

PKM Spółka z o.o.
zarejestrowana
w Sądzie Rejonowym
w Katowicach
Wydział Gospodarczy
Krajowego Rejestru Sądowego
pod numerem
KRS: 000058568

Kapitał zakładowy spółki:
40 908 000,00 zł

Zarząd:
Prezes
mgr Marek Pikula

Członek Zarządu
mgr Dorota Nowak

Konto
ING Bank Śląski S. A.
w Katowicach
Oddział w Sosnowcu
46 1050 1142 1000
0022 6439 4442

Oddziały:
41-219 Sosnowiec
ul. Lenartowicza 73
tel. 32 263 50 16
tel./fax 32 292 74 45

41-303 Dąbrowa Górnicza
Al. Piłsudskiego 60
tel./fax 32 264 20 33
tel. 32 264 20 44
tel. 32 264 20 55



Fundusze Europejskie
dla Śląskiego



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



Województwo
Śląskie

Sosnowiec, dnia 28.03.2025 r.

Zainteresowani Wykonawcy

PKM/ZS/ZZ/1018/2025

dotyczy: postępowania przetargowego pod nazwą „Czyste niebo nad Zagłębiem – Zakup autobusów hybrydowych wraz z infrastrukturą do ładowania w PKM Sp. z o.o. w Sosnowcu – Etap IV”, nr sprawy U/PN/2024/03/1

Do Zamawiającego wpłynęła prośba o wyjaśnienie treści Specyfikacji Warunków Zamówienia w brzmieniu podanym poniżej.

Zamawiający, działając na podstawie art. 135 ust. 5 ustawy z dnia 11.09.2019r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r., poz. 1320) udziela poniższych wyjaśnień.

Pytanie 1

Zał. nr 3 do Umowy §2 ust. 1 punkt 1 podpunkt a, b i c Zamawiający napisał:

1. W ramach realizacji postanowień KOS Wykonawca będzie zobowiązany do:

1) przeszkolenia na własny koszt wskazanych przez Zamawiającego pracowników, w zakresie umożliwiającym:

a) prawidłowe wykonywanie napraw gwarancyjnych autobusów oraz dostarczenia szkolonym pracownikom niezbędnych materiałów szkoleniowych; szkolenie to Wykonawca zobowiązuje się przeprowadzić w VI etapach (po 7 szkolonych pracowników w każdym etapie), w następujących terminach:

☐ etap I – szkolenie podstawowe, przeprowadzone w terminie do 6 tygodni, licząc od pierwszej dostawy autobusów – czas trwania szkolenia – minimum 24 godziny,

☐ etap II – szkolenie podstawowe, przeprowadzone w terminie do 12 tygodni, licząc od pierwszej dostawy autobusów – czas trwania szkolenia minimum 24 godziny,

☐ etap III – szkolenie uzupełniające przeprowadzone w terminie do 6 miesięcy, licząc od pierwszej dostawy autobusów – czas trwania szkolenia minimum 24 godziny,

☐ etap IV szkolenie uzupełniające przeprowadzone w drugim roku eksploatacji, – czas trwania szkolenia minimum 16 godzin,

☐ etap V szkolenie uzupełniające przeprowadzone w trzecim roku eksploatacji, – czas trwania szkolenia minimum 16 godzin,

☐ etap VI szkolenie uzupełniające przeprowadzone w czwartym roku eksploatacji, – czas trwania szkolenia minimum 16 godzin,

b) prawidłowe wykonywanie obsługi technicznych i przeglądów okresowych autobusów oraz dostarczenia szkolonym pracownikom niezbędnych materiałów szkoleniowych; szkolenie to Wykonawca zobowiązuje się przeprowadzić w II etapach (po 5 szkolonych pracowników w każdym etapie), w następujących terminach:

☐ etap I – szkolenie, przeprowadzone w terminie do 8 tygodni, licząc od pierwszej dostawy autobusów – czas trwania szkolenia – minimum 16 godzin,

☐ etap II – szkolenie, przeprowadzone w terminie do 20 tygodni, licząc od pierwszej dostawy autobusów – czas trwania szkolenia minimum 16 godzin

c) prawidłowe wykonywanie napraw powypadkowych autobusów oraz dostarczenia szkolonym pracownikom niezbędnych materiałów szkoleniowych; szkolenie to Wykonawca zobowiązuje się przeprowadzić w VI etapach (po 7 szkolonych pracowników w każdym etapie), w następujących terminach:

☐ etap I – szkolenie, przeprowadzone w terminie do 10 tygodni, licząc od pierwszej dostawy autobusów – czas trwania szkolenia – minimum 16 godzin,

☐ etap II – szkolenie, przeprowadzone w terminie do 20 tygodni, licząc od pierwszej dostawy autobusów – czas trwania szkolenia minimum 8 godzin,

oraz

Załącznik nr 3 do Umowy §2 ust. 1 punkt 2 Zamawiający napisał:

2) przeszkolenie na własny koszt 4 kierowców na każdy dostarczony autobus w zakresie umożliwiającym:

a) prawidłową obsługę autobusu,

b) prawidłową i oszczędną eksploatację w ruchu miejskim autobusu na liniach obsługiwanych przez Zamawiającego (co oznacza, że elementem szkolenia muszą być jazdy testowe szkolonych kierowców z trenerem, tj. osobą szkolącą), a także dostarczenie szkolonym kierowcom niezbędnych do tego celu materiałów (szkolenie to Wykonawca zobowiązuje się przeprowadzić w terminie do 4 tygodni licząc od dnia dostawy autobusów, czas szkolenia minimum 60 minut na jednego kierowcę), po przeprowadzonym szkoleniu Wykonawca zobowiązany będzie przeprowadzić egzamin praktyczny dla szkolonych pracowników i przedstawić jego wyniki Zamawiającemu, w wersji papierowej indywidualnie dla każdego szkolonego kierowcy, koszt oleju napędowego zużytego przez autobusy dla potrzeb szkoleń pokrywa Zamawiający,

1. Prosimy o potwierdzenie, że osoby delegowane do przeszkolenia i do pracy przy zamówionych autobusach, w zależności od rodzaju szkolenia, 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 siedmiu mechaników 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.

4. Prosimy o potwierdzenie, że personel Zamawiającego delegowany do szkoleń w zakresie obsługi technicznej systemu klimatyzacji będzie posiadał ważne uprawnienia zgodne z rozporządzeniem Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 1 lipca 2002 r. w sprawie szczegółowych zasad stwierdzania posiadania kwalifikacji przez osoby zajmujące się eksploatacją urządzeń, instalacji i sieci Dz.U. 2002 poz. 1392, niezbędne przy eksploatacji urządzeń chłodniczych, klimatyzacyjnych i wentylacyjnych oraz w zakresie ustawy o substancjach zubożających warstwę ozonową oraz ustawy o fluorowanych gazach cieplarnianych.
5. Prosimy o potwierdzenie, że powyższe zapisy dotyczą łącznie 42 osób, które zostaną przeszkolone z poszczególnych zakresów.
6. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zgodzi się na zmniejszenie ilości kierowców dedykowanych do przeszkolenia, którzy będą po ukończeniu szkolenia instruktorami dla kolejnych kierowców. Proponujemy zmianę zapisu na : „*W ramach umowy Wykonawca jest zobowiązany przeprowadzić szkolenia 5 instruktorów kierowców z podstawowej obsługi pojazdu niezbędnej do bezpiecznego prowadzenia autobusu oraz w zakresie techniki ekonomicznej jazdy*”.

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Ad. 1.

Zamawiający potwierdza.

Ad. 2.

Zamawiający potwierdza.

Ad. 3.

Zamawiający nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosku Wykonawcy, podtrzymując tym samym zapisy zawarte w SWZ.

Ad. 4.

Zamawiający potwierdza.

Ad. 5.

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający częściowo potwierdza, albowiem:

- 1) szkolenia określone w § 2 ust. 1 pkt 1 litera a) dotyczą łącznie 42 pracowników,
- 2) szkolenia określone w § 2 ust. 1 pkt 1 litera b) dotyczą łącznie 10 pracowników,
- 3) szkolenia określone w § 2 ust. 1 pkt 1 litera c) dotyczą łącznie 14 pracowników.

Zamawiający nie wyklucza, że w poszczególnych etapach i zakresach szkoleń mogą brać udział po części ci sami pracownicy.

Ad. 6.

Zamawiający nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosku Wykonawcy, podtrzymując tym samym zapisy zawarte w SWZ.

Pytanie 2

Załącznik nr 3 do Umowy §2 ust. 1 punkt 3 podpunkt a, h-q Zamawiający napisał:

- 3) *nieodpłatnego wyposażenia serwisu Zamawiającego w niżej wymienione narzędzia specjalistyczne, urządzenia, oprogramowanie:*

a) w jedno kompletne urządzenie/a specjalistyczne (tester przenośny, komputer klasy PC, itp.) wraz z wszelkimi adapterami, przyłączami, interfejsami i oprogramowaniem - umożliwiające diagnozowanie, kalibrowanie, programowanie (w zakresie wykonania wymian podzespołów, sterowników, elementów wykonawczych,) i naprawę systemów elektronicznych odpowiedzialnych za pracę:

- ☐ napędu elektrycznego,
- ☐ magazynu energii,
- ☐ układów ABS, ASR lub EBS,
- ☐ instalacji elektrycznej,
- ☐ urządzenia grzewczego,
- ☐ systemu ogrzewania i klimatyzacji,
- ☐ drzwi pasażerskich,
- ☐ układu zawieszenia,
- ☐ układu kierowniczego, o ile posiada elektroniczny system diagnozy,
- ☐ systemu monitorowania i pomiaru ciśnienia oraz temperatury w oponach
- ☐ układu przegubu, (pomiędzy I, a II członem)

h) pakiet podstawowych narzędzi izolowanych do 1000V zawierający co najmniej:

- ☐ komplet wkrętaków: płaskich, krzyżakowych (PH1, PH2, PH3, POZDRIV1, POZDRIV2, POZDRIV3) oraz typu TORX (w rozmiarze od T10 do T30),
- ☐ komplet kluczy nasadowych od 8mm do 27mm,
- ☐ komplet kluczy płaskich od 8mm do 36mm,
- ☐ komplet kluczy nasadowych trzpieniowych na 1/2" typu TORX z pokrętle, tzw. „grzechotką” (min. 72 zęby) od T10 do T60,
- ☐ klucz dynamometryczny 1/2", w zakresie min. 30 -210Nm,

Wszystkie powyższe narzędzia izolowane powinny zostać dostarczone w wózku narzędziowym (min. 7 szuflad, blokada wysuwu więcej niż jednej szuflady, szuflady z pełnym wysuwem na łożyskach kulkowych, obciążalność min. 300 kg) w specjalnie wykonanych piankach pasujących do dostarczonego wózka narzędziowego.

