

ZP.271.19.2022

Wszyscy wykonawcy

postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego pn.:  
Rozwój zielonego transportu publicznego w mieście Szczecinek poprzez zakup 5 autobusów  
o napędzie elektrycznym wraz z ładowarkami

### Wyjaśnienia treści specyfikacji warunków zamówienia

Miasto Szczecinek na podstawie art. 135 ust. 2, 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.) udostępnia treść zapytań wraz z wyjaśnieniami:

#### Zapytanie 1

##### **Dotyczy: Projektu umowy § 9 ust. 8 i Wyjaśnienia Zamawiającego z 2 listopada 2022 pyt nr 14:**

Zgodnie z § 9 ust. 8 w zw. z § 9 ust. 1 – termin na usunięcie wad w okresie gwarancji wynosi 5 dni. Jednocześnie w § 11 ust. 8 Zamawiający wskazał minimalny termin na usunięcie wad wynoszący 7 dni. Natomiast w odpowiedzi na pyt. Nr 14 podał w odniesieniu do ładowarek zupełnie inny termin. W związku z ww. rozbieżnościami prosimy o wyjaśnienie czy w przypadku ładowarek Zamawiający oczekuje podjęcia naprawy najpóźniej w ciągu 48 godzin oraz jej usunięcia w terminie 5 (7) dni (zgodnie z § 9 ust. 8 w zw. z § 9 ust. 1/zgodnie z § 11 ust. 8) czy jednak Zamawiający oczekuje usunięcia wady (naprawy) ładowarki w okresie gwarancji w innym terminie od zgłoszenia ?

W przypadku ustalenia terminu na usunięcie wad ładowarek nie dłuższego niż 48 godzin, prosimy o wyjaśnienie jak należy liczyć ten okres w przypadku gdy wada ładowarki zostanie zgłoszona/ujawniona po godzinach pracy Zamawiającego (np. w piątek o godz. 17.00). Czy termin na usunięcie wady zacznie biec w poniedziałek od godz. 8?

W przypadku odpowiedzi modyfikującej brzmienie SWZ (w tym projektu umowy) prosimy o wprowadzenie stosownych zmian do dokumentacji postępowania, a zwłaszcza projektu umowy.

#### Wyjaśnienie 1

Zamawiający potwierdza oczekiwany czas reakcji od zgłoszenia w ciągu 48h, naprawy usterki do 5 dni roboczych.

Zamawiający jednocześnie zmienia zapis § 11 ust. 8 o treści:

*„O wykryciu wad w okresie rękojmi za wady i gwarancji jakości Zamawiający lub inny podmiot działający w jego imieniu zawiadomi Wykonawcę na piśmie z podaniem terminu ich usunięcia, który nie może być krótszy niż 7 dni, a w przypadku nieusunięcia wad przez Wykonawcę Zamawiający usunie wady obciążając pełnymi kosztami ich usunięcia Wykonawcę. Rozpoczęcie przez Wykonawcę usuwania wad powinno nastąpić niezwłocznie w przypadku pilnej potrzeby ich usunięcia określonej w wezwaniu przez Zamawiającego”.*

poprzez jego zmianę i nadaje mu nową treść:

*„O wykryciu wad w okresie rękojmi za wady i gwarancji jakości Zamawiający lub inny podmiot działający w jego imieniu zawiadomi Wykonawcę na piśmie z podaniem terminu ich usunięcia, który nie może być krótszy niż 5 dni, a w przypadku nieusunięcia wad przez Wykonawcę Zamawiający usunie wady obciążając pełnymi kosztami ich usunięcia Wykonawcę. Rozpoczęcie przez Wykonawcę usuwania wad powinno nastąpić niezwłocznie w przypadku pilnej potrzeby ich usunięcia określonej w wezwaniu przez Zamawiającego”.*

## Zapytanie 2

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie lub modyfikację postanowień § 10 Projektu umowy w następującym zakresie:

1) Zgodnie z art. 436 pkt 3 ustawy Prawo zamówień publicznych, **Zamawiający ma obowiązek wskazać łączną maksymalną wysokość kar umownych**. Brak takiego wskazania stanowi istotną wadę postępowania, która może prowadzić do zarzutu unieważnienia zawartej umowy,

2) wskazania naliczania kar umownych **od wartości netto**. Wykonawca zwraca uwagę, iż ustalenie kar od wartości brutto a nie netto, jest sprzeczne z zasadą równego traktowania, do której przestrzegania Zamawiający zobowiązany jest na podstawie art. 16 ustawy Prawo zamówień publicznych. Wynika to z faktu, że w przypadku wykonawcy zagranicznego, inaczej niż w przypadku wykonawcy krajowego, cena brutto nie obejmuje podatku VAT, co oznacza, że ostatecznie będzie niższa, niż w przypadku wykonawcy krajowego. W konsekwencji spowoduje to, że ewentualne kary umowne płacone przez wykonawcę zagranicznego będą niższe niż w przypadku wykonawcy krajowego. Dlatego też wnosimy o zmianę §10 poprzez zastosowanie jako podstawy naliczania kar umownych kwoty netto,

3) modyfikację brzmienia kary przewidzianej w § 10 ust. 2 – analogicznie do kary przewidzianej za odstąpienie od umowy z przyczyn dot. wykonawcy, tj. w § 10 ust. 1 pkt 1. – tj. kary za odstąpienie przez Wykonawcę od umowy **z przyczyn za które odpowiedzialność ponosi Zamawiający**.

### Wyjaśnienie 2

Ad 1. Zamawiający dodaje zapis w projekcie umowy § 10 ust. 1 pkt 3

*„Łączna maksymalna wysokość kar umownych, które każda ze Stron może naliczyć stronie przeciwnej w związku z realizacją niniejszej umowy, nie może przekroczyć 20% wartości wynagrodzenia brutto, o którym mowa w § 5 ust. 1 pkt 3 Umowy.”*

Ad 2. Zamawiający w przypadku złożonej oferty, której wybór prowadziłby do powstania u Zamawiającego obowiązku podatkowego, zgodnie z Art. 225 Ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1710 z późn. zm.) dla celów zastosowania kryterium ceny oraz naliczania kar umownych doliczy do przedstawionej w tej ofercie ceny kwotę podatku od towarów i usług, którą miałby obowiązek rozliczyć.

Jednocześnie Zamawiający informuje, że zgodnie z art. 225 ust. 2 pkt 1,2,3,4 ustawy PZP Wykonawca ma obowiązek poinformowania Zamawiającego, że wybór jego oferty będzie prowadził do powstania u Zamawiającego obowiązku podatkowego. Powyższą informację należy zamieścić w formularzu ofertowym.

Ad 3. Zamawiający zmienia zapis § 10 ust. 2 o treści:

*„Zamawiający płaci Wykonawcy kary umowne w wysokości 10 % wynagrodzenia brutto, o którym mowa w §5 ust. 1 pkt 3 w przypadku odstąpienia przez Wykonawcę od umowy z przyczyn zawinionych przez Zamawiającego ”*

poprzez jego zmianę i nadaje mu nową treść:

*„Zamawiający płaci Wykonawcy kary umowne w wysokości 10 % wynagrodzenia brutto, o którym mowa w §5 ust. 1 pkt 3 w przypadku odstąpienia przez Wykonawcę od umowy z przyczyn, za które odpowiedzialność ponosi Zamawiający ”*

## Zapytanie 3

OPZ Cz. B pkt 1.5.

Zamawiający pisze:

*„Przez produkt pochodzący z danego kraju należy rozumieć produkt całkowicie uzyskany, tj. wyprodukowany, w danym kraju i w przypadku przedmiotowego zamówienia produktami tymi są autobusy EV (zgodnie z definicją wskazaną w pkt 5.1 SWZ) ”*

Prosimy o dodanie ww. definicji do SWZ, gdyż na chwilę obecną SWZ takiej definicji nie zawiera.

Ponadto prosimy o uzupełnienie dokumentacji przetargowej o Załącznik nr 3.2 do Formularza ofertowego (stanowiącego oświadczenie Wykonawcy ws. Udziału produktów pochodzących z państwa członkowskich Unii Europejskiej), na który Zamawiający powołuje się w zapisie ww. pkt. Na chwilę obecną brak jest takowego załącznika.

### Wyjaśnienie 3

Zamawiający zmienia zapis SWZ o treści.

*„Przez produkt pochodzący z danego kraju należy rozumieć produkt całkowicie uzyskany, tj. wyprodukowany, w danym kraju i w przypadku przedmiotowego zamówienia produktami tymi są autobusy EV (zgodnie z definicją wskazaną w pkt 5.1 SWZ) ”*

poprzez jego zmianę i nadaje mu nową treść.

