

Warszawa, 2025-06-12

MZA/ND/143/64025

**Do wykonawców  
ubiegających się o udzielenie  
zamówienia**

*dot.: postępowania nr 61/NT/AB/25 na zakup i dostawa 50 szt. autobusów elektrycznych*

### **Pytanie nr 2**

Dot. Załącznika 1.1 do SWZ Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia

Prosimy o potwierdzenie, że wiele odnośników z zał. 1.1 do SWZ (Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia), które odsyłają do zał. 1.5.2 do SWZ powinny odsyłać do zał. 1.3 (Szczegółowe wymagania dotyczące urządzeń i systemów elektronicznych) do SWZ.

### **Odpowiedź nr 2**

Zamawiający potwierdza, że właściwym źródłem jest załącznik 1.3 do SWZ.

### **Pytanie nr 3**

Dot. załącznika 1.3 do SWZ Szczegółowe wymagania dotyczące urządzeń i systemów elektronicznych

Prosimy o potwierdzenie, że zapisy zał. 1.3 do SWZ (Szczegółowe wymagania dotyczące urządzeń i systemów elektronicznych) są aktualne i adekwatne do wymagań Zamawiającego. Pytanie wynika stąd, że nie ma w nich kilku wymagań, które pojawiły się jako nowość w ostatnich kilku przetargach Zamawiającego, a nie ma ich w przedmiotowym OPZ. Przykładem niech będą zapisy dotyczące nawigacji, które w ostatnich kilku przetargach zawierały wymóg wykorzystania danych dotyczących routingu, a w bieżącym przetargu takiego wymagania już nie ma.

Niepewność wynika również z faktu, że np. w ppkt. 4.4.5.5.4 znajduje się zapis „4.4.5.5.4.liczba i lokalizacja tablic: w autobusach MIDI i MAXI jedna sztuka, (...)”, gdzie przedmiotem postępowania są pojazdy MEGA. Podobnie w ppkt. 4.7.2.1.6.-7.

### **Odpowiedź nr 3**

Wymagania dotyczące urządzeń i systemów elektronicznych są aktualne i adekwatne do wymagań Zamawiającego. Wymagania odnośnie tablic dotyczą autobusu przegubowego (MEGA).

#### **Pytanie nr 4**

Dot. ppkt. 4.4.4.2.12

Podpunkt dotyczy tablic elektronicznych wewnętrznych, które zgodnie z wymaganiami ogólnymi powinny być wykonane, zgodnie z ppkt. 4.4.4.2.1., „w oparciu o monitory LCD”. Wśród wymienionych tablic wskazują Państwo w punktorze trzecim, tablicę wewnętrzną numeru służbowego kierowcy (WS). Uprzejmie prosimy o potwierdzenie, że jest Państwa życzeniem, by tablica, która w dotychczasowych wdrożeniach była tablicą LED, stała się pełnokolorowym monitorem LCD. Zwracamy jednocześnie uwagę, że takie rozwiązanie znacząco podniesie koszty tej konstrukcji, pogarszając jednocześnie widoczność wyświetlanych informacji. Zwracamy jednocześnie uwagę, że jest to tablica dwustronna, która z drugiej zewnętrznej strony wyświetla na matrycy LED numer brygady przypisanej do kursu. Wnosimy o pozostanie przy dotychczasowym rozwiązaniu.

#### **Odpowiedź nr 4**

Zamawiający dopuszcza pozostanie przy dotychczasowym rozwiązaniu z zastosowaniem matrycy LED.

#### **Pytanie nr 5**

Dot. ppkt. 4.8.3.1 zał. 1.3 Szczegółowe wymagania dotyczące urządzeń i systemów elektronicznych

Uprzejmie prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga użycia kart eSIM. Z posiadanej przez nas wiedzy wynika, że na chwilę obecną operatorzy w Polsce nie są gotowi na współpracę z urządzeniami obsługującymi protokół SGP.31/32, a jedynie w najlepszym wypadku SGP.01/02 (M2M) lub SGP.21/22 (eSIM w wariantcie Consumer). Pierwszy standard stoi w sprzeczności z jednym z zasadniczych założonych przez MZA celów, tzn. zapobieganiu vendor lock-in. Drugi natomiast nie jest przystosowany do masowego zarządzania flotą jak ta w dyspozycji MZA.

#### **Odpowiedź nr 5**

Zamawiający wymaga użycia kart eSIM.

#### **Pytanie nr 6**

Dot. ppkt. 4.8.4.1 zał. 1.3 Szczegółowe wymagania dotyczące urządzeń i systemów elektronicznych

Zwracamy się z prośbą o rezygnację z wymagania dot. zabudowy anten „bez naruszenia zewnętrznych powłok autobusu”. Konstrukcja pojazdu powoduje, że jedynym miejscem do potencjalnego wykorzystania są przestrzenie pod klapami wewnątrz pojazdu lub schowek nad głową kierowcy. W obu tych miejscach znajduje się dużo urządzeń elektrycznych i elektronicznych. W obecnych znanych nam rozwiązaniach, gdzie antena jest na zewnątrz, poszycie dachu pełni dla tych urządzeń rolę ekranu. Przeniesienie anten do wewnątrz pojazdu wpłynie negatywnie na ich pracę, zaś z drugiej zaś strony może pogorszyć jakość komunikacji pojazd-ziemia. Podkreślamy również, że moce anten są regulowane właściwymi normami biorącymi pod uwagę również kwestie zdrowotne, nie ma więc możliwości zmiany tego parametru.

#### **Odpowiedź nr 6**

Zdaniem Zamawiającego uwzględnienie otworów montażowych na etapie produkcji nie będzie stanowiło naruszenia zewnętrznych powłok autobusu. Zamawiający w konsekwencji podtrzymuje zapisy SWZ.

**Pytanie nr 7**

Dot. ppkt. 4.5.2.

Zwracamy się z prośbą o zaakceptowanie rozwiązania w którym rolę Jednostki Centralnej będzie pełnił jeden z modułów Komputera Pokładowego.

**Odpowiedź nr 7**

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

**Pytanie nr 8**

Dot.: Punkt 3.4.1.1 automatycznie, w określonych przedziałach czasowych, pobiera rozkłady jazdy ZTM ze wskazanego źródła dostępnego w sieci (zalecane wykorzystanie danych udostępnionych przez ZTM z bazy SQL, dane dostępne są także w formie plików \*.dbf) lub API JSON,

Czy Zamawiający udostępni szczegółowy opis danych otrzymanych od ZTM, wraz z informacją o możliwych zmianach, które mogą w tych danych wystąpić?

**Odpowiedź nr 8**

Zamawiający udostępni aktualną dokumentację opisującą format danych otrzymaną od ZTM, po podpisaniu umowy z potencjalnym wykonawcą.

