

**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 5 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

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

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza. Dodatkowo Zamawiający informuje, że w obecnym porządku prawnym właściwa nazwa dokumentacji przetargowej to SWZ (Specyfikacja Warunków Zamówienia).

Pytanie nr 2

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

- Średnia prędkość handlowa w km/h
- Dzienny przebieg jednego autobusu w km
- Maksymalny roczny przebieg w km
- Odległość trasa – zajezdnia
- Długość najdłuższego odcinka
- Liczba odcinków do przejechania w ciągu dnia
- Maksymalne % nachylenie na trasie i długość odcinka z max. nachyleniem.

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

Odpowiedź:

Na dzień rozpoczęcia użytkowania autobusów elektrycznych zakłada się:

- Średnia prędkość handlowa w km/h - na wszystkich liniach 23 km/h
- Dzienny przebieg jednego autobusu w km - nie więcej niż 270 km z warunkiem gwarantowanego przebiegu określonego w Załącznik nr 4 do SWZ Rozdział IV, ust 2
- Maksymalny roczny przebieg w km - nie więcej niż 80000 km
- Odległość trasa – zajezdnia nie więcej niż 6 km
- Długość najdłuższego odcinka - nie więcej niż 30 km
- Liczba odcinków do przejechania w ciągu dnia - nie więcej niż 20

- Maksymalne % nachylenie na trasie i długość odcinka z max. nachyleniem. - brak danych

Pytanie nr 3

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość złożenia należytego wykonania umowy w postaci gwarancji bankowych lub ubezpieczeniowych w formie elektronicznej tj. jako Dokument elektroniczny podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby upoważnione do reprezentacji Gwaranta?

Odpowiedź:

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

Pytanie nr 4

W załączniku nr 5 do SWZ (wymagania dla ładowarek) Zamawiający pisze, że ładowarkę należy posadzić na utwardzonej posadzce betonowej. Proszę o potwierdzenie, iż wskazana posadzka betonowa zostanie uprzednio przygotowana przez Zamawiającego i jej wykonanie nie jest objęte przedmiotem post. Czy Zamawiający dopuszcza możliwość podpisania umowy w formie elektronicznej tj. jako Dokument elektroniczny podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby upoważnione do reprezentacji Zamawiającego i Wykonawcy?

Odpowiedź:

Nie, Zamawiający nie dopuszcza takiej możliwości.

Pytanie nr 5

Zamawiający w Załączniku nr 4 do SWZ - Szczegółowy Opis przedmiotu zamówienia, rozdział V. ust. 1. Punkt 5) pisze;

5) być fabrycznie nowe, a rok produkcji nie może być inny niż rok, w którym autobusy będą dostarczone Zamawiającemu lub okres liczony od zakończenia produkcji autobusów do dnia ich dostawy nie będzie dłuższy niż 6 miesięcy.”

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

Odpowiedź:

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

Pytanie nr 6

Dotyczy SWZ pkt. XIX. 7. Kryterium ocena techniczno–eksploatacyjna autobusu T – Kryterium T6 = Sposób zabudowy magazynu energii w autobusie

Zamawiający zamierza przyznać dodatkowe punkty za „zaoferowanie autobusu, w którym cały magazyn energii został zabudowany na dach autobusu”.

W naszej ocenie zastosowanie tego kryterium nie ma żadnego uzasadnienia, a może wskazuje na faworyzowanie tylko dwóch dostawców autobusów elektrycznych, którzy zabudowują wszystkie baterie trakcyjne wyłącznie na dachach produkowanych pojazdów. Jest to wiadomym wszystkim uczestnikom faktem na tak niewielkim, ograniczonym rynku dostawców i odbiorców autobusów elektrycznych. Takie rozwiązanie nawet pogarsza prowadzenie pojazdów z powodu wyżej położonego środka ciężkości.

Mając na względzie treść wskazanego zapisu SIWZ stwierdzamy, że Zamawiający dokonał opisu przedmiotu zamówienia w sposób mogący naruszać zapisy zawarte m.in. w art. 16 i art. 99 ust. 4 Ustawy PZP, gdzie Ustawodawca zobowiązał Zamawiającego m.in. do: „... przygotowania i przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w sposób zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji oraz równego traktowania wykonawców” ubiegających się o udzielenia zamówienia publicznego oraz do opisanie kryteriów wyboru ofert w sposób umożliwiający ich równe traktowanie.