*„Przez produkt pochodzący z danego kraju należy rozumieć produkt całkowicie uzyskany, tj. wyprodukowany, w danym kraju i w przypadku przedmiotowego zamówienia produktami tymi są autobusy EV*

Zamawiający dodaje załącznik nr 3.2 do SWZ – Oświadczenie Wykonawcy o pochodzeniu produktów, który należy dostarczyć wraz z ofertą

Załącznik nr 3.2 do SWZ

### OŚWIADCZENIE WYKONAWCY

*Nazwa i adres Wykonawcy/Wykonawców występujących wspólnie*

Przystępując do udziału w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego organizowanego w trybie przetargu nieograniczonego pn: **„Rozwój zielonego transportu publicznego w mieście Szczecinek poprzez zakup 5 autobusów o napędzie elektrycznym wraz z ładowarkami” Numer sprawy: ZP.271.19.2022.**, oświadczam, że w każdym z oferowanych autobusów oraz ładowarek mobilnych do ładowania autobusów, będących przedmiotem niniejszego postępowania, udział produktów pochodzących z państw członkowskich Unii Europejskiej, z którymi Unia Europejska zawarła umowy o równym traktowaniu przedsiębiorców, lub państw, wobec których na mocy decyzji Rady stosuje się przepisy dyrektywy 2014/25/UE, będzie przekraczał 50% (w ujęciu wartościowym).

*miejsce, data*

*podpis osoby/osób upoważnionych  
do występowania w imieniu Wykonawcy*

### Zapytanie 4

We wzorze umowy (w szczególności w jego § 10) nie została sprecyzowana łączna maksymalna wysokość kar umownych, których mogą dochodzić strony. Sprecyzowanie limitu kar umownych jest obligatoryjnym elementem umowy zawieranej w postępowaniu o udzielenie zamówienia, zgodnie z art. 436 pkt. 3) PZP. Z uwagi na powyższe, wnosimy o dodanie do wzoru umowy § 10 ust. 9 o następującym brzmieniu:

*„Łączna maksymalna wysokość kar umownych, które każda ze Stron może naliczyć stronie przeciwnej w związku z realizacją niniejszej umowy, nie może przekroczyć 20% wartości wynagrodzenia brutto, o którym mowa w § 5 ust. 1 pkt. 3 Umowy ”*

### Wyjaśnienie 4

Patrz odpowiedź na zapytanie nr 2

### Zapytanie 5

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?

### Wyjaśnienie 5

Tak, Zamawiający dopuszcza podpisanie umowy z Wykonawcą w formie elektronicznej

### **Zapytanie 6**

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.

### **Wyjaśnienie 6**

Zamawiający zgodnie z ustawą Pzp informuje, że w przypadku wadium wnoszonego w postaci gwarancji ubezpieczeniowej lub bankowej, okres ważności gwarancji będzie równy okresowi związania ofertą, i będzie to okres w którym Beneficjent – Zamawiający będzie mógł zgłaszać roszczenia z gwarancji

### **Zapytanie 7**

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

### **Wyjaśnienie 7**

W przypadku podwykonawcy, na którego zdolnościach lub sytuacji nie polega wykonawca (aby spełnić warunki udziału w postępowaniu), zamawiający nie żąda załączenia do oferty oraz w dalszej kolejności w odpowiedzi na wezwanie zadanych dokumentów potwierdzających brak podstaw wykluczenia

### **Zapytanie 8**

Zamawiający we wzorze umowy przewiduje zmianę 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) działaniem lub zaniechaniem podmiotu trzeciego, w tym organów państwowych, administracji lub innych, za które Wykonawca nie ponosi odpowiedzialności;
- b) obiektywnymi uwarunkowaniami produkcyjnymi po stronie Wykonawcy;
- c) okolicznościami siły wyższej, pod którym to pojęciem należy rozumieć jakiegokolwiek zdarzenia, które pozostają poza kontrolą którejkolwiek ze Stron, a w szczególności wojnę, powstania, zamieszki, blokady dróg, strajki, lock-outy, epidemie, pandemię, klęski żywiołowe itp.;
- d) 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 § 14 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 obliuguje Zamawiającego do wyrażania zgody na ewentualne zmiany umowy i pozostanie to nadal wyłącznie prawem, a nie obowiązkiem Zamawiającego

### **Wyjaśnienie 8**

Zamawiający podtrzymuje zapisy umowy

### **Zapytanie 9**

Prosimy o dodanie do wzoru umowy 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. Zwracamy się z wnioskiem o wprowadzenie możliwości zmiany wysokości wynagrodzenia na podstawie wyżej wymienionych zmian warunków rynkowych.

#### **Wyjaśnienie 9**

Zamawiający nie zmienia warunków wynagrodzenia Wykonawcy.

#### **Zapytanie 10**

W celu uniknięcia pomyłki podczas procesu składania oferty zwracamy się z prośbą o podanie adresu skrzynki ePuap, na który należy złożyć ofertę

#### **Wyjaśnienie 10**

Zamawiający podaje adres skrytki ePUAP: /UMSzczecinek/skrytka,

#### **Zapytanie 11**

Zamawiający w Opisie przedmiotu zamówienia pisze:

*„15 Przez produkt pochodzący z danego kraju należy rozumieć produkt całkowicie uzyskany, tj wyprodukowany, w danym kraju i w przypadku przedmiotowego zamówienia produktami tymi są autobusy EV (zgodnie z definicją wskazaną w pkt 5.1 SWZ) W związku z powyższym wraz z ofertą Wykonawca zobowiązany jest złożyć oświadczenie w sprawie pochodzenia produktów którego wzór stanowi Załącznik nr 3.2 do Formularza ofertowego (oświadczenie stanowi treść złożonej oferty) ”*

W dokumentacji postępowania brakuje załącznika nr 3.2 do Formularza ofertowego. Zwracamy się z prośbą o weryfikację zapisu i ewentualne dołączenie załącznika do dokumentacji

#### **Wyjaśnienie 11**

Patrz odpowiedź na zapytanie nr 3

#### **Zapytanie 12**

Zamawiający w par. 9 pkt 4 Wzoru Umowy pisze:

*„W ramach obsługi gwarancyjnej Wykonawca zobowiązany jest udzielić bezpośrednio dla podmiotu wskazanego przez Zamawiającego, będącego użytkownikiem przedmiotu zamówienia, autoryzacji napraw gwarancyjnych (po przeprowadzeniu stosownych szkoleń), upoważniającej do wykonywania w ramach gwarancji napraw oraz przeglądów dostarczonych autobusów i/lub stacji ładowania, w zakresie uzgodnionym pomiędzy stronami umowy autoryzacyjnej. Czynności te, będą się odbywać na zajezdni, w warsztacie lub punkcie serwisowym Operatora Zamawiającego, tj. w Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Szczecinku, ul. Cieślaka 4, 78-400 Szczecinek, ”*

W związku z koniecznością udzielenia autoryzacji i przeszkolenia pracowników a także wyposażenia w konieczne narzędzia prosimy o listę narzędzi (diagnostycznych i mechanicznych) jaką zamawiający posiada w ramach swojego zaplecza technicznego aby wykonawca mógł wyposażyć zamawiającego w faktyczne konieczne wyposażenie warsztatowe. Prośba jest umotywowana faktem iż wyposażenie ma istotny wpływ na cenę ofertową zatem dostawa narzędzi jakie zamawiający może już posiadać będzie nieuzasadnione kosztowo.

#### **Wyjaśnienie 12**

Zamawiający nie posiada narzędzi specjalistycznych i wymaga doposażenia warsztatu w niezbędne do obsługi zamówionych autobusów narzędzia

#### **Zapytanie 13**

Zamawiający w rozdziale V SWZ pisze:

*„Raport techniczny drogowego zużycia energii elektrycznej przez oferowany autobus miejski zasilany energią elektryczną (wyrazoną w kWh/km) wg testu SORT 2 opracowanego przez International*

*Association of Public Transport (UITP), wykonany przez niezależną, uprawnioną jednostkę badawczą do wykonania takiego testu (certyfikowaną jednostkę) ”*

Powyzszy wymóg dotyczący dokumentu SORT przez oferowany autobus jest nie do spełnienia Nie oferuje się identycznych pojazdów różnym Zamawiającym. Kompletacja autobusów jest zależna od wymagań Zamawiających oraz od ilości środków finansowych jakimi dysponują Autobusy, na których wykonuje się testy SORT 2 mogą mieć różne ilości miejsc pasazerskich, różne przełożenia osi napędowej dobrane do warunków terenowych, w których autobusy będą eksploatowane lub wymagań Zamawiających w zakresie prędkości maksymalnej Vmax.

W związku z powyższym zwracamy się z prośbą aby wykonawca był zobowiązany dołączyć do oferty:

*„Raport techniczny drogowego zużycia energii elektrycznej przez oferowany typ autobusu miejskiego zasilanego energią elektryczną (wyrazono w kWh/km) wg testu SORT 2 opracowanego przez International Association of Public Transport (UITP), wykonany przez niezależną, uprawnioną jednostkę badawczą do wykonania takiego testu (certyfikowaną jednostkę) ”*

### **Wyjaśnienie 13**

Zamawiający zmienia zapis SWZ o treści.

