

Przemyśl, 02.11.2022 r.

ZP.271.15.2022

## 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. 135 ust. 6, w związku z art. 135 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 (57)**

*dot. Załącznik 1 A do SWZ, OPZ, Rozdział IV, Ust. 7, pkt. 7.1.6 – Prosimy o potwierdzenie, iż w w/w punkcie Zamawiający wymaga zamontowania 2 tablic mobilnej wizualizacji.*

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Tak, Zamawiający potwierdza, że wymaga zamontowania dwóch tablic (monitorów/ekranów) mobilnej wizualizacji w każdym pojeździe (Załącznik nr 1A, Rozdział IV, pkt 7, ustęp: 7.1.6 oraz Załącznik nr 2A, Rozdział IV, pkt 7, ustęp: 7.1.6).

### **Pytanie nr 2 (58)**

*dot. Załącznika Nr. 2 do SWZ – Zadanie częściowe Nr 1, Par. 4, ust. 19, Pkt 2) oraz ust. 31 - W ust 19, pkt 2) Zamawiający informuje o bezpłatnym wykonaniu przeglądów, obsług oraz napraw przez gwaranta z kolei ust. 31 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 potwierdza, że czynności wymienione w Załączniku nr 2 do SWZ – Zadanie częściowe nr 1, § 4, ust. 19 („Świadczenia gwarancyjne w okresie gwarancji polegają w szczególności na:”) są objęte zakresem gwarancji w okresie zadeklarowanej gwarancji całopojazdowej przez oferenta będącego w tym czasie Gwarantem. Natomiast zapis ust. 31 odnosi się faktycznie do czynności odpłatnych w okresie gwarancji, ale niepodlegających ochronie gwarancyjnej („odpłatnego wykonywania okresowych obsług technicznych autobusów i napraw niepodlegających warunkom gwarancyjnym”), czyli np. uszkodzenia powypadkowe. Oczywiście przeglądy okresowe oraz obsługi techniczne, w tym naprawy mogą być wykonywane przez Operatora jego personelem pod warunkiem udzielenia Operatorowi autoryzacji na przeprowadzenie takich czynności i zawarcia osobnej umowy ASO (Autoryzowany Serwis Obsługi).

### **Pytanie nr 3 (59)**

*dot. Załącznika Nr. 2 do SWZ – Zadanie częściowe Nr 1, Par. 4, ust. 57 - 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 czynności wymienione w Załączniku nr 2 do SWZ – Zadanie częściowe nr 1, § 4, ust. 57 („Wykonawca przez cały okres gwarancji zobowiązany jest do wykonywania prac obsługowo-naprawczych, przeglądów okresowych oraz napraw gwarancyjnych dostarczonych elementów przedmiotu zamówienia”) odnoszą się do zakresu opisanego w § 4, ust. 19 projektu umowy (Zał. nr 2 do SWZ) mają być wykonywane przez Gwaranta nieodpłatnie. Podobnie jak w udzielonej odpowiedzi na pytanie nr 58 Zamawiający potwierdza, że opisane czynności mogą być wykonywane przez Operatora jego personelem pod warunkiem udzielenia Operatorowi autoryzacji na przeprowadzenie takich czynności i zawarcia osobnej umowy ASO (Autoryzowany Serwis Obsługi).

**Pytanie nr 4 (60)**

*dot. Załącznika 1 A do SWZ, OPZ, Rozdział III, Ust. 2, lit. d - 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 SWZ.

**Pytanie nr 5 (61)**

*dot. Załącznika 1 A do SWZ, OPZ, Rozdział III, Ust. 3, lit. b - 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, wersja elektroniczna jest również 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 podtrzymuje zapisy SWZ. Zapisy Załącznika 1A do SWZ, OPZ, Rozdział III, ust. 3, lit. b) odnoszą się jedynie dla dokumentacji dla kierowców. („b) instrukcja obsługi autobusu przeznaczona **dla kierowców**, wymieniona w Rozdziale III pkt. 2 lit. b) musi być dostarczona w określonej liczbie sztuk nie później niż 1 tydzień przed dostawą autobusów.”)

Jednocześnie Zamawiający zmieni treść Załącznika nr 1A, Rozdział III pkt 3., lit. c), który otrzyma brzmienie:

*„c) dokumentacja techniczna, wymieniona w Rozdziale III pkt. 2, z wyjątkiem pkt. 2., lit. a) i b), musi być dostarczona nie później niż 1 tydzień przed dostawą autobusów. Dokumentacja musi być dostarczona w postaci elektronicznej (na nośniku elektronicznym w liczbie 2 szt. lub dostępu w postaci 2 jednoczesnych licencji dostępowych do serwisu internetowego czynnego on-line 24/7 producenta autobusu przez cały okres eksploatacji autobusu (z dostępem wielokrotnym, niczym nieograniczonym), chronione go loginem i hasłem),”*

**Pytanie nr 6 (62)**

*dot. Załącznik 1 A do SWZ, OPZ, Rozdział III, Ust. 6 - 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 wyjaśnia, że opisany sposób komunikacji pomiędzy stanowiskiem komputerowym użytkownika u Zamawiającego z bazą danych będzie uznany za spełniający wymagania Zamawiającego pod warunkiem wypełnienia całej funkcjonalności opisanej w pkt 6.

Jednocześnie Zamawiający zmieni treść Załącznika nr 1A, Rozdział III, pkt 6., lit. a), który otrzyma brzmienie:

*„a) dostęp do zgłoszeń poprzez przeglądarkę internetową lub aplikację kliencką na komputerze użytkownika,”*

**Pytanie nr 7 (63)**

*dot. SWZ – Zwracamy się z prośbą o potwierdzenie, iż wszystkie fragmenty specyfikacji warunków zamówienia zapisane przekreśloną czcionką traktować należy jak usunięte z obowiązującego tekstu.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający wyjaśnia, że wszystkie fragmenty specyfikacji warunków zamówienia zapisane przekreśloną czcionką traktować należy jak usunięte z obowiązującego tekstu. Niestety skutek omyłki pisarskiej fragmenty takie jak znajdujące się np. ostatnie zdanie w Załączniku nr 1A, Rozdział IV, pkt. 7.6.13 – powinny być zostać usunięte przed publikacją.

**Pytanie nr 8 (64)**

dot. Załącznika 1 A do SWZ, OPZ, Rozdział I, Pkt. 20.10. - Ze względu na skomplikowaną architekturę układu elektrycznego w autobusach bateryjnych, prosimy Zamawiającego o zgodę na ustalenie jednego czasu i rezygnację z regulacji samodzielnej czasu podtrzymania zasilania po wyłączeniu stacyjki np. na 20 lub 25 minut. Czas ten można również doprecyzować i ustalić na etapie realizacji umowy.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający zmieni treść Załącznika nr 1A, Rozdział I, pkt 20.10, który otrzyma brzmienie:

„20.10. Akumulatory do zasilania urządzeń pokładowych (elektroniki wyposażenia) autobusu. Układ zasilania musi zapewnić działanie tablic informacji pasażerskiej wraz z ich sterownikiem (autokomputerem sterującym ich pracą) – po wyłączeniu stacyjki – jeszcze przez 15-30 min. (do ustalenia na etapie realizacji umowy). Instalacja elektryczna autobusu wyposażona w wyłącznik SIP, którym będzie załączana elektronika niezależnie od stacyjki, czyli autokomputer, kasowniki, moduł łączności pokładowej autobusu. Reszta elektroniki jak: monitoring i tablice wewnętrzne i zewnętrzne uruchamiać się będą po uruchomieniu stacyjki.”

**Pytanie nr 9 (65)**

dot. § 4 ust. 8 Wzoru Umowy – W treści tego postanowienia Zamawiający wskazał, iż bieg terminu gwarancji i rękojmi rozpoczyna się od pierwszego dnia po pierwszej rejestracji autobusu przez Zamawiającego, jednak nie później niż 3 miesiące od daty podpisania protokołu odbioru przez Zamawiającego. Wykonawca wnosi o dodanie do wskazanego postanowienia, iż w okresie od dnia podpisania protokołu odbioru do dnia pierwszej rejestracji autobusu Zamawiający zobowiązuje się nie eksploatować dostarczonych autobusów oraz dokona odpowiedniego zabezpieczenia pojazdów do czasu ich zarejestrowania. Warto bowiem podkreślić, iż zgodnie z art. 577 § 4 kodeksu cywilnego bieg terminu gwarancji rozpoczyna się z chwilą wydania rzeczy kupującemu. Mając na uwadze treść tego przepisu, bieg terminu gwarancji winien zatem rozpocząć się w chwili podpisania przez Zamawiającego protokołu odbioru dostarczonych autobusów. Wykonawca ma jednak świadomość, że faktyczna eksploatacja przedmiotu Umowy może mieć, z formalnego punktu widzenia, miejsce dopiero po rejestracji autobusów. W związku z tym, Wykonawca nie kwestionuje przyjęcia odmiennego terminu rozpoczynającego bieg terminu gwarancji, niemniej jednak, Wykonawca oczekuje zobowiązania Zamawiającego, iż dostarczone autobusy nie będą do wskazanego momentu (rejestracji) eksploatowane i zostaną odpowiednio zabezpieczone przez Zamawiającego, tak by uniknąć jakichkolwiek uszkodzeń pojazdów, w okresie przestoju (między oddaniem a rejestracją).

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający zmieni treść § 4 ust. 8 Wzoru Umowy dla zadania 1, który otrzyma brzmienie:

„8. Bieg terminu gwarancji oraz rękojmi rozpoczyna się od pierwszego dnia po pierwszej rejestracji autobusu przez Zamawiającego, jednak nie później niż 3 miesiące od daty podpisania protokołu odbioru przez Zamawiającego. W okresie od dnia podpisania protokołu odbioru do dnia pierwszej rejestracji autobusu Zamawiający zobowiązuje się nie eksploatować dostarczonych autobusów oraz dokona odpowiedniego zabezpieczenia pojazdów do czasu ich zarejestrowania.”

Zamawiający zmieni treść § 4 ust. 7. Wzoru Umowy dla zadania 2, który otrzyma brzmienie:

„7. Bieg terminu gwarancji oraz rękojmi rozpoczyna się od pierwszego dnia po pierwszej rejestracji autobusu przez Zamawiającego, jednak nie później niż 3 miesiące od daty podpisania protokołu odbioru przez Zamawiającego. W okresie od dnia podpisania protokołu odbioru do dnia pierwszej rejestracji autobusu Zamawiający zobowiązuje się nie eksploatować dostarczonych autobusów oraz dokona odpowiedniego zabezpieczenia pojazdów do czasu ich zarejestrowania.”