Czy Zamawiający zgodzi się na wykreślenie ww. kryterium jako nieuzasadnionej preferencji dla wybranych dostawców autobusów elektrycznych? Względnie na zrównanie punktacji w tym kryterium z rozwiązaniami technicznymi stosowanymi przez wszystkich pozostałych dostawców, tj. z magazynami energii zabudowanymi na dachu oraz w wydzielonych komorach w tylnej części pojazdu?

Odpowiedź:

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

W ocenie Zamawiającego zabudowa magazynu energii na dachu: jest rozwiązaniem bezpieczniejszym (akumulatory, a w szczególności ich obudowy nie są narażone na uszkodzenia mechaniczne na skutek kolizji i wypadków), optymalnym z punktu widzenia obsługowego- serwisowego – łatwy bezproblemowy dostęp i demontaż oraz również bezpieczniejszym dla pasażerów na wypadek pożaru danego akumulatora - istnieje mniejsze ryzyko przedostania się ognia do przestrzeni pasażerskiej.

Dodatkowo praktycznie każdy producent autobusów elektrycznych montuje część akumulatorów magazynu energii na dachu, a część akumulatorów magazynu energii w podwoziu **ponadto wbrew twierdzeniom**

Wykonawcy:

(...)W naszej ocenie zastosowanie tego kryterium nie ma żadnego uzasadnienia, a może wskazuje na faworyzowanie tylko dwóch dostawców autobusów elektrycznych, którzy zabudowują wszystkie baterie trakcyjne wyłącznie na dachach produkowanych pojazdów. (...) ww. kryterium jako nieuzasadnionej preferencji dla wybranych dostawców autobusów elektrycznych? (...)

Zamawiający informuje, że zamówienie nie jest skierowane wyłącznie do producentów autobusów elektrycznych operujących na rynku polskim tylko jest to Zamówienie dla szerszego rynku Wykonawców, na którym jest więcej niż dwóch Wykonawców oferujących ww rozwiązanie techniczne i to w kilku modelach autobusów, a więc wniosek Wykonawcy jest całkowicie bezzasadny.

Pytanie nr 7

Dotyczy SWZ pkt. XIX. 7. Kryterium ocena techniczno–eksploatacyjna autobusu T – Kryterium T7 = Rodzaj zabudowy silnika elektrycznego układu napędowego Zamawiający zamierza przyznać różną liczbę punktów w przypadku zastosowania silnika elektrycznego układu napędowego zabudowanego w autobusie wzdłużnie za osią napędową albo wzdłużnie przed osią napędową. Tymczasem z eksploatacyjnego i kosztowego punktu widzenia samo umiejscowienie silnika tzw. centralnego zabudowanego wewnątrz autobusu nie ma znaczenia. Tym bardziej nie ma znaczenia z punktu widzenia mechanicznego, gdyż niezależnie od ich

wzajemnego umiejscowienia silnik elektryczny, wał i oś napędowa będą takie same. Istotne różnice techniczne, eksploatacyjne i kosztowe wystąpią dopiero w przypadku zastosowania silników elektrycznych zabudowanych w osi napędowej albo w piastach kół.

Czy Zamawiający zgodzi się na zrównanie punktacji w tym kryterium za równoważne rozwiązania miejsca zabudowania silnika elektrycznego zarówno wzdłużnie przed osią napędową jak i wzdłużnie za osią napędową? To pozwoli na pozyskanie większej ilości konkurencyjnych ofert, gdyż poszczególni producenci zabudowują swoje silniki centralne albo przed albo za osią napędową, co nie ma wpływu na ceny ich autobusów.

Odpowiedź

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę kryterium oceny ofert podtrzymując tym samym zapisy SWZ w tym zakresie, albowiem wbrew twierdzeniom Wykonawcy umiejscowienie silnika (tzw. centralnego) w autobusie ma bardzo istotne znaczenie np. dla optymalnego rozplanowania przestrzeni pasażerskiej oraz ograniczenia ilości podestów w tej przestrzeni.

