

Przemyśl, 04.08.2023 r.

ZP.271.7.2023

## WYJAŚNIENIA TREŚCI SPECYFIKACJI WARUNKÓW ZAMÓWIENIA (SWZ)

Dotyczy postępowania **EKOLOGICZNIE I KOMFORTOWO – ZMIENIAMY TRANSPORT MIEJSKI W PRZEMYSŁU – ETAP 1.**

Zamawiający – Gmina Miejska Przemyśl – na podstawie z art. 284 ust. 6, w związku z art. 284 ust. 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2022 r., poz. 1710 z późn. zm.), informuje o otrzymanych wnioskach o wyjaśnienie treści SWZ oraz o udzielanych wyjaśnieniach.

### Pytanie nr 1

Dot. Załącznik nr 1A: OPZ elektrobusy 12m, Opis Przedmiotu Zamówienia, Rozdział I. Wymagania dotyczące parametrów techniczno - przewozowych autobusów 12m o napędzie elektrycznym, Opis wymaganych parametrów, Pkt. 1. Wymiary pojazdu, ppkt. 1.3. Wysokość całkowita. Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie autobusu o maksymalnej wysokości 3,50 m.

#### Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie wyraża zgody.

### Pytanie nr 2

Dot. Załącznik nr 1A: OPZ elektrobusy 12m, Opis Przedmiotu Zamówienia, Rozdział I. Wymagania dotyczące parametrów techniczno - przewozowych autobusów 12m o napędzie elektrycznym, Opis wymaganych parametrów, Pkt. 2. Nadwozie i podwozie, ppkt. 2.2. Poszycie nadwozia. Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie rozwiązania, w którym zabudowa poszycia nadwozia autobusu tj. min. mocowanie paneli bocznych technologicznie i konstrukcyjnie należy do najbardziej skutecznych. Mocowanie paneli polega na ich trwałym mocowaniu do szkieletu przy zastosowaniu technologii wklejania albo zgrzewania oraz ich właściwego zabezpieczenia bez konieczności ich wymiany w okresie eksploatacji autobusu.

Możliwa jest wymiana paneli zapewniająca ich szybki montaż i demontaż w dolnej części do połowy wysokości ściany zewnętrznej (bocznej) autobusu.

Prosimy Zamawiającego o dopuszczenie powyżej opisanego rozwiązania.

#### Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza rozwiązanie proponowane przez Wykonawcę.

### Pytanie nr 3

Dot. Załącznik nr 1A: OPZ elektrobusy 12m, Opis Przedmiotu Zamówienia, Rozdział I. Wymagania dotyczące parametrów techniczno - przewozowych autobusów 12m o napędzie elektrycznym, Opis wymaganych parametrów, Pkt. 3. Drzwi, ppkt. 3.4. I drzwi.

Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie, w którym sterowanie każdego skrzydła I drzwi będzie realizowane przyciskiem na pulpicie kierowcy polegającym na blokowaniu otwarcia odpowiedniej połówki drzwi?

Rozwiązanie takie daje dokładnie taki sam efekt jak wymaga Zamawiający, a dodatkowo w przypadku stosowania tzw. „ciepłego guzika” przy pierwszych drzwiach pozwala kierowcy na blokowanie I połówki drzwi, tak aby pasażerowie „nie przedostawali” się w przestrzeń zarezerwowaną dla kierowcy.

#### Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie wyraża zgody.

### Pytanie nr 4

Dot. Załącznik nr 1A: OPZ elektrobusy 12m, Opis Przedmiotu Zamówienia, Rozdział I. Wymagania dotyczące parametrów techniczno - przewozowych autobusów 12m o napędzie elektrycznym, Opis wymaganych parametrów, Pkt. 3. Drzwi, ppkt. 3.6. Wszystkie drzwi.

Sygnalizacja akustyczna i świetlna jest konieczna jedynie w przypadku realizacji funkcji zamykania drzwi, jest ona konieczna, powszechnie stosowana w autobusach komunikacji miejskiej i wymagana stosownymi przepisami w tym zakresie.

Natomiast sygnalizacja taka nie jest wymagana w przypadku otwierania drzwi i w związku z tym zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o rezygnację z wymogu akustycznej i świetlnej sygnalizacji otwierania drzwi.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający nie wyraża zgody.

**Pytanie nr 5**

Dot. Załącznik nr 1A: OPZ elektrobusey 12m, Opis Przedmiotu Zamówienia, Rozdział I. Wymagania dotyczące parametrów techniczno - przewozowych autobusów 12m o napędzie elektrycznym, Opis wymaganych parametrów, Pkt. 4. Przedział pasażerski, ppkt. 4.1.

Z uwagi na zagospodarowanie przestrzeni pasażerskiej, wnętrza autobusu oraz spełnienie wszystkich wymogów Zamawiającego w zakresie wyposażenia dodatkowego, które bezpośrednio mają wpływ na masę autobusu, w tym naciski na osie co dalej przekłada się na ogólną pojemność pasażerską, zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie autobusu, w którym całkowita liczba miejsc pasażerskich będzie wynosiła minimum 75.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający wyraża zgodę.

**Pytanie nr 6**

Dot. Załącznik nr 1A: OPZ elektrobusey 12m, Opis Przedmiotu Zamówienia, Rozdział I. Wymagania dotyczące parametrów techniczno - przewozowych autobusów 12m o napędzie elektrycznym, Opis wymaganych parametrów, Pkt. 4. Przedział pasażerski, ppkt. 4.4. Siedzenia pasażerskie. Ze względu na różnorodne uwarunkowania technologiczne nie każdy z producentów autobusów ma możliwość współpracy z każdym producentem tkanin. W naszych autobusach od wielu lat stosujemy najwyższej jakości tkaniny światowych producentów, które są odporne na ścieranie, zabrudzenia, są łatwe do czyszczenia oraz zachowują bardzo estetyczny wygląd w czasie „życia” eksploatacyjnego autobusu.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający wyraża zgodę.

**Pytanie nr 7**

Dot. Załącznik nr 1A: OPZ elektrobusey 12m, Opis Przedmiotu Zamówienia, Rozdział I. Wymagania dotyczące parametrów techniczno - przewozowych autobusów 12m o napędzie elektrycznym, Opis wymaganych parametrów, Pkt. 4. Przedział pasażerski, ppkt. 4.12. System do neutralizacji wirusów, bakterii, grzybów oraz innych drobnoustrojów.

Zabudowa tego systemu w autobusie wpływa negatywnie na efektywność i wydajność działania systemu wentylacji i klimatyzacji autobusu. System ten działa w oparciu o zasilanie, którego źródłem jest energia pochodząca z akumulatorów (baterii) autobusu co ma negatywny wpływ na bilans energetyczny.

Na dzień dzisiejszy nie ma jednoznacznych badań potwierdzających efektywność działania systemu. Ponadto zabudowa systemu wiąże się z dodatkowymi, wysokimi kosztami jakie Zamawiający będzie musiał ponieść.

W naszych autobusach stosujemy seryjnie filtry antywirusowe zgodne z normą ISO 18184, które skutecznie neutralizują ok. 99% drobnoustrojów.

W związku z powyższym zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o rezygnację z wymogu wyposażenia autobusu w system do neutralizacji wirusów, bakterii, grzybów oraz innych drobnoustrojów.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający wyraża zgodę.

**Pytanie nr 8**

Dot. Załącznik nr 1A: OPZ elektrobusey 12m, Opis Przedmiotu Zamówienia, Rozdział I. Wymagania dotyczące parametrów techniczno -przewozowych autobusów 12m o napędzie elektrycznym, Opis wymaganych parametrów, Pkt. 4. Przedział pasażerski, ppkt. 4.13.

Nasze autobusy zaprojektowaliśmy ze szczególnym uwzględnieniem estetyki wnętrza autobusu, używamy dobrane pod kątem wyglądu, jak również utrzymania w czystości materiały wnętrza dla ścian bocznych oraz sufitu. Stosujemy, sprawdzony jeden rodzaj kolorystyki dla ścian bocznych oraz jeden rodzaj dla sufitu, różniący się od siebie rodzajem desenia i odcieniem tak, aby zapewnić wysoką estetykę wnętrza, która doskonale harmonizuje z pozostałymi elementami tj. nadkola, siedzenia, klapy nadokienne itp., daje to możliwość połączenia aż z pięcioma różnymi wzorami podłogi.

Kolorystyka wnętrza będzie jednolita dla całej dostawy i uzgodniona z Zamawiającym po podpisaniu umowy, prosimy o akceptację powyższego.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający wyraża zgodę.

**Pytanie nr 9**

Dot. Załącznik nr 1A: OPZ elektrobusy 12m, Opis Przedmiotu Zamówienia, Rozdział I. Wymagania dotyczące parametrów techniczno -przewozowych autobusów 12m o napędzie elektrycznym, Opis wymaganych parametrów, Pkt. 5. Kabina kierowcy, ppkt. 5.1. Kabina kierowcy i jej wyposażenie.

Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie, gdzie drzwi kabiny kierowcy wyposażone będą w nowoczesny zamek elektromagnetyczny z możliwością blokowania drzwi od wewnątrz? Zaproponowane rozwiązanie zapewnia wysoki komfort na co dzień dla kierowcy i w znaczny sposób zwiększa bezpieczeństwo kierującego w sytuacji po kolizyjnej lub powypadkowej, gdyż w takim przypadku ułatwiony jest dostęp do wnętrza kabiny kierującego.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający wyraża zgodę.

**Pytanie nr 10**

Dot. Załącznik nr 1A: OPZ elektrobusy 12m, Opis Przedmiotu Zamówienia, Rozdział I. Wymagania dotyczące parametrów techniczno -przewozowych autobusów 12m o napędzie elektrycznym, Opis wymaganych parametrów, Pkt. 5. Kabina kierowcy, ppkt. 5.1. Kabina kierowcy i jej wyposażenie.

Jeżeli główny wyłącznik 24V będzie znajdować się w bezpośrednim sąsiedztwie kabiny kierowcy (w komorze akumulatorów), a awaryjne wyłączniki wysokiego napięcia będą znajdować się: jeden w kabinie kierowcy, a drugi (ze specjalnym przeznaczeniem min. dla służb ratowniczych) pod klapką ładowania plug-in zabudowanego nad prawym nadkolem na zewnątrz autobusu (co jest zgodne z obowiązującymi przepisami w tym zakresie), to czy takie rozwiązanie uzna Zamawiający za wystarczające?

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający akceptuje takie rozwiązanie, pod warunkiem, że przycisk awaryjny w kabinie kierowcy będzie zabezpieczony przed przypadkowym naciśnięciem.

**Pytanie nr 11**

Dot. Załącznik nr 1A: OPZ elektrobusy 12m, Opis Przedmiotu Zamówienia, Rozdział I. Wymagania dotyczące parametrów techniczno -przewozowych autobusów 12m o napędzie elektrycznym, Opis wymaganych parametrów, Pkt. 7. Klimatyzacja, ppkt. 7.1. Klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej i kabiny kierowcy. Czy Zamawiający dopuści autobus, w którym rzeczywista temperatura w przestrzeni pasażerskiej będzie odczytywana na sterowniku klimatyzacji.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Temperatura przestrzeni pasażerskiej musi być mierzona przy pomocy czujników zamontowanych w przestrzeni pasażerskiej natomiast jej odczyt może być na sterowniku klimatyzacji.

**Pytanie nr 12**

Dot. Załącznik nr 1A: OPZ elektrobusy 12m, Opis Przedmiotu Zamówienia, Rozdział I. Wymagania dotyczące parametrów techniczno - przewozowych autobusów 12m o napędzie elektrycznym, Opis wymaganych parametrów, Pkt. 9. Magazyn energii, ppkt. 9.1. Baterie oraz ppkt. 9.2. Ładowanie baterii.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie rozwiązania, w którym akumulatory trakcyjne lub superkondensatory lub inne urządzenia będące wynikiem postępu technicznego, o porównywalnych lub lepszych zdolnościach magazynowania energii w stosunku do wyżej wymienionych, pozwalające przejechać w ruchu miejskim minimum 100 km na jednym cyklu ładowania, umożliwiające ładowanie z mocą do 200 kW.

Ładowanie magazynów energii wyższą mocą negatywnie wpływa na trwałość i żywotność baterii.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy OPZ.

**Pytanie nr 13**

Dot. Załącznik nr 1A: OPZ elektrobusy 12m, Opis Przedmiotu Zamówienia, Rozdział I. Wymagania dotyczące parametrów techniczno - przewozowych autobusów 12m o napędzie elektrycznym, Opis wymaganych parametrów, Pkt. 9. Magazyn energii, ppkt. 9.2. Ładowanie baterii.

Zwracamy się do Zamawiającego z prośbą o dopuszczenie rozwiązania, w którym ładowanie magazynu energii, przy uwzględnieniu okresowych (możliwych krótszych i dłuższych – mniej lub bardziej dokuczliwych zakłóceń w dostawie energii), będzie zapewniało pełne naładowanie energii w czasie nie dłuższym niż 8 godzin z mocą ładowania do 40 kW lub około 5 godzin z mocą ładowania do 60 kW.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy OPZ.

**Pytanie nr 14**

Dot. Załącznik nr 1A: OPZ elektrobusey 12m, Opis Przedmiotu Zamówienia, Rozdział I. Wymagania dotyczące parametrów techniczno - przewozowych autobusów 12m o napędzie elektrycznym, Opis wymaganych parametrów, Pkt. 9. Magazyn energii, ppkt. 9.4. Zużycie energii oraz załącznik Nr 1 pkt 4. Zwracamy się do Zamawiającego, aby w ofercie wielkość zużycia energii elektrycznej dla oferowanego autobusu, w kWh/1km była podana z dokładnością do jednego miejsca po przecinku. Wyniki badań, robione przez uprawnione do tego jednostki, często są podawane do jednej cyfry po przecinku. Jest to zgodne z zasadami badań zużycia energii i wystarczające do określenia i oceny.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający akceptuje takie rozwiązanie.

**Pytanie nr 15**

Dot. Załącznik nr 1A: OPZ elektrobusey 12m, Opis Przedmiotu Zamówienia, Rozdział I. Wymagania dotyczące parametrów techniczno - przewozowych autobusów 12m o napędzie elektrycznym, Opis wymaganych parametrów, Pkt. 16. Instalacja elektryczna, ppkt. 16.1. Układ elektryczny.

Rozwiązania technologiczno – konstrukcyjne w naszych autobusach elektrycznych w obszarze układu elektrycznego zostały zrealizowane bez konieczności stosowania alternatorów. W autobusach elektrycznych nie stosuje się alternatorów. Jest to rozwiązanie, które ma zastosowanie w autobusach z silnikami spalinowymi. Zwracamy się do zamawiającego z prośbą o odstąpienie od tego wymogu.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający odstępuje od tego wymogu.

**Pytanie nr 16**

Dot. Załącznik nr 1A: OPZ elektrobusey 12m, Opis Przedmiotu Zamówienia, Rozdział I. Wymagania dotyczące parametrów techniczno - przewozowych autobusów 12m o napędzie elektrycznym, Opis wymaganych parametrów, Pkt. 16. Instalacja elektryczna, ppkt. 16.2. Akumulatory.

Prosimy Zamawiającego o odstąpienie od wymogu zabudowy dodatkowego (dodatkowych) akumulatorów do zasilania urządzeń pokładowych (elektroniki wyposażenia) autobusu. W naszych autobusach energia, w tym także min. energia z rekuperacji, jaka jest przeznaczona na parametry jezdne oraz do zasilania wszystkich urządzeń pokładowych zamontowanych i wymaganych przez Zamawiającego wystarcza na pokrycie wszystkich źródeł zapotrzebowania z każdorazową dużą pozostałą w baterii rezerwą energii.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy OPZ.

**Pytanie nr 17**

Dot. Załącznik nr 1A: OPZ elektrobusey 12m, Opis Przedmiotu Zamówienia, Rozdział I. Wymagania dotyczące parametrów techniczno - przewozowych autobusów 12m o napędzie elektrycznym, Opis wymaganych parametrów, Pkt. 17. Oświetlenie. ppkt. 17.2. Oświetlenie przestrzeni pasażerów.

Zwracamy się do Zamawiającego z prośbą o potwierdzenie, że zabudowane w autobusie oświetlenie w technologii LED musi zapewniać komfortowe podróżowanie pasażerów zawsze, barwa oświetlenia jest w kolorze neutralnym, nie jest uciążliwa dla podróżujących i spełnia wszystkie przepisy w tym zakresie.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający potwierdza, że zabudowane w autobusie oświetlenie w technologii LED musi zapewniać komfortowe podróżowanie pasażerów zawsze.

**Pytanie nr 18**

Dot. Załącznik nr 1A: OPZ elektrobusey 12m, Opis Przedmiotu Zamówienia, Rozdział I. Wymagania dotyczące parametrów techniczno - przewozowych autobusów 12m o napędzie elektrycznym, Opis wymaganych parametrów, Pkt. 17. Oświetlenie. ppkt. 17.3. Oświetlenie strefy drzwi.

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym oświetlenie przestrzeni przy wejściu na zewnątrz autobusu we wszystkich drzwiach będzie realizowane poprzez zamontowanie we wszystkich stopniach wejściowych listew LED oświetlających ze strumieniem światła skierowanym na zewnątrz autobusu, skutecznie doświetlając przestrzeń przy drzwiach wejściowych gwarantując jednocześnie bezpieczne i komfortowe wsiadanie i wysiadanie pasażerów z autobusów nie powodujące ich oślepiania? Takie rozwiązanie jest powszechnie stosowane w naszych autobusach. Taka zabudowa oświetlenia zewnętrznego, użytkowo min. zapobiega „wkręcaniu” się włosów szczotek na myjniach i ich uszkodzaniu, jak to ma miejsce w przypadku lamp zabudowanych nad drzwiami autobusu.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy OPZ.

### Pytanie nr 19

Dot. Specyfikacja Warunków Zamówienia, Pkt. XXIX, WARUNKI STAWIANE WYKONAWCOM UBIEGAJĄCYM SIĘ O ZAMÓWIENIE w zakresie pkt 4) zdolności technicznej w zakresie doświadczenia: ZADANIE CZĘŚCIOWE NR 1:

Zamawiający w ramach zdolności technicznej lub zawodowej wymaga wykazania że, nie wcześniej niż w okresie ostatnich 3 lat licząc wstecz od dnia, w którym upływa termin składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie wykonał, a w przypadku świadczeń powtarzających się lub ciągłych również wykonuje co najmniej jedno zamówienie na dostawę, co najmniej 3 sztuk (w jednym zamówieniu) jednego typu (zgodnie z interpretacją wyrażoną w Dyrektywie nr 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007r. ustanawiającą ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, załącznik II „Ogólne definicje, kryteria klasyfikacji pojazdów, typów pojazdów i typów nadwozia”, część B „Kryteria dla typów pojazdów, ich wariantów i wersji”), fabrycznie nowych autobusów jednoczłonowych, niskopodłogowych, klasy I, zasilanych energią elektryczną, 12-metrowych zgodnie z autobusami oferowanymi w niniejszym postępowaniu w zakresie typu układu napędowego wraz z napędem elektrycznym zasilanym z magazynu energii elektrycznej oraz ładowaniem metodą pantografu odwróconego. Wnosimy o dopuszczenie jako alternatywy wykazania jednego zamówienia na dostawę, co najmniej 3 sztuk (w jednym zamówieniu) jednego typu (zgodnie z interpretacją wyrażoną w Dyrektywie nr 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007r. ustanawiającą ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, załącznik II „Ogólne definicje, kryteria klasyfikacji pojazdów, typów pojazdów i typów nadwozia”, część B „Kryteria dla typów pojazdów, ich wariantów i wersji”), fabrycznie nowych autobusów jednoczłonowych, niskopodłogowych, klasy I, zasilanych energią elektryczną, 18-metrowych zgodnie z autobusami oferowanymi w niniejszym postępowaniu w zakresie typu układu napędowego wraz z napędem elektrycznym zasilanym z magazynu energii elektrycznej oraz ładowaniem metodą pantografu odwróconego. Wyrażenie zgody przez Zamawiającego pozwoli nam na udział w postępowaniu, przy czym zwracamy uwagę, iż proponowana zmiana zapisu w istocie zwiększa wymagania w zakresie zdolności Wykonawcy. Autobusy elektryczne przegubowe są znacznie bardziej skomplikowane w swojej konstrukcji od pojazdów klasy MAXI, dlatego w naszej ocenie mogą z powodzeniem świadczyć o zdolnościach Wykonawcy. W proponowanym przez nas zapisie podtrzymany zostaje wymóg zgodności z autobusem oferowanym, co zabezpiecza otrzymanie przez Zamawiającego bardzo trwałego układu napędowego, który spełnia swoje zadanie również w pojazdach klasy MEGA. Ponadto wartość zamówienia obejmującego pojazdy przegubowe przewyższa pierwotne wymagania Zamawiającego, a przychylenie się do naszego wniosku pozwoli na otrzymanie większej ilości ofert w postępowaniu, co z pewnością skutkuje korzystnym dla Zamawiającego zwiększeniem konkurencyjności.