**Pytanie nr 9**

Dot.: Punkt 3.4.1.2 przygotowuje definicje rozkładów jazdy dla pojazdów w podziale na linie, w wersji gotowej do pobrania przez pojazd niezwłocznie po pobraniu danego rozkładu z ZTM. Należy uwzględnić wyprzedzenie czasowe, z jakim ZTM przygotowuje rozkłady jazdy - pojazd powinien pobierać wszystkie aktualnie przygotowane rozkłady jazdy dla danej linii z takim wyprzedzeniem, z jakim zostały przygotowane w ZTM,

Jaki jest standardowy okres wyprzedzenia czasowego, z jakim ZTM przygotowuje rozkłady jazdy, który należy uwzględnić przy pobieraniu rozkładów jazdy przez pojazdy?

**Odpowiedź nr 9**

Standardowy okres wyprzedzenia czasowego, z jakim ZTM przygotowuje rozkłady jazdy pobierane przez pojazdy wynosi od 1 do 10 dni.

**Pytanie nr 10**

Dot.: Punkt 3.5.1.6 domyślne filtrowanie predefiniowanych raportów powinno umożliwiać ustalenie zakresu dat dla raportu, linii, numeru taborowego pojazdu,

Czy Zamawiający może przedstawić przykładowy raport, o którym mowa w pkt 3.5.1.6 OPZ, uwzględniający domyślne filtrowanie według zakresu dat, linii oraz numeru taborowego pojazdu?

**Odpowiedź nr 10**

Zamawiający pozostawia swobodę co do formy wizualnej raportu z uwzględnieniem wymagań opisanych w OPZ.



**Pytanie nr 11**

Dot.: 3.5.1.7 aplikacja raportująca powinna być zbudowana w taki sposób, by umożliwić jej rozbudowę w porozumieniu z Zamawiającym, w szczególności zmienianie istniejących raportów i dodawanie nowych; Centralna baza danych zdarzeń powinna być zbudowana w oparciu o takie środowisko i w taki sposób, by Zamawiający mógł tworzyć własne raporty przy pomocy narzędzi użytkowanych obecnie przez Zamawiającego,

Jakich narzędzi raportujących (np. Power BI lub innych) obecnie używa Zamawiający do tworzenia własnych raportów, o których mowa w pkt 3.5.1.7 OPZ? Czy Zamawiający dopuszcza wykorzystanie narzędzia Power BI w ramach realizacji przedmiotu zamówienia?

**Odpowiedź nr 11**

Zamawiający dopuszcza wykorzystanie narzędzia Power BI.

**Pytanie nr 12**

Dot.: 4.2.3.2 temperatura pracy: - 30°C do +55°C, (dotyczy wszystkich modułów KP),

Czy Zamawiający dopuszcza, aby urządzenia spełniały wymagania temperaturowe w zakresie od -25°C do +70°C zamiast wskazanego zakresu od -30°C do +55°C? Proponowany zakres temperatur obejmuje szerszy przedział pracy po stronie wysokich temperatur, co jest istotne zwłaszcza w warunkach miejskich, gdzie urządzenia mogą być narażone na wysokie temperatury wewnątrz pojazdów latem. Jednocześnie niewielkie odstępstwo po stronie niskich temperatur (-25°C zamiast -30°C) pozostaje wciąż w granicach warunków typowych dla eksploatacji systemów w transporcie publicznym, nie wpływając negatywnie na ich funkcjonalność ani niezawodność

**Odpowiedź nr 12**

Zamawiający dopuszcza, aby urządzenia spełniały wymagania temperaturowe w zakresie od -25°C do +70°C.

**Pytanie nr 13**

Dot.: 4.2.3.12 karta dźwiękowa ze wzmacniaczem 20W,

Czy Zamawiający dopuści zastosowanie karty dźwiękowej ze zintegrowanym wzmacniaczem o mocy 8 W?

W przypadku braku zgody na powyższe rozwiązanie, prosimy o dopuszczenie zastosowania zewnętrznego wzmacniacza o mocy 20 W współpracującego z kartą dźwiękową. Takie podejście odpowiada powszechnie stosowanej praktyce rynkowej – wbudowane wzmacniacze o mocy 20 W nie są wykorzystywane ze względu na znaczący wpływ na gabaryty autokomputera.

**Odpowiedź nr 13**

Zamawiający dopuszcza zastosowania zewnętrznego wzmacniacza o mocy 20 W współpracującego z kartą dźwiękową.



#### **Pytanie nr 14**

Dot.: 4.6.2 Moduł zawiera autoryzację opartą na karcie Mifare poprzez zbliżenie karty do czytnika lub wpisanie numeru karty w formacie dziesiętnym z klawiatury modułu

Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie osobnego modułu autoryzacji, realizującego funkcjonalność odczytu kart Mifare?

Zastosowanie osobnego modułu autoryzacji zwiększa elastyczność systemu, ułatwia serwisowanie i wymianę urządzeń w przypadku awarii lub konieczności rozbudowy funkcjonalności. Pozwala także na optymalne rozmieszczenie elementów systemu w pojeździe, co może poprawić ergonomię użytkownika oraz bezpieczeństwo dostępu do funkcji systemowych.

#### **Odpowiedź nr 14**

Zamawiający nie dopuszcza zastosowania osobnego modułu autoryzacji, poza panelem kierowcy.

#### **Pytanie nr 15**

Dot.: 4.8.3.1 TD musi posiadać odrębną kartę eSIM należącą do prywatnego APN MZA i podtrzymanie zasilania, minimum 20 minut, niezależne od akumulatorów głównych autobusu.

Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie tradycyjnej karty SIM zamiast karty eSIM?

Zastosowanie zwykłej karty SIM umożliwia zachowanie pełnej funkcjonalności połączenia z prywatnym APN MZA, przy jednoczesnym uproszczeniu procesu serwisowania i wymiany karty w przypadku awarii lub zmiany operatora. Standardowe karty SIM są powszechnie stosowane, łatwo dostępne i zapewniają równoważną niezawodność transmisji danych, przy jednoczesnym ograniczeniu kosztów serwisowych i eksploatacyjnych związanych z obsługą urządzeń. Dodatkowo czy zamawiający dopuszcza zastosowanie zewnętrznego źródła podtrzymania zasilania dla TD, pod warunkiem zapewnienia wymaganej autonomii pracy przez minimum 20 minut niezależnie od akumulatorów głównych autobusu?

#### **Odpowiedź nr 15**

Zamawiający nie dopuszcza zastosowania tradycyjnej karty SIM. Zamawiający dopuszcza zastosowanie zewnętrznego źródła podtrzymania zasilania dla TD, pod warunkiem zapewnienia zasilania TD poza akumulatorami autobusu.

#### **Pytanie nr 16**

Dot.: 4.10.2.9.3. dyski muszą być umieszczone w wyjmowanej kieszeni, zamykanej na klucz serwisowy, identyczny dla wszystkich dostarczonych autobusów

Czy zamawiający dopuszcza możliwość zastosowania rejestratora bez wyjmowanej kieszeni? Proponowane rozwiązanie zapewnia wymaganą ochronę dostępu do dysków i ich integralność, jednocześnie zwiększając niezawodność systemu poprzez eliminację mechanicznych elementów kieszeni wyjmowanej.