**Pytanie nr 10 (66)**

dot. § 4 ust. 40 pkt 2 Wzoru Umowy - W treści tego postanowienia Wykonawca ma się zobowiązać w stosunku do Zamawiającego, iż w okresie pogwarancyjnym i w zakresie napraw nieobjętych gwarancją sprzedaż części zamiennych materiałów dla Operatora Zamawiającego realizowana będzie z rabatem nie mniejszym niż 3% w stosunku do standardowych cen cennikowych. Wykonawca wnosi o wykreślenie tego postanowienia jako iż nie dot. ono wykonania i dostarczenia przedmiotu zamówienia, a zatem Wykonawca nie powinien być obciążany przez Zamawiającego tak długofalowymi skutkami wykonania zamówienia publicznego ze szkodą finansową dla siebie, w szczególności, iż Zamawiający nie precyzuje przez jaki okres chciałby de facto korzystać ze wskazanego rabatu na części oraz jakie dokładnie części miałyby być objęte wspomnianym rabatem. Nie sposób też uciec od wrażenia, iż kwestia jakichkolwiek upustów czy rabatów na części niezbędne do dalszego eksploataowania pojazdów winna być oceniana np. poprzez pryzmat kryteriów oceny ofert. Wywieranie na Wykonawcy przymusu udzielenia rabatu jest sprzeczne z praktyką dobrego handlu i w sposób istotny świadczy o nadużyciu przez Zamawiającego pozycji dominującej. Warto w tym kontekście podkreślić, iż Wykonawcy nie mają

*dodatkowo nieograniczonego wpływu i narzędzi prawnych wewnątrz swojej organizacji, aby dożywotnio zapewnić Zamawiającemu rabaty na opłacalnym dla Wykonawcy poziomie. Nie da się też nie dostrzec, że wskazany rabat wykonawcy, mimo wszystko, uwzględni w cenie oferty, tak by wymuszony rabat pozostał dla wykonawców elementem opłacalnym w kontekście realizacji zamówienia. Zamawiający więc uzyska wyższe ceny ofert, co na dalszym etapie może okazać się dla Zamawiającego nieogospodarne. Z tych względów też Wykonawca wnosi o wykreślenie wskazanego postanowienia.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że realizacja uprawnienia zapisanego w § 4 ust. 40., pkt 2) Wzoru Umowy może mieć miejsce tylko w czasie opisanym w § 4 ust. 40., pkt 1) Wzoru Umowy. Zdaniem Zamawiającego normalną praktyką handlową jest udzielanie rabatów kupieckich w długofalowych relacjach biznesowych.

**Pytanie nr 11 (67)**

*dot. § 4 ust. 35 Wzoru Umowy - Wykonawca wnosi o doprecyzowanie w tym postanowieniu, iż naprawy elementów nieobjętych gwarancją będą odpłatne.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że o ile naprawy podlegające gwarancji muszą co do zasady być bezpłatne dla Zamawiającego, to naprawy niepodlegające gwarancji są naprawami odpłatnymi.

**Pytanie nr 12 (68)**

*dot. § 5 ust. 6 Wzoru Umowy – Wykonawca wnosi o wykreślenie tego postanowienia umownego, a w szczególności punktu 1) i 2) (dla Umowy dla Zadania 2 a) i b)) ze Wzoru Umowy. W treści wskazanych postanowień 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. 22<sup>1</sup> 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 jeszcze bardziej 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 obu umów (dla obu części).*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

**Pytanie nr 13 (69)**

*W odniesieniu do Załącznika nr 2 do SWZ – Projektowane postanowienia Umowy zakupu 8 autobusów elektrycznych –Prosimy o wykreślenie postanowienia §4 pkt 15 na mocy którego wymiana części obciąża Wykonawcę, chyba, że konieczność wymiany powstała wyłącznie z winy Zamawiającego lub zmianę w na sformułowanie „chyba że usterka lub uszkodzenie powstało z przyczyn od Wykonawcy niezależnych”. Projektowane postanowienie rozszerza odpowiedzialność Wykonawcy poza zakres gwarancji lub rękojmi opisany w przepisach bowiem szereg przyczyn niezależnych od Stron (działanie sił przyrody, zdarzenia losowe, działania osób trzecich) mogą spowodować usterkę autobusu a w ogóle nie być przez Zamawiającego zawinione. Wspomniane postanowienie jest zresztą niespójne z §4 pkt 20 – zatem zmiana jest jak najbardziej uzasadniona.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że w przytoczonym fragmencie projektu umowy kluczowym jest pominięte słowo: „(...) koszty związane z wymianą lub naprawą **wadliwych** części ponosi Wykonawca (...)”. Zdaniem Zamawiającego opisana odpowiedzialność Wykonawcy odnosi się do części posiadających

jakąś wadę. Opisane w dalszej części pytania przykłady zdarzeń losowych nie mają wpływu na ewentualną wadliwość części.

#### **Pytanie nr 14 (70)**

*W odniesieniu do Załącznika nr 2 do SWZ – Projektowane postanowienia Umowy zakupu 8 autobusów elektrycznych – Wnosimy o sprecyzowanie postanowień §4 pkt 21 oraz 26 poprzez dodanie stwierdzenia w na koniec każdego z tych punktów „nie dłużej niż przez 24 miesiące po upływie okresu gwarancji opisanego w pkt 1 do 6”. W ocenie Wykonawcy nie jest zasadne przedłużanie gwarancji, udzielanej na długie okresy, na czas nieoznaczony. Przyjęcie maksymalnego okresu ochrony gwarancyjnej sprzyja świadomości każdego z uczestników obrotu pomiędzy Stronami co do zakresu obowiązków oraz ich trwania.*

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że nieuprawnionym byłoby ograniczanie a priori czasu ewentualnego wydłużenia gwarancji przysługującej Zamawiającemu z powodu przesłanek wymienionych w pkt 21 (szczególnie) lub 26, gdyż dotyczą one sprawności wykonywania napraw w okresie gwarancji przez Wykonawcę lub jego serwisy.

#### **Pytanie nr 15 (71)**

*W odniesieniu do Załącznika nr 2 do SWZ – Projektowane postanowienia Umowy zakupu 8 autobusów elektrycznych – Prosimy o sprecyzowanie, że gwarancja na wymienione części wynosi nie dłużej niż 24 miesiące od dnia upływu odpowiednich okresów gwarancji wskazanych w §4 pkt 1 – 6. (§4 pkt 26 projektowanych postanowień Umowy). Niespotykane byłoby, żeby po wymianie jednego z elementów tuż przed upływem okresu gwarancji, gwarancja na ten element miała wynosić kolejne 6 lat.*

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

#### **Pytanie nr 16 (72)**

*W odniesieniu do Załącznika nr 2 do SWZ – Projektowane postanowienia Umowy zakupu 8 autobusów elektrycznych – Prosimy o zrezygnowanie z postanowień dot. autobusu zastępczego oraz obowiązku zapłaty tak wysokiej kary umownej za każdy dzień przestoju autobusów ponad 6 dni. Autobusy są produkowane i specyfikowane indywidualnie i producenci nie posiadają autobusów zastępczych „na placu”. Tym samym zapewnienie autobusów zastępczych jest niezwykle utrudnione. Jednocześnie kara umowna w wysokości 2000 PLN za sam fakt przestoju autobusów (w oderwaniu od obowiązku naprawy – bowiem może zająć okoliczność niezależna od Wykonawcy, uniemożliwiająca naprawę) stanowi znaczną dolegliwość a ryzyko jej poniesienia znacznie wpływa na cenę dostawy autobusu.*

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że celem zakupu nowych autobusów jest stałe świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego w formie komunikacji miejskiej mieszkańcom aglomeracji przemyskiej. W przypadku ewentualnej konieczności przedłużenia się naprawy powyżej 6 dni Zamawiający oczekuje dostarczenia podobnego autobusu do przewozu podróżnych o zbliżonych parametrach technicznych i funkcjonalnych pozwalających świadczyć usługi transportu publicznego. Ewentualna zamienna kara umowna w postaci zapłaty 2.000 zł za każdy dzień ma za zadanie pokryć koszt wynajmu przez Zamawiającego takiego autobusu we własnym zakresie.

#### **Pytanie nr 17 (73)**

*W odniesieniu do Załącznika nr 2 do SWZ – Projektowane postanowienia Umowy zakupu 8 autobusów elektrycznych – Prosimy o wyjaśnienie też, czy autobusy zastępcze muszą mieć tożsamy napęd z autobusami dostarczonymi – możliwość chwilowego dostarczenia autobusu spalinowego pozwoliłaby na większą elastyczność w sytuacjach nagłych i niespodziewanych.*

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że celem zakupu nowych autobusów jest stałe świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego w formie komunikacji miejskiej mieszkańcom aglomeracji przemyskiej. W przypadku ewentualnej konieczności przedłużenia się naprawy Zamawiający oczekuje dostarczenia podobnego autobusu do przewozu podróżnych o zbliżonych parametrach technicznych i funkcjonalnych pozwalających świadczyć usługi transportu publicznego. Zamawiający dopuści tymczasowe dostarczenie autobusu z napędem spalinowym.

**Pytanie nr 18 (74)**

*W odniesieniu do Załącznika nr 2 do SWZ – Projektowane postanowienia Umowy zakupu 8 autobusów elektrycznych – Prosimy o skrócenie obowiązku dostarczania części do 10 lat. Okres 15 letni wykracza poza jakiegokolwiek ramy prawne, które mówią o 10 latach od końca produkcji modelu, co czyni wymóg oderwanym od rzeczywistości ekonomiczno-prawnej.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że przyjęte założenie 15-letniej eksploatacji autobusów miejskich jest powszechnie stosowane w kalkulacjach żywotności autobusów do transportu publicznego. Stąd zastosowane oczekiwanie zapewnienia w tym czasie niezbędnych części zamiennych. Ponadto par. 4 ust 40., lit. a) Wzoru umowy przewiduje procedurę na okoliczność zaprzestania produkcji niezbędnych części w tym czasie, cytat: „W przypadku zaprzestania produkcji w/w części bądź zaprzestania prowadzenia działalności przez Wykonawcę będzie on zobowiązany do poinformowania o tym fakcie Zamawiającego, jak również wskazania nazwy i adresu innego dostawcy”.

**Pytanie nr 19 (75)**

*W odniesieniu do Załącznika nr 2 do SWZ – Projektowane postanowienia Umowy zakupu 8 autobusów elektrycznych – Wnosimy o zmianę §4 ust. 46 poprzez ustalenie, że wada masowa to usterka, która wystąpiła w co najmniej 4 autobusach w okresie 6 miesięcy od jej pierwszego wystąpienia. Istotą wady/usterki masowej jest jej powtarzalność w krótkim okresie czasu. Wystąpienie takiej samej usterki w okresie kilkudziesięciu miesięcy gwarancji może być efektem zwykłego (przyspieszonego) zużycia się danego elementu a nie wadliwości konstrukcji.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający zmieni treść § 4 ust. 46 Wzoru Umowy dla zadania 1, który otrzyma brzmienie:

*„46. Za wady masowe uznaje się wady tego samego rodzaju, które mogą mieć charakter konstrukcyjny, materiałowy, technologiczny lub montażowy, powstałe z winy producenta, które wystąpiły w co najmniej 3 autobusach w odstępie do 6 miesięcy od pierwszego wystąpienia, w okresie:”*

Zamawiający zmieni treść § 4 ust. 20.1 Wzoru Umowy dla zadania 2, który otrzyma brzmienie:

*„20.1. Za wady masowe uznaje się wady tego samego rodzaju, które mogą mieć charakter konstrukcyjny, materiałowy, technologiczny lub montażowy, powstałe z winy producenta, które wystąpiły w co najmniej 2 autobusach w odstępie do 6 miesięcy od pierwszego wystąpienia, w okresie:”*

**Pytanie nr 20 (76)**

*W odniesieniu do Załącznika nr 2 do SWZ – Projektowane postanowienia Umowy zakupu 8 autobusów elektrycznych – W ocenie Wykonawcy przydanie atrybutu konsumenta wskazane w postanowieniu § 5 pkt 6.1) jest nadużyciem prawa, bowiem Zamawiający (Operator) jest profesjonalistą w zakresie przewozu osób a co za tym idzie – korzysta z autobusów w związku z prowadzoną działalnością gospodarczą i takiej staranności należy od niego oczekiwać, zwłaszcza, że oczekuje on autoryzacji na profesjonalną obsługę autobusów, która to obsługa ma zapewnić utrzymanie gwarancji.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

**Pytanie nr 21 (77)**

*Wnosimy o sprecyzowanie na jaki okres Zamawiający oczekuje w ramach wynagrodzenia umowne udzielenia licencji na oprogramowanie niezbędnego do obsługi autobusów. Okres ten musi być sprecyzowany zgodnie z postanowieniami prawa zamówień publicznych jednocześnie sprecyzowanie jest konieczne w celu ustalenia zakresu świadczenia oraz jego ceny.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający oczekuje w ramach wynagrodzenia umownego udzielenia licencji na oprogramowanie niezbędne do obsługi autobusów w całym okresie eksploatacji autobusów, wstępnie zakładane w SWZ na 15 lat od chwili odbioru.