i) tester izolacji elektrycznego układu napędowego ze wskaźnikiem napięcia 600/1000Volt,

j) miernik cęgowy AC/DC do 1000V i 1000A,

k) rękawice elektroizolacyjne, dielektryczne (2 pary) pięciopalcowe o anatomicznym kształcie przeznaczone do stosowania do celów elektrycznych jako podstawowy sprzęt ochrony osobistej do prac pod napięciem co najmniej do 1 kV, posiadające na dzień dostawy ważne badania dopuszczające do użytkowania przez okres co najmniej 5 miesięcy,

l) 1 kpl. narzędzi do naprawy i obsługi osi przedniej,

m) 1 kpl. narzędzi do naprawy i obsługi osi napędowej,

n) 1 kpl. narzędzi do naprawy i obsługi osi dodatkowej,

o) 1 kpl. do naprawy i obsługi elementów układu hamulcowego,

p) 1 kpl. do naprawy instalacji elektrycznej,

q) jeżeli w układzie klimatyzacji zastosowano czynnik chłodniczy inny niż R134A, wymagane jest dostarczenie jednego na partię autobusów urządzenia do obsługi i naprawy układu klimatyzacji (tj. zintegrowane urządzenie o parametrach dedykowanych do naprawy i obsługi klimatyzacji w zakupionych autobusach o długości przewodów przyłączeniowych, umożliwiającym obsługę i naprawę układu klimatyzacji z poziomu „0”. tj. z poziomu podłoża, na którym ustawiony jest autobus podczas obsługi lub naprawy układu klimatyzacji),

1. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający posiada zaplecze techniczne wyposażone w uniwersalne narzędzia potrzebne do obsługi zamówionych autobusów, tj. narzędzia dostępne na rynku, poza siecią sprzedaży producenta.
2. W przypadku gdy Zamawiający posiada narzędzia specjalistyczne, to czy zgodzi się na doposażenie go w brakujące narzędzia (specjalistyczne)?

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Ad.1.

Zamawiający potwierdza.

Ad.2.

Tak, Zamawiający wyrazi zgodę na doposażenie go w brakujące narzędzia, jednakże urządzenia specjalistyczne wraz z wszelkimi adapterami, przyłączami, interfejsami i oprogramowaniem (zgodnie z powyższym wykazem) Wykonawca musi dostarczyć niezależnie.

Pytanie 3

Załącz. nr 3 do Umowy §2 ust. 1 punkt 7 Zamawiający napisał:

7) w okresie gwarancji na cały autobus, zapłaceniu kar za nieterminowe dostarczenie części do napraw gwarancyjnych, niepodlegających gwarancji i powypadkowych w kwocie odpowiadającej równowartości w złotych polskich 50 euro (według średniego kursu Narodowego Banku Polskiego zwanego dalej NBP, ogłoszonego na ostatni dzień roboczy poprzedzający naliczenie kary), za każdy rozpoczęty dzień zwłoki

oraz

Załącz. nr 3 do Umowy §2 ust. 1 punkt 8 Zamawiający napisał:

8) po upływie okresu gwarancji na cały autobus, a przed upływem gwarancji na perforację spowodowaną korozją poszyci zewnętrznych oraz szkielet nadwozia i podwozia (minimum 10 lat), zapłaceniu kar za nieterminowe dostarczenie części do napraw nie podlegających gwarancji lub napraw powypadkowych w kwocie, odpowiadającej równowartości w złotych polskich 10 euro (według średniego kursu NBP ogłoszonego na ostatni dzień roboczy poprzedzający naliczenie kary), za każdy rozpoczęty dzień zwłoki, począwszy od jedenastego dnia kalendarzowego, licząc od daty zgłoszenia,

1. Prosimy o potwierdzenie, że kara zostanie naliczona jedynie w przypadku, gdy z tytułu zwłoki w dostawie części autobus jest wycofany 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. Kary naliczane za dostawę części

niewyłączających pojazdu z ruchu nie znajdują uzasadnienia ekonomicznego i nie stanowią ekwiwalentu ewentualnej szkody Zamawiającego, ponieważ pojazd wciąż wykonuje zadania przewozowe. Kara umowna powinna spełniać funkcję kompensacyjną, a nie stanowić dodatkowe źródło dochodu dla Zamawiającego.

2. Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku przekroczenia ustalonego terminu dostarczenia kilku tych samych części, kara będzie naliczana jak za jedną część.
3. Prosimy o potwierdzenie, powyższa kara dotyczy zamówienia, niezależnie od ilości zamówionych części.

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Ad.1.

Zamawiający nie potwierdza.

Ad. 2.

Zamawiający potwierdza.

Ad. 3.

Zamawiający potwierdza, pod warunkiem, że części te dotyczyć będą jednego autobusu.

Pytanie 4

Załącz. nr 3 do Umowy §2 ust. 1 punkt 9 Zamawiający napisał:

9) zapłacenia kar za nieterminowe wykonanie naprawy gwarancyjnej lub powypadkowej, a także przeprowadzenie kampanii serwisowej, o których mowa w § 3 ust. 2 pkt 2, w kwocie odpowiadającej równowartości w złotych polskich 50 euro (według średniego kursu NBP ogłoszonego na ostatni dzień roboczy poprzedzający naliczenie kary), za każdy rozpoczęty dzień zwłoki,

Prosimy o zmianę powyższego zapisu, skutkującą tym, że wymieniona kara zostanie naliczona tylko za zwłokę w usunięciu usterek, powodujących wyłączenie pojazdu 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. Kary naliczane za usterki niewyłączające pojazdu z ruchu nie znajdują uzasadnienia ekonomicznego i nie stanowią ekwiwalentu ewentualnej szkody Zamawiającego, ponieważ pojazd wciąż wykonuje zadania przewozowe. Kara umowna powinna spełniać funkcję kompensacyjną, a nie stanowić dodatkowe źródło dochodu dla Zamawiającego.

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy Zamawiający informuje, że obecna treść zapisów określonych w § 2 ust. 1 pkt 9 KOS w pełni sankcjonuje wnioskowaną zmianę. Pytanie traktujemy, jako nieporozumienie.

Pytanie 5

Załącz. nr 3 do Umowy §2 ust. 1 punkt 11 Zamawiający napisał:

zapłacenia kar za udzielenie rad technicznych, o których mowa w § 2 ust. 1 pkt 6 (w wyniku zastosowania których, zgłoszona usterka nie została prawidłowo lub w ogóle usunięta) w kwocie odpowiadającej równowartości w złotych polskich 50 euro (według średniego kursu NBP ogłoszonego

na ostatni dzień roboczy poprzedzający naliczenie kary), za każdy rozpoczęty dzień począwszy od drugiego dnia, licząc od dnia zastosowania przez Zamawiającego wytycznych wynikających z rady technicznej,

Nie każda udzielona rada pozwala na usunięcie awarii od razu. W związku z czym prosimy o usunięcie fragmentu, który nakłada karę za udzielenie niewłaściwej rady.

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy Zamawiający informuje, że nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosku Wykonawcy, podtrzymując tym samym zapisy zawarte w SWZ.

Pytanie 6

Załącz. nr 3 do Umowy §2 ust. 1 punkt 14 Zamawiający napisał:

14) zapłacenia kar umownych, wynikających z okoliczności, o których mowa w § 4 ust. 1 pkt 1 i (lub) 2, w kwocie odpowiadającej równowartości w złotych polskich 100 euro (według średniego kursu NBP ogłoszonego na ostatni dzień roboczy poprzedzający naliczenie kary) za każdy stwierdzony przypadek,

oraz

Załącz. nr 3 do Umowy §4 ust. 2 punkt 1 Zamawiający napisał:

Koszty holowania autobusów, jakimi będzie obciążony Wykonawca (o ile wystąpi konieczność holowania autobusu zgodnie z warunkami określonymi w niniejszej KOS) wynoszą odpowiednio:

1) jeżeli długość trasy holowania będzie równa lub mniejsza od 30 km, opłata ryczałtowa wyniesie 2500 zł netto, która zawiera:

a) dojazd/powrót,

b) załadunek/rozładunek na główne ramię holownicze lub połączenie na hol sztywny,

c) holowanie,

oraz

Załącz. nr 3 do Umowy §4 ust. 2 punkt 1 Zamawiający napisał:

Koszty holowania autobusów, jakimi będzie obciążony Wykonawca (o ile wystąpi konieczność holowania autobusu zgodnie z warunkami określonymi w niniejszej KOS) wynoszą odpowiednio:

2) jeżeli długość trasy holowania będzie dłuższa niż 30 km, to za każdy dodatkowy kilometr holowania naliczana będzie naliczona opłata 20 zł netto/km,

Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku zapłacenia kosztów holowania przez Wykonawcę, Zamawiający nie naliczy kary umownej za każdy stwierdzony przypadek holowania. W związku z tym prosimy o wykreślenie punktu w Załącz. nr 3 do Umowy §2 ust. 1 punkt 14.

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Zamawiający nie potwierdza.

Pytanie 7

Załącz. nr 3 do Umowy §2 ust. 1 punkt 16 Zamawiający napisał:

16) wykonania we własnym zakresie:

a) tzw. zerowego przeglądu technicznego,

b) pierwszego cyklicznego przeglądu technicznego występującego po przeglądzie, o którym mowa w litera a), lub pokryciu kosztów ich wykonania (materiały, robocizna) w dostarczanych autobusach,

Prosimy o potwierdzenie, że koszt pierwszego przeglądu technicznego tzw. zerowego wraz z robocizną i materiałami eksploatacyjnymi Zamawiający wykona własnym personelem na koszt Wykonawcy.

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Zamawiający nie potwierdza, albowiem w tym wypadku Zamawiający stosuje taką zasadę, że przegląd zerowy zawsze wykonywany jest przez Wykonawcę na jego koszt, natomiast pierwszy cykliczny przegląd techniczny co najmniej w jednym autobusie (wykonywanym jako pierwszy) musi być wykonany przez Wykonawcę i na jego koszt, a w kolejnych autobusach (po odbyciu szkolenia, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 1 litera b) przegląd ten może wykonać Zamawiający na koszt Wykonawcy.