*„Raport techniczny drogowego zużycia energii elektrycznej przez oferowany autobus miejski zasilany energią elektryczną (wyrazono w kWh/km) wg testu SORT 2 opracowanego przez International Association of Public Transport (UITP), wykonany przez niezależną, uprawnioną jednostkę badawczą do wykonania takiego testu (certyfikowaną jednostkę) ”*

nadaje mu nową treść:

*Raport techniczny drogowego zużycia energii elektrycznej przez oferowany typ autobusu miejskiego zasilanego energią elektryczną (wyrazono w kWh/km) wg testu SORT 2 opracowanego przez International Association of Public Transport (UITP), wykonany przez niezależną, uprawnioną jednostkę badawczą do wykonania takiego testu (certyfikowaną jednostkę) ”*

### **Zapytanie 14**

Zamawiający w Opisie Przedmiotu Zamówienia pisze:

*„Wypełniony płynem niskokrzepnącym o temperaturze krystalizacji minimum -37°C, płyn niskokrzepnący dodatkowo musi posiadać możliwość mieszania go z płynami spełniającymi warunki norm i specyfikacji 324 NF ”*

Jako producent autobusów nie zalecamy mieszania płynów niskokrzepnących, (nawet jeśli płyny spełniają te same normy), gdyż nie gwarantuje to zachowania parametrów użytkowych płynu Dodatkowo norma 324 NF jest to norma stosowana dla silników spalinowych

Z uwagi na specyfikę układów aut elektrycznych prosimy o zrezygnowanie z powyższego wymogu

### **Wyjaśnienie 14**

Zamawiający zmienia zapis OPZ pkt 14 ppkt 1 – Instalacja układu g1zewczego pkt 2 o treści:

*Wypełniony płynem niskokrzepnącym o temperaturze krystalizacji minimum -37°C, płyn niskokrzepnący dodatkowo musi posiadać możliwość mieszania go z płynami spełniającymi warunki norm i specyfikacji 324 NF*

poprzez jego zmianę i nadaje mu nową treść.

*„Wypełniony płynem niskokrzepnącym o temperaturze krystalizacji minimum -37°C”*

### **Zapytanie 15**

W Załączniku - „OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA OPZ w punkcie 16 Klimatyzacja ppkt 4 i ppkt 7 Zamawiający umieścił następujące wymogi

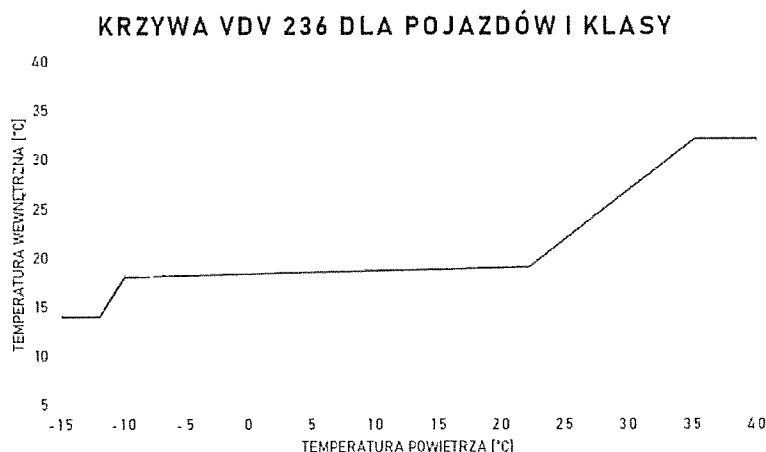
*”Wydajność klimatyzacji zapewniająca obniżenie temperatury wewnątrz autobusu o min 5o C w stosunku do temperatury zewnętrznej powyżej 28oC” oraz ppkt 7, ” Sterowanie klimatyzacją przedziału pasazerskiego. sterowanie klimatyzacją przedziału pasazerskiego realizowane automatycznie,*

- 1.1. z płynną, automatyczną regulacją intensywności nadmuchu w przedziale pasazerskim w funkcji temperatury panującej w przedziale pasazerskim,  
1.2. z płynną regulacją intensywności nadmuchu w kabine kierowcy, z możliwością manualnego wymuszenia (włączenia) się systemu klimatyzacji ”

Prosimy o dopuszczenie rozwiązania opartego na krzywej komfortu klimatycznego dla pojazdów klasy pierwszej opisywanej przez normę VDV 236. Krzywa VDV 236 jest standardem stworzonym dla rynków europejskich opisującym krzywą komfortu klimatycznego dla autobusów miejskich. Jest to norma uwzględniająca również zapotrzebowania oraz wyzwania związane z wykorzystaniem pojazdów elektrycznych. Dzięki zastosowaniu krzywej VDV 236 możliwe jest:

- obniżenie zużycia energii pojazdu, co przekłada się na niższą cenę energii elektrycznej wymaganej do obsługi pojazd
- zmaksymalizowanie zasięgu pojazdu elektrycznego w niekorzystnych warunkach atmosferycznych (duża zmiana w porównaniu do pojazdów wyposażonych w silnik o zapłonie samoczynnym, gdzie energia do ogrzania pojazdu była pobiera z ciepła strat generowanego przez silnik spalinowy)
- zwiększenie komfortu klimatycznego pasażerów przez dopasowanie temperatury wewnątrz pojazdu do temperatury zewnętrznej oraz ubioru pasażerów

Krzywa VDV 236 dla pojazdów I klasy przedstawiona jest poniżej.



### Wyjaśnienie 15

Tak, Zamawiający dopuszcza zastosowanie rozwiązania automatycznego sterowania klimatyzacją przez zastosowanie krzywej komfortu klimatycznego.

### Zapytanie 16

Zamawiający wymaga w OPZ(Opis Przedmiotu Zamówienia) pisać:

„**LP6 Magazyn energii elektrycznej elektrycznego układu napędowego – akumulatory trakcyjne**

1) Magazyn energii trakcyjnej elektrycznej układu napędowego o pojemności nominalnej minimum 380kWh, musi zapewnić w trakcie eksploatacji autobusu na linii autobusowej dzienny przebieg minimum 240km, bez konieczności ładowania akumulatorów , a ponadto.

każdy autobus musi być wyposażony w systemem ładowania akumulatorów trakcyjnych za pomocą wtyczki (plug-in) oraz w mobilną ładowarkę zewnętrzną o mocy ładowania akumulatorów w dwóch zakresach 40/80kW, (ładowanie noc/dzień). Wykonawca dostarczy łącznie 5 ładowarek do ładowania akumulatorów trakcyjnych pojazdów

**A także w załączniku do SWZ „ umowa\_21 K.7013.13.22 ( wzór) w § 9 pisać:**

**pkt 2 Okresy poszczególnych gwarancji przedmiotu zamówienia, licząc od daty protokolarnego przekazania autobusu Zamawiającemu:**



*ppkt 5) na gwarantowany przebieg autobusu – oznacza to, że Zamawiający będzie miał możliwość wykonania gwarantowanego przebiegu (w rozumieniu dalszej części umowy) przez okres równy co najmniej okresowi udzielonej gwarancji na magazyn energii,*

**Pkt 3** Zastrzeżenia i wyłączenia dotyczące poszczególnych gwarancji na autobusy

**ppkt1 i ppkt1 lit a – g :**

- 1) Przez gwarantowany przebieg autobusu należy rozumieć zapewnienie, wykonania przez autobus co najmniej 240 km przebiegu/ dzień roboczy przy następujących warunkach*
  - a) gwarantowany przebieg musi być wykonany przy w pełni naładowanym magazynie energii, tj jego wykonanie rozpocznie się przy pełnym stanie naładowania magazynu energii, a zakończenie przy stanie magazynu energii nie niższym niż 20 %,*
  - b) gwarantowany przebieg musi być wykonany w każdych warunkach atmosferycznych w zakresie występowania temperatur od -30°C do +40°C,*
  - c) przebieg musi być wykonany niezależnie od ilości włączonych urządzeń pokładowych zgodnie SWZ (należy przyjąć maksymalne obciążenie występujące w urządzeniach),*
  - d) gwarantowany przebieg musi być wykonany przy maksymalnym dopuszczalnym napełnieniu autobusów przez pasażerów, zgodnym z oferowaną pojemnością autobusów,*
  - e) gwarantowany przebieg musi być wykonany na linii komunikacji miejskiej nr 1, 1A, 2 (opisanych w załączniku do SWZ),*
  - f) gwarantowany przebieg musi być wykonany przy prędkościach i przyspieszeniach charakterystycznych dla tras publicznego transportu zbiorowego, co w szczególności musi zapewnić Zamawiającemu realizację rozkładu jazdy linii nr 1, 1A, 2 (opisanych w załączniku do SWZ), tak, jak by była ona wykonywana autobusem z klasycznym układem napędowym (spalinowym) Diesla,*
  - g) gwarantowany przebieg musi być wykonywany przez okres równy co najmniej okresowi udzielonej gwarancji na magazyn energii – w przypadku utraty przez elektryczny układ napędowy zdolności do spełnienia powyższych wymagań, Wykonawca będzie zobowiązany do gwarancyjnej naprawy autobusu np w zakresie naprawy lub wymiany magazynu energii na nowe.*

Obecnie dostępne magazyny energii elektrycznej w autobusach komunikacji miejskiej charakteryzują się w okresie prawidłowej eksploatacji standardowym zużyciem. Oznacza to, iż w ciągu eksploatacji jej sprawność w zależności od warunków może spadać.