**Pytanie nr 22 (78)**

*Wnosimy też o potwierdzenie, że wymiana autobusu na nowy konieczna może być wyłącznie w przypadku niemożności usunięcia powtarzających się więcej niż trzykrotnie wad istotnych, tj. uniemożliwiających korzystanie z autobusu zgodnie z przeznaczeniem (§4 pkt 30 oraz §4 pkt 55)*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że zapis w Załącznik Nr 2 do SWZ – „Projektowane postanowienia umowy - zadanie 1 – elektrobusy” § 4, ust. 30 oraz ust. 55 dotyczy konieczności wymiany autobusu na nowy wyłącznie w przypadku niemożności usunięcia powtarzających się więcej niż trzykrotnie wad istotnych, tj. uniemożliwiających korzystanie z autobusu zgodnie z przeznaczeniem.

**Pytanie nr 23 (79)**

*Zwracamy uwagę, że §9 ust. 10 Umowy odsyła do niesprecyzowanej zmiany. Wnosimy o wyjaśnienie – uzupełnienie tego postanowienia.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający zmieni zapisy w Załączniku nr 2 - „Projektowane postanowienia umowy” (Zadanie częściowe nr 1) usuwając w § 9 ust. 10.

**Pytanie nr 24 (80)**

*Wnosimy o wyraźne wyłączenie postanowień, które mogą dot. praw autorskich do oprogramowania serwisowego z zakresu postanowień § 11 Umowy. Oprogramowanie serwisowe tworzone jest w cyklach wieloletnich i dot. wielu autobusów w skali roku. Możliwe jest i w pełni zrozumiałe udzielenie licencji do korzystania z tego oprogramowania w określonym czasie. Jednak opisane w § 11 przeniesienie praw autorskich – bez sprecyzowania dokładnie czego ma dot. ć stanowi zbyt dużą niewiadomą.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający w §11 ust. 2 Projektowanych postanowień umowy wskazuje, że prawa autorskie dotyczą dokumentacji, na podstawie której mają być wykonane roboty budowlane również wchodzące w skład dostaw. Jako dokumentację należy uznać dokumentację projektową (projekt budowlany, projekt wykonawczy, STWiORB, ewentualne kosztorysy i przedmiary) niezbędną do wykonania robót zgodnie z przepisami prawa regulującymi tę kwestię. Jeżeli zaś chodzi o Interfejs Programowania Aplikacji (API) zamawiający wymaga przekazania praw autorskich dla wszystkich aplikacji, które będą używane przez Zamawiającego w związku z realizacją przedmiotu zamówienia.

Przekazanie praw autorskich ma nastąpić na nieograniczony czas - bezterminowo.

Powyższe dotyczy zapisów umowy dotyczących praw autorskich w obu zadaniach częściowych.

**Pytanie nr 25 (81)**

*dot. SWZ, XXXVII. SPOSÓB OCENY OFERT – P2 „OCENA TECHNICZNA” kryterium 4 „Systemy bezpieczeństwa”: Wnosimy o rezygnację z premiowania jako kryterium systemu awaryjnego hamowania autobusu jako rozwiązania niebezpiecznego w ruchu miejskim*

*System ten doskonale sprawdza się w komunikacji dalekobieżnej (poza ścisłym ruchem miejskim) gdzie nie ma pasażerów stojących. Natomiast w warunkach eksploatacji miejskiej nie spełni swojej roli i może stanowić niebezpieczeństwo nawet przy założeniu wyeliminowania „zbyt gwałtownego hamowania”. To kierowca pojazdu powinien po otrzymaniu sygnału z systemu detekcji rozpoczynać manewr hamowania w ruchu miejskim.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

**Pytanie nr 26 (82)**

*dot. Załącznika nr 1A do SWZ, rozdz. I, p.3.1. - Wnosimy o uznanie przez Zamawiającego regulaminu ECE - R17 za równoważny do ECE R80 w zakresie mocowania foteli do konstrukcji autobusu*

*Uzasadnienie: Autobusy klasy 1 nie są objęte wymaganiami Regulaminu 80 i co więcej fotele nie wyposażone w pasy również nie są objęte wymaganiami Regulaminu 80.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający uzna za równoważny Regulamin ECE-R17.

Zamawiający zmieni treść Załącznika nr 1A do SWZ, Rozdział I, pkt 3.1., który otrzyma brzmienie:

„3.1. Siedzenia pasażerskie - siedzenia wandaloodporne z uchwyty dla pasażerów przy siedzeniach od strony przejścia, atestowane z tworzywa sztucznego, ukształtowane ergonomicznie, wyklejone wykładziną tapicerowaną z możliwością montażu i demontażu tapicerowanych wkładek. Siedziska w kolorystyce i tkaninie uzgodnionej z Zamawiającym przed podpisaniem umowy (do tapicerowania siedzeń zalecane jest zastosowanie tkaniny tapicerskiej wg wzoru (z logo miasta) oraz ze wzorami dla foteli specjalnych – zastosowanie innej tkaniny tapicerskiej wymaga uzgodnienia z Zamawiającym) – zgodnie z Rozdziałem V niniejszego OPZ.

Tkanina na poszycia tapicerskie siedzeń: mieszanka (+/-20%) 70% poliester, 30% wełna; spełniająca normę palności: Dyrektywa 95/28/EG, Regulacja ECE-R118-2. Mocowanie foteli do konstrukcji

autobusu (zgodnie z normą: Regulamin nr 80 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji siedzeń dużych pojazdów pasażerskich oraz tych pojazdów w zakresie wytrzymałości siedzeń i ich kotwiczeń lub równoważną normą: Regulamin nr 17 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w odniesieniu do siedzeń, ich mocowań i zagłówek) w sposób ułatwiający utrzymanie czystości – zalecane mocowanie jak największej liczby siedzeń do ścian pojazdu.”

**Pytanie nr 27 (83)**

dot. Załącznika nr 1A do SWZ, rozdz. I, p.3.4.11 - Wnosimy o uznanie przez Zamawiającego regulaminu 107 EKG ONZ za równoważny do "Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31.12.2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia" w zakresie umiejscowienia i działania lamp do oświetlenia wejścia lub wyjścia.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że może uznać zapisy regulaminu 107 EKG ONZ za równoważne do „Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31.12.2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia” w zakresie niekolidującym z ich niezbędnym formalno-prawnym wyposażeniem, niesprzecznym z zapisami OPZ oraz umożliwiającym rejestrację i bezpieczną eksploatację na terenie Rzeczypospolitej Polskiej.

**Pytanie nr 28 (84)**

dot. Załącznika nr 1A do SWZ, rozdz. I, p. 3.4.12 – Wnosimy o akceptację rozwiązania, w którym ze względów bezpieczeństwa użycie przełącznika awaryjnego otwarcia dowolnych drzwi spowoduje otwarcie wszystkich drzwi.

Uzasadnienie: W sytuacji awaryjnej (wypadek, pożar etc.) umożliwi to szybszą ewakuację pasażerów z autobusu.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że opisane rozwiązanie może być stosowane jako opcja do opisanego w SWZ.

**Pytanie nr 29 (85)**

dot. Załącznika nr 1A do SWZ, rozdz. I, p. 3.8.3. - Ze względu na niejasny dla Wykonawcy zapis dotyczący niedopuszczenia przez Zamawiającego szyb z otworami okiennymi wnosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuści okna boczne w przestrzeni pasażerskiej z szybami otwieranymi w ich górnej części w sposób pokazany na załączonych zdjęciach.



**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że zaprezentowany na fotografii sposób otwierania szyb bocznych w oknach bocznych w przestrzeni pasażerskiej nie pozwala na jednoznaczne ustalenie za spełniające wymagania Załącznika nr 1A do SWZ, Rozdział I, pkt 3.8.3. („3.8.3. Okna boczne w przestrzeni pasażerskiej z szybami otwieranymi w ich górnej części. Nie dopuszcza się okien bocznych, poza oknem kierowcy, z szybami z otworami okiennymi;”).



**Pytanie nr 30 (86)**

dot. Załącznika nr 1A do SWZ, rozdz. I, p. 3.8.4. - Wnosimy o dopuszczenie przez Zamawiającego umieszczenia tablic kierunkowych za podwójnymi szybami jako rozwiązania równoważnego do podgrzewania/nadmuchu szyb.

Uzasadnienie: Proponowane rozwiązanie zapewnia przejrzystość szyb i tym samym dobrą widoczność tablic kierunkowych.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający zmieni treść Załącznika nr 1A do SWZ, Rozdział I, pkt 3.8.4., który otrzyma brzmienie:  
3.8.4. Szyby: czołowa, tablic kierunkowych oraz boczne w kabinie kierowcy podgrzewane elektrycznie lub nadmuchem, skutecznie zapewniającym przejrzystość i zapobiegającym poceniu się szyb. Dopuszcza się umieszczenie tablic kierunkowych za podwójnymi szybami jako rozwiązania równoważnego do podgrzewania/nadmuchu szyb przy niezbędnym zachowaniu przejrzystości i skutecznym zapobiegnięciu pocenia się szyb. Szyba przedniego skrzydła pierwszych drzwi podgrzewana elektrycznie lub podwójna ogrzewana nadmuchem.

**Pytanie nr 31 (87)**

dot. Załącznika nr 1A do SWZ, rozdz. I, p. 5.8. – Wnosimy o dopuszczenie prezentacji wyników systemu pomiaru zużycia energii przez autobus poprzez aplikację internetową do której dane będą wysyłane na bieżąco z autobusu i dostępne dla wybranej liczby użytkowników wskazanych przez Zamawiającego.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że opisany system pomiaru energii w pkt 5.8 (cytat: „(...) liczniki energii elektrycznej lub **system pomiaru zużycia energii** umożliwiające oddzielne rozliczenie całkowitego zużycia energii przez autobus oraz na cele trakcyjne. Informacja o ilości zużytej energii elektrycznej umożliwiająca oddzielne rozliczenie całkowitego zużycia energii przez autobus oraz na cele trakcyjne ma być dostępna w postaci raportów pobieranych przez Zamawiającego w dowolnym czasie przez cały cykl życia elektrobusem”) dopuszcza prezentację wyników zużycia w formie zwirtualizowanej.