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający informuje, iż przychyliła się do propozycji Wykonawcy i zmieni warunki stawiane Wykonawcom zawarte w Specyfikacji Warunków Zamówienia, Pkt. XXIX, WARUNKI STAWIANE WYKONAWCOM UBIEGAJĄCYM SIĘ O ZAMÓWIENIE w zakresie pkt 4) zdolności technicznej w zakresie doświadczenia: ZADANIE CZĘŚCIOWE NR 1. Zmiana warunku nastąpi wraz z ukazaniem się ogłoszenia o zmianie ogłoszenia co nastąpi 07.08.2023 r.

### Pytanie nr 20

Dot. Załącznik Nr 1 – Formularz Oferty Zadanie częściowe Nr 1

Wnosimy o dostosowanie formularza ofertowego dotyczącego ZADANIA CZĘŚCIOWEGO NR 1 do wymogów określonych w SWZ pkt XXXVI. OPIS KRYTERIÓW OCENY OFERT, WRAZ Z PODANIEM WAG TYCH KRYTERIÓW, ppkt 1, tabela – Lp. 3 i 5. Aktualnie w pkt 3. Formularza Oferty - Tabela z parametrami technicznymi oferowanych autobusów w lp. 4 (zużycie paliwa) i lp. 6 (ilość miejsc siedzących dostępnych z niskiego poziomu podłogi (nie licząc siedzeń rozkładanych) zawarte są inne parametry niż określone w pkt XXXVI SWZ.

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający poprawił formularz oferty dla zadania częściowego nr 1 tak, aby dane w tabeli dotyczące kryteriów oceny ofert były zgodne z tymi zawartymi w Rozdziale XXXVI SWZ. **Zamawiający w załączeniu publikuje poprawiony formularz oferty dla zadania częściowego nr 1 o nazwie POPRAWIONY Załącznik Nr 1 - FORMULARZ OFERTY - ZADANIE 1.docx Wykonawca składający ofertę jest zobowiązany do użycia POPRAWIONEGO FORMULARZA OFERTY NA ZADANIE CZĘŚCIOWE NR 1. W przypadku gdy Wykonawca użyje nieaktualnego formularza, wówczas**

**Zamawiający nie przyzna punktów w tych kryteriach częściowych, w których Zamawiający zmienił podane przez siebie dane.**

**Pytanie nr 21**

Dot. Załącznik Nr. 2 do SWZ – Zadanie częściowe Nr 1, Par. 4, ust. 22, Pkt 2) oraz ust. 34

W ust 22, pkt 2) Zamawiający informuje o bezpłatnym wykonaniu przeglądów, obsług oraz napraw przez gwaranta z kolei ust. 34 informuje o odpłatnym wykonywaniu obsług technicznych przez serwisy wykonawcy. Prosimy o potwierdzenie, że czynności nie objęte zakresem gwarancji jak przeglądy okresowe oraz obsługi techniczne będą wykonane przez Operatora jego personelem oraz na jego koszt pod warunkiem udzielenia Operatorowi autoryzacji na przeprowadzanie w/w czynności.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający wyjaśnia, że w okresie gwarancji Wykonawca na swój koszt wykonuje przeglądy, obsługi oraz naprawy objęte gwarancją. Przeglądy, obsługi, naprawy nie objęte gwarancją Zamawiający może zlecić odpłatnie serwisowi Wykonawcy.

**Pytanie nr 22**

Dot. Załącznik Nr. 2 do SWZ – Zadanie częściowe Nr 1, Par. 4, ust. 60

Prosimy o potwierdzenie, że czynności nie objęte zakresem gwarancji jak przeglądy okresowe oraz obsługi techniczne będą wykonane przez Operatora jego personelem oraz na jego koszt pod warunkiem udzielenia Operatorowi autoryzacji na przeprowadzanie w/w czynności.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający potwierdza, że czynności nie objęte zakresem gwarancji będą odbywały odpłatnie. Zamawiający informuje, że w okresie gwarancji Wykonawca na swój koszt wykonuje przeglądy, obsługi oraz naprawy objęte gwarancją.

**Pytanie nr 23**

Dot. Załącznik 1 A do SWZ, OPZ, Rozdział III, Ust. 2, lit. c

Prosimy o dopuszczenie katalogu części zamiennych, który nie zawiera numerów części stosowanych przez producentów części i podzespołów. Katalog wykonawcy zawiera numery katalogowe części określone przez producenta autobusu co w zupełności wystarcza do obsługi pojazdów w pełnym zakresie w okresie gwarancji jak i po jej upływie.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy OPZ.

**Pytanie nr 24**

Dot. Załącznik 1 A do SWZ, OPZ, Rozdział III, Ust. 3, lit. b, c, d

Pracując w dobie postępującego i bardzo szybkiego rozwoju technologii informatycznych oraz starając się chronić środowisko naturalne, nie drukujemy dokumentacji technicznej. Biorąc pod uwagę ilość informacji zawartych w dokumentacji technicznej, filmy instruktażowe przygotowane do niektórych napraw, wersja elektroniczna jest o wiele bardziej przyjazna użytkownikowi, ułatwia i przyspiesza wyszukiwanie konkretnych informacji i umożliwia wydruk istotnej na dany moment instrukcji dla personelu naprawiającego pojazd. Wnioskujemy o zmianę zapisów i dostosowanie wymagań do aktualnych realiów, tym samym o dopuszczenie kompletnej dokumentacji technicznej (katalog części zamiennych, schematy instalacji, instrukcje obsługi i napraw dla warsztatu) pod postacią dostępów on-line. Instrukcja obsługi dla kierowcy zostanie dostarczona w wersji papierowej.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie z zastrzeżeniem, że dokumentacja techniczna (katalog części zamiennych, schematy instalacji, instrukcje obsługi i napraw dla warsztatu) będzie dostępna do pobrania jako plik (np. w formacie pdf).

**Pytanie nr 25**

Dot. Załącznik 1 A do SWZ, OPZ, Rozdział III, Ust. 7

Prosimy o dopuszczenie programu serwisowego, który nie jest w wersji „na przeglądarkę” tylko w wersji „desktopowej” czyli instalowanej na lokalnym komputerze użytkownika (lub na jego serwerze) i komunikującego się z bazą danych bądź na lokalnym serwerze użytkownika, bądź na serwerze „zdalnym” czyli w „chmurze”. To drugie rozwiązanie pozwala na dostęp dla wszystkich uprawnionych, przez całą dobę i z dowolnego miejsca.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający informuje, że dopuszcza program serwisowy w wersji „desktopowej”.

**Pytanie nr 26**

Dot. Załącznik nr 1A - Rozdział 1 - 9.2 Ładowanie baterii

Czy zamawiający dopuszcza jako rozwiązanie równoważne możliwość korzystania z systemu monitoringu zużycia energii elektrycznej przez pojazd dostarczonego przez Wykonawcę bez konieczności przekazywania tego parametru do Systemu Zamawiającego? Wszystkie raporty dotyczące zużycia energii w tym podział na zużycie przez napęd, HLK (ogrzewanie, wentylacja, chłodzenie), wyposażenie pomocnicze oraz ilość energii odzyskanej w ramach rekuperacji były by widoczne i możliwe do pobrania w formie pliku Excel bezpośrednio z programu Wykonawcy.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający wyraża zgodę na rozwiązanie przedstawione przez Wykonawcę.

**Pytanie nr 27**

Dot. Załącznik nr 1A - Rozdział 4 - 6.b.5

Rejestracja parametrów technicznych które wymaga zamawiający, czyli: pomiar zużytego paliwa przez silnik i przez ogrzewanie, pomiar paliwa w zbiorniku, temperatura silnika, obroty silnika są parametrami rejestrowanymi przez silniki wysokoprężne nie elektryczne. Czy w związku z tym zamawiający zgadza się na zmianę ww. wymienionych parametrów na typowe dla autobusów z silnikiem elektrycznym na „pomiar zużytej energii” i „procentowy stan naładowania baterii”?

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający zgadza się na zmianę parametrów na typowe dla autobusów elektrycznych, „pomiar zużytej energii” i „procentowy stan naładowania baterii” z uwzględnieniem zużycia paliwa przez centralne ogrzewanie.

**Pytanie nr 28**

Dot. Załącznik nr 1A - Rozdział 4 - 6.b.5

Czy Zamawiający dopuści jako rozwiązanie równoważne, aby wszystkie wymagane parametry techniczne pojazdu były udostępniane do systemu klienta bezpośrednio przez interfejs API, bez pośrednictwa autokomputera? Źródłem danych dotyczących pracy autobusu będzie wtedy fabrycznie zabudowany moduł będący integralną i seryjną częścią pojazdu.

Uzasadnienie: w naszych pojazdach, ze względu na rozwój technologii, monitorowanie pracy pojazdu (szczególnie w zakresie wykraczającym ponad standard FMS 4) prowadzone jest przez fabrycznie (seryjnie) zabudowany moduł pojazdu, z którego dane udostępniane są przez sieć komórkową (kartę SIM opłaca wykonawca) za pomocą interfejsu API do systemu klienta. Zamawiający ma możliwość zarządzania interfejsem API, który jest zabezpieczony przed nieautoryzowanym dostępem. Umożliwia to dostęp do wielokrotnie większej liczby sygnałów niż w standardzie FMS 4, elastyczne pobieranie danych w czasie rzeczywistym i historycznych, analizę danych w więcej niż jednym systemie, i przejrzystość dostępu do danych, którym zarządza klient. Unika się również kłopotliwego technicznie fizycznego wyprowadzania sygnałów spoza listy FMS poprzez np. rozwiązania analogowe.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający wyraża zgodę na rozwiązanie przedstawione przez Wykonawcę.

**Pytanie nr 29**

Dot. Załącznik nr 1A - Rozdział 4 - 6.b.5

Czy w przypadku zgody na zmianę rejestracji parametrów na „pomiar zużytej energii” i „procentowy stan naładowania baterii” Zamawiający dopuszcza rejestrację „pomiaru zużytej energii” przez dedykowany program dostarczony przez Wykonawcę bez konieczności przekazywania tego parametru do Systemu Zamawiającego i rejestracji przez autokomputer? Wszystkie raporty dotyczące zużycia energii w tym podział na zużycie przez napęd, HLK (ogrzewanie, wentylacja, chłodzenie), wyposażenie pomocnicze oraz ilość energii odzyskanej w ramach rekuperacji były by widoczne i możliwe do pobrania w formie pliku Excel bezpośrednio z programu Wykonawcy.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający dopuszcza rozwiązanie przedstawione przez Wykonawcę.

**Pytanie nr 30**

Dot. Załącznik Nr. 2 do SWZ – Zadanie częściowe Nr 1, Par. 4, ust. 22 pkt 1)

Czy Zamawiający traktuje wymianę opon jako materiał eksploatacyjny zużyty w związku z naprawą i czy Zamawiający wymaga również wymiany zużytych opon w okresie gwarancji?

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Opony nie podlegają wymianie, jeśli ich zużycie odbywające się w sposób naturalny (bez uszkodzeń mechanicznych) i wynosi min. 150 000km.

**Pytanie nr 31**

Dot. § 5 ust. 6 pkt 1 Wzoru Umowy

Wnosimy o wykreślenie wskazanego postanowienia umownego. W treści powyższego postanowienia Zamawiający dokonuje niedozwolonych modyfikacji w zakresie uprawnień wynikających z rękojmi i samowolnie przyznaje sobie status konsumenta, co w świetle przepisów ustawy o ochronie konsumentów daje mu daleko idące uprawnienia. Wskazać jednak należy, że Zamawiający jako jednostka samorządu terytorialnego nie może być konsumentem, a co za tym idzie – nie przysługują mu uprawnienia z rękojmi odpowiednie dla konsumenta. Zwrócić należy uwagę, że zgodnie z art. 221 kodeksu cywilnego za konsumenta uważa się osobę fizyczną dokonującą z przedsiębiorcą czynności prawnej niezwiązanej bezpośrednio z jej działalnością gospodarczą lub zawodową. Zamawiający – Gmina Miejska Przemyśl nie jest zatem konsumentem w rozumieniu przepisów prawa, ale jednostką samorządu terytorialnego, ponieważ przepisy prawa wiążą status konsumenta wyłącznie z osobami fizycznymi. Wskazane postanowienie umowne należy zatem uznać za nieważne w świetle obowiązujących przepisów. Nie da się też nie zauważyć, iż sam fakt sformułowania przez Zamawiającego postanowień umownych, w których Zamawiający dodatkowo uwydatnia swoją pozycję dominującą i podejmuje się próby dodania sobie uprawnień, które osłabiają sytuację wykonawcy, jest czynnością skrajnie naruszającą równowagę stron, która i tak przez sam fakt adhezyjności umowy w sprawie zamówienia publicznego jest trudna do utrzymania. Z wyżej opisanych względów wskazane postanowienie umowne winno zostać usunięte z projektu umowy.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy dot. § 5 ust. 6 pkt 1 Projektowanych postanowień umowy.

**Pytanie nr 32**

Dot. § 11 Wzoru Umowy

Wnosimy o wykreślenie wskazanego paragrafu z treści Umowy, albowiem jego postanowienia nawiązują do robót budowlanych, podczas gdy przedmiotem niniejszego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego jest dostawa autobusów miejskich.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający nie wyraża zgody na wykreślenie § 11 PPU, gdyż częścią dostaw jest wykonanie dokumentacji projektowej.

**Pytanie nr 33**

Dot. Specyfikacja Warunków Zamówienia, Pkt. XXXI. PRZEDMIOTOWE ŚRODKI DOWODOWE, Zamawiający wymaga:

Ppkt 4) zaświadczenia podmiotu uprawnionego do kontroli jakości potwierdzającego, że dostarczane produkty odpowiadają określonym normom lub specyfikacjom technicznym, tj. aktualnego „Świadectwa Homologacji Typu Pojazdu” wraz ze wszystkimi załącznikami dot. oferowanego autobusu (m.in. homologację ilości oraz rozmieszczenie miejsc siedzących, homologację autobusu z zastosowanym silnikiem, skrzyni biegów, mostu napędowego). Prosimy Zamawiającego o doprecyzowanie, jakiego konkretnie zaświadczenia podmiotu uprawnionego do kontroli jakości potwierdzającego, że dostarczane produkty odpowiadają określonym normom lub specyfikacjom technicznym oczekuje. W naszym przekonaniu pełne „Świadectwo Homologacji Typu Pojazdu” wraz ze wszystkimi załącznikami potwierdza i zaświadcza, że oferowane autobusy spełniają wszelkie określone normy i specyfikacje techniczne określone przez ustawodawców w tym zakresie. Prosimy Zamawiającego o potwierdzenie, że załączenie do oferty pełnego „Świadectwa Homologacji Typu Pojazdu” będzie wystarczające.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający potwierdza, że załączenie do oferty pełnego „Świadectwa Homologacji Typu Pojazdu” spełnia wymogi zapisu pod warunkiem, że będą w nim zawarte wszystkie wymagane przez Zamawiającego dane.

**Pytanie nr 34**

Dot. Specyfikacja Warunków Zamówienia, Pkt. XXXI. PRZEDMIOTOWE ŚRODKI DOWODOWE, Zamawiający wymaga:

Ppkt 5) kopię dokumentu, sporządzonego przez niezależną, certyfikowaną jednostkę badawczą, upoważnioną do wykonywania badań homologacyjnych potwierdzającego spełnienia wymogów homologacji udzielonej zgodnie z częścią I Regulaminu nr 66 EKG ONZ i wymogów homologacji udzielonej zgodnie z częścią I Regulaminu nr 118 EKG ONZ. Wykonawca może zamiast zaświadczenia, o którym mowa, złożyć równoważne zaświadczenia wystawione przez podmioty mające siedzibę w innym państwie członkowskim Europejskiego Obszaru Gospodarczego oraz ppkt 6) kopię dokumentu, z którego będzie wynikało, że oferowany autobus spełnienia wymogi homologacji typu pojazdu w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich (homologacja udzielona zgodnie z Regulaminem nr 66 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów



Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji dużych pojazdów pasażerskich w zakresie wytrzymałości ich konstrukcji nośnej, zawierającego serię poprawek 02 (Dz.U.UE.L.2011.84.1 z dnia 30 listopada 2011r. z późniejszymi zmianami) Prosimy Zamawiającego o potwierdzenie, że jeżeli pełne „Świadectwo Homologacji Typu Pojazdu” oferowanych autobusów będzie zawierać, składowe homologacje częściowe potwierdzające spełnienie Regulaminu nr 66 EKG ONZ oraz Regulaminu nr 118 EKG ONZ, to Zamawiający uzna warunek za spełniony.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający potwierdza.

**Pytanie nr 35**

Dot. Specyfikacja Warunków Zamówienia, Pkt. XXV. Sposób oraz termin składania ofert.

Z uwagi na bardzo zaawansowaną technologię przedmiotu zamówienia, w tym także m.in. konieczność pozyskania przez Wykonawców ofert i certyfikatów od Poddostawców na urządzenia wyposażenia dodatkowego, a także trwający w pełni okres urlopowy i w związku z tym bardzo ograniczone możliwości szybkiego i sprawnego uzyskania wewnętrznych zgód i przeprowadzenia całego procesu przygotowania oferty, zwracamy się z uprzejmą prośbą do Zamawiającego o zmianę terminu składania ofert na dzień 22 sierpnia 2023 roku.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający informuje, że sukcesywnie wydłuża termin składania i otwarcia ofert.

**Pytanie nr 36**

W związku z obecną sytuacją na rynku komponentów, przypadającym na ten okres czasem urlopowym co znacznie wpływa na wydłużanie się czasu pozyskania ofert od poddostawców, zmianami przepisów Prawa Drogowego wchodzącego w życie z dniem 1 lipca 2024 roku oraz wielozadaniowym przedmiotem zamówienia obejmującym m.in. prace budowlane i modernizacyjne, w celu przygotowania dokładnej i rzetelnej oferty przetargowej zwracamy się z prośbą o przedłużenie terminu składania ofert do dnia 17 sierpnia 2023 roku.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający informuje, że sukcesywnie wydłuża termin składania i otwarcia ofert.

**Pytanie nr 37**

Czy zamawiający zgodzi się na dostarczenie certyfikatu z I części Regulaminu nr 66 EKG ONZ wraz z dostawą autobusów lub 14 dni przed dostarczeniem pierwszego pojazdu?

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy OPZ.