Pytanie nr 8.

Zamawiający w § 12 ust. 1 pkt 1) Projektu Umowy stanowiącego załącznik nr. 3 do SWZ pisze:

„1) Zmiana terminu realizacji zamówienia będzie możliwa w przypadku działania siły wyższej, rozumianej jako zdarzenie nagłe, nieprzewidziane i niezależnie od Stron umowy, którego skutki są niemożliwe do zapobieżenia, utrudniające lub uniemożliwiające należyte wykonanie umowy w części lub w całości, któremu nie można było zapobiec, ani przeciwdziałać przy zachowaniu należytej staranności. Siła wyższa obejmuje takie zdarzenia jak: wojna, akty terroryzmu, strajki, epidemia, katastrofy żywiołowe, takie jak: trzęsienia ziemi, huragany, powodzie. Wpływ siły wyższej na realizację przedmiotu umowy musi być faktyczny tj. przyczynno-skutkowy co Wykonawca ma obowiązek jednoznacznie udowodnić Zamawiającemu poprzez wskazanie we wniosku, o którym mowa w ust. 3, związku pomiędzy zaistniałym zdarzeniem (zdefiniowanym jako siła wyższa), a skutkiem w postaci niemożności należytego wykonania umowy, co oznacza, że sam fakt wystąpienia zdarzeń wskazanych jako siła wyższa na danym obszarze nie powoduje automatycznego przedłużenia terminu realizacji umowy ani też nie upoważnia stron umowy do wprowadzenia innych zmian w umowie.”

Prosimy o potwierdzenie, że zmiana termin realizacji umowy nastąpi również jeżeli niemożność dotrzymania tych terminów wynika z przeszkody wynikającej z przyczyn leżących po stronie Zamawiającego, bądź z przeszkody niezależnej od Wykonawcy i niemożliwej wcześniej do przewidzenia, w szczególności spowodowanej:

- a) działaniem lub zaniechaniem podmiotu trzeciego, w tym organów państwowych, administracji lub innych, za które Wykonawca nie ponosi odpowiedzialności;

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

Odpowiedź

Zamawiający nie potwierdza.

Pytanie nr 9

Zamawiający w § 5 ust. 4 pkt 7) Projektu Umowy stanowiącego załącznik nr. 3 do SWZ pisze:

„Strony postanawiają, że odpowiedzialność Wykonawcy z tytułu rękojmi za wady fizyczne jest równy okresowi gwarancji. Wykonawca odpowiada za przedmiot umowy z tytułu rękojmi za wady, na zasadach określonych w przepisach Kodeksu cywilnego.”

1. Wydłużenie okresu rękojmi do punktowanego okresu gwarancji, który może wynieść nawet 60 m-cy, z perspektywy Wykonawcy powoduje powstanie po jego stronie dużo większej odpowiedzialności i potencjalnych ryzyk niż w przypadku rękojmi z ustawowym 2-letnim okresem obowiązywania. Zgodnie bowiem art. 560 Kodeksu cywilnego kupujący może żądać obniżenia ceny lub odstąpić od umowy w przypadku, gdy sprzedający nie usunie niezwłocznie wady poprzez naprawę lub wymianę produktu na nowy, a także gdy rzecz była już wymieniana lub naprawiana i niekoniecznie z tego samego powodu. Oznacza to, że przez cały zaoferowany okres gwarancji Wykonawca musi liczyć się z ryzykiem odstąpienia od umowy przez Zamawiającego. Co w konsekwencji zniechęca do oferowania wydłużonej gwarancji ze względu na dodatkowego dużego ryzyko po stronie Wykonawcy, które będzie musiało zostać wkalkulowane w cenę, prowadząc do jej podwyższenia.

Dlatego też wnosimy aby okres rękojmi zgodnie z przepisami Kodeksu Cywilnego wynosił **24 miesiące** liczone dla każdego autobusu od daty podpisania protokołu jego odbioru.

2. Prosimy o potwierdzenie, że okres rękojmi za wady będzie równy zaoferowanemu okresowi gwarancji na cały autobus

Odpowiedź

Zamawiający przychylił się do prośby Wykonawcy i dokona zmiany SWZ w tym zakresie.