W związku z powyższym zwracamy się z prośbą o potwierdzenie iż przy magazynie energii nominalnej o pojemności m.in. 380 kWh, magazyn energii elektrycznej w okresie zadeklarowanej gwarancji musi zapewnić w trakcie eksploatacji autobusu na linii autobusowej dzienny przebieg minimum 240km bez konieczności ładowania akumulatorów i nie może spaść o więcej niż 15 % w ciągu zadeklarowanego okresu gwarancji

#### **Wyjaśnienie 16**

Zamawiający wymaga gwarantowanego przebiegu autobusu w każdych warunkach i przy pełnym obciążeniu w całym okresie eksploatacji objętym gwarancją, minimum 240 km na jednym pełnym ładowaniu.

#### **Zapytanie 17**

**Zamawiający w Załączniku do SWZ „ umowa\_21 K.7013.13.22 ( wzór) w § 9 Pkt 3** Zastrzeżenia i wyłączenia dotyczące poszczególnych gwarancji na autobusy pisze:

**Ppkt2 i ppkt1 3 :**

*W celu ustalenia faktycznej pojemności magazynu energii i porównania jej z wartością początkową magazynu energii, wykonawca wg poniższych zasad i na własny koszt, przeprowadzi badania (zwane dalej badaniami) tego parametru w niezależnym laboratorium posiadającym akredytację Polskiego Centrum Akredytacji lub w innej upoważnionej do tego typu badań jednostce, wyniki badań wykonawca przedstawi Zamawiającemu w terminie do 7 dni od ich uzyskania, badania należy przeprowadzić na 6 miesięcy przed upływem gwarancji na magazyn energii:*



Prosimy o dopuszczenie aby wykonanie takich badań zostało realizowane przez wykwalifikowany personel producenta pojazdów przeprowadzone w obecności przedstawicieli Zamawiającego. Jednocześnie prosimy o rozważenie rezygnacji z przeprowadzenia przedmiotowych badań gdyż spowoduje to znaczny wzrost ceny ofertowej tym bardziej, iż zamawiający przykłada szczególną uwagę do oczekiwań względem zasięgu pojazdów. Z naszego doświadczenia wynika, że łączny koszt wykonania pomiaru pojemności magazynu energii autobusu elektrycznego aktualnie wynosi od kilkunastu do kilkudziesięciu tys. zł jednorazowo w jednym autobusie. Do tego potrzebne jest wyłączenie każdego pojazdu z obsługi linii na kilka dni w celu przygotowania go do badań.

#### **Wyjaśnienie 17**

Zamawiający dopuszcza aby wykonanie ww. badań zostało realizowane przez wykwalifikowany personel producenta pojazdów przeprowadzone w obecności przedstawicieli Zamawiającego.

#### **Zapytanie 18**

Zamawiający w Opisie Przedmiotu Zamówienia pkt. 6 ppkt 6 pisze.

*„Ładowanie akumulatorów trakcyjnych typu Plug in napięciem DC z standardowej sieci elektrycznej 3x400V za pośrednictwem dostarczonej ładowarki. Gniazdo ładowania akumulatorów dostępne po otwarciu klapy ”*

1.1 Prosimy o podanie wymaganej lokalizacji klapy ze złączem.

1.2. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający ma na myśli gniazdo Combo do ładowania magazynów energii / baterii trakcyjnych.

#### **Wyjaśnienie 18**

Zamawiający wymaga aby złącze znajdowało się po prawej stronie tylnej części pojazdu lub na tylnej klapie pojazdu. Zamawiający ma na myśli gniazdo Combo do ładowania magazynów energii / baterii trakcyjnych.

#### **Zapytanie 19**

Zamawiający w Opisie Przedmiotu Zamówienia pkt 13 ppkt. 2 pisze:

*„Nagrzewnice z wentylatorami w przestrzeni pasazerskiej (minimum 3 sztuki) wspomagane przez ogrzewanie konwektorowe oraz pompę ciepła ( )”*

Prosimy o dopuszczenie rozwiązania bez pompy ciepła. Standardowo stosowany jest przez nas bojler. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zaakceptuje takie rozwiązanie.

#### **Wyjaśnienie 19**

Tak, Zamawiający dopuszcza ww. rozwiązanie.

#### **Zapytanie 20**

Zamawiający w Opisie Przedmiotu Zamówienia pkt 15 ppkt. 3 pisze.

*„Wymuszona, o dużej skuteczności, niezależna od urządzenia klimatyzacyjnego, łączny wydatek wymiany powietrza dla całej przestrzeni pasazerskiej co najmniej 1500m<sup>3</sup>/h”*

Prosimy o informację, czy Zamawiający zaakceptuje wykorzystanie modułu HVAC w trybie wentylacji w celu zapewnienia wymiany powietrza na poziomie 1500m<sup>3</sup>/h?

#### **Wyjaśnienie 20**

Tak, Zamawiający zaakceptuje wykorzystanie modułu HVAC w trybie wentylacji w celu zapewnienia wymiany powietrza na poziomie 1500m<sup>3</sup>/h.

#### **Zapytanie 21**

Zamawiający w Opisie Przedmiotu Zamówienia pkt. 18 ppkt 4 pisze:

*„klapy schowków montazowych wykonane z stopu aluminium lub stali nierdzewnej.”*

Zwracamy się z prośbą o dopuszczenie wykonania klap schowków montazowych ze szkła lub elementów tworzyw sztucznych, laminatów.

#### **Wyjaśnienie 21**

Tak, Zamawiający dopuszcza zastosowanie materiałów wykonania klap schowków ze szkła lub elementów tworzyw sztucznych, laminatów.

#### **Zapytanie 22**

Zamawiający w Opisie Przedmiotu Zamówienia pkt. 23 ppkt 9 pisze.

*„instalacja nagłaśniająca umożliwiającą kierowcy przekazywanie informacji głosowych pasażerom”*

Prosimy o informację czy Zamawiający ma na myśli przekazywanie informacji wewnątrz i na zewnątrz pojazdu?

#### **Wyjaśnienie 22**

Tak, Zamawiający ma na myśli przekazywanie informacji głosowych pasażerom wewnątrz i na zewnątrz pojazdu.

#### **Zapytanie 23**

Zamawiający w Opisie Przedmiotu Zamówienia pkt. 24 ppkt 9 pisze:

*„minimum 1 gniazdo do ładowania baterii trakcyjnej umieszczonej w tylnej prawej części autobusu”*

Prosimy o dopuszczenie możliwości zamontowania gniazda ładowania w tylnej klapie pojazdu.

#### **Wyjaśnienie 23**

Tak, Zamawiający dopuszcza zamontowanie gniazda ładowania w tylnej klapie pojazdu.

#### **Zapytanie 24**

Prosimy o rezygnację z wymogu zamontowania kołpaków W przypadku zastosowania kołpaków dla felg stalowych wskaźniki pozwalające na monitorowanie luzowania się nakrętek będą niewidoczne w codziennej eksploatacji.

#### **Wyjaśnienie 24**

Nie, Zamawiający podtrzyma wymóg zastosowania kołpaków dla felg stalowych.

#### **Zapytanie 25**

Zamawiający w Opisie Przedmiotu Zamówienia pkt 37 ppkt. 2.3. pisze:

*„poręcze wykonane ze stali nierdzewnej polerowane ( )”*

Zwracamy się z prośbą o dopuszczenie stali nierdzewnej szczotkowanej – takie rozwiązanie pozwala na zachowanie długoterminowej estetyki jak i trwałości.

#### **Wyjaśnienie 25**

Tak, Zamawiający dopuszcza zastosowanie stali nierdzewnej szczotkowanej.

#### **Zapytanie 26**

Zamawiający w Opisie Przedmiotu Zamówienia pkt. 21 ppkt. 4 pisze:

*„stelaż fotela wykonany ze stali nierdzewnej zgodny z kolorystyką wnętrza autobusu”*

Czy Zamawiający dopuści stelaż wykonany z tworzywa sztucznego – rozwiązanie to charakteryzuje się również wysoką wytrzymałością jak i trwałością.