Pytanie 8

Załącz. nr 3 do Umowy §3 ust. 2 punkt 2 podpunkt a Zamawiający napisał:

W przypadku, o którym mowa w ust. 1, Wykonawca zobowiązuje się do:

2) wykonania naprawy:

a) gwarancyjnej (lub przeprowadzenia kampanii serwisowej) w zakresie dotyczącym napraw mechanicznych i elektrycznych w terminie nie przekraczającym 5 dni, licząc od daty zgłoszenia usterki (reklamacji),

1. Prosimy na zmianę terminu z 5 dni na 7 dni, który dotyczy wykonania naprawy gwarancyjnej
2. Prosimy o potwierdzenie, że podany termin dotyczy dni roboczych, tj. dni od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.
3. Prosimy o potwierdzenie, że dla całych podzespołów, jak: przednia oś, elementy kratownicy, elementy alternatywnego układu napędowego (silnik elektryczny, oś elektryczna) klimatyzacja, drzwi, okna, bateria trakcyjna oraz w wyjątkowych przypadkach np. konieczności wyprodukowania specyficznych lub nietypowych części, terminy usunięcia wady będą ustalane indywidualnie.
4. W celu przeprowadzenia kampanii serwisowej Wykonawca podejmuje szereg czynności takich jak np. dokonanie oględzin zdemontowanych części, zapoznanie się z przesłaną dokumentacją, naprawa części. W związku z tym Wykonawca nie jest w stanie wywiązać się z obowiązku przeprowadzenia kampanii serwisowej w ciągu 5 dni od chwili zgłoszenia. W związku z tym prosimy o potwierdzenie, że termin przeprowadzenia kampanii serwisowej będzie ustalany indywidualnie.

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Ad. 1

Zamawiający nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosku Wykonawcy, podtrzymując tym samym zapisy zawarte w SWZ.

Ad. 2

Zamawiający nie potwierdza.

Ad. 3 i Ad. 4

Odpowiadając na trzecie i czwarte pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, że procedura zmiany terminu, o którą wnioskuje Wykonawca w pytaniach opisana jest w § 3 ust. 10 załącznika nr 3 do umowy (KOS) i uwzględnia ona w dużej mierze wnioski Wykonawcy.

Pytanie 9

Załącznik nr 3 do Umowy §3 ust. 2 punkt 2 podpunkt b Zamawiający napisał:

W przypadku, o którym mowa w ust. 1, Wykonawca zobowiązuje się do:

2) wykonania naprawy:

b) gwarancyjnej szkieletu podwozia, szkieletu nadwozia wraz z poszyciem zewnętrznym, lub wykonania 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 – 14-dniowy termin na wykonanie naprawy powypadkowej w szczególnych przypadkach może być przedłużony, jednakże przedłużenie to wymaga pisemnej zgody Zamawiającego,

1. Uszkodzenia autobusów mogą charakteryzować się różnym stopniem skomplikowania. Czas wykonania naprawy powypadkowej uzależniony jest od wykonania oględzin oraz sporządzenia opinii przez rzeczoznawcę ubezpieczyciela. W związku z tym Wykonawca nie jest w stanie wywiązać się z obowiązku wykonania naprawy w ciągu 14 dni od daty zgłoszenia. Prosimy o zmianę zapisu, aby termin wykonania napraw gwarancyjnych szkieletu nadwozia wraz z poszyciem zewnętrznym, lub wykonania powypadkowej został ustalany indywidualnie.
2. Prosimy o potwierdzenie, że dla całych podzespołów, jak: przednia oś, elementy kratownicy, elementy alternatywnego układu napędowego (silnik elektryczny, oś elektryczna) klimatyzacja, drzwi, okna, bateria trakcyjna oraz w wyjątkowych przypadkach np. konieczności wyprodukowania specyficznych lub nietypowych części, terminy usunięcia wady będą ustalane indywidualnie.
3. Prosimy o potwierdzenie, że podany termin dotyczy dni roboczych, tj. dni od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Ad. 1.

Zamawiający informuje, że odpowiedź na to pytanie zawiera odpowiedź na pytanie 8 w zakresie ust. 3 i 4.

Ad. 2.

Odpowiedź na to pytanie zawiera odpowiedź na pytanie 8 w zakresie ust. 3 i 4.

Ad. 3.

Zamawiający nie potwierdza.

Pytanie 10

Załącznik nr 3 do Umowy §7 ust. 1 Zamawiający napisał:

1. W okresie gwarancji Wykonawca zapewnia Zamawiającemu bieżący dostęp (od ręki) do części zamiennych dla potrzeb wykonania napraw gwarancyjnych poprzez skład konsygnacyjny /lub magazyn depozytowy (o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 4 KOS) lub w przypadku braku tych części na składzie konsygnacyjnym / lub magazynie depozytowym.

Prosimy o potwierdzenie, że okres gwarancji wspomniany w powyższym zapisie dotyczy jedynie gwarancji całopojazdowej.

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Po części Zamawiający potwierdza, że okres gwarancji wspomniany w powyższym zapisie dotyczy gwarancji na cały autobus, ale również okresów gwarancji określonych w § 5 ust. 1 pkt 1 oraz punkty od 3 do 7 załącznika nr 3 do SWZ i dotyczy części dostarczanych w ramach i w okresie tych gwarancji.

Pytanie 11

Załącznik nr 3 do Umowy §7 ust. 1 Zamawiający napisał:

1. W okresie gwarancji Wykonawca zapewnia Zamawiającemu bieżący dostęp (od ręki) do części zamiennych dla potrzeb wykonania napraw gwarancyjnych poprzez skład konsygnacyjny /lub magazyn depozytowy (o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 4 KOS) lub w przypadku braku tych części na składzie konsygnacyjnym / lub magazynie depozytowym. Wykonawca zobowiązany jest dostarczyć nieodpłatnie Zamawiającemu w/w części zamienne w ciągu 2 dni kalendarzowych, licząc od dnia zgłoszenia oraz Wykonawca zobowiązany jest dostarczyć Zamawiającemu odpłatnie części do napraw nie podlegających gwarancji lub napraw powypadkowych w ciągu 10 dni kalendarzowych, licząc od dnia zgłoszenia.

oraz

3. W szczególnie uzasadnionych przypadkach, Zamawiający może przedłużyć na pisemny wniosek Wykonawcy terminy (o których mowa w § 7 ust. 1) na dostarczenie części zamiennych. Warunkiem niezbędnym do przedłużenia ww. terminów przez Zamawiającego będzie przedłożenie przez Wykonawcę pisemnego wniosku, określającego podstawę i uzasadnienie, z którego opóźnienie w dostarczeniu danej części wynika. Przedłużenie terminu przez Zamawiającego może dotyczyć wyłącznie głównych podzespołów autobusu, takich jak: osie, główne elementy układu napędowego i silnik, moduły kratownicy lub ramy, itp., uszkodzone w wyniku wypadku lub posiadające wady produkcyjne lub konstrukcyjne.

1. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający rozszerzy całe podzespoły, których termin może zostać wydłużony takich jak: klimatyzację, drzwi, okna, baterię trakcyjną.
2. Prosimy na zmianę terminu z 2 dni kalendarzowych na 5 dni kalendarzowych, który dotyczy dostawy części występujących w katalogu lub standardowym obrocie do napraw gwarancyjnych.
3. Prosimy na zmianę terminu z 10 dni kalendarzowych na 14 dni kalendarzowych, który dotyczy dostawy części występujących w katalogu lub standardowym obrocie do napraw nie podlegających gwarancji
4. Uszkodzenia autobusów mogą charakteryzować się różnym stopniem skomplikowania, a ich naprawa może wymagać transportu pojazdów do specjalistycznych warsztatów. Prosimy o modyfikację zapisu i zgodę na ustalanie każdorazowo terminu dostawy części występujących w katalogu lub standardowym obrocie do napraw powypadkowych.

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Ad. 1.

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający wyjaśnia, iż bateria trakcyjna zawiera się w zakresie głównych podzespołów autobusu, zdefiniowanych przez zamawiającego, natomiast układ klimatyzacji, drzwi oraz okna nie.

Ad. 2.

Zamawiający nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosku Wykonawcy, podtrzymując tym samym zapisy zawarte w SWZ.

Ad. 3.

Zamawiający nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosku Wykonawcy, podtrzymując tym samym zapisy zawarte w SWZ.

Ad.4.

Zamawiający nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosku Wykonawcy, albowiem zgodnie z § 7 ust. 3 KOS zdefiniowano zasady postępowania w takich przypadkach i w dużej mierze zapisy te uwzględniają wniosek Wykonawcy.

Pytanie 12

Załącz. nr 3 do Umowy §8 ust. 1 punkt 1 Zamawiający napisał:

W przypadku wystąpienia w dostarczonych autobusach usterek masowych, Wykonawca zobowiązuje się do oddzielnego ich usuwania, przy zachowaniu następujących zasad (warunków):

1) za usterki masowe z zastrzeżeniem ust. 2 uznaje się uszkodzenia tego samego typu, które wystąpiły w okresie kolejnych 12-miesięcy obowiązywania poszczególnych gwarancji w co najmniej 50 % dostarczonych autobusów,

Prosimy o potwierdzenie, że za usterkę masową uznaje się wady tego samego rodzaju, które mogą mieć charakter konstrukcyjny, materiałowy, technologiczny lub montażowy, powstałe z przyczyn niezależnych od Zamawiającego, które zostały ujawnione, w co najmniej 50% (słownie: pięćdziesiąt procent) dostarczonych pojazdów, w okresie 12 (słownie: dwunastu) następujących kolejno po sobie miesiącach w okresie gwarancji na cały pojazd.

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza.

Pytanie 13

Załącz. nr 3 do Umowy §8 ust. 1 punkt 2 Zamawiający napisał:

2) Wykonawca, po otrzymaniu informacji od Zamawiającego o wystąpieniu usterek masowych, zobowiązuje się do udzielenia natychmiast, nie później jednak niż w ciągu 5 dni kalendarzowych, pisemnej informacji Zamawiającemu, określającej harmonogram i zakres działania w celu wykrycia przyczyny występowania usterki masowej

W celu sprawdzenia poprawności wniosku gwarancyjnego Wykonawca podejmuje szereg czynności takich jak np. dokonanie oględzin zdemontowanych części, zapoznanie się z przesłaną dokumentacją. W zawiązku z tym Wykonawca nie jest w stanie wywiązać się z obowiązku udzielenia pisemnej informacji Zamawiającemu, określającej harmonogram i zakres działania w celu wykrycia przyczyny występowania usterki masowej w ciągu 5 dni kalendarzowych od chwili zgłoszenia. Prosimy o zmianę

zapisu, aby termin udzielenia pisemnej informacji Zamawiającemu, określającej harmonogram i zakres działania w celu wykrycia przyczyny występowania usterki masowej został ustalany indywidualnie.

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Zamawiający nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosku Wykonawcy, podtrzymując tym samym zapisy zawarte w SWZ.