#### **Odpowiedź nr 16**

Zamawiający dopuszcza możliwość zastosowania rejestratora bez wyjmowanej kieszeni z możliwością wymiany dysku przy zastosowaniu standardowych złączy.

#### **Pytanie nr 17**

Dot.: 4.10.2.9.3. dyski muszą być umieszczone w wyjmowanej kieszeni, zamykanej na klucz serwisowy, identyczny dla wszystkich dostarczonych autobusów

Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie rozwiązania bez wyjmowanej kieszeni na dyski, w przypadku zastosowania komputera pokładowego integrującego funkcjonalność rejestratora CCTV oraz innych modułów systemowych? Integracja funkcji rejestratora CCTV z innymi modułami komputera pokładowego wpływa na ograniczenie liczby oddzielnych urządzeń w pojeździe, zwiększa niezawodność systemu oraz zmniejsza ryzyko usterek mechanicznych. Dodatkowo brak wyjmowanej kieszeni minimalizuje ryzyko nieautoryzowanego dostępu lub fizycznego przejścia dysku, co pozytywnie wpływa na bezpieczeństwo przechowywanych danych i ochronę informacji wrażliwych, w szczególności nagrań CCTV.

#### **Odpowiedź nr 17**

Zamawiający dopuszcza możliwość zastosowania rejestratora bez wyjmowanej kieszeni z możliwością wymiany dysku przy zastosowaniu standardowych złączy przypadku zastosowania komputera pokładowego integrującego funkcjonalność rejestratora CCTV oraz innych modułów systemowych z zachowaniem pozostałych funkcjonalności systemu opisanego w OPZ.

#### **Pytanie nr 18**

Załącz. nr 3 do Umowy §2 ust.1 punkt 1.1.13 Zamawiający napisał:

*1.1.13. na wszystkie urządzenia i oprogramowanie będące elementem elektrycznego napędu trakcyjnego – minimum 300.000 km.*

Prosimy o wyszczególnienie urządzeń będących według Zamawiającego składem elementów napędu elektrycznego.

#### **Odpowiedź nr 18**

Zamawiający informuje, że w skład elektrycznego napędu trakcyjnego wchodzi wszystkie komponenty związane z zapewnieniem trakcji autobusu wraz z dedykowanym oprogramowaniem, różne w zakresie stosowanych rozwiązań przez różnych Wykonawców.

#### **Pytanie nr 19**

Załącz. nr 3 do Umowy §2 ust.2 punkt 2.1 Zamawiający napisał:

*2. WYKONAWCA oświadcza, że dostarczone autobusy będą w pełni sprawne i wykonane w sposób gwarantujący wysoki poziom jakości i niezawodności. WYKONAWCA gwarantuje, że liczba występujących ewentualnych usterek objętych gwarancją jakości, pozwoli na uzyskanie wskaźnika gotowości technicznej nie mniejszego niż 90%.*

*2.1. Obliczanie wskaźnika gotowości technicznej rozpoczyna się od dnia dostarczenia ZAMAWIAJĄCEMU wszystkich autobusów, o których mowa w §1 ust. 1 oraz kończy się w momencie, gdy liczba autobusów pozostających w okresie gwarancji, o której mowa w §2 ust. 1.1.1 będzie wynosiła mniej niż 10 sztuk.*



*Liczba sprawnych autobusów określana jest przez ZAMAWIAJĄCEGO na godz. 4:00 każdego dnia w raporcie potwierdzanym przez WYKONAWCĘ, stanowiącym podstawę do ewentualnego naliczania kary umownej. Brak potwierdzenia raportu dziennego w terminie 3 dni roboczych od jego przekazania, będzie traktowany jako akceptacja ww. raportu.*

Prosimy o potwierdzenie, że jeżeli zamawiający nie przyśle w danym dniu gotowości na godz. 4:00, to zostanie umniejszona gotowość o ten dzień.

#### **Odpowiedź nr 19**

Zamawiający nie przychyła się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

#### **Pytanie nr 20**

Załącznik nr 3 do SWZ §4 ust.3 Zamawiający napisał:

*Wykonawca zobowiązany jest do przeszkolenia dziesięciu osób, pracowników Zamawiającego, instruktorów nauki jazdy lub wybranych kierowców, w zakresie prawidłowego, bezpiecznego oraz ekonomicznego eksploataowania autobusu, będącego przedmiotem dostawy, oraz 15 pracowników zaplecza technicznego. Koszty oddelegowania swoich pracowników pokrywa Zamawiający.*

1. Prosimy o potwierdzenie, że osoby delegowane do przeszkolenia i do pracy przy zamówionych autobusach, w zależności od rodzaju szkolenia, będą posiadały aktualne uprawnienia SEP do 1 kV w zakresie eksploatacji i dozoru instalacji elektrycznych.
2. Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku braku posiadania odpowiednich uprawnień Zamawiający poniesie koszt uzyskania uprawnień elektrycznych SEP do 1kV dla wskazanych pracowników zaplecza technicznego
3. Prosimy o potwierdzenie, że personel Zamawiającego delegowany do szkoleń w zakresie obsługi technicznej systemu klimatyzacji będzie posiadał ważne uprawnienia zgodne z rozporządzeniem Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 1 lipca 2022 r. w sprawie szczegółowych zasad stwierdzania posiadania kwalifikacji przez osoby zajmujące się eksploatacją urządzeń, instalacji i sieci Dz.U. 2022 poz. 1392, niezbędne przy eksploatacji urządzeń chłodniczych, klimatyzacyjnych i wentylacyjnych oraz w zakresie ustawy o substancjach zubożających warstwę ozonową oraz ustawy o fluorowanych gazach cieplarnianych.
4. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zgodzi się na przeszkolenie czterech pracowników z zakresu diagnostyki, do której wykonania potrzebne jest oprogramowanie oparte na licencji imiennej. Koszt szkoleń przeprowadzonych przez poddostawców wiąże się ze znaczącym wzrostem ceny oferty.

#### **Odpowiedź nr 20**

Zamawiający:

1. Potwierdza, że jego pracownicy zaplecza technicznego posiadają niezbędne i aktualne uprawnienia i upoważnienia SEP do 1kV w zakresie eksploatacji i/lub dozoru instalacji elektrycznych,
2. Potwierdza powyższe,



3. Potwierdza, że jego pracownicy posiadają niezbędne i aktualne uprawnienia zgodne z rozporządzeniem Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 1 lipca 2022 r. w sprawie szczegółowych zasad stwierdzania, posiadania kwalifikacji przez osoby zajmujące się eksploatacją urządzeń, instalacji i sieci (dz. U. 2022 poz. 1392), niezbędne przy eksploatacji urządzeń chłodniczych, klimatyzacyjnych i wentylacyjnych oraz w zakresie ustawy o substancjach zubożających warst. ozonową oraz ustawy o fluorowanych gazach cieplarnianych,
4. Zamawiający nie potwierdza powyższego. Zamawiający informuje, że liczba przeszkolonych pracowników z zakresu diagnostyki opartej na oprogramowaniu z licencjami imiennymi powinna być dostosowana do potrzeb i konieczności prawidłowej obsługi i naprawy dostarczonych autobusów, lecz nie mniejsza jak 4.