Pytanie nr 10

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 w odpowiedzi na wezwanie dokumentu JEDZ oraz dokumentów potwierdzających brak podstaw do wykluczenia takiego podwykonawcy?

Odpowiedź

Zamawiający potwierdza.

Pytanie nr 11.

Zamawiający w Załączniku nr 4 do SWZ - Szczegółowy Opis przedmiotu zamówienia punkt 6. 3) a) tabeli pisze:

- *„(...)gniazdo (lub bezpośrednio sąsiedztwo gniazda) winno być dodatkowo wyposażone w kontrolkę informującą o możliwości odłączenia przewodu zasilającego z ładowarki plug-in”*

Prosimy o informację, czy Zamawiający zaakceptuje gniazdo ładowania bez kontrolki informującej o możliwości odłączenia przewodu zasilającego z ładowarki plug-in.? Gniazdo posiada funkcję blokady wtyczki i nie ma możliwości wyjęcia jej podczas ładowania. Dodatkowa informacja będzie wyświetlana na pulpicie kierowcy.

Odpowiedź

Nie, Zamawiający nie zaakceptuje takiego rozwiązania.

Pytanie nr 12.

Zamawiający w Załączniku nr 4 do SWZ - Szczegółowy Opis przedmiotu zamówienia, punkt 6. 2) b) (w tabeli) pisze:

„zapewnić pełne naładowanie magazynu energii w czasie nie większym niż 2 godziny 45 minut, podczas ładowania ładowarką o mocy 80 kW, zwane dalej ładowaniem „przyspieszonym”,
-zapewnić pełne naładowanie magazynu energii w czasie nie większym niż 5 godzin 30 minut, podczas ładowania ładowarką o mocy 40 kW – zwane dalej ładowaniem „podstawowym”,

Natomiast w uwagach do tego zamieszczonych dalej (Uwaga 2)) pisze:

„2) wymagane maksymalne czasy ładowania magazynu energii wynoszące odpowiednio :

- a) 4h i 45min dla ładowania podstawowego,
- b) 2h i 30 min dla ładowania przyspieszonego,

dotyczą magazynu energii o pojemności energetycznej E_d 160 kWh + 5%. Jeżeli Wykonawca zastosuje magazyn energii o większej pojemności (zalecane przez Zamawiającego) to wymagane czasy ładowania Zamawiający przeliczy i porówna odpowiednio wg zależności:

- 0.6 kWh/min dla ładowania podstawowego,
- 1.2 kWh/min dla ładowania przyspieszonego,”

Prosimy o ostateczne potwierdzenie, że wymagane maksymalne czasy ładowania magazynu energii wynoszą: 5h i 30min dla ładowania podstawowego oraz 2h i 45 min dla ładowania przyspieszonego.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że właściwym jest zapis określony w rozdziale VI wiersz 6 pkt 3 b załącznika nr 4 do SWZ, Zamawiający dokona zmiany SWZ w tym zakresie.

Pytanie nr 13.

Zamawiający w Załączniku nr 4 do SWZ - Szczegółowy Opis przedmiotu zamówienia, punkt 6. 4) d) tabeli pisze:

- d) „musi być wyposażony w system umożliwiający w okresie jesienno-zimowym podgrzanie płynu w układzie ogrzewania do określonej temperatury pracy, system ten ponadto musi :
- podgrzać płyn podczas procesu ładowania magazynu energii lub po jego zakończeniu,
 - uruchamiać się od ustalonej temperatury zewnętrznej (na dzień dostawy autobusu wymagane jest nastawienie temperatury na w zakresie od 5 ° C do 8 ° C) – zastosowanie w autobusie innej temperatury (lub zakresu temperatur) wymaga pisemnej zgody Zamawiającego), którą to temperaturę Zamawiający będzie miał możliwość zmienić w wyznaczonym czasie i na oznaczony czas, jeżeli zamiana tej temperatury wymagać będzie zmiany oprogramowania to czynność tą wykona w ramach obsługi gwarancyjnej Wykonawca – zakłada się, że nie częściej niż 3 razy w roku,
 - utrzymywać automatycznie w przestrzeni pasażerskiej i kabinie kierowcy autobusu tzw. „temperaturę dyżurną” w zakresie od 10 ° C do 15 ° C,
 - posiadać możliwość zaprogramowania temperatury dyżurnej na określony czas, oznacza to, że temperatura dyżurna winna być utrzymana na zadanym poziomie (od 10 ° C do 15 ° C) na okres na jaki została zaprogramowana przez Zamawiającego „

Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie, w którym po procesie ładowania pojazd przechodzi w tryb stałonapięciowy?. Autobus znajdujący się w tym trybie zaczyna się prekondycjonować, zgodnie z nastawami zegara 7-dniowego, pobierając odpowiednią ilość prądu z ładowarki. Aktywacja procesu prekondycjonowania możliwa tylko, gdy podłączona jest ładowarka i SOC baterii wynosi 90%. W fazie prekondycjonowania autobus utrzymuje temperaturę 10°C w przestrzeni pasażerskiej z możliwością jej programowej zmiany w zakresie $\pm 5^\circ\text{C}$

Zaletą tego rozwiązania jest ustawienie jako pierwszego priorytetu naładowania pojazdu a pod koniec nagrzania go przed przyjsciem kierowcy. Jest to standardowa praktyka wśród doświadczonych użytkowników

autobusów elektrycznych. Nagrzewanie wnętrza auta przez cały czas powoduje wydłużenie czasu ładowania baterii trakcyjnych i niepotrzebny pobór prądu

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że wniosek Wykonawcy (i opisane rozwiązanie) nie stoi w sprzeczności z Wymogami Zamawiającego i może być zastosowane w oferowanych autobusach.

Pytanie nr 14.

Zamawiający w Załączniku nr 4 do SWZ - Szczegółowy Opis przedmiotu zamówienia, punkt 7. 4) a) tabeli pisze:

4) „*podłoga przedziału pasażerskiego:*

a) *płaska, tworząca jednolitą powierzchnię bez stopni poprzecznych na całej długości autobusu i do której dostęp jest zapewniony przez drzwi pasażerskie, o których mowa w litera „b” „*

Prosimy o potwierdzenie, że pojazd ma posiadać w pełni płaską podłogę w całym ciągu komunikacyjnym.

Odpowiedź.

Zamawiający potwierdza.

Pytanie nr 15.

Zamawiający w Załączniku nr 4 do SWZ - Szczegółowy Opis przedmiotu zamówienia, punkt 10. 1) e) tabeli pisze

„szyby w ścianach bocznych i ścianie tylnej przyciemnione w min 65% (...)”

Czy Zamawiający dopuści pojazdy, w których szyby w ścianach bocznych i ścianie tylnej przyciemnione będą na poziomie 53%? Jest to standardowe rozwiązanie powszechnie stosowane przez wielu Wykonawców w autobusach miejskich.

Odpowiedź.

Nie, Zamawiający nie dopuści takiego rozwiązania.

Pytanie nr 16.

Zamawiający w § 11 ust. 4 Projektu Umowy stanowiącego załącznik nr. 3 do SWZ pisze:

„4.W przypadku określonym w ust. 4, Zamawiający przed odstąpieniem od umowy wyznaczy Wykonawcy dodatkowy termin na wykonanie obowiązków umownych”

Prosimy o wyjaśnienie czy nie zaszła omyłka pisarska i Zamawiający miał na myśli **ust. 3?**

Odpowiedź

Zamawiający potwierdza, że wystąpiła oczywista omyłka pisarska. Zamawiający dokona zmiany SWZ w tym zakresie.

Pytanie nr 17.

Zamawiający w § 8 ust. 5 Projektu Umowy stanowiącego załącznik nr. 3 do SWZ pisze:

„Wstrzymanie się z zapłatą wynagrodzenia przez Zamawiającego nie stanowi podstawy do naliczenia odsetek za opóźnienie w zapłacie przez Zamawiającego, jak również wszelkich innych negatywnych konsekwencji dla Zamawiającego (np. podstawy do odstąpienia, wypowiedzenia lub rozwiązania umowy, zapłaty kar umownych lub odszkodowania).”