**Pytanie nr 32 (88)**

dot. Załącznika nr 1A do SWZ, rozdz. I, p. 5.10. - Wnosimy o potwierdzenie, że w przypadku zastosowaniu magazynu energii składającego się z kilku jednakowych baterii (tzw. packów) wymaganie dotyczące zachowania 75% wartości początkowej dot. magazynu energii traktowanego jako całość a nie indywidualnie dla każdej baterii/packu.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że opisany w pkt 5.10 warunek zachowania w okresie gwarancji pojemności energetycznej na poziomie minimum 75% wartości nominalnej (początkowej) magazynów energii elektrycznej dotyczy całego zestawu/kompletu umieszczonego w każdej osobnej 1 sztuce autobusu.

**Pytanie nr 33 (89)**

dot. Załącznika nr 1A do SWZ, rozdz. I, p. 5.12. – Wnosimy o dopuszczenie zastosowania w autobusach osobnych jednostek sterujących dla systemów wolnego i szybkiego ładowania.

Uzasadnienie: Z punktu widzenia użytkownika jest to rozwiązanie równoważne

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający zmieni treść Załącznika nr 1A do SWZ, Rozdział I, pkt 5.12., który otrzyma brzmienie:  
„5.12. Kompatybilność autobusu z systemem szybkiego i wolnego ładowania zapewniona poprzez tą samą jednostkę sterującą (np. typu Vehicle Charge Control Unit) zgodnie ze standardem dla autobusów elektrycznych OPPCharge Specification 2nd edition 20190421/DIN 70121/IEC 61851 lub równoważnymi. Dopuszcza się użycie osobnych jednostek sterujących procesem ładowania na pokładzie autobusu, ale przy zachowaniu funkcjonalnej kompatybilności z systemami szybkiego i wolnego ładowania zgodnie z opisanymi powyżej standardami.”

**Pytanie nr 34 (90)**

dot. Załącznika nr 1A do SWZ, rozdz. I, p. 5.12. - Wnosimy o wykreślenie z tego punktu zapisu dotyczącego OCPP 2.0. (przy jednoczesnym zachowaniu zapisu OppCharge), gdyż nie określa on standardu ładowania, lecz protokół do zarządzania ładowarkami przez system centralny.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający wyjaśnia, że udzielając odpowiedzi na pytanie nr 33(89) skorygował już ten zapis usuwając zbędną normę.

**Pytanie nr 35 (91)**

*dot. Załącznika nr 1A do SWZ, rozdz. I p. 8.3 - Wnosimy o uznanie zabezpieczenia elementów układu pneumatycznego chroniącego ich przed zanieczyszczeniami środkami chemicznymi i solą z posypywania dróg za równoważne do umieszczenia ich w sposób chroniący je przed zanieczyszczeniami środkami chemicznymi i solą z posypywania dróg.*

*Uzasadnienie: W naszym rozwiązaniu część elementów układu pneumatycznego umiejscowiona jest pod podłogą i ma kontakt z zanieczyszczeniami i solą, jednakże ich konstrukcja czyni je odpornymi na negatywne skutki działania tych czynników, co czyni rozwiązanie równoważnym z wymaganym przez Zamawiającego.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że sposób zabezpieczenia elementów układu pneumatycznego chroniącego ich przed zanieczyszczeniami środkami chemicznymi i solą z posypywania dróg jest funkcjonalnie równoważne do umieszczenia ich w sposób chroniący je przed zanieczyszczeniami środkami chemicznymi i solą z posypywania dróg.

**Pytanie nr 36 (92)**

*dot. Załącznika nr 1A, rozdz. I p. 8.4. - Wnosimy o dopuszczenie rozwiązanie, w którym separator oleju jest wbudowany w sprężarkę powietrza (częstotliwość wymiany wkładu zgodnie z wymaganiami Zamawiającego) a elektronicznie sterowany osuszacz powietrza ma dodatkowo wbudowane filtry oleju.*

*Uzasadnienie: Opisane rozwiązanie w skuteczny sposób chroni układ pneumatyczny przed zanieczyszczeniem olejem i nie wymaga dodatkowej obsługi względem wymagań Zamawiającego.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający zmieni treść Załącznika nr 1A do SWZ, Rozdział I, pkt 8.4., który otrzyma brzmienie:

*„8.4. Układ wyposażony w separator oleju sterowany automatycznie lub pneumatycznie. Wymiana wkładu separatora nie częściej niż co 60.000 km lub raz w roku. Dopuszcza się rozwiązanie, w którym separator oleju jest wbudowany w sprężarkę powietrza (przy zachowaniu częstotliwości wymiany wkładu separatora zgodnie z wymaganiami powyżej), a elektronicznie sterowany osuszacz powietrza ma dodatkowo wbudowane filtry oleju.”*

**Pytanie nr 37 (93)**

*dot. Załącznika nr 1A, rozdz. I p. 9.6. - Wnosimy o dopuszczenie rozwiązania, w którym część przewodów w miejscach, gdzie nie jest to technologicznie uzasadnione, nie posiada termoizolacji*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

**Pytanie nr 38 (94)**

*dot. Załącznika nr 1A, rozdz. I p. 9.8. - Wnosimy o dopuszczenie wyposażenia układu ogrzewania w więcej niż jeden korek spustowy oraz o potwierdzenie dopuszczenia innego niż grawitacyjne spuszczenia płynu.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

**Pytanie nr 39 (95)**

*dot. Załącznika nr 1A, rozdz. I p. 9.9 a, c, d i f. - Wnosimy o dopuszczenie systemu prekondycjonowania magazynów energii działającego autonomicznie tj. bez możliwości programowania przez użytkownika oraz niezależnie od podłączenia autobusu do stacji ładowania.*

*Uzasadnienie: Utrzymanie właściwej temperatury magazynów energii (ogrzewanie /chłodzenie), nawet podczas parkowania autobusów elektrycznych, ma duże znaczenie dla ich żywotności. Ekspozycja magazynów energii na działające skrajnych temperatur przyspiesza ich proces degradacji. Biorąc pod uwagę fakt, że magazyny energii są najbardziej kosztownym elementem autobusów elektrycznych producent dąży do minimalizacji wpływu użytkownika na ich żywotność.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający zmieni treść Załącznika nr 1A do SWZ, Rozdział I, pkt 9.9., który otrzyma brzmienie:

*„9.9. System prekondycjonowania autobusu i magazynów energii:*

- a) Prekondycjonowanie oparte na usłudze, która jest opisana jako usługa VAS w standardzie VDV 261 tj. możliwość zdalnego programowania automatycznego uruchomienia ogrzewania wnętrza autobusu i magazynów energii.
- b) Zamawiający dopuszcza inny sposób prekondycjonowania autobusu i magazynów energii niż ten opisany w pkt. powyżej.
- c) Możliwość programowania automatycznego uruchomienia ogrzewania wnętrza autobusu powinna być możliwa tylko w przypadku podłączenia autobusu do stacji ładowania.
- d) Programowanie automatycznego uruchomienia ogrzewania wnętrza autobusu 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. Zamawiający dopuszcza nagrzanie wnętrza autobusu w sposób automatyczny w zależności od temperatury zewnętrznej zgodnie z normą VDV 236 lub równoważną.
- e) Temperatura do jakiej powinny zostać nagrzane magazyny energii powinna zostać ustalona przez Wykonawcę w sposób optymalny dla prawidłowej pracy magazynów energii bez możliwości ingerencji operatora.
- f) Zamawiający dopuszcza wykorzystanie przez Wykonawcę i dostarczenie systemu prekondycjonowania autobusu w ramach tej samej infrastruktury systemu telemetrycznego do nadzorowania pracy stacji ładowania.”.

#### **Pytanie nr 40 (96)**

*Dot. Załącznika nr 1A, rozdz. I p. 11.1.3. - Wnosimy o dopuszczenie zastosowania filtrów włókninowych.*

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający zmieni treść Załącznika nr 1A do SWZ, Rozdział I, pkt 11.1.3., który otrzyma brzmienie: „11.1.3. wentylatory dmuchawy bezszczotkowe. Zalecane filtry powietrza metalowe z wkładem filcowym, łatwym do czyszczenia - odkurzania, prania. Dopuszcza się zastosowanie filtrów papierowych lub włókninowych.”.

#### **Pytanie nr 41 (97)**

*Dot. Załącznika nr 1A, rozdz. I p. 11.3. - Wnosimy o dopuszczenie zastosowania szyby bocznej kierowcy podgrzewanej lub podwójnej jako rozwiązania równoważnego do jej odszraniania przez klimatyzację.*

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający zmieni treść Załącznika nr 1A do SWZ, Rozdział I, pkt 11.3., który otrzyma brzmienie: „11.3. Klimatyzacja z funkcją odszraniania szyby przedniej i bocznej kierowcy. Dopuszcza się zastosowanie szyby bocznej kierowcy podgrzewanej lub podwójnej jako rozwiązania równoważnego do jej odszraniania przez klimatyzację.”.

#### **Pytanie nr 42 (98)**

*Dot. Załącznika nr 1A, rozdz. I p. 12.8.2 - Wnosimy o modyfikację zapisu poprzez usunięcie słów: „stałymi lub”*

*Uzasadnienie: Systemy detekcji dostępne na rynku wykrywają tylko pieszych i rowerzystów, którzy mogą zostać najechani przez autobus. Nie alarmują natomiast o przeszkodach stałych, które z konieczności znajdują się w bliskiej odległości od toru jazdy autobusu (np. słup semafora oświetlenia drogowego, latarnia, hydrant, kosz na śmieci itp). Jest to działanie jak najbardziej celowe. Po pierwsze nie ma w tym przypadku zagrożenia „wtargnięcia” na jezdnię, a ponadto – z uwagi na dużą ilość ww. elementów stałych system działałby praktycznie cały czas stanowiąc ogromną uciążliwość dla prowadzącego oraz powodując potencjalnie duże zagrożenie w postaci braku jego reakcji na sygnał w przypadku, kiedy rzeczywiście będzie to konieczne (przy wtargnięciu na jezdnię pieszego/rowerzysty). Jako uzasadnienie powyższej argumentacji załączamy poniższy link z filmem ukazującym prawidłowo działający przykładowy system:*

<https://www.youtube.com/watch?v=QkatmZyL3Vc>.

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający zmieni treść Załącznika nr 1A do SWZ, Rozdział I, pkt 12.8.2., który otrzyma brzmienie: „12.8.2. system monitorowania martwego pola prawej strony pojazdu sygnalizujący ewentualną kolizję z przeszkodami ruchomymi podczas jazdy i skręcania w prawo.”.