Dodatkowo Zamawiający wyjaśnia, iż wskazany w KOS § 8 ust. 1 pkt 2 ma na celu wyłącznie zaplanowanie zakresu czynności w celu wykrycia przyczyny występowania usterki masowej, a nie jej faktycznego usunięcia.

Pytanie 14

Załącz. nr 3 do Umowy §8 ust. 1 punkt 4 podpunkt b Zamawiający napisał:

4) Wykonawca, po wystąpieniu usterek masowych, zobowiązuje się:

b) do wykonania w terminie 30 dni profilaktycznej naprawy/wymiany uszkodzonego podzespołu (elementu) w pozostałej partii dostarczonych autobusów (w których usterka masowa jeszcze nie wystąpiła),

Zamawiający oczekuje, że usterka masowa będzie usunięta we wszystkich autobusach niezależnie od tego czy usterka w nich wystąpiła. Nie można usunąć usterki, która jeszcze się nie pojawiła, dlatego prosimy doprecyzować, że Wykonawca zweryfikuje możliwość wystąpienia usterki w pozostałych autobusach i w porozumieniu z Zamawiającym podejmie odpowiednie środki zaradcze w celu nie pojawienia się tejże w pozostałych pojazdach.

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Zamawiający nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosku Wykonawcy, podtrzymując tym samym zapisy zawarte w SWZ.

Dodatkowo Zamawiający wyjaśnia, że profilaktyczna wymiana części, które zostały zakwalifikowane jako usterka masowa w autobusach, w których ta część nie uległa jeszcze awarii ma przeciwdziałać potencjalnemu rozszerzeniu się usterki masowej i wykluczyć jej występowanie w autobusach, w których jej jeszcze nie stwierdzono.

Pytanie 15

Załącz. nr 3 do Umowy §8 ust. 1 punkt 5 Zamawiający napisał:

na Wykonaną usterkę masową Wykonawca udziela gwarancji nie krócej niż odpowiednio do końca upływu okresu gwarancji (gwarancji : układu lub wyposażenia, której dotyczyła usterka masowa) jednak nie krócej niż 18 miesięcy licząc od dnia zakończenia procesu usunięcia usterki masowej,

Prosimy o zmianę zapisu na: „na Wykonaną usterkę masową Wykonawca udziela gwarancji nie krócej niż odpowiednio do końca upływu okresu gwarancji (gwarancji : układu lub wyposażenia, której dotyczyła usterka masowa) jednak nie krócej niż 12 miesięcy licząc od dnia zakończenia procesu usunięcia usterki masowej.”.

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Zamawiający nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosku Wykonawcy, podtrzymując tym samym zapisy zawarte w SWZ.

Pytanie 16

Załącznik nr 3 do Umowy §8 ust. 1 punkt 6 Zamawiający napisał:

6) usterkę masową uznaje się za skutecznie usuniętą jeżeli w okresie kolejnych 18 miesięcy eksploatacji po zakończeniu przez Wykonawcę procesu usunięcia usterki masowej, w żadnym z autobusów nie wystąpiła ta sama usterka ponownie.

Prosimy o zmianę zapisu na: „usterkę masową uznaje się za skutecznie usuniętą jeżeli w okresie kolejnych 12 miesięcy eksploatacji po zakończeniu przez Wykonawcę procesu usunięcia usterki masowej, w żadnym z autobusów nie wystąpiła ta sama usterka ponownie.”

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Zamawiający nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosku Wykonawcy, podtrzymując tym samym zapisy zawarte w SWZ.

Pytanie 17

Załącznik nr 10.1 do SWZ roz. II ust.1 punkt 2 podpunkt f Zamawiający napisał:

f) okresowe i obowiązkowe pod rygorem utraty gwarancji (i sprawnego pewnego działania), a także wynikające z przepisów oraz instrukcji obsługi, przeglądy i obsługi systemu klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej i kabiny kierowcy przeprowadza na systemie klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej i kabiny kierowcy przeprowadza na własny koszt (robocizna i materiały) i ryzyko Wykonawca w pełnym okresie gwarancji własny koszt (robocizna i materiały) i ryzyko Wykonawca w pełnym okresie gwarancji na ten system,

1. Prosimy o potwierdzenie, że w okresie gwarancji na klimatyzację koszt planowanych przeglądów serwisowych/obsług technicznych wynikających z interwałów obsług określonych przez producenta pojazdu wraz z robocizną i materiałami eksploatacyjnymi Zamawiający będzie wykonywał własnym personelem na koszt Wykonawcy.

2. Prosimy o potwierdzenie, że przeglądy wynikające z aktualnie obowiązujących przepisów prawa Zamawiający będzie wykonywał na swój koszt i ryzyko.

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Ad. 1.

Zamawiający nie potwierdza, albowiem byłoby to sprzeczne z zapisami określonymi w rozdziale II ust. 1 pkt 2 litera f) załącznika nr 10.1 do SWZ.

Ad. 2.

Zamawiający potwierdza z wyjątkiem przypadków zastrzeżeń opisanych w rozdziale II załącznika nr 10.1 do SWZ.

Pytanie 18

Załącznik nr 10.1 do SWZ roz. II ust.1 punkt 1 podpunkt d Zamawiający napisał:

d) na magazyn energii elektrycznego układu napędowego autobusu, obejmującej minimum:

☐ wszystkie elementy systemu, w tym akumulatory/baterie trakcyjne i system

zarządzania energią (ang. Battery Management System, zwany dalej BMS

☐ czynności kontrolne, obsługowe, naprawcze oraz materiały eksploatacyjne,

☐ gwarantowany poziom energii E d w rozumieniu dalszej części niniejszego załącznika,

☐ gwarantowany przebieg autobusu, oznacza to, że Zamawiający będzie miał możliwość wykonania gwarantowanego przebiegu (w rozumieniu dalszej części niniejszego załącznika), w okresie gwarancji,

Prosimy o potwierdzenie, że w okresie gwarancji na magazyn energii koszt planowanych przeglądów serwisowych/obsług technicznych wynikających z interwałów obsług określonych przez producenta pojazdu wraz z robocizną i materiałami eksploatacyjnymi Zamawiający będzie wykonywał własnym personelem na koszt Wykonawcy.

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Zamawiający nie potwierdza, albowiem byłoby to sprzeczne z zapisami określonymi w rozdziale II ust. 1 pkt 1 litera d) załącznika nr 10.1 do SWZ.

Pytanie 19

Zał. nr 10.1 do SWZ roz. II ust.2 punkt 1 podpunkt a Zamawiający napisał:

2. Pozostałe warunki obsługi gwarancyjnej, pogwarancyjnej i wsparcia technicznego:

1) w ramach obsługi gwarancyjnej Wykonawca zobowiązany jest:

a) udzielić Zamawiającemu autoryzacji (po przeprowadzeniu stosownych szkoleń) na wykonywanie przeglądów i napraw gwarancyjnych autobusów będących przedmiotem zamówienia,

1. Prosimy o potwierdzenie, że zgodnie z udzieloną autoryzacją w Zał. nr 10.1 do SWZ roz. II ust.2 punkt 1 podpunkt a, 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 prócz klimatyzacji i magazynu energii.
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.

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Ad. 1.

Zamawiający potwierdza, z wyjątkiem zastrzeżeń, określonych w rozdziale II załącznika nr 10.1 do SWZ oraz w § 2 ust. 1 pkt 16 załącznika nr 3 do PPU.

Ad. 2.

Zamawiający nie potwierdza, szczegóły w tym zakresie określa precyzyjnie rozdział II załącznika nr 10.1 do SWZ.

Ad. 3.

Zamawiający potwierdza.

Pytanie 20

Załącznik nr 10.1 do SWZ roz. II ust.2 punkt 1 podpunkt a Zamawiający napisał:

2. Pozostałe warunki obsługi gwarancyjnej, pogwarancyjnej i wsparcia technicznego:

1) w ramach obsługi gwarancyjnej Wykonawca zobowiązany jest:

a) udzielić Zamawiającemu autoryzacji (po przeprowadzeniu stosownych szkoleń) na wykonywanie przeglądów i napraw gwarancyjnych autobusów będących przedmiotem zamówienia,

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. 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
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.

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Ad. 1.

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, że to w gestii Wykonawcy jest określenie zakresu udzielonej autoryzacji i zakres ten może posiadać ograniczenia jak to Wykonawca wskazał w pytaniu.

Ad. 2.

W ocenie Zamawiającego, serwis, którym dysponuje Zamawiający posiada kwalifikacje, sprzęt, a także zaplecze techniczne do wykonywania większości napraw, nie wyłączając napraw powypadkowych

Pytanie 21

Załącznik nr 10.1 do SWZ roz. II ust.2 punkt 1 podpunkt g Zamawiający napisał:

g) z gwarancji wyłączone są jedynie:

☐ bezpieczniki powyżej 30A, tradycyjne żarówki z włóknem (nie LED), paski klinowe, pióra wycieraczek, klocki hamulcowe i tarcze hamulcowe w zakresie normalnego zużycia eksploatacyjnego,

za które uznaje się zużycie wynoszące, co najmniej 24 miesiące eksploatacji lub przebieg 120.000 km, w zależności co pierwsze nastąpi,

□ *pióra wycieraczek w zakresie normalnego zużycia eksploatacyjnego, za które uznaje się zużycie wynoszące, co najmniej 12 miesięcy eksploatacji lub przebieg 90.000 km, w zależności co pierwsze nastąpi,*

□ *ogumienie w zakresie normalnego zużycia eksploatacyjnego, za które uznaje się zużycie wynoszące, co najmniej 30 miesięcy eksploatacji lub przebieg 200.000 km, w zależności co pierwsze nastąpi,*

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

- amortyzatory (poza wadami fabrycznymi)
- wkłady filtrów
- akumulatory
- ogumienie (po przebiegu 150 000 km);
- szkło przy uszkodzeniach mechanicznych na skutek czynników zewnętrznych;
- bezpieczniki;
- diody LED;
- oleje, smary i płyny eksploatacyjne.

2. Prosimy o zmianę zapisu na „ Za normalne uznaje się zużycie po uzyskaniu przebiegu lub czasu eksploatacji ogumienie (nie mniej niż 150 000 km)

3. Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku nieuzyskania minimalnego przebiegu opony tj. 150.000 km, Wykonawca zrekompensuje Zamawiającemu koszt zakup nowego ogumienia proporcjonalnie do wysokości nieuzyskanego przebiegu km”.

Wyjaśnienie Zamawiającego

Ad. 1.

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający wyjaśnia, iż w zakresie amortyzatorów, akumulatorów, ogumienia, bezpieczników, diod, LED Zamawiający nie wyraża zgody na wyłączenie tych części z gwarancji, natomiast w zakresie wkładów filtrów, olejów, smarów i płynów niskokrzepnących, elementy te są objęte gwarancją do ich pierwszej wymiany, a jeżeli w toku eksploatacji Zamawiający zakupi te elementy od Wykonawcy, to również elementy te objęte będą gwarancją zgodnie z postanowieniami umowy.