#### **Pytanie nr 21**

Załącz. nr 1.1 do SWZ roz. IV ust.2 Zamawiający napisał:

*Trwałość baterii trakcyjnej w okresie w okresie 10lat lub uzyskanie przebiegu 700.000km w zależności co nastąpi wcześniej: lub do spadku pojemności nie większej niż do poziomu 80% wartości początkowej, przy przebiegach rocznych autobusu ok. 70.000 km, przy ładowaniu mocą o wartości 120 kW,*

Prosimy o potwierdzenie, że zobowiązania gwarancyjne na magazyn energii, kończą się z dniem upływu okresu gwarancyjnego, niezależnie czy i ile razy były wymieniane poszczególne elementy systemu.

#### **Odpowiedź nr 21**

Zamawiający potwierdza powyższe z wyjątkiem deklaracji o trwałości baterii dłuższej niż 10 lat, a wszystkie elementy magazynu energii ze względu na brak możliwości ich identyfikacji traktowane są jako moduł (pack baterijny), wobec czego podlegają zasadom określonym w umowie serwisowej.

#### **Pytanie nr 22**

Załącz. nr 3 do Umowy dostawy §2 ust. 2 punkt 2.5 Zamawiający napisał:

*Nieuzyskanie gwarantowanego wskaźnika gotowości technicznej będzie skutkowało naliczeniem przez ZAMAWIAJĄCEGO kary umownej w wysokości 5033,23 złotych za każdy dzień i każdy autobus wyłączony z ruchu powodujący nieuzyskanie ww. wskaźnika.*

Wskazana wysokość kary umownej nie znajduje uzasadnienia ekonomicznego i nie stanowi ekwiwalentu ewentualnej szkody Zamawiającego. Może prowadzić jedynie do wzbogacenia Zamawiającego, a nie naprawienia szkody. Odbiega również od wartości kar umownych stosowanych w innych, podobnych postępowaniach. W konsekwencji, kara zaproponowana przez Zamawiającego kwalifikuje się jako kara rażąco wygórowana w rozumieniu art. 484 §2 Kodeksu cywilnego. Prosimy o zmniejszenie kary związanej z niedochowaniem gotowości technicznej z 5033,23 zł do 3000 zł na dzień.

#### **Odpowiedź nr 22**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

### Pytanie nr 23

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

*1. Z gwarancji jakości wyłączone są materiały eksploatacyjne:*

*1.1. wkłady filtrów,*

*1.2. płyny eksploatacyjne: oleje przekładniowe i hydrauliczne, płyn chłodzący, płyn do spryskiwacza,*

*1.3. smary.*

*2. Z gwarancji jakości wyłączone są niżej wymienione części, które podczas eksploatacji autobusów zgodnie z ich przeznaczeniem i użytkowaniem wg instrukcji obsługi, ulegają normalnemu zużyciu, z zastrzeżeniem, że normalne zużycie nastąpi po uzyskaniu przebiegu lub czasie eksploatacji podanego odpowiednio poniżej:*

*2.1. żarówki (bez limitu),*

*2.2. paski klinowe (nie mniej niż 50.000 km),*

*2.3. piórka wycieraczek (nie mniej niż 6 miesięcy eksploatacji),*

*2.4. klocki hamulcowe (nie mniej niż 60.000 km),*

*2.5. tarcze hamulcowe (nie mniej niż 120.000 km),*

*2.6. akumulatory, z wyjątkiem trakcyjnych (nie mniej niż 36 miesięcy eksploatacji),*

*2.7. ogumienie (nie mniej niż 150.000 km).*

Czy Zamawiający zgodzi się na wyłączenie niżej wymienionych części:

- amortyzatory (poza wadami fabrycznymi)
- szkło przy uszkodzeniach mechanicznych na skutek czynników zewnętrznych;
- bezpieczniki;
- diody LED, świetlówki;

### Odpowiedź nr 23

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

### Pytanie nr 24

Załącznik nr 3 do Umowy dostawy §3 ust. 4 Zamawiający napisał:

*4. Z gwarancji jakości wyłączone są uszkodzenia powstałe wskutek:*

*4.1. kradzieży, dewastacji, włamania, pożaru, powodzi, itp.,*

4.2. używania niewłaściwych paliw, olejów, smarów, płynów lub innych materiałów eksploatacyjnych (wykaz zalecanych materiałów eksploatacyjnych oraz wykaz materiałów eksploatacyjnych zastosowanych przy pierwszym fabrycznym napełnieniu jest przedstawiony w dokumentacji technicznej przekazanej przez WYKONAWCĘ wraz z autobusami),

4.3. szkód kolizyjnych i wypadkowych oraz ich następstw,

4.4. uszkodzeń mechanicznych zabezpieczenia antykorozyjnego podwozia

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zgadza się na wyłączenie z gwarancji napraw powstałych w wyniku uszkodzeń na skutek:

- działania czynników zewnętrznych lub atmosferycznych, jak: asfalt kamienie, żwir, grad, osady chemiczne i sól (inne aniżeli używane do zimowego utrzymania dróg), kwasy, soki roślinne itp.,
- klęski żywiołowe, pożar, powódź
- szkód powypadkowych lub następstw będących ich skutkiem
- szkód powstałych z tytułu naturalnego zużycia lub uszkodzenia materiałów eksploatacyjnych w toku zwykłej eksploatacji, a także zużytych, uszkodzonych lub zniszczonych na skutek warunków eksploatacji
- szkód powstałych w wyniku aktów wandalizmu
- części zakupionych poza siecią sprzedażowa Solaris

#### **Odpowiedź nr 24**

Zamawiający nie przychyła się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ. Zamawiający informuje, że opisał wyłączenia z gwarancji napraw w załączniku nr 3 do Umowy dostawy § 3 ust. 4.

#### **Pytanie nr 25**

Załącznik nr 3 do Umowy dostawy § 4 ust. 2 Zamawiający napisał:

*ZAMAWIAJĄCY w okresie obowiązywania gwarancji jakości zobowiązuje się do terminowego oraz zgodnego z zakresem wykonywania obowiązkowych obsług technicznych autobusów wyłącznie w Autoryzowanej Stacji Obsługi (ASO lub ASO ZAMAWIAJĄCEGO) lub serwisach autoryzowanych wskazanych przez WYKONAWCĘ, poświadczania tego faktu w Księżce Przeglądów (nie dotyczy obsługa sezonowych) oraz powiadomieniem Wykonawcy 1 dzień przed planowanym terminem obsługi. Częstotliwość obsługa technicznych ustala się na poziomie 30.000km (nie dotyczy pierwszego przeglądu gwarancyjnego i obsługa sezonowych)*

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza wykonywanie częściej niż wymagany przebieg międzyobsługowy okresowych czynności (typu kontrola, sprawdzenie) podczas których nie jest wymagana wymiana części.