**Pytanie nr 38**

Pytania do załącznika 1A:

pkt. 5.3 (zadanie 1 oraz 2) Rozdział I „Systemy poprawiające bezpieczeństwo jazdy – awaryjne hamowanie - wykrywający zagrożenie ewentualnej kolizji, zmniejszający prędkość autobusu bądź hamujący do jego zatrzymania zmniejszając lub zapobiegając skutkom ewentualnych kolizji, w celu ochrony stojących pasażerów, skalibrowany tak, by siła hamowania dobierana była w sposób zapobiegający zbyt gwałtownemu hamowaniu.” Propozycja pytania: Z uwagi, że przedstawione wymaganie wedle obowiązujących przepisów dotyczy autobusów turystycznych, gdzie nie ma przewidzianych miejsc stojących, w przypadku wykrycia możliwości kolizji i automatycznego hamowania awaryjnego konsekwencje dla pasażerów są znikome, czego nie można odnieść do autobusu miejskiego, gdzie w identycznym przypadku osoby stojące są narażone w dużym stopniu na bardzo niekorzystne konsekwencje utraty zdrowia. Z uwagi na to nasze pytanie brzmi: Czy zamawiający zrezygnuje z wymogu automatycznego hamowania w rozumieniu zmniejszenia prędkości lub całkowitego zatrzymania celem zapobiegnięcia kolizji. W zamian automatycznego hamowania proponujemy wysyłanie kierowcy informacji w postaci komunikatu świetlnego oraz akustycznego w celu ostrzeżenia kierowcy o możliwej kolizji.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający zrezygnuje z wymogu automatycznego hamowania w rozumieniu zmniejszenia prędkości lub całkowitego zatrzymania celem zapobiegnięcia kolizji, przy jednoczesnym zapewnieniu rozwiązania w postaci wysyłania kierowcy informacji w postaci komunikatu świetlnego oraz akustycznego w celu ostrzeżenia kierowcy o możliwej kolizji.

**Pytanie nr 39**

pkt. 5.3 (zadanie 1 oraz 2) Rozdział I „Systemy poprawiające bezpieczeństwo jazdy – awaryjne hamowanie - wykrywający zagrożenie ewentualnej kolizji, zmniejszający prędkość autobusu bądź hamujący do jego zatrzymania zmniejszając lub zapobiegając skutkom ewentualnych kolizji, w celu

ochrony stojących pasażerów, skalibrowany tak, by siła hamowania dobierana była w sposób zapobiegający zbyt gwałtownemu hamowaniu.”

Z uwagi, że przedstawione wymaganie wedle obowiązujących przepisów dotyczy autobusów turystycznych, gdzie nie ma przewidzianych miejsc stojących, w przypadku wykrycia możliwości kolizji i automatycznego hamowania awaryjnego konsekwencje dla pasażerów są znikome, czego nie można odnieść do autobusu miejskiego, gdzie w identycznym przypadku osoby stojące są narażone w dużym stopniu na bardzo niekorzystne konsekwencje utraty zdrowia. Z uwagi na to nasze pytanie brzmi: Czy zamawiający zrezygnuje z wymogu automatycznego hamowania w rozumieniu zmniejszenia prędkości lub całkowitego zatrzymania celem zapobiegnięcia kolizji. W zamian automatycznego hamowania proponujemy wysyłanie kierowcy informacji w postaci komunikatu świetlnego oraz akustycznego w celu ostrzeżenia kierowcy o możliwej kolizji.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Odpowiedź jak w pytaniu nr 38.

**Pytanie nr 40**

pkt. 8.2 System musi mieć możliwość sprawnego działania przez cały okres eksploatacji autobusu (co najmniej 15 lat) – koszty przeglądów okresowych instalacji automatycznego systemu detekcji i gaszenia pożaru, w tym wymiana czynnika gaśniczego i materiałów eksploatacyjnych – obciążać będą Wykonawcę. Czy Zamawiający dopuści sprawne działanie systemu gaszenia co najmniej przez 10 lat. Zapewnienie sprawnego działania systemu gaszenia przez 15 lat (aktualny zapis) w znaczący sposób zwiększy finalną cenę autobusu.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy OPZ.

**Pytanie nr 41**

pkt. 9.2 (...) gniazda umieszczone pod klapką rewizyjną umiejscowione na ścianie przedniej autobusu (pod szybą czołową) lub po prawej stronie autobusu, nad pierwszą osią pojazdu (nie dalej niż 3200 mm od szyby czołowej), na wysokości 1300 do 1600 mm (mierząc od podłoża) oraz na ścianie tylnej, poniżej szyby tylnej lub z prawej strony autobusu za tylną osią nie dalej niż 2500 mm od tylnej szyby autobusu. Czy Zamawiający dopuści gniazdo ładowania typu plug-in do podłączenia ładowarki umiejscowione po prawej stronie autobusu w okolicy pierwszej osi pojazdu (nie dalej niż 3200 mm od szyby czołowej), na wysokości 800 do 1600 mm (mierząc od podłoża) oraz na ścianie tylnej, poniżej szyby tylnej lub z prawej strony autobusu za tylną osią nie dalej niż 2500 mm od tylnej szyby autobusu?

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający dopuszcza rozwiązanie przedstawione przez Wykonawcę.

**Pytanie nr 42**

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów.

WYMAGANIA OGÓLNE, pkt. 11.

a) W przypadku komunikacji GSM, prosimy o informację kto zapewnia karty SIM.

b) Czy Zamawiający udostępni dostęp do sieci Wifi dla stacji ładowania?

c) Z uwagi na wymóg VDV 261 prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający ma świadomość, iż sieć musi być zgodna z IPv6.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

- 1) Zamawiający informuje, że obowiązek dostarczenia kart SIM spoczywa na Wykonawcy;
- 2) Zamawiający udostępni dostęp do sieci Wifi dla stacji ładowania;
- 3) Zamawiający ma świadomość, iż sieć musi być zgodna z IPv6.

**Pytanie nr 43**

Jeżeli Zamawiający wymaga ładowania pantografowego 280kW przez 1,5 godziny. To maksymalny magazyn energii, który jest możliwy do naładowania w tym czasie może mieć pojemność około 420kWh. Natomiast jeżeli ładowanie może również odbywać się poprzez gniazdo ładowania o maksymalnej mocy ładowania 120kW to taki magazyn jesteśmy w stanie naładować przez około 3,5 godziny. Dlatego też ładowanie mocą 40kW dla takiego magazynu energii trwało około 10,5 godziny. Dlatego prosimy o dopuszczenie ładowarki działającej w trybie 120/60kW oraz wydłużenie czasu ładowania z 5 do 7 godzin.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy OPZ. Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, iż ma na myśli naładowanie magazynu o pojemności 280 Kwh w czasie do 1,5 godziny pantografem, z tym, że proces ładowania zaczyna się od momentu podstawienia autobusu pod pantograf. Czas 1,5 godziny uwzględnia sytuację oblodzenia listew kontaktowych.

**Pytanie nr 44**

Pkt. 9.3 (...) System musi posiadać możliwość programowania automatycznego uruchomienia ogrzewania wnętrza autobusu i magazynów energii tylko w przypadku podłączenia autobusu do stacji ładowania, programowanie automatycznego uruchomienia ogrzewania wnętrza autobusu i magazynów energii powinno obejmować co najmniej godzinę uruchomienia i temperaturę do jakiej powinno zostać nagrzane wnętrze autobusu w przypadku zastosowania prekondycjonowania innego niż zgodne z VDV 261 lub równoważnym. (...) W związku z coraz bardziej licznymi atakami hackerskimi na wszelakiego typu pojazdy czy Zamawiający wyrazi zgodę na wykreślenie wymagania zdalnego programowania automatycznego uruchomienia ogrzewania wnętrza autobusu i magazynów energii? Uruchomienie systemu ogrzewania autobusu oraz systemu wysokiego napięcia w celu dogrzenia baterii rodzi bardzo wiele zagrożeń związanych z nieuprawnionym uruchomieniem wysokiego napięcia, które w konsekwencji może prowadzić do samozapłonu autobusu lub/i magazynów energii. Jednocześnie oferent zwraca, iż wymaganie preferowane przez Zamawiającego jest niezgodne z wymaganiami GSR2 oraz Cyber Security, które będą obowiązywały po 01.07.2024r. Jednocześnie Oferent dopuszcza możliwość prekondycjonowania pojazdu w trakcie procesu ładowania lub w trakcie wyzwolenia w trybie ręcznym.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy OPZ.

**Pytanie nr 45**

Do załącznika nr 2 do SWZ – zdanie 1:

**§ 11 PRAWA AUTORSKIE**

ust. 3 Wraz z odbiorem całości przedmiotu zamówienia Zamawiający nabywa autorskie prawa majątkowe do dokumentacji. Proponujemy zmianę zapisu na " Wraz z odbiorem całości przedmiotu zamówienia Zamawiający nabywa prawa majątkowe do dokumentacji projektowej budowlanej".

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający zmienia treść całego § 11 – nowe brzmienie jak w pytaniu nr 120.

**Pytanie nr 46**

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów.

Stacja ładowania - pantografowa, pkt. 1.2. Parametry elektryczne stacji ładowania pantografowego.

Prosimy o potwierdzenie, że zdalny odczyt zużycia energii wyjściowej (zgodnie z OCPP) spełni wymagania Zamawiającego.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający potwierdza.

**Pytanie nr 47****§ 4 GWARANCJA, SERWIS, CZĘŚCI ZAMIENNE**

ust. 42 Wykonawca zobowiązany jest do odpłatnego usunięcia wad oraz rozwiązywania wszystkich problemów technicznych powstałych w trakcie eksploatacji dostarczonych autobusów po okresie gwarancji. Minimalny czas zapewnienia takiego serwisu wynosi 15 lat (180 miesięcy) od podpisania protokołu odbioru ostatniego elementu objętego niniejszym zamówieniem. Powyższy zapis jest niepraktykowany i wnosimy o jego wykreślenie. Wykonawca udzieli Zamawiającemu autoryzacji w celu przeprowadzania napraw pogwarancyjnych.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy § 4 GWARANCJA, SERWIS, CZĘŚCI ZAMIENNE ust. 42 Projektowanych postanowień umowy.

**Pytanie nr 48**

ust. 57. W przypadku niedostarczenia autobusów zastępczych na warunkach określonych w ust. 55, niezależnie od kary umownej określonej w § 8 ust. 1 pkt 2, Wykonawca zapłaci ryczałtową kwotę w wysokości 1.500,00 PLN (słownie: jeden tysiąc pięćset złotych) za każdy dzień postoju każdego autobusu, w którym ujawniła się wada masowa, począwszy od pierwszego dnia stwierdzenia przez Zamawiającego wady masowej. (...) Wnosimy o zmniejszenie wysokości kar do 500,00 zł na za każdy dzień postoju.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy § 4 GWARANCJA, SERWIS, CZĘŚCI ZAMIENNE ust. 57 Projektowanych postanowień umowy.

**Pytanie nr 49**

ust. 58 W przypadku ponownego wystąpienia, po naprawie, uszkodzeń o podobnym do naprawianych charakterze (...)

Użycie sformułowania „podobnych do naprawianych” niesie ze sobą zbyt duże ryzyko. Wnosimy o zmianę zapisu na: W przypadku ponownego wystąpienia, po naprawie, takich samych uszkodzeń w okresie trwania gwarancji całopojazdowej (...).

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający zgadza się na taki zapis.

**Pytanie nr 50**

ust. 43. 3) dostarczenie w terminie nie dłuższym niż 3 dni robocze, a w szczególnych przypadkach do 7 (siedmiu) dni kalendarzowych, licząc od daty złożenia zamówienia, części zamiennych i materiałów eksploatacyjnych – dotyczy przypadków, w których naprawa nie jest objęta gwarancją lub rękojmią. W związku z trudną sytuacją na rynku komponentów wnosimy o zmianę zapisu i wydłużenie terminu na dostarczenie części do 7 dni roboczych a w szczególnych przypadkach do 12 dni roboczych.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy § 4 GWARANCJA, SERWIS, CZĘŚCI ZAMIENNE ust. 43 pkt. 3 Projektowanych postanowień umowy.

**Pytanie nr 51**

ust.55 Zamawiający, po wystąpieniu wad masowych może żądać dostarczenia nieodpłatnie przez Wykonawcę autobusów zastępczych, w miejsce autobusów wyłączonych z eksploatacji, w terminie do 14 dni roboczych od daty pisemnego (lub drogą elektroniczną) zawiadomienia Wykonawcy przez Zamawiającego.

Z uwagi na ponoszone przez Wykonawcę koszty eksploatacyjne jest to zapis niekorzystny. Wnosimy o wykreślenie powyższego zapisu.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy § 4 GWARANCJA, SERWIS, CZĘŚCI ZAMIENNE ust. 55 Projektowanych postanowień umowy.

**Pytanie nr 52**

ust. 62 Wszystkie podzespoły i części zamienne, o których mowa w ust. 43 będą dostępne w ASO, o której mowa w ust. 22 w nieprzekraczalnym terminie (liczonym od momentu złożenia zamówienia przez Zamawiającego) wynoszącym:

- 1) maksymalnie 3 dni robocze przez okres co najmniej 7 lat od dnia zakończenia realizacji przedmiotu umowy;
- 2) maksymalnie 5 dni roboczych przez okres od 8 do 15 lat od dnia zakończenia realizacji przedmiotu umowy. Uwaga:

Za „dzień roboczy” Zamawiający uważa dni tygodnia od poniedziałku do piątku z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy oraz sobót.

Ileokroć w umowie (w tym w jej integralnych częściach) użyto sformułowania „dzień kalendarzowy” lub „dzień” należy przez to rozumieć dzień kalendarzowy.

Wnosimy o zmianę zapisu na:

- 1) maksymalnie 7 dni robocze przez okres co najmniej 7 lat od dnia zakończenia realizacji przedmiotu umowy;
- 2) maksymalnie 12 dni roboczych przez okres od 8 do 15 lat od dnia zakończenia realizacji przedmiotu umowy.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający informuje, iż zmienia zapisy § 4 GWARANCJA, SERWIS, CZĘŚCI ZAMIENNE ust. 62 Projektowanych postanowień umowy, który otrzymuje następujące brzmienie:

62. Wszystkie podzespoły i części zamienne, o których mowa w ust. 43 będą dostępne w ASO, o której mowa w ust. 22 w nieprzekraczalnym terminie (liczonym od momentu złożenia zamówienia przez Zamawiającego) wynoszącym:

- 1) maksymalnie 5 dni robocze przez okres co najmniej 7 lat od dnia zakończenia realizacji przedmiotu umowy;
- 2) maksymalnie 8 dni roboczych przez okres od 8 do 15 lat od dnia zakończenia realizacji przedmiotu umowy.

Uwaga:

Za „dzień roboczy” Zamawiający uważa dni tygodnia od poniedziałku do piątku z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy oraz sobót. Ileokroć w umowie (w tym w jej integralnych częściach) użyto sformułowania „dzień kalendarzowy” lub „dzień” należy przez to rozumieć dzień kalendarzowy.

**Pytanie nr 53**

§ 5 Rękojmia

ust.6. Strony odpowiedzialność z tytułu rękojmi modyfikują w następującym zakresie:

1) dla ustalenia praw i obowiązków Stron w reżimie rękojmi Zamawiającego traktuje się tak, jakby był konsumentem.

Jest to zapis niekorzystny dla Wykonawcy. Wnosimy o jego wykreślenie.

2) jeżeli Przedmiot Zamówienia lub którykolwiek jego element ma Wadę, Zamawiający może wedle swego wyboru złożyć wiążące dla Wykonawcy oświadczenie o obniżeniu wynagrodzenia Wykonawcy i żądać zwrotu wynagrodzenia zapłaconego za wadliwe wykonanie Przedmiotu Zamówienia lub któregośkolwiek jego elementu albo żądać usunięcia Wady w wyznaczonym przez Zamawiającego terminie, ale nie krótszym niż 6 dni roboczych, albo złożyć wiążące dla Wykonawcy oświadczenie o odstąpieniu od umowy; Jest to zapis rażąco niekorzystny dla Wykonawcy. Wnosimy o jego wykreślenie.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy dot. § 5 ust. 6 pkt 1 oraz pkt 2 Projektowanych postanowień umowy

**Pytanie nr 54**

§ 8 Kary umowne

ust.2. Suma kar umownych należnych od Wykonawcy nie może przekroczyć 25% wynagrodzenia brutto wskazanego w § 3 ust. 10.

Wnosimy o zmianę zapisu: Suma kar umownych należnych od Wykonawcy nie może przekroczyć 15% wynagrodzenia brutto wskazanego w § 3 ust. 10.

ust.6. Niezależnie od zastrzeżonej kary umownej Zamawiający może na koszt i ryzyko Wykonawcy, bez zgody sądu, zlecić osobie trzeciej wykonanie prac polegających na usunięciu wad, jeżeli Wykonawca nie usunie wad w terminie określonym w umowie gwarancji i serwisu. Realizacja uprawnienia Zamawiającego nie spowoduje utraty bądź ograniczenia uprawnień z tytułu udzielonej gwarancji lub rękojmi za wady. Wykonawca nie może brać odpowiedzialności za naprawy wykonane przez osoby trzecie i ewentualne następstwa tych napraw. Wnosimy o wykreślenie tego zapisu lub zastrzeżenie wykluczenia naprawianych przez osoby trzecie zespołów/części/usterek z udzielonej gwarancji i rękojmi. Zwracamy się z prośbą o zmianę zapisów odnośnie kar oraz terminów dostaw części zamiennych w załączniku nr 2 do SWZ dla zadania 2 adekwatnie z propozycjami do załącznika nr 2 do SWZ dla zadania 1.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy § 8 ust. 2. Projektowanych postanowień umowy

Zamawiający informuje, iż zmienia zapisy § 8 ust. 6. Projektowanych postanowień umowy, który otrzymuje następujące brzmienie:

„Niezależnie od zastrzeżonej kary umownej Zamawiający może na koszt i ryzyko Wykonawcy, bez zgody sądu, zlecić osobie trzeciej wykonanie prac polegających na usunięciu wad, jeżeli Wykonawca nie usunie wad w terminie określonym w niniejszej umowie. Realizacja uprawnienia Zamawiającego nie spowoduje utraty bądź ograniczenia uprawnień z tytułu udzielonej gwarancji lub rękojmi za wady, z zastrzeżeniem wykluczenia naprawianych przez osoby trzecie zespołów/części/usterek z udzielonej gwarancji i rękojmi”.

**Pytanie nr 55**

Pkt. 6.3. Kasowniki – wymagania techniczne; 6.3.1. b)

Wyrażenie:

b) muszą umożliwiać nadruk na bilecie kombinacji co najmniej 16 znaków (liter i cyfr) w następującym formacie: NNNMMDDczas (gdzie: MM – miesiąc, DD – dzień, NNN – numer boczny pojazdu, czas – w formacie HH:MM),

Pytanie: Czy Zamawiający zrezygnowałby z kasowania biletów poprzez nadruk na bilecie na rzecz czytnika kodów QR drukowanych na bilecie. Kasowanie biletów odbywałoby się poprzez skanowanie biletów za pomocą czytnika kodów QR i wyświetlenie informacji na ekranie głównym kasownika o dokonaniu operacji. Aktualnie na rynku odchodzi się od kasowania biletów papierowych i nadruk na biletach na rzecz nowoczesnych systemów opartych o QR kody drukowane na biletach lub wyświetlane na urządzeniach elektronicznych np. telefony, Smartwatch. W przypadku, jeśli Czy Zamawiający nie zrezygnuje z nadruku na biletach czy w takim przypadku Zamawiający dopuszcza wyłącznie nadruk znaków na bilecie bez konieczności mechanicznego znakowania poprzez przekłucie. Nadruk na bilecie jest wystarczającym zabezpieczeniem i jest to rozwiązanie powszechnie stosowane na rynku.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający nie wyraża zgody na rezygnację z nadruku na bilecie na rzecz czytnika kodów QR. Zamawiający podtrzymuje wymaganie mechanicznego przekłuwania biletów przez kasowniki.