Odrębną kwestią jest szkło przy uszkodzeniach mechanicznych na skutek czynników zewnętrznych. Zamawiający wyjaśnia, że żaden z zapisów gwarancyjnych nie wymaga ochrony gwarancyjnej dla uszkodzeń mechanicznych, powstałych na skutek czynników zewnętrznych.

Ad. 2.

Zamawiający nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosku Wykonawcy, podtrzymując tym samym zapisy zawarte w SWZ.

Ad. 3.

Co do zasady, Zamawiający potwierdza, że w przypadku nie dobiegu opony do wymaganego przebiegu Wykonawca wymieni ogumienie na nowe lub skompensuje Zamawiającemu koszt proporcjonalnie do wysokości nie uzyskanego przebiegu.

Pytanie 22

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
- szkód powstałych z tytułu naturalnego zużycia lub uszkodzenia materiałów eksploatacyjnych w toku zwykłej eksploatacji, a także zużytych, uszkodzonych lub zniszczonych na skutek warunków eksploatacji
- szkód będących następstwem kolizji, wypadków, katastrof i zdarzeń losowych, chyba, że te wynikły w skutek wady autobusu,
- szkód powstałych w wyniku aktów wandalizmu.

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy Zamawiający wyjaśnia, że Wykonawca ponosi różne rodzaje odpowiedzialności z tytułu gwarancji i tak:

1) **Przypadek pierwszy, tiret pierwsze obejmujący:** 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.”,

Odpowiedź

W tym zakresie Zamawiający informuje, że autobusy muszą być odporne na warunki atmosferyczne występujące u Zamawiającego oraz na typowe środki wykorzystywane do zimowego utrzymywania dróg dlatego też ww katalog nie może podlegać wyłączeniu z gwarancji z wyjątkiem opadów gradu które to opady Zamawiający kwalifikuje jako uszkodzenie mechaniczne,

2) **Przypadek drugi, tiret drugie obejmujący:** wyłączenie z gwarancji napraw powstałych w wyniku uszkodzeń na skutek 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.*

Odpowiedź

Zamawiający wyjaśnia, że jest użytkownikiem i eksploatatorem autobusów z wieloletnim doświadczeniem, który nie będzie eksploatować autobusów niezgodnie z przeznaczeniem lub autobusów niesprawnych, w których występują awarie lub usterki co wyklucza wyżej opisany przez Wykonawcę przypadek.

3) Przypadek trzeci obejmujący: tiret od trzecie do piąte oraz tiret siódme i ósme wyłączenie z gwarancji napraw powstałych w wyniku uszkodzeń na skutek szkód wymienionych ww jednostkach redakcyjnych

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że zapisy SWZ dotyczące gwarancji nigdzie w żadnym wypadku nie wskazują odpowiedzialności Wykonawcy z tytułu w/w uszkodzeń.

4) Przypadek czwarty, tiret szóste obejmujący wyłączenie z gwarancji szkód powstałych z tytułu naturalnego zużycia lub uszkodzenia materiałów eksploatacyjnych w toku zwykłej eksploatacji, a także zużytych, uszkodzonych lub zniszczonych na skutek warunków eksploatacji

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że zapisy SWZ dotyczące gwarancji tworzą zamknięty katalog wyłączeń, który nie uwzględnia ww. przypadku tj. naturalnego zużycia” dlatego też uszkodzenia wynikające z tego tytułu objęte są gwarancją

Pytanie 23

1. Prosimy o potwierdzenie, że kary wymienione:

w Zał. nr 3 do Umowy §2 ust. 1 punkt 7

7) w okresie gwarancji na cały autobus, zapłaceniu kar za nieterminowe dostarczenie części do napraw gwarancyjnych, niepodlegających gwarancji i powypadkowych w kwocie odpowiadającej równowartości w złotych polskich 50 euro (według średniego kursu Narodowego Banku Polskiego zwanego dalej NBP, ogłoszonego na ostatni dzień roboczy poprzedzający naliczenie kary), za każdy rozpoczęty dzień zwłoki

oraz

Załącznik nr 3 do Umowy §2 ust. 1 punkt 8

8) po upływie okresu gwarancji na cały autobus, a przed upływem gwarancji na perforację spowodowaną korozją poszyci zewnętrznych oraz szkielet nadwozia i podwozia (minimum 10 lat), zapłaceniu kar za nieterminowe dostarczenie części do napraw nie podlegających gwarancji lub napraw powypadkowych w kwocie, odpowiadającej równowartości w złotych polskich 10 euro (według średniego kursu NBP ogłoszonego na ostatni dzień roboczy poprzedzający naliczenie kary), za każdy rozpoczęty dzień zwłoki, począwszy od jedenastego dnia kalendarzowego, licząc od daty zgłoszenia,

oraz

Załącznik nr 3 do Umowy §2 ust. 1 punkt 9

9) zapłaceniu kar za nieterminowe wykonanie naprawy gwarancyjnej lub powypadkowej, a także przeprowadzenie kampanii serwisowej, o których mowa w § 3 ust. 2 pkt 2, w kwocie odpowiadającej równowartości w złotych polskich 50 euro (według średniego kursu NBP ogłoszonego na ostatni dzień roboczy poprzedzający naliczenie kary), za każdy rozpoczęty dzień zwłoki,

oraz

Załącznik nr 3 do Umowy §2 ust. 1 punkt 11

zapłaceniu kar za udzielenie rad technicznych, o których mowa w § 2 ust. 1 pkt 6 (w wyniku zastosowania których, zgłoszona usterka nie została prawidłowo lub w ogóle usunięta) w kwocie odpowiadającej równowartości w złotych polskich 50 euro (według średniego kursu NBP ogłoszonego na ostatni dzień roboczy poprzedzający naliczenie kary), za każdy rozpoczęty dzień począwszy od

drugiego dnia, licząc od dnia zastosowania przez Zamawiającego wytycznych wynikających z rady technicznej,

oraz

Załącz. nr 3 do Umowy §2 ust. 1 punkt 14

14) zapłaćenia kar umownych, wynikających z okoliczności, o których mowa w § 4 ust. 1 pkt 1 i (lub) 2, w kwocie odpowiadającej równowartości w złotych polskich 100 euro (według średniego kursu NBP ogłoszonego na ostatni dzień roboczy poprzedzający naliczenie kary) za każdy stwierdzony przypadek,

nie będą się sumować, a Zamawiający będzie wybierał z jakiego tytułu naliczy karę. W ocenie Wykonawcy tak rozbudowany wachlarz kar przewidzianych przez Zamawiającego stwarza ogromne ryzyko dla dostawcy.

2. Dodatkowo prosimy o potwierdzenie, że kary nie będą się sumować za każdą usterkę w jednym pojeździe z osobna. W ocenie Wykonawcy tak rozbudowany wachlarz kar przewidzianych przez Zamawiającego stwarza ogromne ryzyko dla dostawcy i stanowi naruszenie zasady równego traktowania stron umowy.

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Ad. 1

Zamawiający potwierdza, co do zasady, że kary nie będą się sumować.

Ad. 2

Zamawiający potwierdza, co do zasady, że kary nie będą się sumować.

Pytanie 24

Załącz. nr 3 do SWZ §9 ust. 1 punkt 7 Zamawiający napisał:

7) za zwłokę w dostawie dokumentacji i urządzeń, o których mowa w § 4 pkt 4 lub (i) pkt 5 niniejszej umowy, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 5000,00 zł za sam fakt wystąpienia zwłoki; kara z tytułu dostarczenia dokumentacji i (lub) urządzeń może być również naliczona, gdy w trakcie eksploatacji przedmiotu umowy okaże się, że dostarczona dokumentacja lub (i) urządzenia nie odpowiada stanowi faktycznemu przedmiotu umowy o ile Wykonawca nie przedłożył Zamawiającemu, w wyznaczonym przez Zamawiającego terminie, prawidłowej dokumentacji lub (i) urządzeń w formie i w ilości przewidzianej pierwotnie w umowie dla tej dokumentacji lub (i) urządzeń

Zapłaćenie tej kary nie zwalnia Wykonawcy z obowiązku dostarczenia tej dokumentacji i tych urządzeń

Prosimy Zamawiającego o ponowne przeanalizowanie zapisów w Załącz. nr 3 do SWZ §9 ust. 1 punkt 7. Wskazana wysokość kar umownych nie znajduje uzasadnienia ekonomicznego i nie stanowi ekwiwalentu ewentualnej szkody Zamawiającego. Może prowadzić jedynie do wzbogacenia Zamawiającego. Odbiegają również od wartości kar umownych stosowanych w innych, podobnych postępowaniach. W konsekwencji, kary zaproponowane przez Zamawiającego kwalifikuje się jako kara rażąco wygórowana w rozumieniu art. 484 §2 Kodeksu cywilnego.

Przykładowo, gdy Wykonawca dostarczy klucz o wartości kilkudziesięciu złotych, jeden dzień po terminie, będzie musiał zapłacić karę w wysokości 5000 zł. Wysokość kary jest nieadekwatna do poniesionej szkody przez Zamawiającego.

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, że nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosku Wykonawcy podtrzymując tym samym zapisy SWZ, ponadto Zamawiający informuje, że wbrew twierdzeniom Wykonawcy obecny poziom wskazanej w pytaniu kary umownej nie jest wysoki, wygórowany ani też nieproporcjonalny do rodzaju i wartości przedmiotu zamówienia. Poziom kar umownych nie wykracza poza wysokość kar umownych standardowo stosowanych w podobnych postępowaniach prowadzonych przez innych Zamawiających, w podobnym przedmiocie zamówienia oraz nie prowadzi do nadmiernego wzbogacenia się Zamawiającego kosztem Wykonawcy.

Dodatkowo Zamawiający wyjaśnia, że skutki nie dostarczenia w terminie przez Wykonawcę narzędzi i dokumentacji mogą się okazać dużo większe niż wysokość przewidzianej (z tego tytułu) w umowie kary umownej ponieważ ich brak skutkuje dla Zamawiającego praktycznie „paraliżem” działań serwisowych i obsługowych zakupionych autobusów albowiem trudno sobie wyobrazić sytuację, w której Zamawiający przystąpił by do jakiegokolwiek naprawy lub obsługi technicznej nie posiadając właściwej dokumentacji technicznej lub narzędzi specjalistycznych. Skutki takich działań mogą wyrządzić szkodę w mieniu (zakupionych autobusach) Zamawiającego znacznie przewyższającą wysokość przewidzianej kary umownej.