#### **Wyjaśnienie 26**

Nie, Zamawiający wymaga aby stelaż fotela był wykonany ze stali nierdzewnej zgodny z kolorystyką wnętrza autobusu

#### **Zapytanie 26**

Zamawiający we wzoizie umowy par. 10 pkt. 1 ppkt. 2 pisze:

*„2) niedotrzymanie terminu zakończenia realizacji zamówienia określonego w par 2 ust 1 umowy – w wysokości 5% wynagrodzenia brutto, o którym mowa w par. 5 ust 1 pkt 3”*

Z treści w/w punktu wynika, że sankcją za jakiegokolwiek (nawet jednodniowe opóźnienie) jest jednorazowa płatność 5 % wynagrodzenia brutto. Jest to rozwiązanie bardzo niekorzystne dla potencjalnych Wykonawców

W ocenie Wykonawcy, wyżej wymieniona kara umowna jest za wysoka Wykonawca zdaje sobie sprawę, że w reżimie zamówień publicznych to Zamawiający, jako gospodarz postępowania określa

szczególne warunki kontraktowe, a zasada swobody umów wynikająca z art. 353<sup>1</sup> 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 zaferowania 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<sup>1</sup> 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.

**W związku z powyższym zwracamy się z wnioskiem o uzależnienie kary z par. 10 pkt. 1 ppkt. 2 od ilości dni zwłoki:**

2) niedotrzymanie terminu zakończenia realizacji zamówienia określonego w par 2 ust 1 umowy – w wysokości 0,1% wynagrodzenia brutto, o którym mowa w par 5 ust 1 pkt 3 za każdy dzień zwłoki

#### **Wyjaśnienie 26**

Zamawiający podtrzymuje zapisy projektu umowy § 10 ust 1 pkt 2.

#### **Zapytanie 27**

W pierwszej kolejności wskazujemy, że art 95 ustawy prawo zamówień publicznych nie znajduje zastosowania do dostaw autobusów oraz urządzeń elektronicznych (ładowarki) Dlatego zasadne jest albo doprecyzowanie postanowienia rozdziału XXXV należy sprecyzować, że dotyczyć ma to wyłącznie osób realizujących prace budowlane o ile konieczne będą do realizacji zamówienia. Ewentualnie wnosimy aby te postanowienia wykreślić

#### **Wyjaśnienie 27**

Patrz wyjaśnienie na zapytanie nr 2 w załączniku Wyjaśnienia\_3\_swz z dnia 15.11.2022 r prowadzonego postępowania.

#### **Zapytanie 28**

W rozdziale XVIII – opis kryterium oceny ofert prosimy o wyjaśnienie według jakiego kryterium ostatecznie będzie mierzony „gwarantowany zasięg” autobusu. W punkcie 3 tego rozdziału najpierw odsyłają się Państwo do oceny zasięgu według założenia średniego zużycia energii z testu SORT2 a następnie podają Państwo, że gwarantowany zasięg autobusu ma być ustalony w każdych warunkach atmosferycznych oraz niezależnie od włączonych urządzeń pokładowych – czyli odmiennie niż w warunkach testu SORT 2 Prosimy o sprecyzowanie tego punktu i wyjaśnienie wątpliwości.

#### **Wyjaśnienie 28**

Zamawiający żąda spełnienia obu warunków.

#### **Zapytanie 29**

Prosimy o potwierdzenie i doprecyzowanie w Umowie, że w przypadku konieczności poniesienia kosztów zmian przedmiotu Umowy opisanych w §3 ust 4, będzie to stanowiło przesłankę do zmiany umowy wskazaną w §17 ust. 1 Umowy. Analogicznie należy umożliwić zmianę Umowy w przypadku opisanym w §15 ust. 2 i ust. 5 Umowy.

#### **Wyjaśnienie 29**

Nie, Zamawiający informuje, że w przypadku konieczności poniesienia kosztów zmian przedmiotu Umowy opisanych w §3 ust 4, nie będzie to stanowiło przesłanki do zmiany umowy

#### **Zapytanie 30**

Prosimy zmianę §11 ust 1 i dostosowanie jego brzmienia do treści postanowień §3 i §6 Umowy oraz potwierdzenie, że Wykonawca będzie miał możliwość wystawienia faktur za każdy element zamówienia odrębnie na podstawie protokołu obioru każdego z elementów - §11 ust. 1 pozostaje w konflikcie z postanowieniami §3 ust 2 Umowy oraz §6 ust. 1 Umowy

#### **Wyjaśnienie 30**

Nie, Zamawiający podtrzymuje zapisy w umowie

#### **Zapytanie 31**

W ślad za wnioskami dotyczącymi części technicznej OPZ wnosimy o zmianę postanowienia §3 ust. 2 pkt 4) Umowy w zakresie testu zasięgu autobusu – w ocenie Wykonawcy zasięg autobusu powinien być sprawdzany do momentu osiągnięcia zerowego stanu baterii Zamawiający nie uwzględnia faktu, że każdy producent ustala poziom energii dostępnej dla użytkownika, nie dopuszczając jednak aby

bateria uległa całkowitemu rozładowaniu. Stąd pozostawianie 20% tej energii dostępnej dla użytkownika jest zbędne i technologicznie nie uzasadnione

**Wyjaśnienie 31**

Zamawiający podtrzymuje zapisy §3 ust 2 pkt 4) projektu umowy

**Zapytanie 32**

W ślad za wnioskami o zmianę OPZ zawartymi wyżej wnosimy o zmianę sposobu ustalania i testowania gwarantowanego przebiegu autobusu opisywanego w §9 ust. 3 pkt 1) Umowy – warunki opisywane przez Zamawiającego nie odpowiadają ani przeciętnym i realnym warunkom eksploatacji autobusów, ani tym bardziej warunkom w jakich przeprowadzane są ustandaryzowane testy SORT. Stąd stawianie takich wymogów jest zbędne i nie znajduje uzasadnienia z punktu widzenia celowości

**Wyjaśnienie 32**

Zamawiający podtrzymuje określony sposób ustalania i testowania gwarantowanego przebiegu autobusu opisywanego w §9 ust 3 pkt 1) projektu umowy

**Zapytanie 33**

Jednocześnie wskazujemy, że badanie baterii opisane w §9 ust. 3 pkt 3) jest wysoce wątpliwe – Wykonawcy nie są znane laboratoria badające baterie w jakiś szczególny „laboratoryjny” sposób. Standardowo testy pojemności baterii wykonuje w postaci badania ilości przyjmowanej baterii. Prosimy o weryfikację możliwości spełnienia tego wymogu lub potwierdzenie że takie badanie będzie badaniem spełniającym przedmiotowy wymóg.

**Wyjaśnienie 33**

Zamawiający podtrzymuje zapisy w §9 ust 3 pkt 3) projektu umowy

**Zapytanie 34**

Prosimy o sprecyzowanie, że naprawy pojazdów będą dokonywane w okresie 5 dni roboczych - §9 ust. 8 Umowy.

**Wyjaśnienie 34**

Tak, Zamawiający potwierdza, że naprawy pojazdów będą dokonywane w okresie 5 dni roboczych.

**Zapytanie 35**

Jednocześnie prosimy o sprecyzowanie, że wymóg dostarczenia pojazdu zastępczego opisany w §9 ust 9 Umowy będzie znajdował zastosowanie wyłącznie w przypadkach gdy charakter usterki wyłączy autobus z eksploatacji

**Wyjaśnienie 35**

Tak, zamawiający potwierdza, że wymóg dostarczenia pojazdu zastępczego opisany w §9 ust 9 Umowy będzie znajdował zastosowanie wyłącznie w przypadkach gdy charakter usterki wyłączy autobus z eksploatacji

**Zapytanie 36**

Dodatkowo prosimy o sprecyzowanie jaki pojazd zastępczy będzie miał być dostarczony przez Wykonawcę (czy będzie to mógł być autobus napędzany paliwem) ponadto konieczne jest sprecyzowanie koszt wynajmu jakiego autobusu będzie przedmiotem roszczenia Zamawiającego w przypadku niezapewnienia pojazdu zastępczego.

**Wyjaśnienie 36**

Zamawiający dopuszcza dostarczenie pojazdu zastępczego napędzanego silnikiem spalinowym.

**Zapytanie 37**

Analogicznie jak w punkcie 35 powyżej prosimy o sprecyzowanie, że czas gwarancji ulega wydłużeniu wyłącznie w przypadku przestoju/wyłączenia z eksploatacji danego elementu zamówienia i tylko w odniesieniu do tego elementu

**Wyjaśnienie 37**

Zamawiający informuje, że przypadku przestoju/wyłączenia z eksploatacji przedmiotu umowy, okres gwarancji przedłuża się o czas trwania naprawy przedmiotu umowy liczony od daty zgłoszenia awarii do dnia odbioru po naprawie.

#### **Zapytanie 38**

Wnosimy o zmianę §10 ust. 1 pkt 2) Umowy i ustalenie kary umownej w wysokości określonego procentu - proponujemy 0 1% wartości zamówienia netto za każdy dzień zwłoki. Jedną, taką samą karą umowną naliczana zarówno za jeden dzień zwłoki jak i za kilkanaście a nawet więcej dni wydaje się być niecelowa – w szczególności, że dla Wykonawcy już na drugi dzień obojętne z punktu widzenia kosztów jest czy dostarczy przedmiot zamówienia szybciej, czy przed upływem terminu uprawniającego Zamawiającego do odstąpienia od umowy

#### **Wyjaśnienie 38**

Patrz odpowiedź na zapytanie nr 26.