#### **Odpowiedź nr 25**

Zamawiający nie przychyła się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.



**Pytanie nr 26**

Załącz. nr 3 do Umowy dostawy §10 ust. 1 Zamawiający napisał:

*1. WYKONAWCA udziela ZAMAWIAJĄCEMU autoryzacji upoważniającej do wykonywania obsługi technicznych i napraw autobusów dostarczonych przez WYKONAWCĘ w zakresie obejmującym:*

*1.1. obsługi techniczne autobusu – w pełnym zakresie,*

1. Prosimy o potwierdzenie, że w okresie gwarancji całopojazdowej koszt planowanych przeglądów serwisowych/obsług technicznych wynikających z interwałów obsługi określonych przez producenta pojazdu wraz z robocizną i materiałami eksploatacyjnymi Zamawiający będzie ponosił we własnym zakresie.
2. Prosimy o potwierdzenie, że obsługę okresową (typu kontrola, sprawdzenie) podczas której nie jest wymagana wymiana części, tj. tygodniową, miesięczną, kwartalną itd. Zamawiający będzie wykonywać we własnym zakresie oraz na swój koszt.
3. Prosimy o potwierdzenie, że obsługę codzienną podczas której nie jest wymagana wymiana części Zamawiający będzie wykonywać we własnym zakresie oraz na swój koszt

**Odpowiedź nr 26**

Zamawiający:

1. Potwierdza powyższe.
2. Nie potwierdza powyższego. Zamawiający nie może udzielić odpowiedzi nie znając zakresu obsługi okresowych. Zakres obsługi okresowych określa Wykonawca.
3. Nie potwierdza powyższego. Zamawiający nie może udzielić odpowiedzi nie znając zakresu obsługi okresowych. Zakres obsługi okresowych określa Wykonawca.

**Pytanie nr 27**

Załącz. nr 3 do Umowy dostawy §10 ust. 3 punkt 3.2 Zamawiający napisał:

*3.2. WYKONAWCA na swój koszt wyposaży przed dostawą pierwszej partii autobusów (w terminie uzgodnionym wg §19 ust. 9), na okres obowiązywania najdłuższej gwarancji jakości, o której mowa w §2, jedno stanowisko w ASO ZAMAWIAJĄCEGO w niezbędne do wykonania obsługi technicznych i napraw specjalistyczne testery diagnostyczne lub specjalistyczne oprogramowanie i interfejsy instalowane do warsztatowych komputerów przenośnych PC oraz komputery przenośne.*

*3.2.1. Dostarczone wyposażenie i oprogramowanie, stanowiące własność WYKONAWCY i pozostające w jego dyspozycji, będzie aktualizowane przez WYKONAWCĘ również w ramach kwoty wynagrodzenia wynikającej z Umowy dostawy, odpowiednio do wprowadzanych przez WYKONAWCĘ nowych rozwiązań technicznych i terminów ważności ewentualnych licencji.*

Czy Zamawiający zgodzi się na zmianę okresu udzielenia licencji i aktualizacji oprogramowania operacyjnego sprzętu na okres gwarancji na cały pojazd?

**Odpowiedź nr 27**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

## Pytanie nr 28

Załącz. nr 3 do Umowy dostawy §10 ust. 3 Zamawiający napisał:

*3. WYKONAWCA dostarczy ZAMAWIAJĄCEMU w ramach kwoty wynagrodzenia wynikającej z Umowy dostawy, narzędzia specjalne oraz inne wyposażenie niezbędne do wykonania obsługi technicznych i napraw (w tym powypadkowych) oraz specjalistyczne oprogramowanie, odpowiednio do udzielonej autoryzacji i zgodnie z dokumentacją obsługowo – naprawczą, wg asortymentu i liczby określonej w wykazie stanowiącym załącznik nr 4 do Umowy dostawy.*

*3.1. WYKONAWCA dostarczy ZAMAWIAJĄCEMU, na swój koszt, bezzwrotnie, w terminie przed dostawą pierwszej partii autobusów (w terminie uzgodnionym wg §19 ust. 9), narzędzia specjalne do wykonywania obsługi technicznych i napraw (jeden1 zestaw zgodnie z ww. wykazem, określającym ich wartość). Dopuszcza się możliwość dostarczenia narzędzi specjalnych do napraw rzadko występujących w późniejszym uzgodnionym pomiędzy stronami terminie, np.: po wystąpieniu pierwszego uszkodzenia.*

*3.1.1. Dostarczone narzędzia specjalne przechodzą na własność ZAMAWIAJĄCEGO z dniem ich przekazania.*

*3.1.2. W przypadku wprowadzenia zmian dotyczących wykonywania obsługi technicznych, jeśli są wymagane, WYKONAWCA zobowiązuje się do dostarczenia na swój koszt, bezzwrotnie, dodatkowych narzędzi specjalnych i/lub oprogramowania wraz z dożywotnią licencją..*

1. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający posiada zaplecze techniczne wyposażone w uniwersalne narzędzia potrzebne do obsługi zamówionych autobusów, tj. narzędzia dostępne na rynku, poza siecią sprzedaży producenta.
2. W przypadku gdy Zamawiający posiada narzędzia specjalistyczne, to czy zgodzi się na doposażenie go w brakujące narzędzia (specjalistyczne)?
3. Czy w przypadku zaoferowania przez Wykonawcę klimatyzacji z pompą ciepła CO2 Zamawiający wymaga dostarczenia ogólnodostępnego na rynku urządzenia do obsługi klimatyzacji z czynnikiem CO2, umożliwiającego zbadanie szczelności klimatyzacji oraz automatyczne napełnianie układu. Jest to informacja niezbędna do prawidłowego oszacowania kosztów narzędzi, a tym samym precyzyjnej kalkulacji ceny oferty.
4. Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku dostarczenia urządzenia do obsługi klimatyzacji z czynnikiem CO2, Zamawiający będzie w ramach autoryzacji wykonywał czynności obsługowe i naprawcze klimatyzacji.

## Odpowiedź nr 28

Ad. 1., 2., 3., 4. Zamawiający posiada na wyposażeniu narzędzia uniwersalne, jednak nie jest w stanie potwierdzić czy będą one wystarczające do obsługi zamawianych pojazdów. Zamawiający nie może określić czym są narzędzia specjalistyczne bez określenia przez Wykonawcę ich wykazu. Zamawiający informuje, że przy dostawach będących przedmiotem niniejszego przetargu należy przyjąć założenie, że zamawiający winien być doposażony przez Wykonawcę na jego koszt w narzędzia pozwalające do wykonania diagnostyki, niezbędnych obsługi technicznych i napraw specjalistycznych jako Autoryzowana Stacja Obsługi producenta pojazdu dla dostarczonych autobusów niezależnie od posiadanego przez Zamawiającego stanu narzędzi i urządzeń specjalistycznych. Zobowiązania obsługowe Zamawiającego określone są w § 4 Załącznika nr 3 do Umowy dostawy.