Prosimy o potwierdzenie że zdanie to odnosi się wyłącznie do sytuacjach wymienionych w § 8 ust. 5 punkty 1) i 2) ?

Odpowiedź.

Zamawiający potwierdza.

Pytanie nr 18.

Zamawiający w zał. Nr 4 do SWZ rozdz. II ust. Napisał:

*„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 (...)*”

Wykonawca jest doświadczonym producentem autobusów elektrycznym oraz dysponuje odpowiednim sprzętem pomiarowym. Od ok. 4 lat wykonuje pomiary faktycznej pojemności magazynów energii wg metodologii stosowanej przez laboratoria posiadające akredytacje.

Pytanie nr 18.1

1. Czy Zamawiający wyrazi zgodę na wykonanie takich badań przez wykwalifikowany personel producenta pojazdów przeprowadzone w obecności przedstawicieli Zamawiającego?

Pozostawienie zapisu w obecnej formie spowoduje wzrost ceny ofertowej. Z naszego doświadczenia wynika, że łączny koszt wykonania pomiaru pojemności magazynu energii autobusu elektrycznego zleconego do niezależnej jednostki upoważnionej do przeprowadzenia tego typu badań wynosi aktualnie kilkanaście tys. zł jednorazowo w jednym autobusie. Do tego potrzebne jest wyłączenie każdego pojazdu z obsługi linii na 2 do 4 dni w celu przygotowania go do badań oraz udostępnienie ładowarek na kilka godzin.

Odpowiedź

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

Pytanie nr 18.2

2. Prosimy o potwierdzenie, że taki pomiar może odbywać się w zajezdni Zamawiającego, gdzie zostaną w tym celu udostępnione stanowiska oraz ładowarki?

Odpowiedź

Zamawiający potwierdza, że przeprowadzenie badania, ww parametru może odbywać się w zajezdni Zamawiającego, gdzie zostaną w tym celu udostępnione stanowiska oraz ładowarki pod warunkiem, że wskazane przez Zamawiającego jednostki badawcze wyrażą zgodę na tego typu formę badania.

Pytanie nr 19.1

Zamawiający w zał. Nr 4 do SWZ, rozdz. II, ust. 2e) oraz w załączniku nr 3 do SWZ, par. 5, ust. 3, ppkt. 4 określił części wyłączone z gwarancji. Czy Zamawiający zgodzi się o rozszerzenie listy o inne materiały eksploatacyjne, takie jak:

- amortyzatory (poza wadami fabrycznymi),
- akumulatory (poza wadami fabrycznymi),

Odpowiedź

Nie, Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie nr 19.2

Zamawiający w zał. Nr 4 do SWZ, rozdz. II, ust. 2e) oraz w załączniku nr 3 do SWZ, par. 5, ust. 3, ppkt. 4 określił części wyłączone z gwarancji. Czy Zamawiający zgodzi się o rozszerzenie listy o inne materiały eksploatacyjne, takie jak:

- wkłady filtrów,
- oleje, smary i płyny eksploatacyjne ?

Odpowiedź

W tym zakresie Zamawiający informuje, iż ww. elementy objęte są gwarancją do momentu pierwszej cyklicznej wymiany zgodnie z harmonogramem obsług technicznych, a w przypadku zakupu lub dostarczenia tych elementów przez Wykonawcę dla potrzeb dalszej eksploatacji autobusów (zgodnie z wymogami WOG) elementy te nadal będą objęte gwarancją na zasadach wskazanych przez Zamawiającego w WOG.

Pytanie nr 20.

Zamawiający w zał. Nr 4 do SWZ, rozdz. II, ust. 3c) napisał:

- a) „w ramach obsługi gwarancyjnej Wykonawca zobowiązany jest: wyposażyć stacje obsługi Zamawiającego w oprogramowanie i urządzenia do obsługi autobusów,

Prosimy o doprecyzowanie: ile stacji obsługi Zamawiającego ma zostać wyposażonych w oprogramowanie i urządzenia do obsługi pojazdów.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że należy wyposażyć jedną stację obsługi Zamawiającego w oprogramowanie i urządzenia do obsługi autobusów.

Pytanie nr 21.