#### **Zapytanie 39**

Zwracamy uwagę, że naliczane kary umowne nie mogą być – zgodnie z przepisami – naliczane od kwot brutto. W przypadku bowiem gdy Wykonawca ma siedzibę poza Polską i dokonuje wewnątrzwspólnotowej dostawy towarów, wystawia on faktury nie objęte obowiązkiem odprowadzenia podatku VAT w Polsce, tym samym kary umowne naliczane od kwot brutto są dla takiego Wykonawcy o 23% niższe niż dla Wykonawcy wystawiającego faktury w Polsce. Konieczne jest zatem dostosowanie zapisów Umowy w tym zakresie bowiem takie ukształtowanie kar umownych narusza zasadę równego traktowania wykonawców.

#### **Wyjaśnienie 39**

Patrz wyjaśnienie na zapytanie nr 2.

#### **Zapytanie 40**

W odniesieniu do §10 ust. 2 punkty 2), 3), 4), 5) 7), 8) prosimy o dodanie w §10 dodatkowego punktu, w którym zostanie wskazane, że w tych przypadkach odstąpienie od Umowy będzie poprzedzone wezwaniem Wykonawcy do wypełnienia warunków umownych z określeniem dodatkowego terminu, pod rygorem, że bezskuteczny upływ tego terminu skutkować będzie odstąpieniem od Umowy.

#### **Wyjaśnienie 40**

Zamawiający pozostawia zapisy projektu umowy bez zmian.

#### **Zapytanie 41**

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zwróci pozostałą część zabezpieczenia w przypadku gdy w okresie rękojmi zostaną stwierdzone wady, ale zostaną przez Wykonawcę usunięte zgodnie z Umową – obecne postanowienie §13 ust. 3 pkt 2) budzi wątpliwości interpretacyjne

#### **Wyjaśnienie 41**

Tak, Zamawiający potwierdza, że Zamawiający zwróci pozostałą część zabezpieczenia w przypadku gdy w okresie rękojmi zostaną stwierdzone wady, ale zostaną przez Wykonawcę usunięte zgodnie z Umową.

#### **Zapytanie 42**

W związku z koniecznością dokonania istotnych zmian wnosimy o przesunięcie terminu składania ofert o co najmniej 14 dni.

#### **Wyjaśnienie 42**

Zamawiający podtrzymuje termin składania ofert zawarty w SWZ.

#### **Zapytanie 43**

Dotyczy punktu 28. Elektroniczne systemy informacji pasażerskiej: elektroniczne tablice kierunkowe, system zapowiadania przystanków, system zliczania potoków pasażerskich.

1.5 System informacji pasazerskiej musi spełniać obowiązujące w Polsce normy i przepisy dotyczące poziomu zakłóceń elektrycznych i radioelektrycznych

Czy Zamawiający pisząc o obowiązujących w Polsce normach ma na myśli homologacje pojazdową zgodną z regulaminem 10.05. Jeśli tak to na jakim etapie postępowania Zamawiający wymaga przedłożenia dokumentacji?

#### **Wyjaśnienie 43**

Zamawiający wymaga dostarczenia posiadanej homologacji pojazdowej zgodnej z Regulaminem R10.05 całego systemu informacji pasazerskiej oraz system monitoringu wizyjnego najpóźniej w dniu odbioru końcowego przedmiotu umowy.

#### **Zapytanie 44**

Dotyczy punktu 28. Elektroniczne systemy informacji pasazerskiej: elektroniczne tablice kierunkowe, system zapowiadania przystanków, system zliczania potoków pasazerskich.

1.7. Zastosowane urządzenia muszą być odporne na drgania przenoszone przez pojazdy podczas ich pracy i użytkowania. Złącza przewodów (przejścia, wtyki i gniazda) muszą zabezpieczone przed niepożądanym rozłączeniem

oraz punktu 30. System monitoringu wizyjnego.

8.3. System monitoringu wizyjnego musi być zbudowany z uwzględnieniem zastosowania nowoczesnych, niezawodnych rozwiązań technicznych i technologicznych oraz charakteryzować się:

- zastosowane elementy muszą być odporne na drgania przenoszone przez pojazdy. Złącza przewodów (przejścia, wtyki i gniazda) muszą zabezpieczone przed niepożądanym rozłączeniem

W jakim standardzie Zamawiający oczekuje dostarczonych urządzeń elektroniki pojazdowej wyposażonych w złącza oraz złącz przewodów?

#### **Wyjaśnienie 44**

Zamawiający wymaga zastosowania złącz odpornych na drgania przenoszone przez pojazdy, przed ich przypadkowym niepożądanym rozłączeniem. Zamawiający zaleca zastosowanie złączy stosowanych w przemyśle samochodowym, np. typu M12.

#### **Zapytanie 45**

Dotyczy punktu 28. Elektroniczne systemy informacji pasazerskiej: elektroniczne tablice kierunkowe, system zapowiadania przystanków, system zliczania potoków pasazerskich.

2). WEWNĘTRZNE I ZEWNĘTRZNE TABLICE INFORMACYJNE W AUTOBUSIE.

Czy przypadku uszkodzenia tablicy zewnętrznych w czasie serwisu gwarancyjnego bądź pogwarancyjnego Zamawiający dopuszcza aby wymieniona była cała tablica lub większą jej część.

#### **Wyjaśnienie 45**

Zamawiający oczekuje aby zastosowane rozwiązania technologiczne w tablicach informacyjnych były ekonomicznie uzasadnione, tj. w przypadku napraw wymagało jak najmniejszych nakładów finansowych.

#### **Zapytanie 46**

Dotyczy punktu 28 Elektroniczne systemy informacji pasazerskiej: elektroniczne tablice kierunkowe, system zapowiadania przystanków, system zliczania potoków pasazerskich.

2). WEWNĘTRZNE I ZEWNĘTRZNE TABLICE INFORMACYJNE W AUTOBUSIE

Jakiego interfejsu komunikacyjnego wymaga Zamawiający? Czy mają to być tablice z komunikacją RS485 czy komunikacja po Ethernetie. Gdzie komunikacja po Ethernetie jest nowszym rozwiązaniem oraz dającym więcej możliwości technicznych np. zdalna zmiana oprogramowania w tablicach, podczas eksploatacji, natomiast komunikacja z tablicą po RS485 jest technologią przestarzałą z ograniczeniami.

#### **Wyjaśnienie 46**

Zamawiający wymaga zastosowania interfejsu komunikacyjnego po Ethernetie

#### **Zapytanie 47**

Dotyczy punktu 28 Elektroniczne systemy informacji pasazerskiej: elektroniczne tablice kierunkowe, system zapowiadania przystanków, system zliczania potoków pasazerskich

4.15. Moduł rozszerzeń autokomputera wyposażony w:



W punkcie 4.15 Zamawiający pisze między innymi o wbudowanych odbiornikach GPS, wbudowanym Switchu. Czy Zamawiający umieszczając takie zapisy miał na myśli aby wszystkie te zapisy tyczyły się autokomputera i to autokomputer miał być wyposażony w te elementy czy mogą być to osobne urządzenia, które będą zintegrowane z autokomputerem.

#### **Wyjaśnienie 48**

Zamawiający dopuszcza aby przedstawione w zapisach funkcjonalności autokomputera mogły być zastosowane w osobnych urządzeniach o ile będą one zintegrowane z autokomputerem

#### **Zapytanie 49**

Dotyczy punktu 28. Elektroniczne systemy informacji pasazerskiej. elektroniczne tablice kierunkowe, system zapowiadania przystanków, system zliczania potoków pasazerskich.

4.15.1 Wbudowany odbiornik GPS

Zapis umieszczony przez Zamawiającego dotyczący jednego odbiornika GPS, może nie spełniać on oczekiwań Zamawiającego, ponieważ jeden odbiornik GPS, nie daje stabilności działania danych na wysokim poziomie np. ok. 99%, aby uzyskać pewność działania danych z odbiornika GPS należało by zastosować redundantny system odbiorników GPS. Proponujemy aby Zamawiający dodał zapis o redundancji GPS, dla otrzymania jak najlepszych danych na poziomie ok 99%.

#### **Wyjaśnienie 49**

Zamawiający oczekuje, że zastosowane rozwiązanie Wykonawcy w zakresie ustalenia pozycji pojazdów będzie gwarantowało jej sprawność w każdych warunkach drogowych i każdej porze roku

#### **Zapytanie 50**

Dotyczy punktu 28. Elektroniczne systemy informacji pasazerskiej. elektroniczne tablice kierunkowe, system zapowiadania przystanków, system zliczania potoków pasazerskich.