#### Pytanie nr 29

Załącznik nr 3 do Umowy dostawy §10 ust. 6 Zamawiający napisał:

*6. Udzielona ZAMAWIAJĄCEMU autoryzacja nie wyklucza możliwości wykonania usług technicznych oraz napraw gwarancyjnych i nie objętych gwarancją, w serwisach zewnętrznych - ASO WYKONAWCY lub warsztatach autoryzowanych producentów zespołów i podzespołów w terminach określonych w § 13 ust. 1.1. ÷ 1.3. Terminy podane w §13 ust. 1.1, ust. 1.2 i ust. 1.3, nie będą obowiązywać w przypadku jednorazowego zgłoszenia do obsługi i naprawy w jednym specjalistycznym warsztacie autoryzowanym więcej niż 10 sztuk autobusów, o których mowa w §1, ust. 1.*

Oraz

Załącznik nr 3 do Umowy dostawy §10 ust. 7 Zamawiający napisał:

*7. WYKONAWCA zobowiązany jest do wykonania obsługi technicznej w terminie nie przekraczającym 2 dni roboczych, licząc od daty dostarczenia autobusu, lecz nie dłuższym niż 5 dni roboczych od daty zgłoszenia*

1. Prosimy na zmianę zapisu z 2 dni roboczych na 4 dni roboczych, który dotyczy wykonania obsługi technicznej oraz możliwość wydłużenia tego okresu z 5 dni roboczych na 7 dni roboczych
2. Prosimy o potwierdzenie, że obsługi techniczne oraz naprawy nie objęte gwarancją będzie wykonywać Wykonawca lub ASO Wykonawcy odpłatnie na koszt Zamawiającego.

#### Odpowiedź nr 29

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

#### Pytanie nr 30

Załącznik nr 3 do Umowy dostawy §11 ust. 1 Zamawiający napisał:

*WYKONAWCA zobowiązuje się w okresie obowiązywania niniejszej umowy zorganizować system dostarczania części zamiennych i materiałów do usług technicznych, napraw gwarancyjnych, oraz nieobjętych gwarancją, w sposób umożliwiający ich dostarczenie w terminie do 2 dni roboczych, licząc od daty złożenia zamówienia. W szczególnych przypadkach, na pisemny wniosek WYKONAWCY, np. jeżeli wniosek dotyczy części trudnodostępnych i zamawianych sporadycznie w jednostkowych ilościach i Zamawiający może wyrazić zgodę na przedłużenie terminu dostawy. Wniosek Wykonawcy musi zawierać wskazanie konkretnego terminu, do którego część zostanie dostarczona Zamawiającemu.*

1. Prosimy na zmianę zapisu z 2 dni roboczych na 4 dni roboczych, który dotyczy dostawy części występujących w katalogu lub standardowym obrocie
2. Czy Zamawiający potwierdza, że zgłoszenie złożone po godz. 13 jest liczone od kolejnego dnia?

#### Odpowiedź nr 30

Zamawiający:

1. Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.
2. Zamawiający potwierdza powyższe.



### Pytanie nr 31

Załącznik nr 3 do Umowy dostawy §11 ust. 4 Zamawiający napisał:

*WYKONAWCA, w razie przekroczenia ustalonego terminu dostarczenia części określonego w ust. 1, zobowiązuje się do zapłacenia kary umownej za każdą niedostarczoną część w wysokości 5033,23 złotych, za każdy dzień roboczy opóźnienia, licząc od pierwszego dnia po upływie ustalonego terminu dostarczenia do dnia, w którym część została dostarczona włącznie.*

Pragniemy wskazać, że wygórowane kary umowne przekładają się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów. Wykonawca racjonalnie kalkulujący cenę ofertową musi bowiem uwzględnić w tej cenie nie tylko koszty wytworzenia przedmiotu umowy i zakładany zysk, ale również wszelkie ryzyka związane realizacją danego zamówienia, w tym zastrzeżone przez Zamawiającego kary umowne. Zawyżanie ceny ofertowej w związku z przerzuceniem nieproporcjonalnie wysokich kar na wykonawców doprowadzić może do nieefektywnego wydatkowania środków publicznych przez Zamawiającego bądź wręcz do konieczności unieważnienia postępowania, na skutek zaoferowania ceny w wysokości przewyższającej kwotę, jaką Zamawiający przeznaczył na sfinansowanie zamówienia.

Ponadto kara umowna, której wartość nie koresponduje z wysokością szkody, jaką może ponieść Zamawiający prowadzi do nieuzasadnionego wzbogacenia Zamawiającego kosztem wykonawcy. Podkreślenia wymaga, że kara umowna, jako surogat odszkodowania, powinna zmierzać do naprawienia szkody wyrządzonej Zamawiającemu z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania świadczenia niepieniężnego, a nie stanowić dla niego źródło dodatkowego zysku. Za niedopuszczalne należy zatem uznać takie kształtowanie wysokości kar umownych które nie jest racjonalnie powiązane z możliwym uszczerbkiem po stronie Zamawiającego. W tym kontekście kary umowne powinny być określone 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. W związku z powyższym zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości kary umownej z 5033,23 zł na 3000 zł za każdy roboczy dzień zwłoki. W ocenie Wykonawcy, wyżej wymieniona kara umowna jest nieadekwatna do straty poniesionej przez Zamawiającego

1. Czy kara zostanie naliczona jedynie w przypadku, gdy z tytułu zwłoki w dostawie części autobus jest wycofany z eksploatacji?
2. Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku przekroczenia ustalonego terminu dostarczenia kilku tych samych części, kara będzie naliczana jak za jedną część.
3. Prosimy o potwierdzenie, powyższa kara dotyczy zamówienia, niezależnie od ilości zamówionych części?

### Odpowiedź nr 31

Zamawiający:

1. Zamawiający nie potwierdza powyższego.
2. Zamawiający nie potwierdza powyższego.
3. Zamawiający nie potwierdza powyższego.

### Pytanie nr 32

Załącznik nr 3 do Umowy dostawy §12 ust. 12 punkt 12.1 Zamawiający napisał:

Po weryfikacji wniosku gwarancyjnego, dokonaniu oględzin zdemontowanych części i zapoznaniu się z ewentualną dokumentacją zdjęciową, WYKONAWCA odsyła z decyzją ZAMAWIAJĄCEMU rozpatrzony wniosek gwarancyjny w terminie nie dłuższym niż 5 dni roboczych od jego otrzymania. Jeżeli termin ten nie zostanie dotrzymany, wniosek gwarancyjny uznaje się za zatwierdzony.

1. Prosimy o zmianę zapisu na „Wykonawca przesyła Zamawiającemu lub Użytkownikowi autobusu w ciągu 14 dni roboczych od chwili zgłoszenia drogą elektroniczną informację o wyniku rozpatrywania wniosku gwarancyjnego. W przypadku braku odpowiedzi w terminie 14 dni roboczych, strony przyjmują, iż rozliczenie wykonanych czynności zostało zatwierdzone przez Wykonawcę”
2. W celu sprawdzenia poprawności wniosku gwarancyjnego Wykonawca podejmuje szereg czynności takich jak np. dokonanie oględzin zdemontowanych części, zapoznanie się z przesłaną dokumentacją. W związku z tym Wykonawca nie jest w stanie wywiązać się z obowiązku rozpatrzenia wniosku gwarancyjnego w ciągu 14 dni od chwili zgłoszenia.