Czy Zamawiający dopuści zgłaszanie usterek ładowarek bezpośrednio do Producenta ładowarek i do wiadomości Wykonawcy? Taki sposób komunikacji znacznie przyspieszy czas naprawy ładowarek.

Odpowiedź.

Tak, Zamawiający dopuści takie rozwiązanie.

Pytanie nr 22.

Zamawiający w załączniku nr 3 do wzoru Umowy _WOG w par. 2 ust. 9-12 wyszczególnił wachlarz kar a ich wysokość ujął w walucie EURO. W par. 2, ust. 1 ppkt 14 przedstawiona jest stawka za rbh
Zwracamy się z wnioskiem o zmianę zapisów i określenie kar umownych, a także stawki za 1rbh w walucie Polski złoty. Zapisy w obecnym brzmieniu powodują niejasności dotyczące wysokości kar na przestrzeni lat oraz mogą prowadzić do nieporozumień pomiędzy stronami przy rozliczeniach.

Odpowiedź.

Zamawiający nie wyraża zgody na wniosek Wykonawcy podtrzymując tym samym zapisy SWZ. Ponadto Zamawiający jako niezasadne ocenia obawy Wykonawcy,

(...) że zapisy w obecnym brzmieniu powodują niejasności dotyczące wysokości kar na przestrzeni lat oraz mogą prowadzić do nieporozumień pomiędzy stronami przy rozliczeniach (...).

Pytanie nr 23.1

Zamawiający w zał. nr 3 do wzoru umowy WOG, par. 2, ust. 1 ppkt 15 napisał:

- 4) W okresie gwarancji na cały autobus wykonania we własnym zakresie:
 - a) tzw. zerowego przeglądu technicznego¹,
 - b) wszystkich cyklicznych przeglądów technicznych występujących po przeglądzie, o którym mowa w pkt a, lub pokryciu kosztów ich wykonania (materiały, robocizna) w dostarczanych autobusach.
- Prosimy o potwierdzenie, że przeglądyienne, podczas których nie jest wymagana wymiana części, Zamawiający będzie wykonywał we własnym zakresie oraz na własny koszt. Niewykluczenie przeglądów dziennych będzie wiązać się ze znacznym wzrostem ceny przedmiotu zamówienia.

Odpowiedź 23.1

Zamawiający potwierdza powyższe, z wyjątkiem przeglądów codziennych (o ile będą wymagane) systemu automatycznego gaszenia pożaru w komorze agregatu grzewczego i automatycznej detekcji pożaru wybranych elementów autobusu.

Pytanie nr 23.2

Prosimy o potwierdzenie, że przeglądy (za wyjątkiem przeglądów dziennych), obsługa systemów, czynności obsługowe, diagnostyczne, regulacyjne i konserwacyjne mogą być wykonywane przez personel Zamawiającego w ramach udzielonej autoryzacji, a Wykonawca zwróci poniesione koszty pracy personelu Zamawiającego?

Odpowiedź 23.2

Zamawiający potwierdza powyższe, z wyjątkiem obsługi systemów, czynności obsługowych, diagnostycznych, regulacyjnych i konserwacyjnych takich jak:

- 1) systemu automatycznego gaszenia pożaru w komorze agregatu grzewczego i automatycznej detekcji pożaru wybranych elementów autobusu,
 - 2) systemu klimatyzacji,
- szczegóły w tym zakresie reguluje WOG.

Pytanie nr 23.3

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający udostępni nieodpłatnie swoje zaplecze techniczne w celu przeprowadzenia wskazanych wyżej czynności przez serwis Wykonawcy na terenie zaplecza technicznego Zamawiającego.

Odpowiedź 23.3

Zamawiający potwierdza.

Pytanie nr 24.