4.15.2 Wbudowany modem GSM LTE

Pisząc o modemie GSM LTE czy Zamawiający wymaga konkretnego typu modemu? Czy ma być to modem LTE Cat. 4 DL/UL 50/50 Mbps czy LTE Cat. 6 DL/UL 300/50 Mbps. Modem LTE Cat. 4 jest modemem starszej generacji, modem Cat. 4 posiada np. tylko jedno pasmo do połączenia się z BTSem. Modem Cat. 6 jest nowszym i zdecydowanie szybszym modemem, cechuje się większą ilością pasm do łączenia się z BTSami co w przemyśle nazywa się agregacją pasm.

#### **Wyjaśnienie 50**

Zamawiający oczekuje rozwiązania zapewniającego nieprzerwaną komunikację z poszczególnymi elementami pojazdu.

#### **Zapytanie 51**

Dotyczy punktu 28. Elektroniczne systemy informacji pasazerskiej. elektroniczne tablice kierunkowe, system zapowiadania przystanków, system zliczania potoków pasazerskich.

5.2.1.3 pobierania rozkładów jazdy

W jaki sposób Zamawiający oczekuje pobierania rozkładów jazdy?

#### **Wyjaśnienie 51**

Zamawiający oczekuje aby dane o rozkładach jazdy pobierały się w sposób automatyczny online (po akceptacji rozkładu w systemie Zamawiającego) do autokomputera pojazdu. Dopuszcza się rozwiązanie polegające na aktualizacji rozkładów jazdy autobusów po wjeździe pojazdu na teren zajezdni autobusowej przez istniejącą wewnętrzną sieć Wi-Fi.

#### **Zapytanie 52**

Dotyczy punktu 28. Elektroniczne systemy informacji pasazerskiej. elektroniczne tablice kierunkowe, system zapowiadania przystanków, system zliczania potoków pasazerskich.

3) Wymagania szczegółowe tablic Wewnętrznych LCD wyświetlających treści przejazdowe.

3.2 Tablica wewnętrzna boczna umieszczona przed II dźwiami Pojazdu. Zalecane pełnienia funkcję tablicy przez monitor LCD zabezpieczony poliwęglanem litym odpornym na wandalizm, z automatyczną regulacją jasności w zależności od natężenia oświetlenia, wyświetlająca minimum następujące informacje.

- oznaczenie linii w postaci alfanumerycznej, od jednego do czterech znaków,

- kraniec do którego zmierza Pojazd, przebieg trasy w formie graficznej informacji (wszystkie przystanki na trasie, ulice, informacje o przesiadkach),

- wyróżnienie informacji o bieżącym przystanku (przed dojazdem do przystanku),
  - wyróżnienie informacji o następnym przystanku (po ruszeniu z przystanku),
- Czy Zamawiający dopuszcza rozwiązanie, w którym na monitorze LCD pokazywany będzie przebieg całej trasy, ale za pomocą przewijanego widoku w zależności od położenia w ramach przebiegu kursu, tzn. aktualnie widoczny będzie poprzedni przystanek, aktualny przystanek oraz trzy kolejne, plus informacje o przesiadkach (w ramach aktualnego lub następnego przystanku) i wspomniane wyróżnienia o bieżącym i następnym przystanku?

#### **Wyjaśnienie 52**

Tak, Zamawiający dopuszcza ww. rozwiązanie

#### **Zapytanie 53**

Dotyczy punktu 28 Elektroniczne systemy informacji pasażerskiej. elektroniczne tablice kierunkowe, system zapowiadania przystanków, system zliczania potoków pasażerskich

3.4 Tablice wewnętrzne LCD muszą umożliwiać wyświetlanie komunikatu "STOP" W momencie naciśnięcia przez pasażera przycisku "na żądanie"

Czy wyświetlanie komunikatu „STOP” dotyczy również tablicy wew. LCD bocznej?

#### **Wyjaśnienie 53**

Tak, Zamawiający wymaga wyświetlania komunikatu STOP również na tablicy wewnętrznej bocznej

#### **Zapytanie 54**

Dotyczy punktu 28. Elektroniczne systemy informacji pasażerskiej. elektroniczne tablice kierunkowe, system zapowiadania przystanków, system zliczania potoków pasażerskich.

5.3.1. Moduł Systemu Automatycznego Zliczania Pasażerów

Wnioskodawca zwraca się z prośbą do Zamawiającego o uszczegółowienie wymogów dotyczących Systemu Zliczania Pasażerów. W zapisach brakuje informacji między innymi o tym jakie urządzenia mają się składać na System Zliczania Pasażerów, wymogów dla tych urządzeń oraz czy czujniki zliczania pasażerów mają posiadać podtrzymanie w postaci akumulatora Li-Ion.

Proponujemy Zamawiającemu dodanie zapisu dotyczącego podtrzymania czujników zliczania pasażerów w postaci akumulatora ze względu na.

- Dzięki podtrzymaniu czujniki zliczania pasażerów nie będzie braków/przerw w liczeniu pasażerów np. na pętlach lub w innych sytuacjach, w których pojazd będzie miał wyłączoną stacyjkę, a pojazd będzie miał otwarte drzwi.

- Zapobiega utracie danych online, które w wyniku słabszych dostępności do sieci GSM zostały zbuforowane w urządzeniu i mogą być wysłane nawet po wyłączeniu pojazdu z wykorzystaniem zasilania podtrzymującego. Umożliwia również w aplikacji jasne stwierdzenie czy nastąpiło poprawne wyłączenie pojazdu, ponieważ zostanie wysłany komunikat o wyłączeniu zasilania dzięki podtrzymaniu

- Zastosowanie akumulatora jest związane z bezpiecznym aktualizowaniem się oprogramowania w systemie

#### **Wyjaśnienie 54**

Zamawiający nie wymaga aby system zliczania pasażerów posiadał osobne źródło zasilania.

#### **Zapytanie 55**

Dotyczy punktu 28. Elektroniczne systemy informacji pasażerskiej. elektroniczne tablice kierunkowe, system zapowiadania przystanków, system zliczania potoków pasażerskich

5.3.1. Moduł Systemu Automatycznego Zliczania Pasażerów

W zapisach Zamawiającego pojawia się zapis dotyczący oprogramowania. Wnioskodawca zwraca się do Zamawiającego o udzielenie informacji dotyczących wymagań dostarczonego oprogramowania.

Czy ma być to oprogramowanie dostarczone w formie odrębnej aplikacji systemowej instalowanej u Zamawiającego, czy Zamawiający wymaga dostarczenia oprogramowania z dostępem do systemu przez przeglądarkę internetową. Czy Zamawiający oczekuje dostarczenia jednego kompleksowego oprogramowania - rozwiązania, które będzie obsługiwało wszystkie systemy z pojazdu bez konieczności korzystania z kilku osobnych oprogramowań do kilku systemów pojazdowych?

#### **Wyjaśnienie 56**

Zamawiający dopuszcza oba rozwiązania dostępu do oprogramowania (oprogramowanie zainstalowane na serwerze Zamawiającego lub/i z dostępem przez stronę www). Zamawiający zaleca zastosowanie zintegrowanego systemu zarządzającego nad systemami zainstalowanymi w pojeździe.

#### **Zapytanie 57**

Dotyczy punktu 28 Elektroniczne systemy informacji pasazerskiej. elektroniczne tablice kierunkowe, system zapowiadania przystanków, system zliczania potoków pasazerskich

5 3.1. Moduł Systemu Automatycznego Zliczania Pasażerów.

W zapisach Zamawiającego pojawia się zapis dotyczący możliwości generowania raportów Czy Zamawiający oczekuje otrzymania gotowych/stałych szablonów raportów, czy Zamawiający oczekuje otrzymania możliwości samodzielnego generowania raportów i tworzenia własnych szablonów według własnych kryteriów i harmonogramów, wraz z możliwością wysłania ich na wskazane adresy mailowe?

#### **Wyjaśnienie 57**

Zamawiający oczekuje możliwości generowania raportów poprzez wybór składowych raportu z dostępnych danych oraz filtrowania dostępnych danych Wynikiem raportu powinien być plik w formacie zgodnym z MS Excel i PDF

#### **Zapytanie 58**

Dotyczy punktu 30. System monitoringu wizyjnego

8 6 Podgląd aktualnego obrazu z kamer musi być możliwy bezpośrednio na ekranie autokomputera, o którym mowa w wymaganiach dla autokomputera oraz zdalnie poprzez sieć bezprzewodową Zamawiającego na terenie zakładów eksploatacji i poprzez sieć GSM/UMTS w przypadku, kiedy pojazd jest poza zasięgiem sieci zakładu eksploatacji

oraz punktu 9.2 Stanowiska odczytu, pobierania i przetwarzania danych - oprogramowanie musi zapewnić następujące funkcjonalności.