**Pytanie nr 56**

Pkt. 6.3. Kasowniki – wymagania techniczne; e)

Wyrażenie:

e) Kasownik musi współpracować z funkcjonującym u Zamawiającego systemem poboru opłat. Wymagana jest rozbudowa o funkcjonalność płatności kartą płatniczą w kasowniku i raportowania do systemu centralnego. Wymagane jest automatyczne pobieranie danych taryfowych, kart zastrzeżonych oraz raportowanie transakcji do systemu centralnego. Kontakt użytkownika z kasownikiem musi być zrealizowany za pomocą graficznego interfejsu użytkownika (GUI) po-przez dotykowy wyświetlacz LCD, rozplanowanie wyglądu interfejsu kasownika do uzgodnienia z Zamawiającym (po podpisaniu Umowy). Pytanie: Czy Zamawiający dopuszcza, aby kasownik współpracował z systemem Zamawiającego w przypadku biletów przypisanych do karty płatniczej w oparciu o token oraz ID karty w przypadku biletów przypisanych do karty elektronicznej (Mifare, Desfire).

Czy Zamawiający oczekuje dostarczenia Systemu Centralnego do monitorowania statusu i zarządzania kasownikami oraz generowania raportów sprzedażowych.

Czy Zamawiający oczekują dostawy wraz z kasownikami portalu www tak zwanego sklepu internetowego umożliwiającego zakup biletu przypisanego do karty płatniczej, tworzenie konta z uprawnieniami do zniżek oraz umożliwiającego przeglądanie historii zakupu biletów.

Czy Zamawiający oczekuje wraz z dostawą kasowników dostawy urządzeń kontrolerskich wraz z aplikacją kontrolerską umożliwiających odczyt biletów zakupionych za pomocą kasowników oraz biletów zakupionych poprzez portal elektroniczny.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający dopuszcza identyfikację pasażera w oparciu o token oraz ID karty w przypadku kart elektronicznych (Mifare, Desfire). Zamawiający oczekuje dostarczenia Systemu Centralnego do monitorowania statusu i zarządzania kasownikami oraz generowania raportów sprzedażowych, portalu www, tak zwanego sklepu internetowego oraz urządzeń kontrolerskich wraz z aplikacją kontrolerską. Wymagania dot. ww. opisano w rozdziale VII pt. "System obsługi biletów okresowych komunikacji miejskiej".

**Pytanie nr 57**

6.3. Kasowniki – wymagania techniczne; 6.3.2. c)

Wyrażenie:

c) muszą umożliwiać nadruk na bilecie kombinacji co najmniej 16 znaków (liter i cyfr) w następującym formacie: NNNMMDDczas (gdzie: MM – miesiąc, DD – dzień, NNN – numer boczny pojazdu, czas – w formacie HH:MM),

Pytanie: Prosimy o określenie, jak ma być zorientowany wydruk, wzdłuż dłuższej czy wzdłuż krótszej krawędzi biletu.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający informuje, że wydruk powinien być zorientowany według krótszej krawędzi biletu.

**Pytanie nr 58**

6.3. Kasowniki – wymagania techniczne; 6.3.2. i)

Wyrażenie:

i) kasownik musi posiadać czytnik, powinien być przystosowany do obsługi bez-kontaktowych kart bezstykowych zgodnie z normą ISO/IEC 14443 typ A/B Part 1, 2, 3, 4 lub równoważną (tj. kart zgodnych z Mifare Standard, Mifare PLUS oraz DesFire), spełniający również wymagania przepisów dotyczących operacji za pomocą kart płatniczych i który jest zgodny z najnowszymi obowiązującymi branżowymi standardami bezpieczeństwa.

Pytanie: Czy Zamawiający dopuszcza aby czytnik odczytywał karty płatności elektronicznych tzw. karty EMV, natomiast w przypadku kart elektronicznych (Mifare, Desfire) wyłącznie nr karty ID. Nr ID karty jest wystarczający do weryfikacji kontraktu, uprawnienia do przejazdu w systemach kontocentrycznych?".

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający dopuszcza identyfikację pasażera w oparciu o token oraz ID karty w przypadku kart elektronicznych (Mifare, Desfire).

**Pytanie nr 59**

6.3. Kasowniki – wymagania techniczne; 6.3.3. a)

Wyrażenie:

Fizyczne parametry czytnika - certyfikat EMV Level 1 Contactless Proximity Co-upling Device lub równoważny.

Pytanie: Czy zamawiający posiada umowę z agentem rozliczeniowym który miałby obsługiwać transakcje bezgotówkowe z kasowników? Jeśli tak prosimy o podanie informacji z którym.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający informuje, iż na dzień składania odpowiedzi, Operator komunikacji miejskiej posiada zawartą umowę z agentem płatności eService Sp. z o.o. w zakresie obsługi płatności bezgotówkowych w punktach sprzedaży Operatora. Umowa nie obejmuje obsługi transakcji bezgotówkowych w kasownikach.

**Pytanie nr 60**

6.3. Kasowniki – wymagania techniczne; 6.3.3. e)

Wyrażenie:

Kasownik musi współpracować z funkcjonującym u Zamawiającego systemem poboru opłat. Wymagana jest rozbudowa o funkcjonalność płatności kartą płatniczą w kasowniku i raportowania do systemu centralnego. Wymagane jest automatyczne pobieranie danych taryfowych, kart zastrzeżonych oraz raportowanie transakcji do systemu centralnego.

Pytanie: W jakim zakresie kasownik ma współpracować z systemem zamawiającego?

Jak dane mają być przekazywane?

Czy Zamawiający prześle bezkosztowo API do systemu poboru opłat?

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający wyjaśnia, że przez współpracę z systemem poboru opłat (który ma zostać również dostarczony) rozumie się integrację z systemem centralnym, o którym mowa w rozdz. VII „System obsługi biletów okresowych komunikacji miejskiej”. Jeżeli chodzi o pytanie: Czy Zamawiający prześle bezkosztowo API do systemu poboru opłat? – zamawiający informuje, że odpowie na to pytanie w innym, możliwie krótkim terminie.

**Pytanie nr 61**

6.3. Kasowniki – wymagania techniczne; 6.3.3. f)

Wyrażenie:

Kasownik musi posiadać wbudowane układy do sygnalizacji kolorystycznej i akustycznej poprawności wykonywanych operacji.

Pytanie: Czy zamawiający dopuszcza realizację sygnalizacji kolorystycznej poprzez wyświetlanie kolorowej informacji/grafiki na ekranie?

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający wyraża zgodę na realizację sygnalizacji kolorystycznej w postaci kolorowych grafik/informacji na ekranie kasownika.

**Pytanie nr 62**

6.3. Kasowniki – wymagania techniczne; 6.3.3. h) Parametry techniczne:

Wyrażenie:

Pytanie: Czy Zamawiający nie oczekuje modułu GSM w technologii LTE (optymalnie z dwoma kartami SIM) do bezpośredniej komunikacji kasownika z centrum rozliczeniowym. Wyposażenie kasownika w moduł umożliwia jego autonomiczną pracę w przypadku problemów z serwerem pokładowym pojazdu itp. Jest to bardzo istotne w przypadku systemów pracujących online.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający informuje, iż nie postawił wymogu posiadania przez kasowniki modułu GSM w technologii LTE do bezpośredniej komunikacji kasownika z systemem rozliczeniowym, co nie wyklucza posiadania przez kasowniki takiego modułu.

**Pytanie nr 63**

6.3. Kasowniki – wymagania techniczne; 6.3.3. h) Parametry techniczne:

Wyrażenie: obudowa metalowa (ze stopów lekkich) lub z tworzywa sztucznego, odporność na uderzenia co najmniej IK07, malowana proszkowo,

Pytanie: Czy zamawiający dopuszcza zastosowanie obudowy metalowej wykonanej i blachy stalowej nierdzewnej/kwasoodpornej. Rozwiązanie takie zapewnia większą trwałość i jest bardziej odporne na uderzenia w tym akty wandalizmu.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający dopuszcza wykonanie obudowy kasownika z blachy stalowej nierdzewnej/kwasoodpornej.

**Pytanie nr 64**

6.3. Kasowniki – wymagania techniczne; 6.3.4. c)

Wyrażenie: Wykonawca wykonana montaż i konfigurację kasowników w autobusach eksploatowanych przez Zamawiającego bez dodatkowych opłat.

Pytanie: W celu dokładniejszej kalkulacji kosztów prosimy o podanie z jakich pojazdów (model, rok produkcji) składa się flota zamawiającego i które z tych pojazdów objęte są gwarancją całopojazdową producenta.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Na dzień składania odpowiedzi, w taborze Operatora komunikacji miejskiej znajdują się następujące autobusy:

Otokar Vectio 250LE rok produkcji: 2010 10 szt.

Solaris Urbino 12 rok produkcji: 2012 1 szt.

Solaris Urbino 10 rok produkcji: 2013 2 szt.

Autosan M12LF rok produkcji: 2018 15 szt.

MAN A23 rok produkcji: 2010 1 szt. MAN A23 rok produkcji: 2009 1 szt.

Żaden z w/w pojazdów nie jest objęty obecnie gwarancją całopojazdową.

**Pytanie nr 65**

Dotyczy: Załącznik nr 1A: OPZ elektrobusy 12m/ Załącznik nr 2A: OPZ CNG 12m

Rozdział VII. Systemu obsługi biletów okresowych komunikacji miejskiej

3. Opis Systemu Centralnego; 3.1.1:

Wyrażenie: Zaoferowany system biletu elektronicznego komunikacji miejskiej ma mieć budowę kontocentryczną i winien być zaprojektowany jako otwarta platforma realizująca typowe funkcjonalności transportowe dotyczące wnoszenia opłat za prze-jazdy komunikacją publiczną, w tym funkcję biletu okresowego.

Pytanie: Prosimy o potwierdzenie, iż system ma działać online tzn. karty EMV, karty Mifare są identyfikatorem natomiast zakup biletów przez kasowniki oraz portal będzie realizowany poprzez autoryzacje online. Tego typu rozwiązanie jest powszechnie stosowane, jest rozwiązaniem zabezpieczającym przed brakiem możliwości ściągnięcia należności jak to ma miejsce w przypadku odroczonej płatności.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający potwierdza, że system powinien co do zasady być systemem online, a karty mają za zadanie jedynie funkcję identyfikatora użytkownika w systemie.

**Pytanie nr 66**

6. Wymagania dotyczące Czytników Kontrolerskich

Wyrażenie:

Czytnik Kontrolerski jest przenośnym urządzeniem do odczytu Kart, w tym Kart płatniczych. Czytnik musi pozwalać za pomocą zintegrowanego czytnika kart bezstykowych na zweryfikowanie ważności Biletów i czasu ich obowiązywania, potwierdzenia ważności za-pisanej w systemie ulgi, a także sprawdzenie, czy kontrolowana Karta nie znajduje się na liście kart zastrzeżonych (jest zablokowana).

Pytanie: Jak w opisie zaznaczono, czytnik musi pozwalać za pomocą zintegrowanego czytnika kart bezstykowych na zweryfikowanie ważności Biletów i czasu ich obowiązywania, potwierdzenia ważności zapisanej w systemie ulgi. W tym celu czytnik łączy się z systemem centralnym, w którym są zapisane informacje o wszystkich zakupionych biletach. Prosimy o potwierdzenie, że także informacja o zastrzeżonych kartach także jest przechowywana w systemie centralnym i nie ma konieczności, aby Czytnik Kontrolerski sprawdzał kartę płatniczą u operatora płatności bezgotówkowych.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający potwierdza, że przez zablokowanie karty rozumie się oznaczenie w systemie centralnym karty jako zablokowanej, uniemożliwiając jej wykorzystanie do identyfikacji użytkownika (np. na okoliczność zgłoszenia przez użytkownika zagubienia karty). Dane takie powinny być w całości przechowywane przez system centralny.

**Pytanie nr 67**

6.1. Wymagania funkcjonalne; 6.1.3.

Wyrażenie:

Czytnik musi zostać wyposażony w skaner kart bezstykowych umożliwiający obsługę Kart zbliżeniowych, o której mowa w punkcie 2.1.3, Zbliżeńiowych Kart Płatniczych, i umożliwiać wyświetlenie przyczyny ewentualnej nieważności kontrolowanego Biletu.

Pytanie:

Czy Zamawiający poprzez pojęcie skaner kart bezstykowych ma na myśli czytnik RFID/NFC który będzie odczytywał parametry ID karty za pomocą komunikacji radiowej?

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający potwierdza, że urządzenia kontrolerskie powinny posiadać czytnik RFID/NFC do odczytu ID karty kontrolowanej (Mifare/Desfire, EMV).



**Pytanie nr 68**

6.2. Wymagania techniczne; 6.2.3.

Wyrażenie:

Zakres temperatur otoczenia pracy czytnika: od -20 do +50°C.

Pytanie:

Kontrola biletów odbywa się wewnątrz autobusów, w których takie warunki nie panują i nie ma konieczności pracy czytników w temperaturach od -20°C, dlatego wnioskujemy, aby zmienić ten zapis i określić temperaturę przechowywania w zakresie od -20 do +50°C oraz temperaturę pracy w zakresie od 0 do +50°C.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe wymagania dotyczące temperatur pracy urządzenia kontrolerskiego.

**Pytanie nr 69**

6.2. Wymagania techniczne; 6.2.7. Ekran Czytnika powinien:

Wyrażenie:

posiadać co najmniej 3,5", ale nie więcej niż 5,0",

Pytanie:

W chwili obecnej coraz więcej czytników jest wykonanych w formie i wymiarach podobnych do telefonów komórkowych z ekranami prawie w całości pokrywających powierzchnię przednią urządzenia. Pozwala to na czytelniejsze wyświetlenie potrzebnych informacji i ma szczególne znaczenie w przypadku, jeśli urządzenie ma także służyć do wystawiania wezwań do zapłaty. W związku z tym prosimy o informację, czy Zamawiający zaakceptuje urządzenie, którego ekran posiada 5,5".

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający informuje, że akceptuje urządzenie, którego ekran posiada 5,5".

**Pytanie nr 70**

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

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający dopuszcza.

**Pytanie nr 71**

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość podpisania umowy z Wykonawcą w formie elektronicznej tj. jako dokument elektroniczny podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby upoważnione do reprezentacji Zamawiającego i Wykonawcy?

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający nie dopuszcza podpisania umowy w formie elektronicznej.

**Pytanie nr 72**

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

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający potwierdza.

**Pytanie nr 73**

Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku wadium wnoszonego w postaci gwarancji ubezpieczeniowej lub bankowej, Zamawiający dopuszcza, że okres ważności gwarancji będzie równy okresowi związania ofertą, i będzie to okres, w którym Beneficjent – Zamawiający będzie mógł zgłaszać roszczenia z gwarancji.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający potwierdza.

**Pytanie nr 74**

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

- Średnia prędkość handlowa [km/h]
- Maksymalne nachylenie na trasie [%]
- Długość odcinka z maksymalnym nachyleniem [m]
- Odległość trasa – zajezdnia [km]

- Średnia długość pojedynczego odcinka [km]
- Liczba odcinków do przejechania dziennie
- Odległość pomiędzy punktami ładowania [km]
- Dzienny przebieg w km
- Planowany średni roczny przebieg pojazdów – czy Zamawiający potwierdza 60.000 km?
- Wymagany zasięg na pojedynczym ładowaniu [km] – czy Zamawiający potwierdza 120 km?

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

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający informuje, iż autobusy elektryczne mogą być kierowane do obsługi różnych linii w sieci przemyskiej komunikacji miejskiej za wyjątkiem linii korzystających z odcinków sieci drogowej z ograniczeniem wysokości (obecnie linie 3,8,10,16 i 38). Specyfiką rozkładu jazdy przemyskiej komunikacji miejskiej jest wielowariantowość linii oraz funkcjonowanie zadań wieloliniowych, w których kursówka realizuje w ciągu dnia kursy różnych linii bez sztywnego przywiązania do wyłącznie 1 linii, toteż niecelowe jest podawanie parametrów ograniczonych wyłącznie do danej linii. Przykładowa symulacja eksploatacji autobusów elektrycznych znajduje się w Załączniku 1A Rozdział VI Załącznika nr 5 do SWZ. Zgodnie z treścią Załącznika 1A Rozdział VI Załącznika nr 5 do SWZ, średni przebieg dzienny może wynosić ok. 262 km w dzień roboczy szkolny, a maksymalny 269 km w dzień roboczy szkolny. Średnia liczba odcinków do przejechania w dzień roboczy szkolny może wynosić 459 (a maksymalnie 492). Zamawiający informuje, iż zgodnie z Załącznikiem 1A do Załącznika nr 5 do SWZ, konstrukcja autobusów i zastosowane rozwiązania powinny zapewniać, co najmniej 15 letnią eksploatację autobusów przy założeniu średniego rocznego przebiegu na poziomie 60 tys. km dla każdego z autobusów. Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z opracowaną Symulacją przewiduje się, iż w początkowym okresie eksploatacji autobusów (do ok. 5-7 lat), średnie przebiegi roczne mogą być wyższe i kształtować się na poziomie powyżej 70 000 km rocznie (szczegóły w Załączniku 1A Rozdział VI Załącznika nr 5 do SWZ). Zamawiający informuje, iż zgodnie z pkt. 9.1. Załącznika 1A do Załącznika nr 5 do SWZ, zastosowane baterie mają pozwalać przejechać w ruchu miejskim minimum 100 km na jednym cyklu ładowania. Wartości pozostałych parametrów znajdują się w załączniku.

**Pytanie nr 75**

Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku podwykonawcy, na którego zdolnościach lub sytuacji nie polega Wykonawca (aby spełnić warunki udziału w postępowaniu), Zamawiający nie żąda załączenia do oferty dokumentu JEDZ oraz w dalszej kolejności w odpowiedzi na wezwanie dokumentów potwierdzających brak podstaw do wykluczenia (informacja z Krajowego Rejestru Karnego, Oświadczenia itp.).

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający informuje, że zapisy SWZ w tej kwestii są jednoznaczne. Jednakże zamawiający informuje, że skoro zapisy SWZ w tej kwestii są niejasne, to zamawiający potwierdza, 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.).

**Pytanie nr 76**

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

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający informuje, że gdyby Wykonawca zapoznał się z przygotowanym przez Zamawiającego dokumentem JEDZ, wówczas dowiedziałby się, że Zamawiający wskazał tam, iż przy wypełnianiu części IV JEDZ Wykonawcy mogli ograniczyć się wyłącznie do wypełnienia sekcji  $\alpha$ .

**Pytanie nr 77**

Zamawiający w rozdziale XXIX SWZ punkt 3) pisze:

„ZADANIE CZĘŚCIOWE NR 1:

Wykonawca spełni warunek, jeżeli wykaże, że posiada środki finansowe lub zdolność kredytową w wysokości co najmniej 9.000.000,00 zł.

ZADANIE CZĘŚCIOWE NR 2:

Wykonawca spełni warunek, jeżeli wykaże, że posiada środki finansowe lub zdolność kredytową w wysokości co najmniej 4.000.000,00 zł.”

Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku, gdy Wykonawca będzie składał ofertę na dwa zadania (część 1 oraz część 2) to Zamawiający zaakceptuje złożenie jednej informacji z banku potwierdzającej posiadanie środków finansowych lub zdolności kredytowej przez Wykonawcę na kwotę co najmniej 13.000.000,00 zł.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający potwierdza.

**Pytanie nr 78**

Zamawiający w rozdziale XXXII punkt 1. SWZ pisze:

W niniejszym postępowaniu zamawiający wymaga wniesienia wadium w wysokości dla:

Zadania częściowego Nr 1: 380 000,00 PLN

Zadania częściowego Nr 2: 90 000,00 PLN”

Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku, gdy Wykonawca będzie składał ofertę na dwa zadania (część 1 oraz część 2) to Zamawiający zaakceptuje złożenie wadium w formie jednej gwarancji ubezpieczeniowej na łączną wartość 470.000,00 zł, z wyszczególnieniem kwot na poszczególne zadania.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający nie zaakceptuje takiego rozwiązania.