Pytanie 25

Załącz. nr 3 do Umowy §2 ust. 1 punkt 1 podpunkt a Zamawiający napisał:

Zakres szkolenia uzupełniającego powinien omówić w minimum:

- ☐ obsługę i zasadę działania dostarczonych wraz z autobusami urządzeń specjalistycznych oraz oprogramowania diagnostycznego w warunkach warsztatowych – tj. zajęcia praktyczne realizowane przez przedstawicieli serwisu Wykonawcy lub producenta komponentu wykorzystanego w autobusie,
- ☐ praktyczne wykorzystanie oprogramowania w najszerszym możliwym zakresie (diagnostyka, kalibracja, programowanie) - bez względu na zakres udzielonej autoryzacji podczas okresu gwarancyjnego;
- ☐ sposób postępowania oraz metodę przeprowadzania okresowej kalibracji systemu kontroli trzeźwości oraz ocenę skuteczności jej przeprowadzenia,
- ☐ wykaz urządzeń pracujących pod napięciem HV, sposoby ich naprawy, wymiany i diagnozy,
- ☐ szczegółowy zakres naprawy układu kontroli stanu izolacji (UKSI) w tym procedurę pomiarową i kontrolną oraz winien omówić najczęściej występujące usterki w tym układzie,
- ☐ zakres i sposób pomiarów elektrycznych w tym wskazanie dopuszczalnych miejsc pomiaru a także wskazanie w formie wykazu prawidłowych (oczekiwanych) danych (np. oporność, napięcie itp.)
- ☐ diagnostykę magazynu energii oraz zakres dopuszczalnych czynności naprawczych,
- ☐ wykaz czynności kontrolno-obsługowych związanych z układem HV i magazynem energii,

Dla komponentów o wysokim stopniu zaawansowania technologicznego, producent tychże, znacznie ogranicza autoryzację na wykonywanie obsług i napraw technicznych. W związku z tym faktem prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zaakceptuje przeprowadzenie szkolenia umożliwiającego wykonywanie obsług i napraw tylko i wyłącznie w zakresie udzielonej autoryzacji.

Brak zgody na proponowaną modyfikację zapisu nie pozwoli Wykonawcy na złożenie oferty.

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza, że zaakceptuje przeprowadzenie szkolenia umożliwiającego wykonanie obsług i napraw tylko i wyłącznie w zakresie udzielonej autoryzacji.

Pytanie 26

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.).

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Tak, Zamawiający potwierdza, z zastrzeżeniem zapisu rozdziału VII część III SWZ.

Pytanie 27

Prosimy o potwierdzenie, że Autoryzowane Stacje Obsługi, o których mowa poniżej w formularzu oferty nie są traktowane jako podwykonawca.

e) do naprawy części, podzespołów i układów, na które autoryzacji nie udzielimy lub udzielimy w ograniczonym zakresie, wyznaczamy następujące Autoryzowane Stacje Obsługi:

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza.

Pytanie 28

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

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza.

Pytanie 29

Zamawiający w paragrafie 12 wzoru umowy przewiduje możliwość dokonania zmian postanowień zawartej umowy.

Zwracamy się z wnioskiem o dopuszczenie zmiany umowy w zakresie terminów dostaw, jeżeli niemożność dotrzymania tych terminów wynika z przeszkody wynikającej z przyczyn leżących po stronie Zamawiającego, bądź z przeszkody niezależnej od Wykonawcy i niemożliwej wcześniej do przewidzenia, w szczególności spowodowanej:

- a) działaniem lub zaniechaniem podmiotu trzeciego, w tym organów państwowych, administracji lub innych, za które Wykonawca nie ponosi odpowiedzialności;
- b) obiektywnymi uwarunkowaniami produkcyjnymi po stronie Wykonawcy;

Swoją prośbę wykonawca motywuje wspólnym interesem tak Zamawiającego jak i wykonawcy. Wykonawca zaznacza przy tym, że taka redakcja zapisu w **żadnej mierze nie obliuguje** Zamawiającego do wyrażania zgody na ewentualne zmiany umowy i pozostanie to nadal wyłącznie prawem, a nie obowiązkiem Zamawiającego.

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, iż nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosku Wykonawcy, podtrzymując tym samym zapisy zawarte w SWZ.

Pytanie 30

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający udostępni na minimum 30 dni przed planowanym badaniem UDT pełnomocnictwo oraz umowę przyłączeniową, które stanowić będą załączniki do wniosku o przeprowadzenie badania.

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza.

Pytanie 31

Prosimy o informację, czy szkolenie z obsługi stacji ładowania może odbyć się w formie zdalnej?

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, że nie wyraża zgody, aby szkolenia z obsługi stacji ładowania odbyły się w formie zdalnej.

Pytanie 32

Prosimy o informację, czy istnieją wolne "sloty" w Systemie Monitorowania Pracy Ładowarek (SMPL)? Czy Zamawiający posiada wolne licencje w SMPL i zapewni wsparcie?

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, iż posiada wolne licencje w SMPL i zapewni niezbędne dane do integracji ładowarek z SMPL.

Pytanie 33

Prosimy o informację, czy Zamawiający pokryje wszelkie koszty związane z Systemem Monitorowania Pracy Ładowarek (SMPL), w przypadku gdy dostawca systemu zarządzania będzie wymagać rozszerzenia licencji na dodatkowe urządzenia?

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, że pokryje koszty rozszerzenia licencji o dodatkowe urządzenia jeżeli będzie taka konieczność.

Pytanie 34

Prosimy o informację, czy Zamawiający przewiduje dodatkowe zabezpieczenie ładowarek przed przypadkowym najeżaniem (np. barierki, słupki, odbojniki), czy to leży po stronie Wykonawcy?

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Odpowiadając na pytanie wykonawcy Zamawiający wyjaśnia, że w dotychczas eksploatowanych kilkudziesięciu punktach ładowania UDT (w naszych warunkach terenowych) nie wymagał dodatkowej ochrony przed najechem. Jeżeli taki wymóg ze strony UDT się pojawi, to Zamawiający we własnym zakresie i na własny koszt wykona tego typu ochronę.

Pytanie 35

Prosimy o informację, czy dostępna moc przyłączeniowa jest wystarczająca, czy przewidziano jej zwiększenie?

Wyjaśnienie Zamawiającego

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, że dysponuje wystarczającą mocą przyłączeniową.

Pytanie 36

Prosimy o informację, czy Zamawiający zapewni nie tylko przyłącze, ale także odpowiednie zabezpieczenia w instalacji elektrycznej, np. selektywność zabezpieczeń?

Wyjaśnienie Zamawiającego

Zamawiający potwierdza, że zapewni odpowiednie przyłącza zakończone złączem kablowym oraz zabezpieczenia instalacji elektrycznej.

Pytanie 37

Prosimy o informację, kto dokładnie odpowiada za przygotowanie fundamentów (prefabrykowanych lub innego rodzaju)?

Wyjaśnienie Zamawiającego

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, iż zgodnie z treścią Załącznika nr 10.2 rozdz. IV ust. 8 za przygotowanie podstawy do zamocowania ładowarki (np. prefabrykowanego elementu betonowego) odpowiada Wykonawca.

Pytanie 38

Prosimy o informację, czy Zamawiający odpowiada za doprowadzenie zasilania oraz osadzenie fundamentów?

Pytanie 39

Prosimy o informację, czy Wykonawca odpowiada tylko za podłączenie i uruchomienie stacji ładowania?

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Ad. 38 i Ad. 39

Szczegóły w zakresie posadowienia ładowarki i jej podłączenia określa Załącznik nr 10.2 do SWZ, zgodnie z którym za doprowadzenie zasilania odpowiada Zamawiający, natomiast za posadowienie ładowarki w tym osadzenie fundamentów (jeżeli Wykonawca zdecyduje się na taki rodzaj zamocowania) oraz uruchomienie ładowarki odpowiada Wykonawca.

Pytanie 40

Zamawiający napisał "6. Ładowarka będzie posiadać zabezpieczenie przed jej użyciem przez osoby nieuprawnione : stacyjka na klucz."

Prosimy o informację, czy Zamawiający dopuszcza czytnik kart RFID?

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający wyjaśnia, że w przypadku rozwiązania technicznego, które posiada elektroniczną autoryzację procesu ładowania (np. karta RFID), stacyjka na klucz w ładowarce nie będzie wymagana. Tym samym, Zamawiający zmienia zapisy zawarte:

1) w ust.6 rozdziału IV załącznika nr 10.2 do SWZ, w następujący sposób:

- obecny zapis:

„6. Ładowarka musi posiadać zabezpieczenie przed jej użyciem przez osoby nieuprawnione: **stacyjka na klucz**”

- zapis po zmianie:

„6. Ładowarka musi posiadać zabezpieczenie przed jej użyciem przez osoby nieuprawnione: **stacyjka na klucz lub ładowarka będzie wyposażona w elektroniczną autoryzację procesu ładowania (np. karta RFID).**”

2) w wierszu trzecim tabeli nr 3 zamieszczonej w rozdz. V załącznika nr 10.2 do SWZ, w następujący sposób:

- obecny zapis:

4.	Zabezpieczenie przed dostępem osób nieuprawnionych	Na zewnątrz obudowy ładowarki Plug-in 20 kW należy zamontować urządzenie ograniczające dostęp do uruchomienia ładowarki Plug-in 20kW przez osoby nieuprawnione. Dopuszczone rozwiązanie to: „stacyjka” na klucz patentowy przewidziana do intensywnej eksploatacji
----	--	--

- zapis po zmianie:

4.	Zabezpieczenie przed dostępem osób nieuprawnionych	Na zewnątrz obudowy ładowarki Plug-in 20 kW należy zamontować urządzenie ograniczające dostęp do uruchomienia ładowarki Plug-in 20 kW przez osoby nieuprawnione. Dopuszczone rozwiązanie to: „stacyjka” na klucz patentowy przewidziana do intensywnej eksploatacji lub ładowarka będzie wyposażona w elektroniczną autoryzację procesu ładowania (np. karta RFID), wymagane jest od Wykonawcy dostarczenie Zamawiającemu zaprogramowanych kart RFID w ilości – 60 sztuk na ładowarkę.
----	--	---

--	--	--

3) w ust. 6 rozdz. I załącznika nr 7.2 do SWZ, w następujący sposób:

- obecny zapis:

„6. Ładowarka będzie posiadać zabezpieczenie przed jej użyciem przez osoby nieuprawnione: stacyjka na klucz.”

- zapis po zmianie:

„6. Ładowarka będzie posiadać zabezpieczenie przed jej użyciem przez osoby nieuprawnione: stacyjka na klucz lub ładowarka będzie wyposażona w elektroniczną autoryzację procesu ładowania (np. karta RFID).”