#### **Pytanie nr 43 (99)**

*Dot. Załącznika nr 1A, rozdz. I p. 14.1.1. - Wnosimy o dopuszczenie obręczy z otworami z frezem.*

*Uzasadnienie: Frez poprawia precyzję i pewność mocowania nakrętek co ogranicza ryzyko ich poluzowania się.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

**Pytanie nr 44 (100)**

*Dot. Załącznika nr 1A, rozdz. I p. 17.5. i 17.14 - Wnosimy o dopuszczenie zastosowania poszycia dachowego wykonanego z aluminium jak również dopuszczenie niemalowania poszycia dachu.*

*Uzasadnienie: Aluminium posiada bardzo wysoką odporność na korozję. Powierzchnia poszycia dachu która nie jest zabudowana przez inne elementy (takie jak magazyny energii, klimatyzatory etc.) stanowi znikomy procent całej powierzchni dachu i jest niewidoczna z poziomu jezdni.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający zmieni treść Załącznika nr 1A do SWZ, Rozdział I, pkt 17.5., który otrzyma brzmienie:

*„17.5. Poszycie dachu nadwozia wykonane z tworzywa sztucznego, aluminium lub ze stali odpornej na korozję – wg normy PN-EN 10088 lub równoważnej, klejone do konstrukcji nadwozia. Kolor dachu i jego głównych elementów (jak pokrywy wentylacyjne i osłony butli oraz klimatyzacji) w kolorze białym lub jasnym srebrzystym (do ustalenia z Zamawiającym przed podpisaniem Umowy).”*

Zamawiający zmieni treść Załącznika nr 1A do SWZ, Rozdział I, pkt 17.14., który otrzyma brzmienie:

*„17.14. Kolorystyka zewnętrzna jednolita dla całej dostawy. Sposób malowania z użyciem farb w dwóch kolorach: dół (czerwień) RAL 3002 oraz góra linii bocznej, w tym dach, (biel) RAL 9010 pokrytych lakierem bezbarwnym High Solid na bazie kopolimeru akrylowego. Poszycie konstrukcyjne dachu, jego składowych elementów, w tym m.in. osłon elementów urządzeń montowanych na dachu (niewidoczne z poziomu jezdni) dopuszcza się pozostawienie w bieli lub jasnych odcieniach szarości. Wzory barw zgodnie ze wzornikiem przekazanym wybranemu dostawcy przed podpisaniem umowy przez Zamawiającego oraz zgodnie z Rozdziałem V OPZ. Kompletny projekt malowania (kolorystyki zewnętrznej 4 ścian i dachu) autobusów z użyciem konkretnych barw oraz oznakowania musi być uzgodniony z Zamawiającym przed podpisaniem Umowy.*

*Powłoki zewnętrzne wykonane lakierami poliuretanowymi lub akrylowymi o podwyższonej odporności na ścieranie przy myciu pojazdów na myjni wieloszczotkowej. Dodatkowa warstwa zewnętrzna wykonana z lakieru bezbarwnego.”*

**Pytanie nr 45 (101)**

*Dot. Załącznika nr 1A, rozdz. I p. 17.7. – Wnosimy o dopuszczenie zastosowania jednej klapy obsługowej (do akumulatorów 24V), której zablokowanie w pozycji otwartej wymaga użycia dwóch rąk.*

*Uzasadnienie: Rozwiązanie to umożliwi osiągnięcie większego kąta otwarcia niż zastosowanie np. sprężyny gazowej i przez to ułatwia czynności obsługowe.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający zmieni treść Załącznika nr 1A do SWZ, Rozdział I, pkt 17.7., który otrzyma brzmienie:

*„17.7. Klapy obsługowe zamykane w sposób wykluczający przypadkowe otwarcie oraz zabezpieczone siłownikami lub innym rozwiązaniem technicznym przed samoczynnym zamykaniem pod warunkiem, że czynność otwarcia i zamknięcia klapy będzie możliwa do wykonania jedną ręką bez dodatkowych czynności, np. blokowania, podpierania, ryglowania, itp. Dopuszcza się zastosowania jednej klapy obsługowej (do akumulatorów 24V), której zablokowanie w pozycji otwartej wymaga użycia dwóch rąk.”*

**Pytanie nr 46 (102)**

*Dot. Załącznika nr 1A, rozdz. I p. 17.19. - Wnosimy o dopuszczenie zastosowania rozwiązania z 4 dyszami spryskiwacza na każdą z wycieraczek.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający zmieni treść Załącznika nr 1A do SWZ, Rozdział I, pkt 17.19., lit. e), który otrzyma brzmienie:

*„e) co najmniej po dwie dysze spryskiwacza na każdą z wycieraczek”*

**Pytanie nr 47 (103)**

*Dot. Załącznika nr 1A, rozdz. I p. 20.6. - Wnosimy o dopuszczenie umieszczenia tablic elektroniki (rozdzielczych) częściowo w przedziale kierowcy.*

*Uzasadnienie: Jest to rozwiązanie ergonomiczne zapewniające łatwy dostęp serwisowy.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający zmieni treść Załącznika nr 1A do SWZ, Rozdział I, pkt 20.6., który otrzyma brzmienie:

*„20.6. Tablice elektroniki (rozdzielcze) umieszczone w środku pojazdu (zalecane w przestrzeni pasażerskiej, ewentualnie dopuszczalne częściowo w kabinie kierowcy przy zachowaniu ergonomicznie łatwego dostępu serwisowego) w miejscach najmniej narażonych na skutki kolizji drogowej o dogodnym*

*dostępie bez konieczności demontażu stałych elementów wyposażenia - wyposażone w opisy funkcyjne bezpieczników, przełączników, gniazdek itp.”*

#### **Pytanie nr 48 (104)**

*dot. Załącznika nr 1A, rozdz. I p. 20.13.1 – Wnosimy o rezygnację z wymagania spełnienia regulaminu nr 48 EKG ONZ przez oświetlenie wewnętrzne*

*Uzasadnienie: Oświetlenie wewnętrzne nie znajduje się w zakresie Regulaminu 48*

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający zmieni treść Załącznika nr 1A do SWZ, Rozdział I, pkt 20.13.1., który otrzyma brzmienie: „20.13.1. Oświetlenie zewnętrzne musi spełniać wymagania Regulaminu nr 48 EKG ONZ - Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w odniesieniu do rozmieszczenia urządzeń oświetlenia i sygnalizacji świetlnej – zgodnie z obowiązującymi przepisami i aktualnymi normami dla pojazdów kategorii M3.”

#### **Pytanie nr 49 (105)**

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

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że rozwiązania obligatoryjnie wymagane są dokładnie opisane, natomiast gdy w treści zapisów SWZ mowa o rozwiązaniach zalecanych / preferowanych Zamawiający ma na myśli rozwiązania nieobligatoryjne, a jedynie oczekiwane.

#### **Pytanie nr 50 (106)**

*W Zał. 2 do SWZ ZADANIE 1, par. 4 ust. 19, pkt 2 oraz w Zał. 2 do SWZ ZADANIE 2, par. 4 ust. 17, pkt 1, litera b, Zamawiający napisał:*

*„bezpłatnym wykonaniu przeglądów (w tym dostawę materiałów eksploatacyjnych), obsług i naprawy przez gwaranta, w tym wymianę lub naprawę części uznanych przez producenta za wadliwe pod względem materiału i/lub wykonania oraz pokrycie kosztów robocizny związanych z usunięciem takich wad, w tym wad masowych. W przypadku konieczności wykonania naprawy w zewnętrznym serwisie autoryzowanym, również pokryciu pełnych kosztów przejazdu autobusu lub jego holowania do serwisu oraz z powrotem lub pokryciu kosztów demontażu i montażu podzespołu/zespołu do autobusu i kosztów transportu do serwisu;”*

*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 podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że czynności wymienione w Zał. 2 do SWZ ZADANIE 1, § 4, ust. 19, pkt 2 oraz w Zał. 2 do SWZ ZADANIE 2, par. 4 ust. 17, pkt 1, litera b), („Świadczenia gwarancyjne w okresie gwarancji polegają w szczególności na:”) są objęte zakresem gwarancji w okresie zadeklarowanej gwarancji całopojazdowej przez oferenta będącego w tym czasie Gwarantem. Obsługa okresowa (typu: kontrola, sprawdzenie), której celem jest obsługa codzienna przed wyjazdem na trasę dzienną jest zadaniem własnym użytkownika i w żaden sposób nie koreluje z obsługą gwarancyjną, czyli przytoczonym zapisem umownym. Natomiast przeglądy techniczne zgodne z wymaganiami procedur niezbędne dla zachowania gwarancji mają być wykonywane na koszt Wykonawcy. Chodzi tu głównie o przeglądy techniczne wymuszane okresowo przez producenta autobusu lub infrastruktury i tylko w okresie gwarancji. Oczywiście przeglądy okresowe oraz obsługi techniczne, w tym naprawy mogą być wykonywane przez Operatora jego personelem pod warunkiem udzielenia Operatorowi autoryzacji na przeprowadzenie takich czynności i zawarcia osobnej umowy ASO (Autoryzowany Serwis Obsługi).

#### **Pytanie nr 51 (107)**

*W Zał. 2 do SWZ ZADANIE 1, par. 4, ust. 29, Zamawiający napisał:*

*„Wykonawca zobowiązany jest:*

*odebrać do naprawy i dostarczyć po naprawie autobus do siedziby Zamawiającego w terminie umożliwiającym wykonanie naprawy zgodnie z zapisem ust. 59 na swój koszt;”*

*oraz w Zał. 2 do SWZ ZADANIE 2, § 4 ust. 19, pkt 5.1.*

*„odebrać do naprawy i dostarczyć po naprawie autobus do siedziby Zamawiającego w terminie umożliwiającym wykonanie naprawy zgodnie z zapisem ust. 19.4 na swój koszt.”*

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

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że czynności wymienione w Zał. 2 do SWZ ZADANIE 1, § 4, ust. 29, pkt 2 oraz w Zał. 2 do SWZ ZADANIE 2, § 4 ust. 19, pkt 5.1., dotyczą napraw, które nie są objęte autoryzacją Wykonawcy (umową ASO).

**Pytanie nr 52 (108)**

W Zał. 2 do SWZ ZADANIE 1, par. 4, ust. 35 oraz w Zał. 2 do SWZ ZADANIE 2, par. 4 ust. 19, pkt 11, Zamawiający napisał:

*„Pomimo zorganizowania serwisu gwarancyjnego, w okresie gwarancji Wykonawca zobowiązany jest również do wykonywania napraw gwarancyjnych i nieobjętych gwarancją, a zgłoszonych przez Zamawiającego lub Operatora. Wykonawca zobowiązany jest odebrać do naprawy, naprawić i dostarczyć Przedmiot umowy po naprawie do siedziby Zamawiającego lub Operatora. Sposób postępowania w przypadku konieczności wykonania obsługi lub naprawy wykraczającej poza zakres udzielonej autoryzacji oraz w innych wyjątkowych przypadkach wymagających zastosowania specjalnych technologii lub oprzyrządowania wymagają uzgodnień obu Stron.”*

Prosimy o potwierdzenie, że koszty logistyczne oraz koszty napraw nieobjętych gwarancją będzie ponosił Zamawiający.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z przytoczoną treścią Zał. 2 do SWZ ZADANIE 1, § 4, ust. 35 oraz w Zał. 2 do SWZ ZADANIE 2, § 4 ust. 19, pkt 11 – koszty logistyczne napraw nieobjętych gwarancją oraz koszty samych napraw nieobjętych gwarancją będzie ponosił Zamawiający.