**Pytanie nr 79**

Zamawiający w rozdziale XXXIII. SWZ punkt 1. Napisał:

„1. Zamawiający wymaga, aby Wykonawca, z którym będzie zawierana umowa o udzielenie zamówienia wniósł zabezpieczenie należytego wykonania umowy w wysokości 5% całkowitej ceny podanej w ofercie” oraz w obu umowach (załącznik nr 2 do SWZ) par. 7 ust 1 pisze:

1. Tytułem zapewnienia należytego wykonania umowy Wykonawca wnosi zabezpieczenie w wysokości 5% wartości ceny brutto, co stanowi kwotę \_\_\_\_\_ PLN

Zamawiający przyjął wysokość zabezpieczenia należytego wykonania umowy w maksymalnej dopuszczalnej ustawą Prawo Zamówień Publicznych wysokości. Wyższa wartość zabezpieczenia należytego wykonania umowy powoduje podwyższenie kosztów zrealizowania umowy co przekłada się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów, jako że cena pojazdów jest wypadową wszystkich kosztów i ryzyk związanych z danym kontraktem. W związku z tym, że koszty Zabezpieczenia należytego wykonania Umowy ponosi Wykonawca zwracamy się z prośbą o obniżenie zabezpieczenia należytego wykonania umowy do wartości 3% ceny całkowitej podanej w ofercie.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy zawarte w rozdziale XXXIII. SWZ punkt 1 oraz w § 7 ust 1 Projektowanych postanowień umowy.

**Pytanie nr 80**

Zamawiający w załączniku nr 2 do SWZ – zadanie częściowe nr 1 w par. 2 ust. 6 pisze: „(...) z w pełni naładowanymi magazynami energii elektrycznej zasilającymi pojazd, z pełnym/i zbiornikiem/ami ze stanem płynów i smarów eksploatacyjnych określonych w dokumentacji technicznej ”

W powyższym zapisie Zamawiający wymaga dostarczenia autobusów z w pełni naładowanymi magazynami energii elektrycznej, co stoi w sprzeczności z zapisem z par. 2 ust. 3, w którym pisze, że warunkiem odbioru autobusów będzie praktyczne przetestowanie (wraz z pozytywnym wynikiem testu) zdolności ładowania magazynów energii autobusów Prosimy o weryfikację powyższych zapisów.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający informuje, że w celu przeprowadzenia czynności odbiorowych wykona szereg prac oraz sprawdzeń jak również jazdę testową podczas których magazyny energii zostaną rozładowane do poziomu, z którego będzie można rozpocząć testy ładowania. Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

**Pytanie nr 81**

W Zał. 2 do SWZ ZADANIE 1 oraz ZADANIE 2, par. 5, ust. 1, Zamawiający napisał:

„Okres rękojmi na przedmiot umowy ustala się na okres równy gwarancji całopojazdowej określonej w § 4 ust. 1, ale nie krótszy niż 60 miesięcy”

Z perspektywy Wykonawcy, wymóg Zamawiającego powoduje powstanie znacznej odpowiedzialności i potencjalnych ryzyk niż w przypadku rękojmi z ustawowym okresem obowiązywania. Zgodnie bowiem art. 568 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 okres rękojmi Wykonawca musi liczyć się z ryzykiem odstąpienia od umowy przez Zamawiającego. Powoduje to istnienie bardzo dużego ryzyka po stronie Wykonawcy, które będzie

musiało zostać w kalkulowane w cenę, prowadząc do jej podwyższenia. Dlatego też, wnosimy o zmniejszenie odpowiedzialności za przedmiot umowy z tytułu rękojmi za wady z 60 do 24 miesięcy od daty podpisania protokołu odbioru autobusu.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający informuje, że przychyliła się do wniosku Wykonawcy, tj. na zmniejszenie odpowiedzialności za przedmiot umowy z tytułu rękojmi za wady z 60 do 24 miesięcy od daty podpisania protokołu odbioru autobusu.

**Pytanie nr 82**

W Zał. 2 do SWZ ZADANIE 1 oraz ZADANIE 2, par. 7, ust. 5, Zamawiający napisał:

„5. Wykonawca przez cały okres obowiązywania umowy zobowiązany jest do posiadania umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej z sumą gwarancyjną nie mniejszą niż \_\_\_\_\_ zł (słownie: \_\_\_\_\_ złotych), bez franszyzy..”

Czy Zamawiający zaakceptuje polisę ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej zawierającą franszyzę redukcyjną, z jednoczesnym zobowiązaniem się Wykonawcy, że w przypadku wystąpienia szkody, Wykonawca zobowiązuje się do pokrycia całości kwoty jakiej dotyczy franszyza redukcyjna? Wykonawca posiada ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej o wartości kilkudziesięciu milionów złotych, w której franszyza redukcyjna wynosi 10.000,00 złotych. Zredukowanie franszyzy redukcyjnej, bądź zawarcie nowej polisy wg. wymagań Zamawiającego obciążać będzie Wykonawcę dodatkowym kosztem, co także może przekładać się na ostateczną cenę autobusów.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Tak, Zamawiający zaakceptuje polisę ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej zawierającą franszyzę redukcyjną, z jednoczesnym zobowiązaniem się Wykonawcy, że w przypadku wystąpienia szkody, Wykonawca zobowiązuje się do pokrycia całości kwoty jakiej dotyczy franszyza redukcyjna.

**Pytanie nr 83**

W Zał. 2 do SWZ ZADANIE 1 par. 8, ust. 1, punkt 1) Zamawiający napisał:

1. W razie niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu kary umowne w następujących przypadkach i wysokościach:

1) 0,2% ceny jednostkowej netto określonej w § 3 ust. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 umowy, którego dotyczy zwłoka za każdy dzień zwłoki w jego dostawie w odniesieniu do terminów, o których mowa w § 2 ust. 1 Termin i warunki wykonania Umowy – odbioru oraz W Zał. 2 do SWZ ZADANIE 2, par. 8, ust. 1, punkt 1) Zamawiający napisał:

1. W razie niewykonania lub nienależytego wykonania umowy Wykonawca zapłaci Zamawiającemu kary umowne w następujących przypadkach i wysokościach:

1) 0,2% ceny jednostkowej netto określonej w § 3 ust. 1, 2, 3, 4, 5, 6 umowy, którego dotyczy zwłoka za każdy dzień zwłoki w jego dostawie w odniesieniu do terminu, o którym mowa w § 2 ust. 1 Termin i warunki wykonania Umowy – odbioru

W ocenie Wykonawcy, wyżej wymienione kary umowne są wysokie. Wykonawca zdaje sobie sprawę, że w reżimie zamówień publicznych to Zamawiający, jako gospodarz postępowania określa szczegółowe warunki kontraktowe, a zasada swobody umów wynikająca z art. 3531 KC, doznaje istotnego ograniczenia. Niemniej jednak uprawnienie zamawiającego do jednostronnego kształtowania warunków przyszłej umowy nie może mieć charakteru absolutnego. Zamawiający nie powinien bowiem tracić z pola widzenia celu obciążania wykonawcy karami umownymi, które to kary stanowią surogat odszkodowania należnego z tytułu niewykonania bądź nienależytego wykonania umowy. Pragniemy wskazać, że wygórowane kary umowne przekładają się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów. Wykonawca racjonalnie kalkulujący cenę ofertową musi bowiem uwzględnić w tej cenie nie tylko koszty wytworzenia przedmiotu umowy i zakładany zysk, ale również wszelkie ryzyka związane realizacją danego zamówienia, w tym zastrzeżone przez Zamawiającego kary umowne. Zawyżanie ceny ofertowej w związku z przerzuceniem nieproporcjonalnie wysokich kar na wykonawców doprowadzić może do nieefektywnego wydatkowania środków publicznych przez Zamawiającego bądź wręcz do konieczności unieważnienia postępowania, na skutek zaoferowania ceny w wysokości przewyższającej kwotę, jaką Zamawiający przeznaczył na sfinansowanie zamówienia. Ponadto kara umowna, której wartość nie koresponduje z wysokością szkody, jaką może ponieść Zamawiający prowadzi do nieuzasadnionego wzbogacenia Zamawiającego kosztem wykonawcy. Podkreślenia wymaga, że kara umowna, jako surogat odszkodowania, powinna zmierzać do naprawienia szkody wyrządzonej Zamawiającemu z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania świadczenia niepieniężnego, a nie stanowić dla niego źródło dodatkowego zysku. Za niedopuszczalne należy zatem uznać takie kształtowanie wysokości kar umownych które nie jest racjonalnie powiązane z możliwym uszczerbkiem po stronie Zamawiającego. W tym kontekście kary umowne powinny być określane w

wysokości adekwatnej do ewentualnej szkody, tak aby mogły spełniać swoje funkcje, a nie zniechęcać wykonawców do brania udziału w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego. Obowiązek proporcjonalnego kształtowania postanowień umownych w ramach zamówień publicznych został podkreślony zarówno w Koncepcji nowego Prawa Zamówień Publicznych (patrz: str. 55, Koncepcji nowego Prawa Zamówień Publicznych, czerwiec 2018, pod adresem: [https://www.uzp.gov.pl\\_data/assets/pdf\\_file/0029/36875/Koncepcja\\_nowego\\_prawa\\_zamowien\\_publicznych.pdf](https://www.uzp.gov.pl_data/assets/pdf_file/0029/36875/Koncepcja_nowego_prawa_zamowien_publicznych.pdf)) jak i w uzasadnieniu do projektu[1] aktualnie obowiązującej ustawy Prawo zamówień publicznych, gdzie wskazuje się, że: „Kierując się często uproszczonym postrzeganiem interesu zamawiającego, postanowienia umów zawierają rozwiązania nazbyt restrykcyjne i nieproporcjonalne do rodzaju i wartości zamówienia publicznego (np. z zakresu wysokości i kategorii zastrzeganych kar umownych, przerzucanie odpowiedzialności za większość ryzyk na wykonawców, nieuwzględnianie okoliczności związanych z trudnymi do oszacowania gwałtownymi zmianami rynkowymi).

Paradoksalnym skutkiem takiego działania jest niekorzystny wpływ na efektywność wydatkowania środków publicznych, przez wyższe ceny wskazywane przez wykonawców uwzględniające koszt nieproporcjonalnego ryzyka po ich stronie, a także zmniejszanie konkurencyjności postępowań, przez rezygnację potencjalnych wykonawców z udziału w postępowaniach o udzielenia zamówienia publicznego.” Ponadto dążąc do zapewnienia proporcjonalności oraz równowagi stron stosunku umownego, ustawodawca przewidział w treści art. 433 katalog zakazanych postanowień umownych, wskazując, że projektowane postanowienia umowy nie mogą przewidywać: 1) odpowiedzialności wykonawcy za opóźnienie, chyba że jest to uzasadnione okolicznościami lub zakresem zamówienia; 2) naliczania kar umownych za zachowanie wykonawcy niezwiązane bezpośrednio lub pośrednio z przedmiotem umowy lub jej prawidłowym wykonaniem; 3) odpowiedzialności wykonawcy za okoliczności, za które wyłączną odpowiedzialność ponosi zamawiający; 4) możliwości ograniczenia zakresu zamówienia przez zamawiającego bez wskazania minimalnej wartości lub wielkości świadczenia stron.

Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości kar umownych do następujących: W razie niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu kary umowne w następujących przypadkach i wysokościach:

Dla ZADANIA 1: 1) 0,1% ceny jednostkowej netto określonej w § 3 ust. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 umowy, którego dotyczy zwłoka za każdy dzień zwłoki w jego dostawie w odniesieniu do terminów, o których mowa w § 2 ust. 1 Termin i warunki wykonania Umowy – odbioru

oraz dla ZADANIA 2: 1) 0,1% ceny jednostkowej netto określonej w § 3 ust. 1, 2, 3, 4, 5, 6 umowy, którego dotyczy zwłoka za każdy dzień zwłoki w jego dostawie w odniesieniu do terminu, o którym mowa w § 2 ust. 1 Termin i warunki wykonania Umowy – odbioru [1] Uzasadnienie do rządowego projektu ustawy z 11.09.2019 r. Prawo zamówień publicznych, VIII kadencja, druk sejm. nr 3624.

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający informuje, iż zmienia zapisy § 8 ust. 1 pkt 1 Projektowanych postanowień umowy dla zadania 1, który otrzymuje brzmienie:

1. W razie niewykonania lub nienależytego wykonania umowy Wykonawca zapłaci Zamawiającemu kary umowne w następujących przypadkach i wysokościach:

- 1) 0,1% ceny jednostkowej netto określonej w § 3 ust. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 umowy, którego dotyczy zwłoka za każdy dzień zwłoki w jego dostawie w odniesieniu do terminów, o których mowa w § 2 ust. 1 Termin i warunki wykonania Umowy – odbioru;

Oraz zmienia zapisy § 8 ust. 1 pkt 1 Projektowanych postanowień umowy dla zadania 2, który otrzymuje brzmienie:

1. W razie niewykonania lub nienależytego wykonania umowy Wykonawca zapłaci Zamawiającemu kary umowne w następujących przypadkach i wysokościach:

- 1) 0,1% ceny jednostkowej brutto określonej w § 3 ust. 1, 2, 3, 4, 5, 6 umowy, którego dotyczy zwłoka za każdy dzień zwłoki w jego dostawie w odniesieniu do terminów, o których mowa w § 2 Termin i warunki wykonania Umowy – odbioru.

#### **Pytanie nr 84**

W Zał. 2 do SWZ par. 8, ust. 2 Zamawiający napisał:

Dla ZADANIA 1:

„Suma kar umownych należnych od Wykonawcy nie może przekroczyć 25% wynagrodzenia brutto wskazanego w § 3 ust. 10”

Dla ZADANIA 2:

„Suma kar umownych należnych od Wykonawcy nie może przekroczyć 25% wynagrodzenia brutto wskazanego w § 3 ust. 7 umowy.”

W ocenie Wykonawcy tak zawyżony limit kar umownych w nieproporcjonalny sposób przerzuca na Wykonawcę jako stronę, która ponosi ryzyko zapłaty kar umownych przewidzianych w umowie dostawy ryzyko związane z umową dostawy.

Chcemy ponadto zauważyć, że zgodnie z § 8 ust. 4 umowy Zamawiającemu przysługuje prawo dochodzenia odszkodowania uzupełniającego na zasadach ogólnych, zatem Zamawiający mógłby niezależnie od naliczonych kar umownych dochodzić odszkodowania w toku postępowania cywilnego. Z uwagi na powyższe, zwracamy się z wnioskiem o obniżenie maksymalnej wysokości kar umownych do wysokości 15 % łącznego wynagrodzenia netto Wykonawcy, określonego w: § 3 ust. 10 (ZADANIE 1) oraz w § 3 ust. 7 umowy (ZADANIE 2).

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy § 8 ust.2. Projektowanych postanowień umowy.

**Pytanie nr 85**

Zamawiający w zał.nr 2 do SWZ (ZADANIE 1 i 2) w paragrafie 9 przewiduje zmiany umowy.

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

- a) obiektywnymi uwarunkowaniami produkcyjnymi po stronie Wykonawcy;
- b) wydłużenia terminów dostaw materiałów/urządzeń z przyczyn niezależnych od Dostawcy - o czas niezbędny do usunięcia przeszkody w prowadzeniu prac objętych przedmiotem umowy

W takim wypadku terminy dostaw mogą ulec wydłużeniu o czas niezbędny do zakończenia wykonywania przedmiotu Umowy w sposób należyty, nie dłużej jednak niż o okres trwania przeszkody. Swoją prośbę wykonawca motywuje wspólnym interesem tak Zamawiającego jak i wykonawcy. Bez wprowadzenia wyżej zaproponowanej zmiany ewentualna modyfikacja postanowień umowy będzie praktycznie niemożliwa i to nawet w przypadku woli zmiany umowy wyrażonej przez Zamawiającego. Stąd wniosek i prośba o zmianę § 9 w sposób, który przyczyni się do umożliwienia ewentualnych rozmów pomiędzy Zamawiającym a wykonawcą w trakcie wykonywania umowy. Wykonawca zaznacza przy tym, że taka redakcja zapisu w żadnej mierze nie obliguje Zamawiającego do wyrażania zgody na ewentualne zmiany umowy i pozostanie to nadal wyłącznie prawem, a nie obowiązkiem Zamawiającego.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zadanie częściowe Nr 1

Zamawiający informuje, iż dodaje pkt. 7 i 8 do § 9 ust.1 Projektowanych postanowień umowy, który otrzymuje brzmienie:

- 7) zmiany terminu realizacji zamówienia spowodowanej wydłużeniem terminów dostaw materiałów/urządzeń z przyczyn niezależnych od Wykonawcy - o czas niezbędny do usunięcia przeszkody w prowadzeniu prac objętych przedmiotem umowy;
- 8) proponowane zmiany, o których mowa w pkt 3 i 4 nie mogą prowadzić do pogorszenia stanu technicznego lub zmniejszenia wartości użytkowej lub zwiększenia cen przedmiotu umowy przedstawionych w ofercie Wykonawcy.

oraz zmienia zapisy § 9 ust.2 Projektowanych postanowień umowy, który otrzymuje brzmienie:

2. W przypadku ustania przyczyn określonych w ust. 1 pkt 5 - 7, Strony niezwłocznie przystąpią do realizacji swych obowiązków wynikających z umowy.

oraz zmienia zapisy § 9 ust. 7 Projektowanych postanowień umowy, który otrzymuje brzmienie:

7. Wnioskowany okres wydłużenia realizacji przedmiotu zamówienia nie może być dłuższy niż okresy, o których mowa w ust. 1 pkt 5 - 7.

oraz zmienia zapisy § 9 ust. 8, który otrzymuje brzmienie:

8. W przypadku zaistnienia okoliczności, o których mowa w ust. 1 pkt 5 - 7 Zamawiający po rozpatrzeniu wniosku Wykonawcy, w terminie nie dłuższym niż 7 dni kalendarzowych, może wydłużyć termin realizacji przedmiotu zamówienia. Przepis ust. 7 stosuje się odpowiednio.

Zadanie częściowe Nr 2

Zamawiający informuje, iż dodaje pkt. 8 do § 9 ust. 3 Projektowanych postanowień umowy, który otrzymuje brzmienie:

- 8) zmiany terminu realizacji zamówienia spowodowanej wydłużeniem terminów dostaw materiałów/urządzeń z przyczyn niezależnych od Wykonawcy - o czas niezbędny do usunięcia przeszkody w prowadzeniu prac objętych przedmiotem umowy.

oraz zmienia zapisy § 9 ust. 4 Projektowanych postanowień umowy, który otrzymuje brzmienie:

- 4. W przypadku ustania przyczyn określonych w ust. 3 pkt 6 - 8, Strony niezwłocznie przystąpią do realizacji swych obowiązków wynikających z umowy.

oraz zmienia zapisy § 9 ust. 9 Projektowanych postanowień umowy, który otrzymuje brzmienie:

9. Wnioskowany okres wydłużenia realizacji przedmiotu zamówienia nie może być dłuższy niż okresy, o których mowa w ust. 3 pkt 6 - 8.

oraz zmienia zapisy § 9 ust. 10, który otrzymuje brzmienie:

10. W przypadku zaistnienia okoliczności, o których mowa w ust. 3 pkt 6 - 8 Zamawiający po rozpatrzeniu wniosku Wykonawcy, w terminie nie dłuższym niż 7 dni kalendarzowych, może wydłużyć termin realizacji przedmiotu zamówienia. Przepis ust. 9 stosuje się odpowiednio.

W § 9 ust. 12 otrzymuje brzmienie:

12. Postanowienia ust. 3 stanowią katalog zmian, na które Zamawiający może wyrazić zgodę. Nie stanowią jednocześnie zobowiązania do wyrażenia takiej zgody.