- zdalny podgląd on-line w trybie Realtime dla każdej kamery i dla każdego pojazdu (wybrana jedna kamera lub wybrane 4 kamery z pośród wszystkich kamer z możliwością ich zmiany),

Wnioskodawca zwraca się do Zamawiającego z prośbą o udzielenie wyjaśnienia co Zamawiający miał na myśli umieszczając zapis o podglądzie obrazu z kamer zdalnie Czy chodzi o podgląd zdalny on-line opisany w punkcie 9.2? W jaki sposób Zamawiający oczekuje podglądu z kamer zdalnie? Czy podgląd obrazu kamer zdalnie ma następować poprzez streaming obrazu z kamer czy z rejestratora wideo? Czy Zamawiający oczekuje również zdalnego dostępu do nagrań historycznych (playback)?

#### **Wyjaśnienie 58**

Zamawiający oczekuje zdalnego poglądu online z kamer Zamawiający dopuszcza oba rozwiązania dostępu do wizji (bezpośredni podgląd z kamer lub z wykorzystaniem rejestratora obrazu) Podgląd obrazu ma odbywać się poprzez oprogramowanie dostarczone przez Wykonawcę (aplikacja klienta lub dostęp przez platformę www)

#### **Zapytanie 59**

Dotyczy punktu 30. System monitoringu wizyjnego

8.14. Status pracy rejestratora oraz kamer powinien być reprezentowany na wyświetlaczu autokomputera w czasie rzeczywistym oraz w oprogramowaniu zarządzającym wskazanym przez Zamawiającego Sygnalizowane muszą być następujące parametry pracy.

- zanik sygnału z kamer lub kamery ze wskazaniem konkretnej,

Czy Zamawiający dopuszcza, aby sygnalizacja zaniku sygnału z kamer np przez nie styk na złączu występowała w przypadku kiedy ubytek czasowy w ciągłości nagrania jest powyżej 10 sekund?

#### **Wyjaśnienie 59**

Zamawiający oczekuje aby sygnalizacja zaniku sygnału z kamer była wyświetlana od razu po jej wystąpieniu.

#### **Zapytanie 60**

Dotyczy punktu 30 System monitoringu wizyjnego

9 1 2 Kamery.

W opisie kamer Kamery wewnętrzne rejestrujące wnętrze pojazdu wraz z kabiną kierującego, kamery wewnętrzna przednia rejestrująca obraz przed pojazdem oraz kamery cofania widnieje jedynie zapis

"w obudowie wandaloodpornej z zabezpieczeniem przed zmianą kierunku pola widzenia kamery, jej demontażem lub kradzieżą", brakuje informacji o współczynnik wandaloodporności Jakiego współczynnika wandaloodporności oczekuje Zamawiający?

**Wyjaśnienie 60**

Zamawiający wymaga dla wszystkich dostarczonych kamer współczynnika wandaloodporności IK10

**Zapytanie 61**

Dotyczy punktu 30 System monitoringu wizyjnego.

9 1 2 Kamery:

- Przycisk antynapadowy.

Czy Zamawiający umieszczając w opisie informacje o przycisku antynapadowym, chciałby również zyskać system bezpieczeństwa kierowcy oraz pasażerów z możliwością połączenia głosowego z dyspozytorem.?

**Wyjaśnienie 60**

Zamawiający nie wymaga ww. rozwiązania.

**Zapytanie 61**

Dotyczy punktu 30. System monitoringu wizyjnego

9 2 Stanowiska odczytu, pobierania i przetwarzania danych - oprogramowanie musi zapewnić następujące funkcjonalności.

- pobieranie zamówionych nagrań musi odbywać się poprzez Wi-Fi podczas pobytu pojazdu na zajezdni

Czy Zamawiający posiada już infrastrukturę WiFi na terenie zajezdni? Jeśli tak to Wnioskodawca zwraca się z prośbą o udostępnienie rozmieszczenia systemu WiFi na terenie zajezdni wraz z opisem anten i urządzeń.

**Wyjaśnienie 61**

Tak, Zamawiający posiada infrastrukturę Wi-Fi na zajezdni Specyfikacja urządzeń zostanie przekazana na ządanie wyłonionemu Wykonawcy w postępowaniu przetargowym.

**Zapytanie 62**

Dotyczy punktu 30. System monitoringu wizyjnego.

9.1.2. Kamery

W zapisach w punkcie 9 1 2 dla wszystkich typów kamer występuje zapis kompresji obrazu MPEG-4, H 264/H.265/H.265+ oraz H 264/H.265/H 265+ Czy Zamawiający uznaje za warunek spełniony jeśli kompresja obrazu będzie następowała w rejestratorze wideo z zachowaniem podanych parametrów

**Wyjaśnienie 62**

Tak, Zamawiający uzna warunek za spełniony jeśli kompresja obrazu będzie następowała w rejestratorze.

**Zapytanie 63**

Dotyczy punktu 30 System monitoringu wizyjnego

9.1.2 Kamery.

- Kamery zewnętrzne.

Zamawiający w punkcie dodał zapisy: "dwa niezależne, konfigurowalne strumienie video oraz wspierająca ONVIF" zapisy te wskazują na jedną konkretną technologię zastosowania kamer. Wskazana przez Zamawiającego technologia jest technologią starszego typu obecnie na rynku występuje już więcej nowszych technologii, które są technologiami między innymi szybszymi i sprawniejszymi dlatego też prosimy o wykreślenie zapisów: "dwa niezależne, konfigurowalne strumienie video oraz wspierająca ONVIF" , zapisy te nie wnoszą nic do jakości obrazu z kamer jedynie wskazują na konkretną technologię.

**Wyjaśnienie 63**

Zamawiający dopuszcza zastosowanie innej technologii pod warunkiem spełniania wymogów technicznych i jakościowych zawartych w OPZ uzyskanego obrazu video

**Zapytanie 64**

Pkt. B.4 Opisu przedmiotu zamówienia Zamawiający wymaga dostarczenia autobusów posiadających homologację według Regulaminu 29 – Homologacja R29 jest udzielana tylko pojazdom kategorii N, dlatego też prosimy o wykreślenie niniejszego wymagania.

**Wyjaśnienie 64**

Patrz wyjaśnienie na zapytanie nr 32 w załączniku: Wyjaśnienia\_3\_swz z dnia 15.11.2022 r. prowadzonego postępowania

**Zapytanie 65**

Ile Zamawiający przewiduje cykli ładowania w okresie 84 miesięcy podczas trwania gwarancji?

**Wyjaśnienie 65**

Zamawiający nie określa liczby cykli ładowania w okresie gwarancji.

**Zapytanie 66**

Czy w przypadku Wykonawcy zagranicznego Zamawiający dopuszcza podpisywanie dokumentów i składanie oferty kwalifikowanym podpisem elektronicznym zamiast podpisu zaufanego – Epuap.

**Wyjaśnienie 66**

Zamawiający dopuszcza podpisanie dokumentów i złożenie oferty podpisem kwalifikowanym.

**Zapytanie 67**

System bezpieczeństwa – asystent kierowcy może występować w 2 wariantach, gdzie różnice będą dotyczyły jedynie martwych stref z boku autobusu:

1 wariant:

Kamera przednia monitorująca odległość od poprzedzającego pojazdu, która dodatkowo rozpoznaje linie, pieszych, rowerzystów oraz czujniki radarowe na 1 lub 2 boki, montowane mniej więcej na środku autobusu, które rozpoznają pieszych, rowerzystów i przeszkody (będące w ruchu) czyli np. inne pojazdy - są to 2 niezależne systemy.

2 wariant:

Kamera przednia (funkcje j.w.) z 1 lub 2 kamerami bocznymi montowanymi z tyłu pojazdu, która rozpoznaje pieszych i rowerzystów – jest to jeden zintegrowany system bezpieczeństwa.

Prosimy o informację, którego z powyższych rozwiązań oczekuje Zamawiający.

**Wyjaśnienie 67**

Zamawiający dopuszcza zastosowanie zintegrowany systemu bezpieczeństwa.

**Zapytanie 68**

Ile Zamawiający przewiduje cykli ładowania w okresie 84 miesięcy podczas trwania gwarancji.

**Wyjaśnienie 68**

Patrz odpowiedź na zapytanie nr 65.

**Zapytanie 69**

Dotyczy Punkt 30 – System Monitoringu Wizyjnego, p. pkt 9.1.1

Zapisy oznaczone jako nienadpiswane (alarmowe) w proponowanym rozwiązaniu nie zostaną skasowane do momentu ich nienadpisania po określonym konfigurowalnym czasie. Nie ma możliwości

ich odznaczenia przez Operatora. Ma to związek z aspektami dotyczącymi bezpieczeństwa i modyfikacji

zapisu nagrań. Czy Zamawiający dopuści możliwość nieodznaczenia nagrań zapisanych w trybie alarmowym?

**Wyjaśnienie 69**

Tak, Zamawiający dopuszcza możliwość nieodznaczenia nagrań zapisanych w trybie alarmowym.

Z poważaniem  
**GIÓWNY SPECJALISTA**  
**ds. zamówień publicznych**  
*mgr inż. Tomasz Kotowski*