Zamawiający w zał nr 3 do wzoru umowy WOG, w par. 3, ust.2, ppkt a i b napisał:

1. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, Wykonawca zobowiązuje się do:
 - 1) wykonania naprawy:
 - a) gwarancyjnej w zakresie dotyczącym napraw mechanicznych i elektrycznych w terminie nie przekraczającym 5 dni, licząc od daty zgłoszenia usterki (reklamacji) oraz pokrycia kosztów dojazdu do zewnętrznej ASO, według stawki 3 euro/km netto w kwocie odpowiadającej równowartości w złotych polskich według średniego kursu NBP na ostatni dzień roboczy poprzedzający dzień powstania obowiązku podatkowego plus koszty delegacji kierowcy,
 - b) powypadkowej w terminie nie przekraczającym 14 dni, licząc od daty zgłoszenia konieczności wykonania naprawy powypadkowej lub w terminie 14 dni, 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 3 euro/km netto w kwocie odpowiadającej równowartości w złotych polskich według średniego kursu NBP na ostatni dzień roboczy poprzedzający dzień powstania obowiązku podatkowego plus koszty delegacji kierowcy,-14- dniowy termin na wykonanie naprawy powypadkowej w szczególnych przypadkach może być przedłużony, jednakże przedłużenie to wymaga pisemnej zgody Zamawiającego,

oraz

w zał. nr 3 do wzoru umowy WOG, w par. 7, ust.1:

„W okresie gwarancji Wykonawca zapewnia Zamawiającemu bieżący dostęp do części zamiennych dla potrzeb wykonania napraw gwarancyjnych - Wykonawca zobowiązany jest dostarczyć nieodpłatnie Zamawiającemu w/w części zamienne w ciągu 3 dni, licząc od dnia zgłoszenia oraz części do napraw nie podlegających gwarancji lub napraw powypadkowych w ciągu 10 dni, licząc od dnia zgłoszenia.”

Prosimy o potwierdzenie, że terminy 3 dni, 5 dni oraz 14 dni to ilości dni roboczych. Każdy kraj w Unii Europejskiej ma własne dni świąteczne oraz dni ustawowo wolne od pracy i niekoniecznie wstępują one w takich samych terminach kalendarzowych. W związku z powyższym wnosimy o doprecyzowanie, że zapisy te mówią o dniach roboczych.

Odpowiedź

Zamawiający nie potwierdza, ww terminy dotyczą dni kalendarzowych.

Pytanie nr 25.

Zamawiający w Załączniku nr 4 do SWZ - Szczegółowy Opis przedmiotu zamówienia, rozdział IV. ust. 2. punkt 7) pisze:

„gwarantowany przebieg musi być wykonywany w okresie gwarancji, tj. w okresie co najmniej 36 miesięcy, a jeżeli Wykonawca zaoferuje w tym zakresie okres gwarancji dłuższy, to w tym okresie – w przypadku utraty przez elektryczny układ napędowy zdolności do spełnienia powyższych wymagań, Wykonawca będzie zobowiązany do gwarancyjnej naprawy autobusu np. w zakresie naprawy lub wymiany akumulatorów magazynu energii na nowe.”

Zgodnie z tym Wykonawca zobowiązuje się do utrzymania na swój koszt w pełnej sprawności technicznej i użytkowej magazynów energii w taki sposób, aby możliwe było osiągnięcie gwarantowanego przebiegu co najmniej 100 km przez cały okres udzielonej gwarancji, niezależnie czy (oraz ile razy) były naprawiane lub wymieniane poszczególne elementy układu napędowego.

Na całym świecie coraz powszechniej stosuje się regenerację części i podzespołów wykorzystując w procesie naprawczym jedynie niektóre z elementów niezysujących się w trakcie normalnej eksploatacji. Podyktowane jest to względami ekonomicznymi i ochrony środowiska. Części i podzespoły regenerowane w niczym nie ustępują częściom i podzespołom nowym zarówno pod względem funkcjonalności jak i trwałości.

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, aby Wykonawca w zakresie naprawy lub wymiany baterii trakcyjnych mógł zastosować części regenerowane przy jednoczesnym zachowaniu pełnej sprawności technicznej i użytkowej magazynów energii oraz możliwości osiągnięcia gwarantowanego przebiegu co najmniej 100 km przez cały okres udzielonej gwarancji? Zgoda na taką możliwość spowoduje obniżenie ceny oferty.

Odpowiedź.

Zamawiający informuje, że opisane przez Wykonawcę ww rozwiązanie jest zgodne z wymaganiami Zamawiającego opisanymi w załączniku nr 4 do SWZ i mieści się w definicji „naprawy”.

Środki ochrony prawnej

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