#### **Pytanie nr 86**

W dokumentacji postępowania znajduje się Załącznik 1D oraz Załącznik 2C do SWZ (szczegółowa kompletacja autobusów).

Z SWZ nie wynika czy i na jakim etapie postępowania w/w załączniki powinny zostać dostarczone Zamawiającemu.

Zamawiający wymaga podania w nich bardzo szczegółowych danych dla każdego z autobusów, takich jak np. producent podzespołów, typ, numer katalogowy producenta. Wypełnienie takiego załącznika jest czasochłonne a i tak w związku z aktualną sytuacją na rynku motoryzacyjnym (brak dostępności niektórych komponentów, długi okres oczekiwania na podzespoły) jest obarczone ryzykiem popełnienia błędu.

Należy zaznaczyć, że Wykonawcy składając ofertę potwierdzają zgodność oferowanych autobusów z zapisami SWZ, w tym również opisu przedmiotu zamówienia. W związku z powyższym prosimy o potwierdzenie, że Wykonawca nie jest zobowiązany do ich uzupełnienia i złożenia. W przeciwnym wypadku zwracamy się z prośbą o rezygnację z obowiązku przedłożenia Zamawiającemu załączników 1D i 2C do SWZ, bądź o ich modyfikację/uproszczenie (rezygnację z podawania tak szczegółowych danych).

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający wyjaśnia, iż Załącznik 1D oraz Załącznik 2C (szczegółowa kompletacja autobusów) nie są wymagane przez Zamawiającego do dołączenia wraz z ofertą. Załącznik 1D oraz 2C (szczegółowa kompletacja autobusów) zobowiązany będzie uzupełnić i złożyć Wykonawca, wraz z dostarczeniem danej partii autobusów.

#### **Pytanie nr 87**

Zamawiający w rozdziale XXXI SWZ punkt 1. pisze:

1. W niniejszym postępowaniu Zamawiający będzie wymagał złożenia przedmiotowych środków dowodowych tj.:

1) kopię raportu technicznego drogowego zużycia energii (test E-SORT 2) przez oferowany autobus, o którym mowa w pkt. 9.4 w Załączniku nr 1A do SWZ: OPZ elektrobusy 12 m – dotyczy Zadania częściowego Nr 1;

2) kopię raportu technicznego drogowego zużycia paliwa (test SORT 2) przez oferowany autobus, o którym mowa w pkt. 8.6 w Załączniku nr 2A do SWZ: OPZ CNG 12 m – dotyczy Zadania częściowego Nr 2;

Prosimy o potwierdzenie, że Wykonawca zobowiązany jest złożyć wraz z ofertą kopię raportu technicznego drogowego zużycia energii (test E-SORT 2) dla oferowanego typu autobusu.

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający potwierdza oraz informuje jednocześnie Wykonawcę, że przedmiotowe środki dowodowe, zgodnie z art. 107 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych składa się wraz z ofertą.

#### **Pytanie nr 88**

Dotyczy Załącznika nr 2 do SWZ – zadanie częściowe nr 1.

Zgodnie z par. 11 Zamawiający wymaga przeniesienia praw autorskich do dokumentacji projektowej. Prosimy o potwierdzenie, że ten paragraf odnosi się jedynie do dokumentacji dotyczącej robót budowlanych. W odniesieniu do dokumentacji dotyczącej autobusów i ładówek, możemy udzielić Zamawiającemu tylko i wyłącznie licencji.

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający potwierdza.

#### **Pytanie nr 89**

Zamawiający w pkt 8.1 Zał. Nr 1A do SWZ pisze:

"Silnik lub silniki elektryczne o mocy zapewniającej trakcję autobusu, od-powiadającą mocy autobusu wyposażonego w klasyczny układ napędowy z silnikiem Diesla o mocy nie mniejszej niż 160 kW."

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

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający potwierdza.

**Pytanie nr 90**

Zamawiający w pkt. 9.3 Załącznika nr 1A do SWZ pisze:

"(...) Zamawiający dopuszcza wykorzystanie przez Wykonawcę i dostarczenie systemu prekondycjonowania autobusu i magazynów energii w ramach tej samej infrastruktury systemu telemetrycznego do nadzorowania pracy stacji ładowania".

Prosimy o potwierdzenie, że słowo "dopuszcza" nie oznacza, że rozwiązanie jest obligatoryjnie wymagane.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający potwierdza.

**Pytanie nr 91**

Zamawiający w pkt. 7.1 Załącznika nr 1A oraz załącznika 2A do SWZ pisze:

„(...) Klimatyzacja z funkcją grzania za pomocą pompy ciepła, działająca w oparciu o czynnik CO2 zintegrowana z ogrzewaniem, wykorzystująca wspólne dysze nadmuchu powietrza.”

Czy Zamawiający zgodzi się na zastosowanie pompy ciepła z czynnikiem R134a jako rozwiązania równoważnego?

Na korzyść zaproponowanego rozwiązania nad urządzeniem z CO2 przemawia m.in: prosta konstrukcja i łatwiejsza obsługa serwisowa, z użyciem powszechnie dostępnych narzędzi do obsługi klimatyzacji, bez potrzeby dodatkowego narzędzia diagnostycznego, niższa masa sytemu, co zwiększy możliwości przewozowe pasażerów, dostępne i tańsze części zamiennie (elementy do instalacji CO2 są produkowane w małych, ilościach, więc są trudniej dostępne), większa moc chłodnicza (28kW vs 22kW) przy zbliżonej mocy grzewczej.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający wyraża zgodę.

**Pytanie nr 92**

Zamawiający w pkt. 7.1 Załącznika nr 1A oraz załącznika 2A do SWZ pisze:

Klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej oraz kabiny kierowcy o nominalnej mocy chłodzącej nie mniejszej niż 25 kW (...)

Czy Zamawiający zgodzi się na zmianę zapisu na następujący:

Klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej oraz kabiny kierowcy o nominalnej mocy chłodzącej nie większej niż 25 kW?

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

**Pytanie nr 93**

Zamawiający w pkt. 4.5 Załącznika nr 1A oraz 2A do SWZ pisze:

Podłoga niska na całej długości bez stopni poprzecznych(...)

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga 100% płaskiej podłogi w ciągu komunikacyjnym.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający potwierdza.

**Pytanie nr 94**

Zamawiający w pkt. 9.2 Zał. nr 2A do SWZ pisze:

" (...) Przyłącze tankowania wysokiego przepływu (np. GMV 09 Staubli lub o podobnym przepływie) z końcówką NGV1(...)"

Prosimy o dopuszczenie złącza NGV2. Jest to standardowe złącze dla pojazdów autobusowych.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

**Pytanie nr 95**

Zamawiający w pkt. 13.1 Zał. nr 2A do SWZ pisze:

" Układ ogrzewania połączony z układem chłodzenia silnika, wspomagany agregatem grzewczym, działającym po włączeniu przez kierowcę, w sposób automatyczny, zależny od temperatury płynu chłodzącego, z możliwością stopniowej regulacji temperatury wnętrza przez kierowcę w zakresie: 16°C - 24°C, ze stopniowaniem co 1 lub 2 stopnie Celsjusza "



Prosimy o dopuszczenie regulacji temperatury wg krzywej VDV 236.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

**Pytanie nr 96**

W związku z szerokim zakresem przedmiotu zamówienia obejmującego nie tylko dostawy ale również budowę infrastruktury oraz koniecznością jego bardzo precyzyjnego oszacowania, na co składają się, elementy od wielu poddostawców i podwykonawców producenta autobusów, dokonania przez nich odpowiednich analiz technicznych i produkcyjnych, które są oparte dopiero na udzielonych odpowiedziach na pytania przez Zamawiającego a także ze względu na okres urlopowy i brak możliwości pozyskania ofert od poddostawców i podwykonawców prosimy o przesunięcie terminu składania ofert o minimum 15 dni roboczych.

Przedłużenie terminu składania oferty umożliwi producentom złożenie większej ilości konkurencyjnych ofert.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający sukcesywnie przesuwa termin składania ofert.

**Pytanie nr 97**

W Zał. 2 do SWZ par. 3, ust. 16 Zamawiający napisał:

Podstawą wystawienia faktury końcowej będzie podpisany przez upoważnionych przedstawicieli Zamawiającego i Wykonawcy końcowy protokół odbioru końcowego

Oraz w par. 3, ust. 13 Zamawiający napisał:

13. Strony ustalają, iż zapłata za realizację przedmiotu umowy nastąpi na podstawie:

- 1) I faktury częściowej po zakończeniu wydzielonego etapu prac w ramach realizacji w wysokości nie większej niż 10% wynagrodzenia umownego brutto, o którym mowa w § 3 ust. 7, w terminie wynikającym z przedłożonego harmonogramu rzeczowo - finansowego zatwierdzonego przez Zamawiającego,
- 2) II faktury częściowej po zakończeniu wydzielonego etapu prac w ramach realizacji w wysokości nie większej niż 18% wynagrodzenia umownego brutto, o którym mowa w § 3 ust. 7, w terminie wynikającym z przedłożonego harmonogramu rzeczowo - finansowego zatwierdzonego przez Zamawiającego,
- 3) III faktury częściowej po zakończeniu wydzielonego etapu prac w ramach realizacji w wysokości nie większej niż 27% wynagrodzenia umownego brutto, o którym mowa w § 3 ust. 7, w terminie wynikającym z przedłożonego harmonogramu rzeczowo - finansowego zatwierdzonego przez Zamawiającego
- 4) faktury końcowej w wysokości pozostałej do zapłaty wynagrodzenia umownego brutto, o którym mowa w § 3 ust. 7, po przedłożeniu protokołu odbioru końcowego wraz z załącznikami

1. Zwracamy się z prośbą, aby protokoły końcowe wystawiane były oddzielnie za każdą odebraną część przedmiotu zamówienia opisaną w § 1 ust. 1 punkt 1) – 6) oraz aby do każdego protokołu końcowego wystawiona była oddzielna faktura.

2. Wykonawca ze względów systemów nie ma możliwości wystawienia faktur częściowych, w związku z czym wnosimy jak wyżej. W przypadku braku zgody zwracamy się z prośbą o możliwość wystawienia jednej faktury za cały przedmiot zamówienia, do której płatności będą dokonywane częściowo zgodnie z ustalonym harmonogramem.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Wniosek wykonawcy dotyczył Projektowanych Postanowień Umowy (PPU) dla Zadania częściowego Nr 2.

Zamawiający informuje, iż wyraża zgodę, aby protokoły końcowe wystawiane były oddzielnie za każdą odebraną część przedmiotu zamówienia opisaną w § 1 ust. 1 punkt 1 – 6. Jednocześnie Zamawiający zwraca uwagę, iż zapłata za realizację przedmiotu umowy będzie następować zgodnie z warunkami określonymi w § 3, ust. 13 PPU.

**Pytanie nr 98**

W załączniku nr 1C Zamawiający napisał:

"Uchwyty sprężynowe podtrzymujące kable ładowania"

Prosimy o potwierdzenie, że każde rozwiązanie zapobiegające spoczywaniu na ziemi, takie jak np. sprężyna, zwijak, wysięgnik będą traktowane przez Zamawiającego jako równoważne.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający potwierdza.

**Pytanie nr 99**

W załączniku nr 1C Zamawiający napisał:

"Powinny pracować w zakresie temperatury zewnętrznej: -30°C do +50°C".

Prosimy o dopuszczenie zakresu pracy -25°C do +45°C.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający dopuszcza taki zakres temperatur.

**Pytanie nr 100**

W załączniku nr 1C Zamawiający napisał:

"(...)tzw. odwróconym pantografem opuszczanym na pojazd (z 4 polową platformą zasilającą współpracującą z odbierakiem prądu typu Schunk) wraz z wymaganą infrastrukturą zgodnie z projektem (Załącznik nr 1B do SWZ)."

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający nie wskazuje Producenta urządzenia a oczekuje dostarczenia 4 polowej platformy zasilającej zgodnej ze standardem Oppcharge - producent oraz typ zastosowanego urządzenia będą pozwalały na zasilenie pojazdu wyposażonego w tzw. pantograf odwrócony.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający potwierdza, iż oczekuje dostarczenia pojazdu wyposażonego w tzw. pantograf odwrócony.

**Pytanie nr 101**

Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie stacji ładowania zintegrowanej z masztem tzw. ładowarki zintegrowanej?

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający dopuszcza zastosowanie stacji ładowania zintegrowanej z masztem tzw. ładowarki zintegrowanej i jednocześnie informuje, że oczekuje dostawy ładowarki ze złączem awaryjnym typu plug-in.

**Pytanie nr 102**

Prosimy o potwierdzenie, że zawarcie umowy o przyłączenie zwiększającej moc przyłączeniową do 500 kW będzie obowiązkiem Zamawiającego.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający potwierdza

**Pytanie nr 103**

Prosimy o rezygnację z wymogu opisanego w pkt 16 załącznika 1C:

"w przypadku braku możliwości naprawy w ciągu do 72 godzin - uruchomienie zastępczej ładowarki o funkcjonalnościach takich samych jak podstawowa."

Uzasadnienie: Aby móc wykorzystywać ładowarkę do ładowania pojazdów komunikacji miejskiej konieczne jest przeprowadzenie badania UDT urządzania, formalności związane ze zgłoszeniem urządzenia i jego odbiorem wynoszą 30 dni.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający nie zgadza się na rezygnację z wymogu opisanego w pkt 16 załącznika 1C. Równocześnie Zamawiający pragnie wyjaśnić, iż wymóg zastępczej ładowarki o funkcjonalnościach takich samych jak podstawowa dotyczy jedynie ładowarek stacjonarnych. Warunek będzie spełniony, jeśli Wykonawca dostarczy na czas naprawy ładowarkę mobilną o mocy zbliżonej do wymaganej mocy ładowarek stacjonarnych typu plug-in.

**Pytanie nr 104**

Zamawiający w załączniku nr 1A, rozdz. I, ust. 2, pkt 2 napisał:

„Wykonane z blachy o podwyższonej odporności na korozję [...] w sposób zapewniający co najmniej 15-sto letni okres eksploatacji autobusu.”

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający nie wymaga 15-letniego okresu gwarancji na poszycie nadwozia.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający nie wymaga 15-letniego okresu gwarancji na poszycie nadwozia.

**Pytanie nr 105**

Zamawiający w załączniku nr 1A, rozdz. I, ust. 2, pkt 4 napisał:

„Poszycie wewnętrzne [...] wykonane z materiałów zapewniających co najmniej 15-letnią eksploatację.”

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający nie wymaga 15-letniego okresu gwarancji na poszycie wewnętrzne autobusu.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający nie wymaga 15-letniego okresu gwarancji na poszycie wewnętrzne autobusu.

**Pytanie nr 106**

Zamawiający w załączniku nr 2 do SWZ, par. 4, ust. 2 napisał:

„Gwarant udzieli gwarancji na korozję perforacyjną blach poszycia zewnętrznego na okres 10 lat począwszy od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym dokonano odbioru pojazdu.”

Prosimy o zmianę zapisu z „od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym dokonano odbioru pojazdu” na „od dnia podpisania protokołu odbioru ostatniego przedmiotu umowy”. Wnioskujemy o zmianę w tym, a także pozostałych ustępach zawierających powyższy zapis..

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający informuje, iż nie wyraża zgody na proponowaną zmianę. Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy.

**Pytanie nr 107**

Zamawiający w załączniku nr 2 do SWZ, par. 4, ust. 29 napisał:

„Na materiały i części wymienione nieodpłatnie w ramach naprawy gwarancyjnej udzielana jest gwarancja zgodnie z art. 581 Kodeksu cywilnego.”

Prosimy o wykreślenie powyższego zapisu z SWZ. Ze względu na długie okresy gwarancji, wprowadza on wysokie ryzyko tzw. gwarancji dożywotniej. Pozostawienie zapisu w bieżącej postaci może wiązać się ze znaczącym wzrostem kosztów oferty.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy par. 4, ust. 29 Projektowanych postanowień umowy.

**Pytanie nr 108**

Zamawiający w załączniku nr 2 do SWZ, par. 4, ust. 33 napisał:

„W przypadku trzykrotnie powtarzających się napraw tego samego rodzaju oraz napraw wynikających z wad konstrukcyjnych lub wykonawczych uniemożliwiających prawidłową eksploatację autobusu w okresie 12 następujących po sobie miesięcy w okresie gwarancji, w pierwszej kolejności Zamawiający będzie wymagał od gwaranta zmiany rozwiązania technicznego z użyciem części od innego dostawcy, a dopiero jeśli naprawa w drodze zastosowania nowego rozwiązania technicznego będzie nie możliwa Zamawiający będzie wymagał wymiany autobusów na wolne od wad.”

Prosimy o zmianę zapisu na: „W przypadku trzykrotnie powtarzających się napraw tego samego rodzaju oraz napraw wynikających z wad konstrukcyjnych lub wykonawczych uniemożliwiających prawidłową eksploatację autobusu w okresie 12 następujących po sobie miesięcy w okresie gwarancji, w pierwszej kolejności Zamawiający będzie wymagał od gwaranta zmiany rozwiązania technicznego z użyciem części od innego dostawcy, a dopiero jeśli naprawa nie będzie możliwa, dopuszcza się zastosowanie poprzedniego rozwiązania.”

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy Załącznika Nr 2 do SWZ.

**Pytanie nr 109**

Zamawiający w załączniku nr 2 do SWZ, par. 6, ust. 1 napisał:

„Wykonawca przeszkoli w ramach wynagrodzenia (określonego w § 3 ust. 1) 7 grup kierowców autobusowych (max. 75 osób) w zakresie wymaganym do obsługi i eksploatacji autobusów (szkolenie jednej grupy powinno trwać co najmniej 4 godz.), oraz 10 mechaników, 2 elektromechaników, 3 diagnostów i kontrolera technicznego, a także 2 pracowników branży IT”

1. 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: „W ramach szkoleń Wykonawca przeszkoli min. 7 kierowców-instruktorów Operatora z podstawowej z podstawowej obsługi pojazdu niezbędnej do bezpiecznego prowadzenia autobusu.”

2. Prosimy o potwierdzenie, że osoby dedykowane przez Zamawiającego do wykonywania obsługi i napraw pojazdów będą posiadały uprawnienia do obsługi urządzeń elektrycznych SEP lub równoważne oraz SEP grupy III do obsługi instalacji gazowych pod wysokim ciśnieniem.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

- 1) Zamawiający informuje, że wyraża zgodę na zmniejszenie liczby kierowców dedykowanych do przeszkolenia do 20 osób (w trzech grupach);
- 2) Potwierdzamy, że pracownicy będą posiadali niezbędne uprawnienia wskazane przez Wykonawcę.

**Pytanie nr 110**

Zamawiający w załączniku nr 2 do SWZ, par. 8, ust. 1 użył terminu „dzień zwłoki”.

Prosimy o potwierdzenie, że termin ten odnosi się do dni roboczych tj. dni od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający informuje, iż jeżeli w treści projektowanych postanowień umowy pojawia się określenie „dzień zwłoki” to mowa jest o dniu kalendarzowym.

**Pytanie nr 111**

Zamawiający w załączniku nr 2 do SWZ, par. 4, ust. 48 określił części wyłączone z gwarancji. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zgodzi się na poszerzenie listy o takie części jak:

- pióra wycieraczek,
- amortyzatory (poza wadami fabrycznymi),
- szkło przy uszkodzeniach mechanicznych?

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

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający informuje, że na liście części wyłączonych z gwarancji są pióra wycieraczek - nie mniej niż 12 miesiące eksploatacji. Zamawiający zgadza się, żeby dodać do listy szkło przy uszkodzeniach mechanicznych.