**Pytanie nr 53 (109)**

W Zał. 2 do SWZ ZADANIE 1, par. 4, ust. 39 oraz w Zał. 2 do SWZ ZADANIE 2, par. 4 ust. 19, pkt 15, Zamawiający napisał:

*„Wykonawca zobowiązany jest do odpłatnego usunięcia wad oraz rozwiązywania wszystkich problemów technicznych powstałych w trakcie eksploatacji dostarczonych autobusów po okresie gwarancji.”*

Prosimy o ograniczenie czasu obowiązku usuwania wad oraz rozwiązywania wszystkich problemów technicznych powstałych w trakcie eksploatacji dostarczonych autobusów po okresie gwarancji do okresu 15 lat – czasu możliwość zakupu i dostarczania części zamiennych.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający zmieni treść Załącznika nr 2 do SWZ ZADANIE 1, § 4, ust. 39, który otrzyma brzmienie:

*„39. 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.”*

Zamawiający zmieni treść Załącznika nr 2 do SWZ ZADANIE 2, § 4, ust. 19, pkt 15, który otrzyma brzmienie:

*„19.15. 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.”*

**Pytanie nr 54 (110)**

W Zał. 2 do SWZ Zadanie 2, par. 4, ust. 19.21 oraz w Zał. 2 do SWZ ZADANIE 2, par. 4 ust. 19, pkt 11, Zamawiający napisał:

*„45. Z gwarancji wyłączone są tylko i wyłącznie niżej wymienione części, które podczas eksploatacji autobusów zgodnie z ich przeznaczeniem, w warunkach zgodnych z instrukcją obsługi, ulegają normalnemu zużyciu. Za normalne uznaje się zużycie po uzyskaniu przebiegu lub czasu eksploatacji podanego odpowiednio poniżej:*

- 1) bezpieczniki i żarówki LED – bez limitu, jeżeli nie stanowią wady masowej;
- 2) paski klinowe - nie mniej niż 50 000 km);
- 3) pióra wycieraczek - nie mniej niż 12 miesiące eksploatacji;
- 4) tarcze hamulcowe – nie mniej niż 120 000 km;

- 5) klocki hamulcowe – nie mniej niż 60 000 km;
  - 6) opony - nie mniej niż 150 000 km;
  - 7) akumulatory - nie mniej niż 24 miesiące eksploatacji.”
- Czy Zamawiający zgadza się dodatkowo na wyłączenie z gwarancji:

- amortyzatory (poza wadami fabrycznymi),
- szkło przy uszkodzeniach mechanicznych,
- diody LED, żarówki, świetlówki,
- wkłady filtrów;
- oleje smary i płyny eksploatacyjne,
- wibroizolatory zespołu chłodnic.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z przytoczoną treścią Zał. 2 do SWZ ZADANIE 1, § 4, ust. 44 i 45 oraz w Zał. 2 do SWZ ZADANIE 2, § 4 ust. 19.20 i 19.21 – określono dokładnie zakres materiałów niepodlegających gwarancji lub podlegającej jej w ograniczonym zakresie.

**Pytanie nr 55 (111)**

W Zał. 2 do SWZ ZADANIE 1, par. 4, ust. 56, Zamawiający napisał:

„Autobus zastępczy, o którym mowa ust. 52 i 55 powinien posiadać parametry techniczno-eksploatacyjne i wyposażenie zbliżone do parametrów autobusów dostarczonych. Liczba autobusów zastępczych będzie równa liczbie wszystkich autobusów wyłączonych z eksploatacji. W przeciwnym razie wprowadzenie autobusu zastępczego wymaga zgody Zamawiającego.”

oraz w Zał. 2 do SWZ ZADANIE 2, par. 4 ust. 20, pkt 11

„Autobus zastępczy, o którym mowa ust. 20.7 i 20.10 powinien posiadać parametry techniczno-eksploatacyjne i wyposażenie zbliżone do parametrów autobusów dostarczonych. Liczba autobusów zastępczych będzie równa liczbie wszystkich autobusów wyłączonych z eksploatacji. W przeciwnym razie wprowadzenie autobusu zastępczego wymaga zgody Zamawiającego.”

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

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że celem zakupu nowych autobusów jest stałe świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego w formie komunikacji miejskiej mieszkańcom aglomeracji przemyskiej. W przypadku ewentualnej konieczności przedłużenia się naprawy Zamawiający oczekuje dostarczenia podobnego autobusu do przewozu podróżnych o zbliżonych parametrach technicznych i funkcjonalnych pozwalających świadczyć usługi transportu publicznego. Zamawiający dopuści tymczasowe dostarczenie autobusu z napędem spalinowym spełniającego co najmniej normę Euro V.

Odpowiedź nawiązuje do udzielonej odpowiedzi na pyt. nr 73.

**Pytanie nr 56 (112)**

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 od terminu określonego w § 4 ust. 8.”

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 podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że celem zakupu nowych autobusów jest stałe świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego w formie komunikacji miejskiej mieszkańcom aglomeracji przemyskiej. Stąd jedynie wynika potrzeba dbałości o środki publiczne zaangażowane do realizacji inwestycji i następnie zadań eksploatacyjnych. Zamawiający nie zamierza a priori odstąpić od umowy.

**Pytanie nr 57 (113)**

W Zał. 2 do SWZ ZADANIE 1 oraz ZADANIE 2, par. 6, ustęp 1, Zamawiający napisał:

„Wykonawca przeszkoli w ramach wynagrodzenia (określonego w § 3) 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 w zakresie obsługi, diagnostyki i naprawy dostarczonych autobusów w wymiarze minimum 30 godz.”

Prosimy o potwierdzenie, że osoby delegowane do pracy przy autobusach wyposażonych w silniki napędzane gazem posiadają aktualne uprawnienia SEP grupy III w zakresie eksploatacji i dozoru instalacji i urządzeń gazowych oraz uprawnieniami SEP grupy I do 1 kV w zakresie eksploatacji i dozoru instalacji i elektrycznych.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że celem przeszkolenia załogi Operatora wymaganego w SWZ jest uzyskanie niezbędnej wiedzy i umiejętności obsługi autobusów i infrastruktury im dedykowanej zarówno elektrycznych jak w zadaniu nr 1 oraz gazowych jak w zadaniu nr 2. Jeżeli Wykonawca lub producent dostarczanych autobusów bądź elementów infrastruktury technicznej wymaga posiadania przez personel takiego zakresu uprawnień, to zadaniem Wykonawcy jest skuteczne przeszkolenie załogi Operatora, by tę wiedzę zdobyła.

**Pytanie nr 58 (114)**

W Zał. 1A do SWZ oraz Zał. 2A do SWZ, rozdz. III, pkt. 1, Zamawiający 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 podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że celem dostawy opisanych urządzeń jest skuteczna obsługa pojazdów i infrastruktury technicznej. Zamawiający uzna warunek za spełniony, jeśli Wykonawca dostarczy jedno urządzenie obsługujące wszystkie układy i podzespoły.

**Pytanie nr 59 (115)**

W Zał. 2 do SWZ ZADANIE 1 oraz ZADANIE 2, par. 4, ustęp 28, Zamawiający napisał:

„Termin usunięcia wad, usterek i awarii ujawnionych w okresie gwarancji wynosi max. 6 dni roboczych od daty powiadomienia Wykonawcy, przy czym podjęcie naprawy winno nastąpić najpóźniej w następnym dniu roboczym po zgłoszeniu. 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 lub zapłacić ryczałtową kwotę w wysokości 2 000 zł (słownie: dwa tysiące złotych) za każdy dzień kalendarzowy niezapewnienia autobusu zastępczego.”

Zamawiający wymaga podjęcia naprawy przez serwis techniczny najpóźniej w ciągu 24 godzin od momentu zgłoszenia. Prosimy o potwierdzenie, że dokonanie wstępnej diagnozy jest już podjęciem naprawy.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że dokonanie wstępnej diagnozy jest już podjęciem naprawy.

**Pytanie nr 60 (116)**

W Zał. 2 do SWZ ZADANIE 1 oraz ZADANIE 2, par. 8, ustęp 1, pkt 2 oraz 3, Zamawiający napisał:

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

1 000,00 zł za każdy dzień zwłoki w usunięciu zgłoszonych w okresie gwarancji lub rękojmi wad, usterek i awarii;



250,00 zł za każdy dzień zwłoki w dostawie części zamiennych zgodnie z zapisem § 4, ust. 40.”

- A. Zwracamy się z wnioskiem o obniżenie kar za zwłokę w usunięci zgłoszonych w okresie gwarancji lub rękojmi wad, usterek i awarii do wysokości 800zł w przypadku wyłączenia pojazdu z eksploatacji oraz 400zł w przypadku usterek niewyłączających pojazd z eksploatacji.
- B. Wnioskujemy o obniżenie kary za zwłokę w dostarczeniu części z 250 do 100zł za każdy dzień zwłoki.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

**Pytanie nr 61 (117)**

W załączniku nr 1B PFU do SWZ w punkcie „1.1. Cel i przedmiot opracowania” Zamawiający napisał: „Celem prac projektowych i wykonawstwa robót jest kompleksowa budowa stanowisk postoju zadaszonych ogniwami fotowoltaicznymi dla co najmniej 8 sztuk wraz z drogami manewrowania – szybkiego (pantograf) i zajezdniowego (wolnego) ładowania elektrobusów w Przemyślu przy ul. Lwowskiej 9 na terenie zajezdni autobusowej oraz stanowisk szybkiego ładowania (1 szt.) - pętla autobusowa przy ul. Ofiar Katynia w części wschodniej Przemyśla.”

Po analizie KZT do PFU Wykonawca prosi o określenie wielkości powierzchni dróg do modernizacji i odtworzenia w ramach danego projektu.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że zadaniem Wykonawcy w fazie projektowania jest określenie wielkości powierzchni dróg do modernizacji i odtworzenia w ramach danego projektu, zarówno na terenie bazy przy ul. Lwowskiej 9 w Przemyślu, jak i na terenie pętli autobusowej przy ul. Ofiar Katynia. Zamawiający za minimum przyjmuje dla zadania nr 1: powierzchnię samych 8 miejsc postojowych pod zadaniem fotowoltaicznym, pas szerokości min. 3 metrów wzdłuż stacji trafo i przy obu stanowiskach ładowania szybkiego pantografem (Lwowska i Ofiar Katynia) na długości odpowiedniej dla 12 metrowego autobusu.

**Pytanie nr 62 (118)**

W załączniku nr 1B PFU do SWZ w punkcie „3.2.2. Opis stanu istniejącego” Zamawiający napisał:

„Stacja transformatorowa współpracuje z kogeneracyjnym gazowym zespołem prądowórczym o mocy 200 kW przyłączonym po stronie nn (rys. ST-05) ale synchronizowanym i sterowanym z poziomu SN za pośrednictwem dodatkowych przekładników napięciowych.”