### Odpowiedź nr 32

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

### Pytanie nr 33

Załącznik nr 3 do Umowy dostawy §13 ust. 11 punkt 1.1 podpunkt 1.1.1 Zamawiający napisał:

*1.1. Wykonania napraw powypadkowych (NP) w pełnym zakresie, w następujących terminach po ich zgłoszeniu do naprawy przez ZAMAWIAJĄCEGO lub daty zatwierdzenia kosztorysu przez ubezpieczyciela:*

*1.1.1. naprawy powypadkowe lekkie – naprawy np. szyb, zderzaków, lamp, poszycia zewnętrznego bez konieczności naprawy kratownicy nadwozia lub podwozia oraz zespołów napędowych i osi – termin naprawy do 5 dni roboczych od daty zgłoszenia,*

Prosimy o zmianę zapisu z 5 dni roboczych na 7 dni roboczych, który dotyczy wykonania naprawy powypadkowej lekkiej

### Odpowiedź nr 33

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

**Pytanie nr 34**

Załącz. nr 3 do Umowy dostawy §10 ust. 3 Zamawiający napisał:

*WYKONAWCA dostarczy ZAMAWIAJĄCEMU w ramach kwoty wynagrodzenia wynikającej z Umowy dostawy, narzędzia specjalne oraz inne wyposażenie niezbędne do wykonania obsługi technicznych i napraw (w tym powypadkowych) oraz specjalistyczne oprogramowanie, odpowiednio do udzielonej autoryzacji i zgodnie z dokumentacją obsługowo – naprawczą, wg asortymentu i liczby określonej w wykazie stanowiącym załącznik nr 4 do Umowy dostawy*

Zgodnie z Załącz. nr 3 do Umowy dostawy §3 ust. 4 naprawy powypadkowe zostały wyłączone z gwarancji, zatem Wykonawca nie ponosi odpowiedzialności za dostarczenie narzędzi do napraw powypadkowych. W związku z tym prosimy o zmianę zapisu na: „WYKONAWCA dostarczy ZAMAWIAJĄCEMU w ramach kwoty wynagrodzenia wynikającej z Umowy dostawy, narzędzia specjalne oraz inne wyposażenie niezbędne do wykonania obsługi technicznych i napraw oraz specjalistyczne oprogramowanie, odpowiednio do udzielonej autoryzacji i zgodnie z dokumentacją obsługowo – naprawczą, wg asortymentu i liczby określonej w wykazie stanowiącym załącznik nr 4 do Umowy dostawy”

**Odpowiedź nr 34**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

**Pytanie nr 35**

Załącz. nr 3 do Umowy dostawy §13 ust. 1 punkt 1.2 Zamawiający napisał:

*Odtworzenia zabezpieczenia antykorozyjnego podwozia w terminie 5 dni roboczych.*

Prosimy o zmianę zapisu z 5 dni roboczych na 7 dni roboczych, który dotyczy odtworzenia zabezpieczenia antykorozyjnego

**Odpowiedź nr 35**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

**Pytanie nr 36**

Załącz. nr 3 do Umowy dostawy §13 ust. 1 punkt 1.3 podpunkt 1.3.1 Zamawiający napisał:

*1.2. Wykonania naprawy gwarancyjnej, w terminie:*

*1.2.1. 5 dni roboczych od daty zgłoszenia,*

1. Prosimy o potwierdzenie, że dla całych podzespołów, jak: przednia oś, elementy kratownicy, elementy alternatywnego układu napędowego (silnik elektryczny, oś elektryczna) klimatyzacja, drzwi, okna, bateria trakcyjna oraz w wyjątkowych przypadkach np. konieczności wyprodukowania specyficznych lub nietypowych części, terminy usunięcia wady będą ustalane indywidualnie
2. Prosimy o potwierdzenie, że powyższy termin nie dotyczy napraw powypadkowych. Uszkodzenia autobusów mogą charakteryzować się różnym stopniem skomplikowania. Czas wykonania



naprawy powypadkowej uzależniony jest od wykonania oględzin oraz sporządzenia opinii przez rzeczoznawcę ubezpieczyciela. W zawiązku z tym Wykonawca nie jest w stanie wywiązać się z obowiązku wykonania naprawy w ciągu 5 dni roboczych od daty zgłoszenia.

#### **Odpowiedź nr 36**

Zamawiający:

1. Zamawiający nie potwierdza powyższego i podtrzymuje zapisy SWZ.
2. Terminy napraw powypadkowych określone zostały w § 13 ust.1 punkt 1.1

#### **Pytanie nr 37**

Załącznik nr 3 do Umowy dostawy §13 ust. 1 punkt 1.3 podpunkt 1.3.2 Zamawiający napisał:

*1.2. Wykonania naprawy gwarancyjnej, w terminie:*

*1.2.2. 10 dni roboczych od daty zgłoszenia – wyłącznie w przypadku wymagającym naprawy zespołu, po wymontowaniu z autobusu, w serwisie autoryzowanym jego producenta*

1. Prosimy o potwierdzenie, że dla całych podzespołów, jak: przednia oś, elementy kratownicy, elementy alternatywnego układu napędowego (silnik elektryczny, oś elektryczna) klimatyzacja, drzwi, okna, bateria trakcyjna oraz w wyjątkowych przypadkach np. konieczności wyprodukowania specyficznych lub nietypowych części, terminy usunięcia wady będą ustalane indywidualnie
2. Prosimy o potwierdzenie, że powyższy termin nie dotyczy napraw powypadkowych. Uszkodzenia autobusów mogą charakteryzować się różnym stopniem skomplikowania. Czas wykonania naprawy powypadkowej uzależniony jest od wykonania oględzin oraz sporządzenia opinii przez rzeczoznawcę ubezpieczyciela. W zawiązku z tym Wykonawca nie jest w stanie wywiązać się z obowiązku wykonania naprawy w ciągu 10 dni roboczych od daty zgłoszenia.

#### **Odpowiedź nr 37**

Zamawiający:

1. Zamawiający nie potwierdza powyższego i podtrzymuje zapisy SWZ.
2. Terminy napraw powypadkowych określone zostały w § 13 ust.1 punkt 1.1

#### **Pytanie nr 38**

Załącznik nr 3 do Umowy dostawy §13 ust. 3 punkt 3.1 Zamawiający napisał:

*WYKONAWCA zapłaci ZAMAWIAJĄCEMU, za każdy dzień wyłączenia jednego autobusu z eksploatacji na liniach komunikacyjnych, karę umowną w wysokości 5033,23 złotych*

1. Pragniemy wskazać, że wygórowane kary umowne przekładają się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów. Wykonawca racjonalnie kalkulujący cenę ofertową musi bowiem uwzględnić w tej cenie nie tylko koszty wytworzenia przedmiotu umowy i zakładany zysk, ale

również wszelkie ryzyka związane realizacją danego zamówienia, w tym zastrzeżone przez Zamawiającego kary umowne. Zawyżanie ceny ofertowej w związku z przerzuceniem nieproporcjonalnie wysokich kar na wykonawców doprowadzić może do nieefektywnego wydatkowania środków publicznych przez Zamawiającego bądź wręcz do konieczności unieważnienia postępowania, na skutek zaoferowania ceny w wysokości przewyższającej kwotę, jaką Zamawiający przeznaczył na sfinansowanie zamówienia.