**Pytanie nr 112**

Zamawiający w załączniku nr 1A, rozdz. III, ust. 1 napisał:

„Dostawa 1 kpl. testerów i/lub komputerów przenośnych z zainstalowanymi programami warsztatowymi (z interfejsami w języku polskim na każdym poziomie aplikacji), niezbędnych interfejsów i okablowania dla diagnostyki cało pojazdowej oferowanych autobusów i ich zespołów lub do realizacji tych zadań innymi równoważnymi metodami, w tym:

- silnika/ów
- pozostałych wymagających diagnostyki zespołów autobusu i funkcji pojazdu, w tym program do obsługi serwisowej i wykonania testów on-line magistrali CAN.”

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający uzna warunek za spełniony, jeśli Wykonawca dostarczy jedno urządzenie obsługujące wszystkie układy i podzespoły.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający potwierdza.

**Pytanie nr 113**

Zamawiający w załączniku nr 2 do SWZ, par. 8, ust. 1, pkt. 2 napisał:

„W razie niewykonania lub nienależytego wykonania umowy Wykonawca zapłaci Zamawiającemu kary umowne w następujących przypadkach i wysokościach:

[...] 2) 1 000,00 zł za każdy dzień zwłoki w usunięciu zgłoszonych w okresie gwarancji lub rękojmi wad, usterek i awarii”

Prosimy o potwierdzenie, że powyższa kara nie będzie naliczana w przypadku podstawienia autobusu zastępczego.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający potwierdza, że kara nie będzie naliczana w przypadku podstawienia autobusu zastępczego.

**Pytanie nr 114**

Zamawiający w załączniku nr 2 do SWZ, par. 4, ust. 31 napisał:

„[...] W przypadku, gdy zaistnieje konieczność wydłużenia terminu usunięcia wad, usterek i awarii ponad 6 dni roboczych, a wada, usterka lub awaria wyłącza pojazd z eksploatacji, Wykonawca jest zobowiązany zapewnić nieodpłatnie autobus zastępczy.”

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zaakceptuje autobusy spalinowe, spełniające min. normę Euro V, jako autobusy zastępcze.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający potwierdza, że akceptuje jako autobusy zastępcze autobusy spalinowe spełniające min. normę Euro V.

**Pytanie nr 115**

Zamawiający w załączniku nr 2 do SWZ, par. 4, ust. 32 napisał:

„Wykonawca zobowiązany jest:

1) odebrać do naprawy i dostarczyć po naprawie autobus do siedziby Zamawiającego w terminie umożliwiającym wykonanie naprawy zgodnie z zapisem ust. 62 na swój koszt”

Prosimy o potwierdzenie, że zapis dotyczy napraw gwarancyjnych, na które Zamawiający nie uzyskał autoryzacji Wykonawcy.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający potwierdza, zapis dotyczy napraw gwarancyjnych, na które Zamawiający nie uzyskał autoryzacji Wykonawcy.

#### **Pytanie nr 116**

Zamawiający w załączniku nr 2 do SWZ, par. 4, ust. 22, pkt. 2 napisał:

„Świadczenia gwarancyjne w okresie gwarancji polegają w szczególności na:

[...] 2) bezpłatnym wykonaniu przeglądów (w tym dostawę materiałów eksploatacyjnych), obsług i naprawy przez Gwaranta”

Prosimy o potwierdzenie, że obsługa okresowa (typu kontrola, sprawdzenie) podczas której nie jest wymagana wymiana części, tj. codzienna, tygodniowa, miesięczna, kwartalna itd. będzie także wykonywana przez Zamawiającego we własnym zakresie na jego koszt.

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający potwierdza, że obsługa okresowa (typu kontrola, sprawdzenie) podczas której nie jest wymagana wymiana części, tj. codzienna, tygodniowa, miesięczna, kwartalna itd. będzie także wykonywana przez Zamawiającego we własnym zakresie na jego koszt.

#### **Pytanie nr 117**

Zamawiający w pkt. 7.1 załącznika 2A do SWZ pisze:

„(...) Klimatyzacja z funkcją grzania za pomocą pompy ciepła, działająca w oparciu o czynnik CO2 zintegrowana z ogrzewaniem, wykorzystująca wspólne dysze nadmuchu powietrza.”

Prosimy o odstąpienie od wymogu zastosowania klimatyzacji z funkcją grzania za pomocą pompy ciepła. W przypadku aut o napędzie konwencjonalnym lub właśnie CNG sprężarki klimatyzacji napędzane są mechanicznie poprzez przeniesienie napędu z koła pasowego na silniku. Obecnie żaden z Dostawców klimatyzacji nie ma w swojej ofercie sprężarkę, która mogła by zasilić pompę ciepła (CO2) poprzez napęd mechaniczny. Dostępne są jedynie sprężarki elektryczne, które stosowane są na autach elektrycznych.

W związku z powyższym prosimy o dopuszczenie standardowej klimatyzacji bez pompy ciepła, która spełniać będzie wymagane parametry techniczne.

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający wyraża zgodę.

#### **Pytanie nr 118**

Zamawiający w pkt. 8.8 załącznika 2A do SWZ pisze:

„(...) System uruchamiania silnika niezależny od temperatury powietrza na zewnątrz z uwzględnieniem klimatu środkowoeuropejskiego i temperatur zimą rzędu - minus 30°C. (...)”

Zwracamy się z prośbą o dopuszczenie rozwiązania, w którym silnik uruchamiał się będzie w temperaturze rzędu -12°C?

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający nie zgadza się na rozwiązanie, w którym silnik uruchamiał się będzie wyłącznie w temperaturze wyższej niż -12°C. Z uwagi na położenie geograficzne i notowania minimalnych temperatur z ostatnich 5 lat Zamawiający dopuszcza rozwiązanie, w którym silnik uruchamiał się będzie w temperaturze rzędu -20°C. Zamawiający informuje, że dopuszcza rozwiązanie, w którym system uruchamiania silnika będzie wspomagany przez piec ogrzewania wykorzystywany np. do podgrzania płynu chłodzącego w bloku silnika.

#### **Pytanie nr 119**

PKT 6.5 Wymagania dla Systemu Monitoringu Wizyjnego

Ppkt. 6.5.20, a System Monitoringu Wizyjnego

Funkcja diagnostyczna, informująca o czasie ostatniego połączenia rejestratora z serwerem centralnym, aktywnym połączeniu pojazdu z serwerem centralnym, poprawności odbieranego obrazu dla każdej z kamer z porównaniem z obrazem referencyjnym (dopuszcza się uruchomienie podglądu online z kamery i wyświetlanie obok obrazu referencyjnego, dając możliwość porównania obrazów operatorowi).

Pytanie 1

W jakim celu Zamawiający zamierza porównywać obraz z każdej kamery z obrazem referencyjnym, funkcja ta determinuje wykorzystanie dedykowanych kamer, które w sposób zdecydowany wpłyną na wzrost ceny systemu monitoringu jak i późniejsze koszty utrzymania systemu. Czy Zamawiający uzna za wystarczające i spełniające wymagania, rozwiązanie diagnostyczne, informujące o usterce bądź braku połączenia z którąkolwiek z kamer?

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający informuje, że zamierza porównywać obraz z każdej kamery z obrazem referencyjnym w celu weryfikacji poprawności działania kamer, jednocześnie informuje, że uzna za wystarczające i spełniające wymagania przedstawione funkcje pod warunkiem, że rozwiązanie diagnostyczne poinformuje o poprawności działania kamery, usterce oraz o braku połączenia z którąkolwiek z kamer.

#### **Pytanie nr 120**

Dotyczy zał. nr 2 do SWZ - Zadanie częściowe nr 1 - Projektowane postanowienia umowy [§ 11 wzoru umowy]

Z uwagi na konieczność ochrony słusznym interesów autorów dokumentacji projektowej, wnosimy o zmianę postanowień § 11 Umowy w taki sposób, aby Wykonawca zamiast przeniesienia autorskich praw majątkowych do dokumentacji na Zamawiającego, udzielał na nią jedynie niewyłącznej licencji. Proponujemy następujące brzmienie tego punktu: § 11 PRAWA AUTORSKIE

1. Dokumentacja projektowa wykonana przez Wykonawcę podlega ochronie przewidzianej w obowiązującej ustawie o prawie autorskim i prawach pokrewnych.

2. Wraz z odbiorem stworzonej na potrzeby Umowy i dostarczonej Zamawiającemu dokumentacji projektowej, Wykonawca udziela Zamawiającemu w ramach wynagrodzenia określonego w § 3 Umowy niewyłącznej licencji do tej dokumentacji projektowej na zasadach opisanych w niniejszym paragrafie Licencja obejmuje prawo Zamawiającego do:

1) rozporządzania dokumentacją - lecz wyłącznie na własny użytek i wykorzystywania jej na własny użytek;

2) wykorzystywania dokumentacji lub jej dowolną część do prezentacji;

3) wprowadzania dokumentacji lub jej części do pamięci komputera na dowolnej liczbie stanowisk;

4) zwielokrotniania dokumentacji lub jej części dowolną techniką (w tym m.in. zapisów na płytach CD, DVD, pamięć RAM, taśmach magnetycznych, nośnikach magnetoptycznych, poprzez druk oraz urządzenia elektroniczne w tym tzw. papier elektroniczny), na własny użytek.

3. Licencja udzielana jest na czas określony pięciu lat, a po tym okresie uznana jest za udzieloną na czas nieokreślony, z pięcioletnim okresem wypowiedzenia, ze skutkiem na koniec roku kalendarzowego.

4. Zamawiający może publikować materiały lub powoływać się na Dokumentację wyłącznie pod warunkiem wskazania w tych materiałach lub odwołaniach autorów Dokumentacji. Materiały te nie mogą zawierać poufnych ani zastrzeżonych informacji dotyczących Stron Umowy, jeżeli Strona zakazała uprzednio na piśmie publikowania takich informacji. Za informacje poufne Strony uznają dane kosztowe.

5. Udzielenie licencji nie zwalnia Wykonawcy z odpowiedzialności z tytułu wad projektu.

6. Zmiany Dokumentacji projektowej wymagają akceptacji Wykonawcy, której Wykonawca nie może odmówić bez uzasadnionych przyczyn. Za wyrażenie takiej zgody Wykonawcy nie będzie należne dodatkowe wynagrodzenie.

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający wyraża zgodę na proponowane zapisy. Zamawiający zmieni postanowienia § 11 PPU zgodnie z propozycją Wykonawcy.

#### **Pytanie nr 121**

Prosimy o potwierdzenie, że pisząc o tym, iż stacje ładowania mają być zgodne z VDV261 (umożliwianie obsługi usługi VAS) Zamawiający rozumie i akceptuje, iż stacje ładowania będą jedynie pełniły funkcję pomostu (bridge) pomiędzy pojazdem a serwerem usługi VDV261. Prosimy o potwierdzenie, że serwer usługi VDV261 nie jest częścią zakresu tej dostawy?

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający potwierdza, że stacje ładowania będą jedynie pełniły funkcję pomostu (bridge) pomiędzy pojazdem a serwerem usługi VDV261. Jednocześnie Zamawiający informuje, że serwer usługi VDV 261 jest częścią zakresu tej dostawy.

#### **Pytanie nr 122**

Punkt 7e: Prosimy o wyjaśnienie co Zamawiający ma na myśli pisząc rozdział mocy wg harmonogramu?

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający oczekuje możliwości ustawiania mocy urządzenia (dla poszczególnych punktów ładowania) według zdefiniowanego harmonogramu w aplikacji (daty, godziny).

#### **Pytanie nr 123**

Punkt 7f: Prosimy o wyjaśnienie co Zamawiający ma na myśli pisząc dynamiczne zmniejszanie mocy szczytowej?

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający wyjaśnia, iż przez dynamiczne zmniejszanie mocy szczytowej rozumie tzw. "strażnik" mocy ograniczający łączną moc wszystkich punktów ładowania zainstalowanych u Zamawiającego do predefiniowanego poziomu.

#### **Pytanie nr 124**

Punkt 8: Prosimy o uszczegółowienie oczekiwań związanych z modułem zarządzania ładowaniem i flotą?

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający informuje, że szczegóły dotyczące modułu zarządzania ładowaniem i flotą zawarte są w PFU (załącznik 1B) oraz w SWZ.

#### **Pytanie nr 125**

Punkt 12: Prosimy o szczegółowe wyjaśnienie, jakiej funkcjonalności Zamawiający oczekuje w tym punkcie. Wg naszej opinii ewentualna zmiana energii elektrycznej może przełożyć się na niepełne naładowania pojazdu.

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający informuje, że odstępuje od wymagań zawartych w pkt 12. opisanych w SYSTEMIE MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA, zdefiniowanych w załączniku 1C.

#### **Pytanie nr 126**

Punkt 13: Prosimy o odstąpienie w całości od wymogów tego punktu. Oczekiwanie takiej funkcjonalności przez system wpłynie na prawidłowe ładowanie pojazdów co w efekcie może prowadzić do wydłużenia czasów ładowania (niezgodnie z parametrami nadanymi przez BMS baterii).

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający informuje, iż odstępuje w całości od wymagań zawartych w pkt 13. opisanych w SYSTEMIE MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA, zdefiniowanych w załączniku 1C.

#### **Pytanie nr 127**

Punkt 15: Prosimy o odstąpienie w całości od wymogu wprowadzenia ładowarek do Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych (EIPA). W naszej ocenie EIPA dotyczy ogólnodostępnych stacji ładowania, a nie punktów ładowania stanowiących element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, czyli ładowarek objętych przedmiotem postępowania.

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający informuje, iż odstępuje w całości od wymagań zawartych w pkt 15. opisanych w SYSTEMIE MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA, zdefiniowanych w załączniku 1C.

#### **Pytanie nr 128**

Stacja ładowania - pantografowa, pkt 1.1 Stacja ładowania zapewni proces ładowania przy różnych wysokościach pojazdów elektrycznych w zakresie różnicy wysokości pojazdów do 1400 mm, co wynika z zakresu pracy pantografu. Czy Zamawiający rozumie i akceptuje ten fakt?

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

#### **Pytanie nr 129**

Dotyczy: Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów1. Stacja ładowania - pantografowa, pkt 1.1 Wykonawca prosi o informację, czy w przypadku jednostki zasilającej maszt ładowania pantografowego akceptowalna będzie wysokość 2300 mm, przy jednoczesnym nieprzekroczeniu wymiarów posadowienia?

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

#### **Pytanie nr 130**

Dotyczy: Załącznik nr 2 do SWZ - Zadanie częściowe Nr 1 - Projektowane postanowienia umowy § 5 ust.6 pkt 1)

Zamawiający zmodyfikował zasady rękojmi, przewidując traktowanie Zamawiającego, jakby był konsumentem.

Wykonawca zwraca uwagę, iż takie zastrzeżenie jest nieważne na podstawie art. 58 kodeksu cywilnego. Prawa konsumenta w przypadku rękojmi mogą przysługiwać przedsiębiorcy będącemu osobą fizyczną a nie innym podmiotom i dot. jedynie umów nie związanych z zawodowym charakterem działalności przedsiębiorcy (na podstawie odrębnej ustawy). Wprowadzenie w drodze umowy zasad bardziej restrykcyjnych niż przewidzianych przez ustawodawcę w drodze wyjątku stanowi czynność sprzeczną

z ustawą oraz mającą na celu ominięcie ustawy. Nawet jeśli przyjąć, że modyfikacja zasad rękojmi w takim zakresie została uznana za dopuszczalną to jedynie przy zachowaniu zasady swobody umów, która w przypadku zamówień publicznych, podlega szeregu ograniczeniom i w przypadku tego postanowienia nie ma zastosowania. Utrzymanie takiego zapisu na obecnym etapie mimo oczywistej nieważności wymusi uwzględnienie tego wymogu w cenie oferty, co znacznie podwyższy ceny ofertowe.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy § 5 ust.6 pkt 1).

**Pytanie nr 131**

Dotyczy: Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów Stanowiska wolnego ładowania, pkt. 2.2. Parametry elektryczne stanowisk wolnego ładowania:

a) Norma ISO 15118 i VDV-261 są dostarczane dla standardu CCS2. Dla standardu OppCharge istnieje standard DRAFT INTERNATIONAL STANDARD ISO/DIS 15118, w którym nie jest dostarczany VAS (Value Added Services), czyli usługa wykorzystywana przez VDV261. Prosimy o potwierdzenie, że system VAS nie odnosi się do systemu OppCharge.

b) Prosimy o potwierdzenie, że zgodnie z VAS stacje ładowania będą jedynie pełniły funkcję pomostu (bridge) pomiędzy pojazdem a serwerem usługi VAS.

c) Prosimy o informację kto jest odpowiedzialny za dostawę serwera usługi VDV 261

**Odpowiedź Zamawiającego:**

- 1) Zamawiający potwierdza, że system VAS nie odnosi się do systemu OppCharge;
- 2) Zamawiający potwierdza, że stacje ładowania będą jedynie pełniły funkcję pomostu (bridge) pomiędzy pojazdem a serwerem usługi VAS;
- 3) za dostawę serwera usługi VDV 261 odpowiedzialny jest Wykonawca.

**Pytanie nr 132**

Dotyczy: Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA, pkt. 7.

a) Prosimy o informację czy Zamawiający udostępni Wykonawcy dostęp do bramki SMS w celu umożliwienia wysyłania powiadomień SMS.

b) Wykonawca informuje, że opisane tutaj wymagania znacznie wykraczają ponad standardowy zakres funkcjonalny dla systemów monitorowania i zarządzania stacjami ładowania. Wymagania dot. np. planowania rozkładu zajętości czy zarządzania flotą i potokami dotyczą dużych, bardzo drogich, dedykowanych systemów zarządzania zajeźdźnią i flotą i wymagają integracji z wieloma systemami zewnętrznymi. Prosimy o informację czy system posiadający następujące funkcjonalności także spełni oczekiwania Zamawiającego:

- możliwość zarządzania pojazdami poprzez nadawanie własnych nazw dla przypisanych adresów MAC kontrolerów ładowania zainstalowanych w pojazdach;

- dostęp do zdalnego pulpitu monitorowania stacji i punktów ładowania;

- dostęp do raportów i danych historycznych dot. stacji ładowania i historii ładowań;

- możliwość zarządzania mocą grupy stacji ładowania;

W systemie zarządzania i monitorowania stacji ładowania, który oferent zamierza zaoferować Zamawiającemu istnieje funkcjonalność ograniczania mocy ładowania (WYJŚCIOWEJ) dla grupy ładowarek (wykorzystując w tym celu profile SmartChargingProfile's z OCPP 1.6-J). Maksymalna moc ładowania może być dowolnie zdefiniowana przez Operatora systemu (płynna regulacja). Wówczas system ten będzie "pilnować" aby moc całej grupy nigdy nie przekroczyła wartości granicznej z uwzględnieniem aktualnych żądań z pojazdu. Dzięki temu moc przyłącza jest wykorzystywana najbardziej efektywnie bez konieczności ingerencji użytkownika w codziennym użytkowaniu. Dodatkowo można wskazywać różne poziomy priorytetów dla poszczególnych punktów ładowania, dzięki czemu można zapewnić, że np. jedna z ładowarek zawsze będzie oferowała maksymalną moc ładowania (moc fabryczną) i będzie wykorzystywana do szybkiego ładowania pojazdów niezależnie od tego, ile innych stacji ładowania jest obecnie w użyciu;

- możliwość manualnego ustawiania prekondycjonowania (typ kondycjonowania i ustawianie godziny odjazdu) zgodnie z VDV 261;

- możliwość wysyłania alertów przez system SMS-em lub na adres mailowy;

W przypadku, jeśli Zamawiający nie zgodzi się na ograniczenie wymagań może to skutkować brakiem możliwości złożenia oferty.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

- 1) Zamawiający wyjaśnia, iż Operator publicznego transportu zbiorowego w Przemysłu nie posiada na dzień dzisiejszy bramki SMS i informuje, iż preferowany przez Zamawiającego sposób powiadomienia o zakończonym procesie ładowania to e-mail;



- 2) Zamawiający informuje, że potwierdza, że system posiadający opisane funkcjonalności spełniania oczekiwania Zamawiającego.