Wykonawca prosi o potwierdzenie, czy w zakresie projektu na istniejącym kogeneratorze gazowym Zamawiający przewidział dodatkowe prace modernizacyjne czy integracyjne z planowaną infrastrukturą ładowania, a jeżeli tak, prosi o uszczegółowienie specyfikacji wymagań.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że zadaniem Wykonawcy jest określenie czy na istniejącej instalacji kogeneratora gazowego należy przewidzieć dodatkowe prace modernizacyjne czy integracyjne z planowaną infrastrukturą ładowania elektrycznego. Obecnie układ kogeneracji działa bez zakłóceń ani bez innych wymagań inwestycyjnych. Ewentualna przebudowa stacji trafo na terenie bazy Operatora może wymusić korektę instalacji kogeneratora, ale zależy to dopiero od przyjętej technologii modernizacji przez Wykonawcę, w związku z tym Zamawiający nie jest w stanie przewidzieć i założyć takich nakładów.

**Pytanie nr 63 (119)**

W załączniku nr 1B PFU do SWZ w rozdziale „Wymagania ogólne instalacji fotowoltaicznej” Zamawiający napisał:

„W ramach zadania nastąpi wykonanie fotowoltaicznych zadaszonych parkingowych (nad miejscami parkowania elektrobusów) wykorzystujących moduły mające krzemowe, monokrystaliczne ogniwa fotowoltaiczne z przednią metalizacją (ang. Front-Contact). Zadaszona parkingowa powinna mieć spadek w kierunku południowym min. 5° i charakteryzować się łączną mocą min. 51 kWp.”

Wykonawca prosi o informację, czy Zamawiający zaakceptuje wykonanie instalacji o mocy nominalnej (warunki STC) nieprzekraczającej 50kWp, czyli mikroinstalacji w myśl ustawy o OZE i Prawa energetycznego. W ten sposób Zamawiający upraszcza procedurę i redukuje ryzyka przyłączenia instalacji do sieci.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający zmieni treść Załącznika nr 1B PFU do SWZ Rozdział „Wymagania ogólne instalacji fotowoltaicznej”, który otrzyma brzmienie:

*„W ramach zadania nastąpi wykonanie fotowoltaicznych zadaszeń parkingowych (nad miejscami parkowania elektrobusów) wykorzystujących moduły mające krzemowe, monokrystaliczne ogniwa fotowoltaiczne z przednią metalizacją (ang. Front-Contact). Zadaszenia parkingowe powinny mieć spadek w kierunku południowym min. 5° i charakteryzować się łączną mocą nominalną do 50 kWp, tzn. mikroinstalacja w myśl ustawy o OZE i Prawo energetyczne.”*

**Pytanie nr 64 (120)**

*W załączniku nr 1B PFU do SWZ w rozdziale „Wymagania ogólne instalacji fotowoltaicznej” Zamawiający określił specyfikację wymagań dla modułów fotowoltaicznych, w szczególności*

*„sprawność ogniw na poziomie 21,4%, grubość szyby przedniej/ tylnej 4mm oraz spełnienie wymagań z norm krajowych PN-EN 14449 i PN-EN 12600.”*

*Wykonawca prosi o potwierdzenie, czy Zamawiający dopuści zastosowanie alternatywnych modułów dwustronnych, odznaczających się nieco gorszymi parametrami, ale posiadającymi aprobatę budowlaną abZ/ aBG oraz DIN 18008 i projektowanymi dla tego typu zastosowań.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

**Pytanie nr 65 (121)**

*W załączniku nr 1C do SWZ w rozdziale „Stacje ładowania zajezdniowego” Zamawiający napisał:*

*13. Zakres temperatury zewnętrznej: od -30oC do +50oC. Dopuszczalny spadek prądu znamionowego z temperaturą: -1,5% znamionowego prądu ładowania na +1oC (powyżej +40oC).*

*16. Maksymalne wymiary stacji ładowania zajezdniowego (dopuszcza się tolerancję +10%): szerokość: 65 cm / wysokość: 220 cm / głębokość: 85 cm.*

*19. Poziom dopuszczalnego hałasu stacji ładowania powinien być równy lub mniejszy niż 60dbA (pomiar w odległości 1m).*

*30. Stacje ładowania muszą być wyposażona w:*

*d) uchwyty sprężynowe podtrzymujące kable ładowania,*

*oraz w rozdziale „Stanowiska szybkiego ładowania autobusów elektrycznych” Zamawiający napisał:*

*10. Zakres temperatury zewnętrznej: od -30oC do +50oC. Dopuszczalny spadek prądu znamionowego wraz ze wzrostem temperatury: -1,5% znamionowego prądu ładowania na +1oC (powyżej +40oC).*

*19. Maksymalnie dopuszczalne wymiary stacji ładowania: 200 cm / 220 cm / 85 cm*

*Wykonawca pragnie się zapytać, czy Zamawiający zaakceptuje standardowe zakresy pracy urządzeń jak temperatura -25 do +45 st. C, poziom hałasu nie przekraczający 70 dB, standardowe wieszaki na przewód ładujący (stacje plug-in) i brak narzuconych z góry zakresów wymiarowych stacji.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

**Pytanie nr 66 (122)**

*W załączniku nr 1C do SWZ w rozdziale „Stanowiska szybkiego ładowania autobusów elektrycznych” Zamawiający napisał:*

*„22. Stacja ładowania musi być wyposażona w układ chłodzenia cieczą zapewniający stabilną pracę i dogodne uwarunkowania temperaturowe urządzenia.”*

*Warunki operacyjne zaproponowane przez Zamawiającego nie powodują konieczności zastosowania chłodzenia cieczą. Dotychczasowe doświadczenia Wykonawcy, również w cięższych warunkach klimatycznych, świadczą iż korzystniejsze w tej sytuacji będzie zastosowanie chłodzenia powietrzem. Prostsza konstrukcja całego systemu będzie skutkować niższymi kosztami utrzymania i większą niezawodnością urządzeń przy dotrzymaniu wszystkich wymagań Zamawiającego.*

*Wykonawca prosi Zamawiającego o rezygnację z konieczności chłodzenia cieczowego stacji ładowania.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający zmieni treść Załącznika nr 1C PFU do SWZ Rozdział „STANOWISKA SZYBKIEGO ŁADOWANIA AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH „pantograf” - WYMAGANE PARAMETRY ELEKTRYCZNE”, pkt 22., który otrzyma brzmienie jak w odpowiedzi na pytanie nr 27, tj.:

*„22. Stacja ładowania musi być wyposażona w układ chłodzenia cieczą zapewniający stabilną pracę i dogodne uwarunkowania temperaturowe urządzenia Dopuszcza się również system chłodzenia powietrzem z wykorzystaniem wentylatorów zabudowanych wewnątrz ładowarki i przy zachowaniu opisanych wcześniej norm hałasu.”*

**Pytanie nr 67 (123)**

*W załączniku nr 1C do SWZ w rozdziale „Stanowiska szybkiego ładowania autobusów elektrycznych” Zamawiający napisał:*

*27. Efektywna moc wyjściowa stacji ładowania nie mniejsza niż 300 kW...*

*zaś w załączniku nr 1B PFU do SWZ w rozdziale 3, ppkt. 3.2.1 „Dane techniczne wyjściowe” Zamawiający napisał:*

*„...stanowisko szybkiego ładowania pantografowego o mocy 300 kVA... „*

*Wykonawca prosi o potwierdzenie, że Zamawiający oczekuje dostawy pantografowych stacji ładowania o mocy maksymalnej zbliżonej do ale nieprzekraczającej 300kW, takich, że warunek 300kVA również zostanie spełniony.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że oczekuje dostawy stacji ładowania elektrobusesów spełniających opisane w OPZ warunki.

**Pytanie nr 68 (124)**

*Zamawiający w załączniku nr 2 do SWZ – zadanie częściowe nr 1 w par. 2 ust. 2 pisze:*

*„Warunkiem odbioru przedmiotu zamówienia określonego w ust. 1 jest praktyczne przetestowanie (wraz z pozytywnym wynikiem testu) zdolności ładowania magazynów energii autobusów przy użyciu ładowarek zajezdniowych i obu pantografowych (stacji szybkiego ładowania). Przeprowadzenie testu polegać będzie na:*

*1) dwukrotnym naładowaniu magazynów energii elektrycznej autobusu z wykorzystaniem systemu pantografowego ładowania,*

*2) dwukrotnym naładowaniu magazynów energii elektrycznej autobusu z wykorzystaniem ładowarek zajezdniowych.”*

*Prosimy o zmianę w/w zapisu i wprowadzenie osobnych odbiorów dla ładowarek objętych przedmiotem zamówienia oraz osobnych odbiorów dla autobusów objętych przedmiotem zamówienia. Przy obecnym zapisie w przypadku opóźnienia w dostawie ładowarek nie będzie możliwości dostarczenia i odbioru samych autobusów.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

**Pytanie nr 69 (125)**

*Zamawiający w załączniku nr 2 do SWZ – zadanie częściowe nr 1 w par. 2 ust. 4 pisze: „(...) z w pełni naładowanymi magazynami energii elektrycznej zasilającymi pojazd, z pełnym/i zbiornikiem/ami paliw płynnych lub gazu CNG (o ile występują), 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. 2, w którym pisze, że warunkiem odbioru autobusów jest naładowanie baterii w trakcie odbiorów. Prosimy o weryfikację powyższych zapisów.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

**Pytanie nr 70 (126)**

*Dot. Załącznika nr 2 do SWZ – zadanie częściowe nr 1 oraz zadanie częściowe nr 2.*

*Wzór umowy nie zawiera postanowień dotyczących zmiany wynagrodzenia, tj. nie zawiera klauzuli waloryzacyjnej polegającej na zmianie wynagrodzenia Wykonawcy zależnej od zmiany warunków rynkowych wpływających na koszt wykonania umowy, w tym zmiany cen materiałów lub kosztów wykonania umowy, a także kosztów wynagrodzeń. W związku ze wzrostem poziomu cen w ostatnim roku i spodziewanym dalszym wzrostem cen prosimy o wprowadzenie do umowy klauzuli waloryzacyjnej na podstawie art. 439 i 440 ustawy Pzp.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że termin wszczęcia niniejszego postępowania zastał określony stan prawny, który nie wymagał takich klauzul.

**Pytanie nr 71 (127)**

Dot. Załącznika nr 2 do SWZ – zadanie częściowe nr 2.

Zamawiający w ust.5 pisze:

**§ 5****Rękojmia**

1. Okres rękojmi na przedmiot umowy ustala się na okres równy gwarancji całopojazdowej określonej w § 4 ust. 1, ale nie krótszy niż 60 miesięcy od terminu określonego w § 4 ust. **Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.**

*W projekcie znalazło się zdanie: „Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.” Prosimy o weryfikację tego zapisu.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający zmieni treść Załącznika nr 2 do SWZ dla zadania nr 2, § 5 ust. 1, który otrzyma brzmienie: „1. Okres rękojmi na przedmiot umowy ustala się na okres równy gwarancji całopojazdowej określonej w § 4 ust. 1, ale nie krótszy niż 60 miesięcy od terminu określonego w § 4 ust. 7.”