Pytanie 41

Prosimy o informację jaka jest wymagana długość kabli CCS2?

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, że odpowiedź na to pytanie znajduje się w wierszu czwartym tabeli nr 3 zamieszczonej w rozdz. V załącznika nr 10.2 do SWZ.

Pytanie 42

Zamawiający w pkt. 19 Opisu przedmiotu zamówienia napisał: "[...] przy drugich drzwiach rozkładana ręcznie pochylnia (rampa) najazdowa o minimalnych parametrach: szerokość nie mniej niż 90 cm, jeżeli długość pochylni w stanie gotowości do użytku przekracza 120 cm, wyposażona w urządzenia zapobiegające zjechaniu wózka inwalidzkiego na boki, dopuszczalne obciążenie min. 300kg oraz nachyleniu maksymalnie 8%, umożliwiającą wjazd do autobusu wózka inwalidzkiego lub wózka dziecięcego [...]"

1. Prosimy o informację, czy Zamawiający dopuści rampę inwalidy o długości nie mniejszej niż 90 c
2. Prosimy o potwierdzenie, że maksymalna wartość nachylenia 8% będzie liczona podczas przykłąku autobusu oraz w momencie, gdy autobus będzie znajdował się poniżej poziomu chodnika.

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że zgodnie z treścią zawartą w wierszu 19 tabeli zamieszczonej w rozdz. VI załącznika 10.1 do SWZ, długość ręcznie rozkładanej pochylni nie została zdefiniowana. Zestawiając treść tego wymogu z wymaganiami formalnymi, o których mowa w rozdz. V ust. 1 pkt 1 litera e załącznika nr 10.1 do SWZ Zamawiający wyjaśnia, że długość ręcznie rozkładanej pochylni musi być zgodna z wymaganiami przedmiotowego regulaminu.

Ad. 2

Zamawiający potwierdza.

Pytanie 43

Zamawiający w załączniku nr 10.1 do SWZ pisze: „*dwa gniazda (typu NATO) do rozruchu silnika przy wykorzystaniu zewnętrznego źródła prądu, w tym jedno umieszczone przy akumulatorach, a drugie w komorze silnika – rozwiązanie zalecane lub drugie gniazdo zlokalizowane pod pokrywą obsługową inną, niż tą, za którą znajdują się akumulatory*”

Prosimy o informację, czy Zamawiający dopuści możliwość zastosowania tylko jednego gniazda NATO znajdującego się przy akumulatorach pojazdu?

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, iż nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosku Wykonawcy, podtrzymując tym samym zapisy zawarte w SWZ.

Pytanie 44

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

- Średnia prędkość handlowa w km/h
- Dzienny przebieg w km
- Roczny przebiegu 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 SWZ.

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający podaje następujące dane dotyczących warunków eksploatacji na liniach planowanych do obsługi przez autobus będący przedmiotem zamówienia, a mianowicie:

Linia 55

- 1) Średnia prędkość handlowa w km/h – prędkość komunikacyjna:
 - a) dni robocze – 22,04 km/h,
 - b) sobota – 22,86 km/h,
 - c) niedziela – 22,86 km/h
- 2) Dzienny przebieg w km:
 - a) roboczy - 1271,9 km,
 - b) sobota – 751,2 km,

- c) niedziela – 751,2 km
- 3) Roczny przebieg w km (dane na podstawie 2024 roku) – 405.877,3 km
- 4) Odległość trasa – zajezdnia – wszystkie kursy rozpoczynają się i kończą na przystanku Zagórze Zajezdnia (włączenie i zjazd z podstawowej trasy z obsługą wszystkich przystanków),
- 5) Długość najdłuższego odcinka: Osiedle Naftowa Pętla – Tworzeń Huta Katowice – 23,3 km
- 6) Liczba odcinków do przejechania w ciągu dnia:
 - a) roboczy – 62,
 - b) sobota – 42,
 - c) niedziela – 42,
- 7) Maksymalne % nachylenie na trasie i długość odcinka z max. nachyleniem – brak danych

Linia 835

- 1) Średnia prędkość handlowa w km/h – prędkość komunikacyjna:
 - d) dni robocze – 26,65 km/h,
 - e) sobota – 27,62 km/h,
 - f) niedziela – 27,62 km/h
- 2) Dzienny przebieg w km:
 - d) roboczy – 1393,6 km,
 - e) sobota – 514,7 km,
 - f) niedziela – 514,7 km,
- 3) Roczny przebieg w km (dane na podstawie 2024 roku) – 405.064,7 km
- 4) Odległość trasa – zajezdnia – Zajezdnia - Maczki Kościuszki 9,1 km (włączenie) Maczki Kościuszki – Zajezdnia 9,1 km (zjazd),
- 5) Długość najdłuższego odcinka: Maczki Kościuszki – Katowice Piotra Skargi – 25,9 km
- 6) Liczba odcinków do przejechania w ciągu dnia:
 - a) roboczy – 54,
 - b) sobota – 20,
 - c) niedziela – 20,
- 7) Maksymalne % nachylenie na trasie i długość odcinka z max. Nachyleniem – brak danych

Pytanie 45

Pomimo, iż wzór umowy przewiduje możliwości zmiany umowy polegającej na zmianie wynagrodzenia należnego wykonawcy w przypadku zmiany ceny materiałów lub kosztów związanych z realizacją zamówienia wnosimy o dodanie do wzoru Umowy proponowanych niżej postanowień:

Ust. 1

Wynagrodzenie Wykonawcy wskazane w Umowy (dalej: Wynagrodzenie) będzie podlegało podwyższeniu w następujący sposób.

Ust. 2

- 1) 50% Wynagrodzenia Wykonawcy nie podlega waloryzacji, pozostaje stałe.
- 2) 35% Wynagrodzenia Wykonawcy będzie podlegało waloryzacji (podwyższeniu) na podstawie Zharmonizowanego Wskaźnika Cen Konsumpcyjnych publikowanego przez Eurostat dla Unii Europejskiej (27 Państw, od 2020 r., 2015 = 100) (dalej: HICP).
- 3) 15% Wynagrodzenia Wykonawcy będzie podlegało waloryzacji (podwyższeniu) na podstawie publikowanego przez Główny Urząd Statystyczny (dalej: GUS) Przeciętnego Miesięcznego Wynagrodzenia Brutto w Sektorze Przedsiębiorstw w Polsce (dalej: Przeciętne Wynagrodzenie).

Wynagrodzenie Wykonawcy będzie obliczane na podstawie następującego wzoru:

$$P_n = P_o * W_n$$

Gdzie:

P_n - Wynagrodzenie Wykonawcy po waloryzacji,

P_o - Wynagrodzenie Wykonawcy przed waloryzacją,

W_n – procentowy wskaźnik wzrostu Wynagrodzenia Wykonawcy.

Wskaźnik wzrostu Wynagrodzenia Wykonawcy W_n będzie obliczany na podstawie następującego wzoru :

$$W_n = a + b \frac{HICP_n}{HICP_o} + c \frac{R_n}{R_o}$$

a = 50 %,

b = 35%,

c = 15%.

Gdzie:

HICP_o – jest średnią arytmetyczną miesięcznych wskaźników HICP za ostatnich 12 miesięcy:

- przed dniem podpisania Umowy, w przypadku pierwszej waloryzacji (z zastrzeżeniem ustępu 3 poniżej), lub

- przed datą ostatniej waloryzacji, w przypadku kolejnych waloryzacji.

HICP_n – jest średnią arytmetyczną ostatnich 12 (dwunastu) miesięcznych wskaźników HICP opublikowanych przed miesiącem, w którym dokonywana jest waloryzacja.

R_o – jest średnią arytmetyczną miesięcznych wartości Przeciętnego Wynagrodzenia za ostatnich 12 miesięcy:

- przed dniem podpisania Umowy, w przypadku pierwszej waloryzacji (z zastrzeżeniem ustępu 3 poniżej), lub

- przed datą ostatniej waloryzacji, w przypadku kolejnych waloryzacji.

R_n – jest średnią arytmetyczną ostatnich 12 (dwunastu) miesięcznych wartości Przeciętnego Wynagrodzenia opublikowanych przed miesiącem, w którym dokonywana jest waloryzacja.

Warunkiem waloryzacji Wynagrodzenia Wykonawcy jest, że każdorazowo, w dniu waloryzacji Wynagrodzenia wartość W_n (procentowego wskaźnika wzrostu Wynagrodzenia Wykonawcy) wyliczona na podstawie powyższego wzoru przekroczy 102 %.

Pierwsza waloryzacja Wynagrodzenia nastąpi nie wcześniej niż 6 miesięcy po podpisaniu Umowy. Kolejne waloryzacje nie mogą następować częściej niż co miesiąc.

Waloryzacja nastąpi na podstawie oświadczenia Strony żądającej zmiany, w którym przedstawi ona wyliczenie Wynagrodzenia Wykonawcy podlegającego waloryzacji w oparciu o postanowienia niniejszego artykułu.

Maksymalne podwyższenie Wynagrodzenia Wykonawcy na podstawie niniejszego postanowienia nie będzie mogło przekroczyć 50 % Wynagrodzenia Wykonawcy.

Ust. 3

Jeżeli Umowa została zawarta po upływie 180 dni od dnia upływu terminu składania ofert, początkowym terminem ustalenia zmiany Wynagrodzenia jest dzień otwarcia ofert.

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, iż nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosku Wykonawcy, podtrzymując tym samym zapisy zawarte w SWZ.

Pytanie 46

Zamawiający we wzorze Umowy par. 9 ust. 2 pisze: „Suma kar umownych wynikających z przedmiotowej umowy nie może przekroczyć 20 % całkowitej wartości przedmiotu umowy netto, o której mowa w § 8 ust. 2 niniejszej umowy.”

Czy Zamawiający zgodzi się zmniejszyć w/w karę umowną z „20% całkowitej transakcji netto” na standardowo przyjętą w branży karę w wysokości „15% całkowitej transakcji netto”?

Pragniemy zaznaczyć, że wyższy poziom kar umownych przekłada się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów, jako że cena pojazdów jest wypadową wszystkich kosztów i ryzyk związanych z danym kontraktem, a co za tym idzie, samo potencjalne ryzyko wyższych kar przełoży się na wyższy poziom cen pojazdów. Z uwagi na powyższe prosimy o dostosowanie wysokości tej kary do poziomu powszechnie akceptowalnego.

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, iż przychylił się do wniosku Wykonawcy, zmieniając tym samym zapisy w § 9 ust.2 PPU, w następujący sposób:

- obecny zapis:

„2. Suma kar umownych wynikających z przedmiotowej umowy nie może przekroczyć 20 % całkowitej wartości przedmiotu umowy netto, o której mowa w § 8 ust. 2 niniejszej umowy.”