**Pytanie nr 133**

Dotyczy: Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA, pkt. 8. Prosimy o potwierdzenie, że w zakresie zarządzania flotą spełnieniem oczekiwań Zamawiającego jest dostarczenie systemu umożliwiającego zarządzanie pojazdami poprzez nadawanie własnych nazw dla przypisanych adresów MAC kontrolerów ładowania zainstalowanych w pojazdach oraz uzupełnianie informacji dodatkowych takich jak numer VIN, pojemność baterii, opis.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający informuje, że proponowane przez Wykonawcę rozwiązanie nie spełnia oczekiwań Zamawiającego.

**Pytanie nr 134**

Dotyczy: Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA, pkt. 12. Wykonawca prosi o potwierdzenie, że chodzi system zarządzania mocą. Przydatną dla Zamawiających funkcjonalnością systemów (wykorzystując SmartChargingProfile's) jest możliwość ograniczania mocy ładowania dla grupy ładowarek (dowolnie zdefiniowanej przez Zamawiającego). Wówczas system zgodny z OCPP, posiadający taką funkcjonalność, może "pilnować" aby moc całej grupy nigdy nie przekroczyła wartości granicznej (zdefiniowanej przez użytkownika). Dzięki temu moc przyłącza jest wykorzystywana najbardziej efektywnie bez konieczności ingerencji użytkownika w codziennym użytkowaniu. Dodatkowo można wskazywać różne poziomy priorytetów dla poszczególnych punktów ładowania, dzięki czemu można zapewnić, że np. jedna z ładowarek zawsze będzie oferowała maksymalną moc ładowania (moc fabryczną) i będzie wykorzystywana do szybkiego ładowania pojazdów niezależnie od tego, ile innych stacji ładowania jest obecnie w użyciu. Prosimy o potwierdzenie, że powyższe spełnia oczekiwania Zamawiającego.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający informuje, że odstępuje od wymagań zawartych w pkt 12. opisanych w SYSTEMIE MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA, zdefiniowanych w załączniku 1C.

**Pytanie nr 135**

Dotyczy: Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA, pkt. 13.

a) Prosimy o potwierdzenie, że spełnieniem oczekiwań dot. "algorytmicznego oszczędzania energii szczytowej" jest dostawa systemu posiadającego funkcjonalność zarządzania mocą grupy stacji ładowania, tak jak to opisano poniżej: "możliwość ograniczania mocy ładowania dla grupy ładowarek (dowolnie zdefiniowanej przez Zamawiającego). Wówczas system zgodny z OCPP, posiadający taką funkcjonalność, może "pilnować" aby moc całej grupy nigdy nie przekroczyła wartości granicznej (zdefiniowanej przez użytkownika). Dzięki temu moc przyłącza jest wykorzystywana najbardziej efektywnie bez konieczności ingerencji użytkownika w codziennym użytkowaniu. Dodatkowo można wskazywać różne poziomy priorytetów dla poszczególnych punktów ładowania, dzięki czemu można zapewnić, że np. jedna z ładowarek zawsze będzie oferowała maksymalną moc ładowania (moc fabryczną) i będzie wykorzystywana do szybkiego ładowania pojazdów niezależnie od tego, ile innych stacji ładowania jest obecnie w użyciu."

b) Prosimy o potwierdzenie, że spełnieniem oczekiwań w zakresie wymagania 13 b jest zastosowanie systemu prekondycjonowania (VDV 261) umożliwiającego ustawienie godziny odjazdu i wymuszenie typu prekondycjonowania. Tym samym pojazd jest w stanie, znając godzinę odjazdu, w taki sposób zarządzać procesem ładowania, aby do prekondycjonowania (np. klimatyzowania) wykorzystać energię pochodzącą wprost z ładowarki a nie z baterii co wpływa na zmniejszenie strat ciepła. W przeciwnym razie prosimy o doprecyzowanie tego wymagania.

c) Dot. wymagania 13 c. Oferent wskazuje, że tego typu zaawansowane, dynamiczne zarządzanie mocą wymaga integracji z wieloma zaawansowanymi systemami zewnętrznymi (rozbudowane systemy zarządzania flotą i zajezdnią) i jest stosowane (z uwagi na koszty) jedynie na największych zajezdniach w największych miastach. Bez wiedzy o planowanych godzinach odjazdów i przyjazdów, bez planowania który pojazd ma się podłączyć pod który punkt ładowania, nie da się efektywnie zarządzać mocą ładowania w celu minimalizowania kosztów energii, przenosząc ładowanie na godziny o niższej cenie. Proste mechanizmy ograniczające moc w dzień i zwiększające moc w nocy nie sprawdzają się, z uwagi na to, że nie da się przewidzieć (bez wspomnianych wcześniej integracji) czy czas ładowania

w nocy wystarczy do naładowania pojazdu do wymaganego poziomu na czas. Prosimy o rezygnację z tego wymagania, co w przeciwnym razie uniemożliwi złożenie atrakcyjnej oferty.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający informuje, że odstępuje od wymagań zawartych w pkt 13. opisanych w SYSTEMIE MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA, zdefiniowanych w załączniku 1C.

**Pytanie nr 136**

Dotyczy: Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów Informacje dodatkowe, pkt. 3.1. Informacje dodatkowe

- a) Oferent informuje, że zgodnie z OCPP informacje o mocy wejściowej mogą być pokazywane jedynie w trakcie transakcji. Czy spełnia to oczekiwania Zamawiającego?
- b) możliwość zdalnego zarządzania mocą; Czy, w kontekście stacji ładowania, spełnieniem oczekiwań Zamawiającego będzie, jeśli ładowarki będą zdolne do ograniczania mocy (wykorzystując SmartChargingProfile) poprzez system nadrzędny (zarządzania i monitorowania infrastrukturą ładowania) zgodnie z OCPP?
- c) w kontekście dostarczanego systemu monitorowania i zarządzania, zgodnego z OCPP, czy spełnieniem oczekiwań Zamawiającego będzie implementacja funkcjonalności (wykorzystującej SmartChargingProfile) umożliwiającej ograniczanie mocy ładowania dla grupy ładowarek (dowolnie zdefiniowanej przez Zamawiającego). Wówczas system ten, zgodny z OCPP 1.6-J, będzie "pilnował" aby moc wyjściowa całej grupy nigdy nie przekroczyła wartości granicznej (zdefiniowanej przez użytkownika).

**Odpowiedź Zamawiającego:**

- 1) tak, spełnia to oczekiwanie Zamawiającego;
- 2) tak, opisane rozwiązanie spełnia oczekiwania Zamawiającego;
- 3) tak, opisane rozwiązanie spełnia oczekiwania Zamawiającego.

**Pytanie nr 137**

Dotyczy: Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów Informacje dodatkowe, pkt. 3.1. Informacje dodatkowe

Czy Zamawiający uzna warunek za spełniony, jeśli stacje będą wyposażone w ruter pracujący w poniższych standardach:

- 4G (LTE) – Cat 4 up to 150 Mbps, 3G – Up to 42 Mbps, 2G – Up to 236.8 kbps
- IEEE 802.11b/g/n
- WAN/LAN port 10/100 Mbps, IEEE 802.3, IEEE 802.3u, auto MDI/MDIX

Dostarczony ruter spełni wymagania w zakresie sprawnej komunikacji i transferu danych.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Tak, Zamawiający uzna warunek za spełniony.

**Pytanie nr 138**

Dotyczy: Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA, pkt. 1.

- a) Prosimy o potwierdzenie, że dostawa systemu z licencją pozwalającą na monitorowanie 15 punktów ładowania spełni oczekiwania Zamawiającego. Jednocześnie Oferent gwarantuje możliwość wykupienia dodatkowych licencji pozwalających na monitorowanie dodatkowych punktów ładowania
- b) Czy Zamawiający uzna wymóg za spełniony, jeśli dostarczone zostanie rozwiązanie, w którym konsola systemu jest zaimplementowana w technologii Web (JavaScript), które do pobierania danych z serwera wykorzystuje technologię RESTfull API? Powyższe oznacza, że konsola może być uruchamiana także na urządzeniach mobilnych bez konieczności instalowania dodatkowego oprogramowania. Wykonawca pragnie natomiast zwrócić uwagę na fakt, iż aplikacja uruchamiana na urządzeniach o małych ekranach (na urządzeniach mobilnych) może mieć ograniczone przez działanie z uwagi na wielkość ekranu.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

- 1) Zamawiający potwierdza, że dostawa systemu z licencją pozwalającą na monitorowanie 15 punktów ładowania z możliwością wykupienia dodatkowych licencji pozwalających na monitorowanie dodatkowych punktów ładowania spełni oczekiwania Zamawiającego;
- 2) tak, Zamawiający uzna wymóg za spełniony.

**Pytanie nr 139**

Dotyczy: Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA, pkt. 11.

Wykonawca informuje, że z jego doświadczenia wynika, iż wystarczającym rozwiązaniem w zakresie identyfikacji Użytkownika końcowego (tj. kierowcy pojazdu elektrycznego) jest identyfikacja za pośrednictwem karty RFID oraz za pośrednictwem automatycznej identyfikacji pojazdu celem autoryzacji dla realizacji procesu ładowania. Wykorzystywanie aplikacji mobilnej do identyfikacji Użytkownika końcowego w przypadku autobusów elektrycznych nie jest rozwiązaniem stosowanym. Co więcej wytworzenie osobnych, dedykowanych aplikacji mobilnych wymagałoby wielomiesięcznej pracy zespołu developerów. Wymaganie to wykracza poza standardowe wymagania dla systemów zarządzania i monitorowania stacjami ładowania. Żądanie systemu, który spełni powyższe wymagania może skutkować nie złożeniem oferty przez Wykonawcę. Prosimy o rezygnację z wyżej wymienionego wymagania.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający informuje, iż po ponownym przeanalizowaniu wymagań zawartych w pkt. 11 SYSTEMU MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA odstępuje od wymogu identyfikacji użytkownika końcowego za pośrednictwem aplikacji mobilnej. Zamawiający jednocześnie wyjaśnia, iż wystarczającym dla Zamawiającego będzie, jeżeli identyfikacja użytkownika końcowego (tj. kierowcy pojazdu elektrycznego) możliwa będzie w oparciu o dwie niżej wymienione metody (muszą występować łącznie), tj.:

- 1) za pośrednictwem karty RFID;
- 2) za pośrednictwem automatycznej identyfikacji pojazdu celem autoryzacji dla realizacji procesu ładowania.

**Pytanie nr 140**

Dotyczy: Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA, pkt. 24.

Prosimy o potwierdzenie, że w zakresie informowania o przyczynie powstania awarii Zamawiający dopuszcza rozwiązanie zgodne z OCPP, w którym stacje ładowania przesyłają do systemu informacje o błędach w postaci kodów błędów a interpretacja znaczenia tych kodów następuje poza systemem, na podstawie dokumentacji załączonej do stacji ładowania.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający potwierdza, że dopuszcza rozwiązanie opisane przez Wykonawcę.

**Pytanie nr 141**

Dotyczy: Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA, pkt. 31.

Prosimy o rozważenie złagodzenia zapisu dot. bezpłatnych aktualizacji systemu przez 10 lat. Koszty maintenance stanowią wysoki procent kosztów samego oprogramowania. Żądanie aktualizacji przez tak długi okres czasu mocno podniesie koszty całego projektu. W związku z tym wnosimy o skrócenie tego okresu do 5 lat.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający informuje, że przychyła się do wniosku Wykonawcy dotyczącej skrócenia wymaganego okresu, w którym Wykonawca będzie zobowiązany zapewniać bezpłatne aktualizacje systemu. Zamawiający informuje jednocześnie, iż okres powyższy zmieniony zostaje z 10 lat na minimum 5 lat.

**Pytanie nr 142**

Dotyczy: Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA, pkt. 49.

Prosimy o potwierdzenie, że spełnieniem oczekiwań Zamawiającego będzie, jeśli stacja ładowania będzie umożliwiała przeprowadzanie diagnostyki: zdalnie - za pomocą systemu zgodnego z OCPP oraz lokalnie - za pomocą dowolnego laptopa podłączonego do stacji ładowania za pomocą kabla Ethernet (z wykorzystaniem aplikacji webowej, poprzez protokół TCP/IP). Z uwagi na to, że dostęp do w/w narzędzi jest możliwy poprzez aplikacje webowe i nie jest konieczne instalowanie żadnego dedykowanego oprogramowania na komputerze/laptopie. Prosimy o potwierdzenie, że dostawa laptopa o dobranych przez Wykonawcę parametrach, bez wgranego oprogramowania do diagnostyki, spełni wymagania Zamawiającego w tym zakresie.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający potwierdza, że zaproponowane rozwiązanie w zakresie przeprowadzania diagnostyki spełnia oczekiwania Zamawiającego. Zamawiający potwierdza także, że dostawa laptopa o dobranych przez Wykonawcę parametrach, bez wgranego oprogramowania do diagnostyki, spełni wymagania Zamawiającego w tym zakresie.

**Pytanie nr 143**

Dotyczy: Zmiany terminu składania ofert

W związku z oczekiwaniem na udzielenie odpowiedzi Zamawiającego wnosimy o przesunięcie terminu składania ofert o dodatkowe dwa tygodnie tj. do dnia 24.08.2023. Okres wakacyjny i powszechnie z tym związane przerwy urlopowe, ograniczają możliwość przygotowania w tak krótkim czasie prawidłowo oszacowanej oferty. Wykonawca będzie występował w tym postępowaniu w roli podwykonawcy producenta autobusów, w związku z tym zobligowany będzie do przekazania swojej oferty producentowi autobusów co najmniej tydzień wcześniej niż wyznaczony termin składania ofert przez Zamawiającego. Wynika to z procedur formalnych stosowanych u producentów autobusów. Jednocześnie Wykonawca potrzebuje czasu od uzyskania wszystkich odpowiedzi Zamawiającego na przygotowanie oferty, pozyskanie ofert od podwykonawców oraz dopełnienie własnych procedur formalnych, które obowiązują w jego organizacji. W związku z powyższym wnosimy o przychylenie się do wniosku o przedłużenie terminu składania ofert o dwa tygodnie.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający informuje, że zmieni termin składania ofert wraz z opublikowaniem ogłoszenia o zmianie ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym UE.

**Pytanie nr 144**

Dot. Załącznik nr 1B - PFU dla systemów ładowania Przemysł.

Punkt 23: Załącznik nr 1B - PFU dla systemów ładowania Przemysł. Warunki Przyłączeniowe. Zamawiający wystąpił do PGE Dystrybucja S.A. o zwiększenie mocy do wartości 500 kW. Prosimy o informację, jaka moc jest wykorzystywana przez obecnie zainstalowane odbiory Zamawiającego. Zgodnie z zapytaniem ofertowym Wykonawca winien dostarczyć jedną stację ładowania o mocy 300 kW, trzy stacje ładowania o mocy 80 kW oraz mobilną stację ładowania o mocy 40 kW co daje sumarycznie moc 580 kW co jest więcej niż wnioskuje Zamawiający. Czy Zamawiający posiada jeszcze jakieś dodatkowe źródło zasilania?

Odpowiedź Zamawiającego: Zamawiający nie posiada innych źródeł zasilania niż wskazane w załączniku nr 1B- PFU dla systemów ładowania Przemysł.

Pytanie:

W związku z odpowiedzią Zamawiającego prosimy o informację, czy wystąpi do Operatora Sieci Dystrybucyjnej z wnioskiem o zwiększenie mocy przyłączeniowej do wartości 580 kW? Czy instalacja po stronie OSD jest przygotowana na zwiększenie mocy przyłączeniowej u Zamawiającego?

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający nie wystąpi o zwiększenie mocy przyłączeniowej. Zamawiający informuje, że ze względu na fakt, iż aktualne dokumenty (tj. warunki przyłączenia oraz umowa z OSD) tracą ważność końcem września br., wystąpi z ponownym wnioskiem o wydanie przedmiotowych dokumentów.

**Pytanie nr 145**

Dot. Załącznik nr 1B - PFU dla systemów ładowania Przemysł

I. CZĘŚĆ OPISOWA pkt. 1.1., lit. b). Prosimy o informację, jaką rozbudowę w przyszłości planuje Zamawiający? Jakie elementy, mając na uwadze rozbudowę, Wykonawca powinien uwzględnić w wykonywanym projekcie.

Odpowiedź Zamawiającego: Zamawiający informuje, że przewiduje w przyszłości zwiększenie ilości stacji wolnego ładowania.

Pytanie:

W związku z odpowiedzią Zamawiającego prosimy o doprecyzowanie jakie elementy dodatkowe powinien przewidzieć Wykonawca. Czy Wykonawca powinien przewidzieć tylko dodatkowe miejsce w rozdzielnicy niskiego napięcia? Ile stacji wolnego ładowania planuje w przyszłości Zamawiający?

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający określił w PFU ilość obecnie instalowanych i planowanych w przyszłości punktów wolnego ładowania (min. 15 sztuk). W związku z tym oczekuje, że zaprojektowana stacja spełni wymogi techniczne dla zabezpieczenia energii dla co najmniej 15. punktów wolnego ładowania.

**Pytanie nr 145**

Dot. Załącznik nr 1B - PFU dla systemów ładowania Przemysł.

System Monitoringu Wizyjnego musi być połączony lokalnie z dyspozytornią MZK przy ul. Lwowskiej i dalej poprzez łącza światłowodowe do budynku warsztatu (biura działu technicznego na parterze) i do biurowca MZK (serwerownia na parterze). System Monitoringu Wizyjnego będzie obsługiwany i zarządzany z pomieszczenia dyspozytorni i biurowca MZK, jak również z istniejącego warsztatu na zajezdni w Przemysłu. Centralny serwer w MZK będzie gromadził dane o stanie bezpieczeństwa oraz

będzie je udostępniać poszczególnym użytkownikom systemu, którym zostaną nadane określone uprawnienia.

Pytanie:

Prosimy o oznaczenie na rzucie:

- dyspozytorni MZK,
- budynku warsztatu,
- biurowca MZK,
- miejsce zainstalowania centralnego serwera MZK.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający udostępni mapkę z oznaczoną dyspozytornią, budynkiem warsztatu, biurowcem oraz miejscem zainstalowania centralnego serwera.

**Pytanie nr 146**

Dot. Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów.

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów 3. Informacje dodatkowe Komunikacja i transfer danych poprzez wbudowany moduł łączności: GSM (standard minimum LTE) / Wi-Fi (spełniający co najmniej standard 802.11n – zapewniający minimalny transfer danych: 300 Mb/s częstotliwość 5 GHz oraz 150 Mb/s w częstotliwości 2,4 GHz) / Ethernet. Karty SIM dostarczy Zamawiający wraz z danymi niezbędnymi do ich konfiguracji.

Pytanie:

Prosimy o informację:

- a) Czy Zamawiający dostarczy odpowiedni serwer Wykonawcy, aby móc zapewnić komunikację po Ethernet z dostarczaną infrastrukturą ładowania?
- b) Czy Zamawiający posiada wolne miejsce, aby Wykonawca mógł zainstalować swój serwer w celu połączenia komunikacyjnego po Ethernet z dostarczaną infrastrukturą ładowania? Prosimy o zaznaczenie na rzucie miejsca montażu.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający wyjaśnia, że posiada wolne miejsce, aby Wykonawca mógł zainstalować swój serwer w celu połączenia komunikacyjnego po Ethernet z dostarczoną infrastrukturą ładowania.

Zamawiający informuje, że wszystkie odpowiedzi na składane pytania oraz wnioski w niniejszym postępowaniu stają się integralną częścią SWZ i będą wiążące przy składaniu ofert.

z up. PREZYDENTA MIASTA  
Kierownik Biura Zamówień Publicznych