**Pytanie nr 72 (128)**

Dot. 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 ładowarek, możemy udzielić Zamawiającemu tylko i wyłącznie licencji.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający informuje, że przepis ten dotyczy dokumentacji dotyczącej robót budowlanych.

**Pytanie nr 73 (129)**

Dot. Załącznika nr 2 do SWZ – zadanie częściowe nr 2.

*Zwracamy uwagę na numerację paragrafów, po par. 14 jest par. 10 zamiast 15. Prosimy Zamawiającego o zmianę w tym zakresie.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający zmieni treść Załącznika nr 2 do SWZ dla zadania nr 2

**Pytanie nr 74 (130)**

*Zamawiający w ppkt v) pkt. 7.2.2 rozdz. IV Zał nr. 1A do SWZ pisze: "wszelkie zdarzenia i wyjątki rejestrowane przez komputer pokładowy, a generowane przez urządzenia wymienione w opisie przedmiotu zamówienia (a w szczególności: kasowniki, automat biletowy, system automatycznego zliczania pasażerów, system monitoringu, inne czujniki podłączone do szyny CAN...)"*

*Prosimy o informację, czy Zamawiający wymaga zakupu i zabudowę automatu biletowego?*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający zmieni treść Załącznika nr 1A do SWZ dla zadania nr 1, Rozdział IV, pkt 7.2.2., ppkt v), który otrzyma brzmienie:

*„v) wszelkie zdarzenia i wyjątki rejestrowane przez komputer pokładowy, a generowane przez urządzenia wymienione w opisie przedmiotu zamówienia (a w szczególności: kasowniki, system automatycznego zliczania pasażerów, system monitoringu, inne czujniki podłączone do szyny CAN) są oznaczane znacznikiem czasu z minimalną dokładnością do 1 sek., dodatkowo znacznikiem lokalizacji GPS oraz numerem kursu i nazwą przystanku, na którym autobus stoi lub poprzednim, z którego odjechał.”*

**Pytanie nr 75 (131)**

*Zamawiający w pkt 3.8.3 zał. nr 1A do SWZ pisze: "Okna boczne w przestrzeni pasażerskiej z szybami otwieranymi w ich górnej części. Nie dopuszcza się okien bocznych, poza oknem kierowcy, z szybami z otworami okiennymi".*

*Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza zastosowanie również okien z szybami przesuwanymi w ich górnej części.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że otwieranie szyby w przestrzeni pasażerskiej może polegać zarówno na jej uchylaniu w osi pionowej, jak i przesuwaniu.

**Pytanie nr 76 (132)**

*Zamawiający w pkt 1.2 Zał nr 1A do SWZ pisze: "szerokość całkowita: do 2,55 m."*

*Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający ma na myśli szerokość liczoną bez lusterek bocznych.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że standardowo pomiar szerokości autobusu jest podawany bez lusterek bocznych.

**Pytanie nr 77 (133)**

*Zamawiający w pkt 1.3 Zał nr 1A do SWZ pisze: "wysokość całkowita (z klimatyzacją, polem styku przyłącza i antenami): do 3,45m."*

*Prosimy o dopuszczenie wysokości całkowitej max. 3480mm.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że ograniczenie dopuszczalnej wysokości autobusu spowodowane jest wysokością bram wjazdowych na stanowiska warsztatu u Operatora.

**Pytanie nr 78 (134)**

*Zamawiający w pkt 2.8 Zał nr 1A do SWZ pisze: "Miejsce na wózek dziecięcy – 1 szt."(...).*

*Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający przewiduje umiejscowienie miejsca dla wózka inwalidzkiego/dziecięcego naprzeciwko drzwi drugich.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że standardowo miejscem ulokowania niezbędnej przestrzeni dla wózka dziecięcego/inwalidzkiego jest w autobusach miejskich obszar na wprost drzwi drugich.

**Pytanie nr 79 (135)**

*Zamawiający w pkt 2.7, 2.8 Zał nr 1A do SWZ pisze: "Miejsce na wózek inwalidzki - 1 szt.", "Miejsce na wózek dziecięcy – 1 szt."*

*Prosimy o potwierdzenie, że wymiary zatoki dla inwalidy mają pozwolić na przebywanie w niej w jednym momencie tylko wózka dziecięcego lub inwalidzkiego, a nie dwóch w tym samym czasie.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że to Wykonawca z producentem autobusu planują przestrzeń zabudowy w oferowanym autobusie i muszą to zrobić planując zarówno liczbę i dostępność miejsc siedzących w tym dostępnych z niskiej podłogi, jak i niezbędną przestrzeń dla wózka dziecięcego i inwalidzkiego. Zamawiający wyjaśnia, że przestrzeń ta może (choć nie musi) być współdzielona dla obu rodzajów wózków.

**Pytanie nr 80 (136)**

*Dot. załącznika nr 1 A do SWZ oraz załącznika nr 2A do SWZ.*

*Prosimy o potwierdzenie, że ilekroć Zamawiający pisze " do uzgodnienia z Zamawiającym przed podpisaniem umowy", ma na myśli " do uzgodnienia z Zamawiającym po podpisaniu umowy".*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

**Pytanie nr 81 (137)**

*Zamawiający w pkt. 3.4.5. załącznika nr 1A do SWZ pisze: "Zamykanie wszystkich drzwi sygnalizowane akustycznie i świetlnie".*

*Prosimy o potwierdzenie, że sygnalizacja ma działać tylko w trakcie zamykania.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że sygnalizacja ma działać tylko w trakcie zamykania.

**Pytanie nr 82 (138)**

*Zamawiający w pkt. 3.5.10 Załącznika nr 1A do SWZ pisze: "system powinien posiadać możliwość zmiany czasu (wielkości opóźnienia), po którym następuje automatyczne zamknięcie drzwi".*

*Proszę o potwierdzenie, że Zamawiający ma na myśli zmianę parametrów przez serwis.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że ma na myśli zmianę tych parametrów przez serwis własny Operatora, a nie przez np. kierującego w danej chwili pojazdem.

**Pytanie nr 83 (139)**

*Zamawiający w pkt 5.2 Zał. Nr 1A do SWZ pisze: "Pojemność magazynów energii używanych do napędu silnika/silników minimum 120 kWh."*

*Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający ma na myśli pojemność nominalną.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że ma na myśli pojemność nominalną magazynów energii używanych do napędu silnika/silników.

**Pytanie nr 84 (140)**

*Zamawiający w pkt. 8.4. załącznika nr 1A do SWZ pisze: „Układ wyposażony w separator oleju sterowany automatycznie lub pneumatycznie. Wymiana wkładu separatora nie częściej niż co 60.000 km lub raz w roku."*

*Prosimy o zmianę zapisu na: Układ wyposażony w separator oleju sterowany automatycznie lub pneumatycznie. Wymiana wkładu separatora nie częściej niż raz w roku.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że parametr ten może być dokładnie tak sformułowany przez Wykonawcę, ale przy spełnieniu przytoczonego warunku.

**Pytanie nr 85 (141)**

*Zamawiający w pkt. 9.9 ppkt. f) 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 podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że obligatoryjnie wymagane jest dostarczenie opisanego dokładnie systemu prekondycjonowania autobusu, natomiast do wyboru Wykonawcy pozostawiono czy dostarczy rozwiązanie w ramach tej samej infrastruktury systemu telemetrycznego do nadzorowania pracy stacji ładowania czy będzie to jednak osobne rozwiązanie.

**Pytanie nr 86 (142)**

*Zamawiający w pkt 17.7 Zał nr 1A do SWZ pisze: "Kłapy obsługowe zamykane w sposób wykluczający przypadkowe otwarcie oraz zabezpieczone siłownikami lub innym rozwiązaniem technicznym przed samoczynnym zamykaniem pod warunkiem, że czynność otwarcia i zamknięcia klapy będzie możliwa do wykonania jedną ręką bez dodatkowych czynności, np. blokowania, podpierania, ryglowania, itp."*

*Prosimy o rezygnację z wymogu możliwości otwarcia wszystkich klap jedną ręką – rekomendujemy zastosowania ryglowania niektórych klap obsługowych, ze względu na utrudnienie dostępu osobom postronnym do kluczowych elementów znajdujących się pod tymi klapami.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że udzielając odpowiedzi na pytanie nr **101** dopuścił zastosowanie jednej klapy obsługowej (do akumulatorów 24V), której zablokowanie w pozycji otwartej wymaga użycia dwóch rąk.

**Pytanie nr 87 (143)**

*Zamawiający w pkt. 20.17 Zał. Nr 1A do SWZ pisze: "Podświetlenie LED przynajmniej w trakcie aktywnej pracy ładowarki. Zasilanie 12/24 V, przetwornica na 5V, prąd ładowania 2,1 A (w standardzie QC 3.0). Temperatura pracy od minus 20oC do plus 60oC".*

*Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający ma na myśli zasilanie 12/24V.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że ma na myśli zasilanie 12/24 V.

**Pytanie nr 88 (144)**

*Dot. Załącznika nr 1A do SWZ – pkt. 7.6. rozdział IV. Prosimy o sprecyzowanie ilości kamer.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że tylko Wykonawca może określić ilość kamer jakie zastosuje by spełnić opisane w OPZ funkcjonalności, bo jest to zależne od konstrukcji i zabudowy wewnątrz autobusu.

**Pytanie nr 89 (145)**

*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 90 (146)**

*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 takiej możliwości.

**Pytanie nr 91 (147)**

*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 podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że rozwiązania obligatoryjnie wymagane są dokładnie opisane, natomiast gdy w treści zapisów SWZ jest mowa o rozwiązaniach zalecanych / preferowanych Zamawiający ma na myśli rozwiązania nieobligatoryjne, a jedynie oczekiwane. Udzielona odpowiedź jest tożsama z udzieloną już odpowiedzią na pytanie nr 105.

**Pytanie nr 92 (148)**

*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 93 (149)**

*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 podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że wszelkie niezbędne wskazówki zawarte są w Załączniku nr 1A do OPZ, głównie w Rozdziale VI „Symulacja eksploatacji i rozkłady jazdy” w zakresie planowanych linii do obsługi przez elektrobusey, zaś planowany średnioroczny przebieg opisano w preambule Załącznika nr 1A do OPZ. Zamawiający wyjaśnia, że nie dysponuje dokładnymi danymi dotyczącymi np. parametrów drogi („maksymalne nachylenie na trasie”, „długość odcinka z maksymalnym nachyleniem”, etc.). Zamawiający zawarł w OPZ wyczerpujące informacje i warunki w jakich będą planowane obsługi elektrobusey. Dodatkowe informacje każdy z Wykonawców może pozyskać dokonując własnych obserwacji w terenie bądź symulacji z użyciem modeli geodezyjnych miasta Przemysła.

#### **Pytanie nr 94 (150)**

*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 potwierdza. Zamawiający informuje, że gdyby chciał weryfikować podwykonawców, na których zasoby wykonawca się nie powołuje w sposób opisany przez Wykonawcę, to wówczas napisalby o tym w SWZ.

#### **Pytanie nr 95 (151)**

*Zamawiający w obu umowach par. 7 ust 1 pisze:*

#### **§ 7**

#### **ZABEZPIECZENIE NALEŻYTEGO WYKONANIA UMOWY**

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 SWZ.

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