy płatności z uwzględnieniem kompensat.

Odpowiedź

Zamawiający udzielił już odpowiedzi Wykonawcy na identyczne pytanie (patrz pytanie nr 17).

Środki ochrony prawnej

Szczegółowe informacje dotyczące środków ochrony prawnej określone są w Dziale IX „Środki ochrony prawnej” Prawo zamówień publicznych.