- zapis po zmianie:

„2. Suma kar umownych wynikających z przedmiotowej umowy nie może przekroczyć 15 % całkowitej wartości przedmiotu umowy netto, o której mowa w § 8 ust. 2 niniejszej umowy.”

Pytanie 47

Zamawiający w projektowanych postanowieniach umowy par. 9 ust. 5 pisze:

5.Strony mogą dochodzić na zasadach ogólnych odszkodowania przewyższającego wysokość kar umownych.

Zamawiający ma prawo naliczać kary umowne i jest to wystarczająca sankcja za niewłaściwe wywiązywanie się ze zobowiązań umownych przez Wykonawcę. Dodatkowe prawo dochodzenia odszkodowania i naliczania odsetek jest zatem zbędne. Pozostawiając takie prawo Wykonawca nie byłby w stanie dokładnie ocenić z jakim ryzykiem finansowym wiąże się złożenie oferty w przetargu.

Prosimy o usunięcie w/w zapisów.

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Zamawiający nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosku Wykonawcy, podtrzymując tym samym zapisy zawarte w SWZ.

Pytanie 48

Zamawiający w SWZ pisze: „*W celu potwierdzenia wymagań wynikających z rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1610 z dnia 14 maja 2024 r. zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/1242 w odniesieniu do zaostrzenia norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz włączenia obowiązków sprawozdawczych, zmieniającego rozporządzenie (UE) 2018/858 i uchylającego rozporządzenie (UE) 2018/956, Zamawiający żąda, aby Wykonawca złożył wraz z ofertą stosowne oświadczenie potwierdzające spełnienie tych wymagań.*”

Zamawiający zaleca złożenie tego oświadczenia na druku stanowiącym załącznik nr 8 do SWZ.”

Prosimy o potwierdzenie, że zgodnie z powyższym zapisem Zamawiający będzie wymagał złożenia powyższego oświadczenia tylko i wyłącznie przez Wykonawcę (producenta autobusów), a nie np. przez potencjalnych podwykonawców, których rola może polegać tylko i wyłącznie na dostawie ładowarek. Treść oświadczenia dotyczy zobowiązania do dostawy części zamiennych dla oferowanych autobusów, a nie np. części dla ładowarek.

Wyjaśnienie Zamawiającego

Na przedmiotowe pytanie Zamawiający udzieli odpowiedzi w późniejszym terminie.

Pytanie 49

Zamawiający w paragrafie 9 projektowanych postanowień umowy napisał :

- a) *wysokość kar umownych, obliczonych zgodnie z pkt 1 lub (i) z pkt 2 ulega podwojeniu, tj. w 60 dniu zwłoki wysokość naliczonej dotychczas kary pozostaje bez zmian, natomiast od 61 dnia zwłoki stawka za każdy dzień przekroczenia tego terminu wykonania umowy zostaje podwojona w odniesieniu do danego dnia zwłoki ponad 60 dniowy termin,*
 - b) *Zamawiającemu przysługuje prawo do odstąpienia od umowy w trybie natychmiastowym,*
1. Wykonawca nie przewiduje kar umownych, jednakże powyższe zapisy umowne są bardzo niekorzystne dla potencjalnych wykonawców. Wnosimy o usunięcie mechanizmu podwojonych kar oraz prawa do odstąpienia od umowy.
 2. W przypadku braku usunięcia zapisów o natychmiastowym odstąpieniu od umowy, wnosimy o zmianę zapisów SWZ, że Zamawiający ma prawo do odstąpienia od umowy po uprzednim wezwaniu Wykonawcy do realizacji umowy.

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Zamawiający nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosku Wykonawcy, podtrzymując tym samym zapisy zawarte w SWZ, wyjaśniając równocześnie, iż usunięcie tych zapisów w praktyce skutkowałoby tym, że zwłoka Wykonawcy w realizacji przedmiotu umowy mogłaby wynosić nieokreślony termin.

Ponadto Zamawiający wyjaśnia, że przed ewentualnym odstąpieniem od umowy Zamawiający ma obowiązek wyznaczyć Wykonawcy dodatkowy termin na wykonanie obowiązków umownych. Szczegóły w tym zakresie zawiera § 11 ust. 4 PPU (załącznik nr 3 do SWZ).

Pytanie 50

Zamawiający w SWZ pisze: „*raport techniczny drogowego zużycia paliwa (test SORT-2) przez oferowane autobusy – raport musi być wykonany w oparciu o procedurę badawczą według założeń i wytycznych UITP dla tego typu testu - dokument ten należy złożyć w formie oryginału lub kserokopii poświadczonej za zgodność z oryginałem przez Wykonawcę - dla autobusów H18.*”

Powyższy wymóg dotyczący dokumentu SORT przez oferowany autobus jest nie do spełnienia. Nie oferuje się identycznych pojazdów różnym Zamawiającym. Kompletacja autobusów jest zależna od wymagań Zamawiających oraz od ilości środków finansowych jakimi dysponują. Autobusy, na których wykonuje się testy SORT mogą mieć różne ilości miejsc pasażerskich, pojemności zbiorników, różne przełożenia osi napędowej dobrane do warunków terenowych, w których autobusy będą eksploatowane lub wymagań Zamawiających w zakresie prędkości maksymalnej Vmax.

W związku z powyższym zwracamy się z prośbą aby wykonawca był zobowiązany dołączyć raport techniczny drogowego zużycia paliwa (test SORT-2) przez oferowany **typ** autobusu – raport musi być wykonany w oparciu o procedurę badawczą według założeń i wytycznych UITP dla tego typu testu - dokument ten należy złożyć w formie oryginału lub kserokopii poświadczonej za zgodność z oryginałem przez Wykonawcę - dla autobusów H18.

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający wyjaśnia, iż kwestia zgodności raportu technicznego autobusu badanego i oferowanego na gruncie SWZ winna być interpretowana zgodnie z wymogiem określonym w uwadze rozdziału IV ust. 2 załącznika nr 10.1 do SWZ. Ponadto, Zamawiający wskazuje, iż nigdzie w treści SWZ nie sformułował wymogu o „identyczności” raportu technicznego, jak wskazał Wykonawca w pytaniu.

Załącznik nr.10.1 SWZ

Zamawiający w pkt.25 Koła i ogumienie, Ppkt. 6, napisał:

autobus należy wyposażyć system monitorowania i pomiaru ciśnienia oraz temperatury w oponach: system ten musi być w stanie odczytać ciśnienie oraz temperaturę w oponach autobusu lub ich zmiany z upływem czasu i przekazywać odpowiednie informacje kierowcy podczas jazdy autobusem w tym w szczególności ostrzegać kierowcę o wykrytym spadku ciśnienia w danym kole. Dodatkowo: zmierzone ww parametry mają wyświetlać się na ekranie autokomputera pokładowego (opisanego w wierszu 26) oraz za pomocą jego pośrednictwa być przekazywane (jako dane składowe) do stacji bazowej i oprogramowania opisanego w wierszu 26 pkt 7,

Pytanie 51.

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie w którym zmierzone ww parametry nie będą wyświetlać się na ekranie autokomputera pokładowego (opisanego w wierszu 26), przy zachowaniu pozostałych wymagań określonych w załączniku SWZ?

Parametry o których mowa w Ppkt 6 są wyświetlane na panelu LCD autobusu, dopuszczając takie rozwiązanie Zamawiający uniknąłby dublowania wyświetlanych informacji.

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Zamawiający przychylił się do wniosku Wykonawcy, zmieniając tym samym zapisy w wierszu nr 25 punkt 6 tabeli zamieszczonej w rozdziale VI załącznika nr 10.1 do SWZ, w następujący sposób:

- obecny zapis:

„ 6) autobus należy wyposażyć system monitorowania i pomiaru ciśnienia oraz temperatury w oponach: system ten musi być w stanie ocenić ciśnienie oraz temperaturę w oponach autobusu lub ich zmiany z upływem czasu i przekazywać odpowiednie informacje kierowcy podczas jazdy autobusem w tym w szczególności ostrzegać kierowcę o wykrytym spadku ciśnienia w danym kole. Dodatkowo: zmierzone ww. parametry mają wyświetlać się na ekranie autokomputera pokładowego (opisanego w wierszu 26) oraz za pomocą jego pośrednictwa być przekazywane (jako dane składowe) do stacji bazowej i oprogramowania opisanego w wierszu 26 pkt 7”,

- zapis po zmianie:

„ 6) autobus należy wyposażyć system monitorowania i pomiaru ciśnienia oraz temperatury w oponach: system ten musi być w stanie ocenić ciśnienie oraz temperaturę w oponach autobusu lub ich zmiany z upływem czasu i przekazywać odpowiednie informacje kierowcy podczas jazdy autobusem w tym w szczególności ostrzegać kierowcę o wykrytym spadku ciśnienia w danym kole. Dodatkowo: zmierzone ww. parametry mają wyświetlać się na ekranie autokomputera pokładowego (opisanego w wierszu 26) oraz za pomocą jego pośrednictwa być przekazywane (jako dane składowe) do stacji bazowej i oprogramowania opisanego w wierszu 26 pkt 7, Zamawiający zrezygnuje z wymogu wyświetlania zmierzonych parametrów na ekranie autokomputera, jeżeli parametry te będą wyświetlane na wyświetlaczu LCD, o którym mowa w wierszu 22 pkt 3) tabeli podtrzymując jednocześnie pozostałe wymagania, dotyczące przekazywania danych do stacji bazowej.”

Powyższe wyjaśnienia i zmiany stają się integralną częścią Specyfikacji Warunków Zamówienia na w/w przetarg.

Z poważaniem:

PREZES ZARZĄDU

mgr Marek Pińsk

CZŁONEK ZARZĄDU

mgr Dorota Nedeł

GŁÓWNY SPECJALISTA
ds. Zamówień Publicznych

mgr Edyta Gruchala

Załączniki:

- 1) Załącznik nr 3 do SWZ – projektowane postanowienia umowy (PPU) - w wersji zmienionej oznaczony lit b,

- 2) Załącznik nr 10.1 – Wymagania szczegółowe dla autobusów H18- w wersji zmienionej oznaczony lit a,
- 3) Załącznik nr 10.2 – Wymagania szczegółowe dla ładowarek Plug-in, - w wersji zmienionej oznaczony lit a,
- 4) Załącznik nr 7.2 – opis oferowanych ładowarek Plug-in, obrazujący w szczególności najważniejsze parametry techniczne i wyposażenie tych ładowarek - w wersji zmienionej oznaczony lit a.