2. 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 określone 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. W związku z powyższym zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości kary umownej, która dotyczy wykonania nieterminowej naprawy gwarancyjnej z 5033,23 zł na 3000 zł za każdy roboczy dzień zwłoki. W ocenie Wykonawcy, wyżej wymieniona kara umowna jest nieadekwatna do straty poniesionej przez Zamawiającego
3. Prosimy o potwierdzenie, że kara za wyłączenie autobusu z eksploatacji wskazana w §13 ust. 3 punkt 3.1, zostanie naliczona od dnia przekroczenia ustalonego terminu wykonania naprawy, konserwacji lub obsługi.
4. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający nie będzie naliczał kar za przekroczenie terminu naprawy baterii trakcyjnej w przypadku, gdy Wykonawca dostarczy baterię rotacyjną i pojazd nie zostanie wyłączony z ruchu.

#### **Odpowiedź nr 38**

Zamawiający:

1. Przyjmuje do wiadomości i podtrzymuje zapisy SWZ.
2. Nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.
3. Potwierdza powyższe z uwzględnieniem zapisów § 13 ust. 3 punkt 3.1
4. Zamawiający informuje, że sposób naprawy należy do Wykonawcy wobec czego również jej czas, co wpływa na wyłączenie pojazdu z ruchu.

#### **Pytanie nr 39**

Załącznik nr 3 do Umowy dostawy §13 ust. 1 punkt 1.3 podpunkt 1.3.1 Zamawiający napisał:

*1.2. Wykonania naprawy gwarancyjnej, w terminie:*

*1.2.1. 5 dni roboczych od daty zgłoszenia,*

*Oraz*

Załącznik nr 3 do Umowy dostawy §13 ust. 1 punkt 1.3 podpunkt 1.2.3.2 Zamawiający napisał:

*1.2. Wykonania naprawy gwarancyjnej, w terminie:*



1.2.2. 10 dni roboczych od daty zgłoszenia – wyłącznie w przypadku wymagającym naprawy zespołu, po wymontowaniu z autobusu, w serwisie autoryzowanym jego producenta

Oraz

Załącz. nr 3 do Umowy dostawy §13 ust. 3 punkt 3.1 Zamawiający napisał:

WYKONAWCA zapłaci ZAMAWIAJĄCEMU, za każdy dzień wyłączenia jednego autobusu z eksploatacji na liniach komunikacyjnych, karę umowną w wysokości 5033,23 złotych

Oraz

Załącz. nr 3 do Umowy dostawy §2 ust. 2 punkt 2.5 Zamawiający napisał:

Nieuzyskanie gwarantowanego wskaźnika gotowości technicznej będzie skutkowało naliczeniem przez ZAMAWIAJĄCEGO kary umownej w wysokości 5033,23 złotych za każdy dzień i każdy autobus wyłączony z ruchu powodujący nieuzyskanie ww. wskaźnika.

Oraz

Załącz. nr 3 do Umowy dostawy §11 ust. 4 Zamawiający napisał:

WYKONAWCA, w razie przekroczenia ustalonego terminu dostarczenia części określonego w ust. 1, zobowiązuje się do zapłacenia kary umownej za każdą niedostarczoną część w wysokości 5033,23 złotych, za każdy dzień roboczy opóźnienia, licząc od pierwszego dnia po upływie ustalonego terminu dostarczenia do dnia, w którym część została dostarczona łącznie.

1. Prosimy o potwierdzenie, że kary wymienione w Załącz. nr 3 do Umowy dostawy §13 ust. 1 punkt 1.3 podpunkt 1.3.1, Załącz. nr 3 do Umowy dostawy §13 ust. 1 punkt 1.3 podpunkt 1.3.2 załącz. nr 3 do Umowy dostawy §13 ust. 3 punkt 3.1 oraz w Załącz. nr 3 do Umowy dostawy §2 ust. 2 punkt 2.5 oraz Załącz. nr 3 do Umowy dostawy §11 ust. 4 nie będą się sumować, a Zamawiający będzie wybierał z jakiego tytułu naliczy karę. W ocenie Wykonawcy tak rozbudowany wachlarz kar przewidzianych przez Zamawiającego stwarza ogromne ryzyko dla dostawcy.
2. Prosimy o potwierdzenie, że kary nie będą się sumować za każdą usterkę w jednym pojeździe z osobna. W ocenie Wykonawcy tak rozbudowany wachlarz kar przewidzianych przez Zamawiającego stwarza ogromne ryzyko dla dostawcy i stanowi naruszenie zasady równego traktowania stron umowy

### Odpowiedź nr 39

Zamawiający:

1. Zamawiający nie potwierdza powyższego i podtrzymuje zapisy SWZ.
2. Zamawiający nie potwierdza powyższego i podtrzymuje zapisy SWZ.

### Pytanie nr 40

Załącz. nr 3 do Umowy dostawy §13 ust. 4 Zamawiający napisał:

Autobus zwrócony ZAMAWIAJĄCEMU po dokonaniu naprawy gwarancyjnej przez WYKONAWCĘ zostanie sprawdzony przez wyznaczone służby techniczne ZAMAWIAJĄCEGO W przypadku stwierdzenia, iż mimo



wykonania naprawy gwarancyjnej przez WYKONAWCĘ nadal występuje to samo uszkodzenie/usterka, a zatem naprawa gwarancyjna była nieskuteczna, ZAMAWIAJĄCY obciąża WYKONAWCĘ karą umowną w wysokości 8388,71 złotych za każdy dzień wyłączenia tego autobusu z eksploatacji z powodu nieskutecznej naprawy gwarancyjnej.

1. Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku podpisania protokołu wykonania naprawy gwarancyjnej przez wyznaczone służby techniczne Zamawiającego, usterka zostanie uznana jako skutecznie usunięta.
2. Pragniemy wskazać, że wygórowane kary umowne przekładają się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów. Wykonawca racjonalnie kalkulujący cenę ofertową musi bowiem uwzględnić w tej cenie nie tylko koszty wytworzenia przedmiotu umowy i zakładany zysk, ale również wszelkie ryzyka związane realizacją danego zamówienia, w tym zastrzeżone przez Zamawiającego kary umowne. Zawyżanie ceny ofertowej w związku z przerzuceniem nieproporcjonalnie wysokich kar na wykonawców doprowadzić może do nieefektywnego wydatkowania środków publicznych przez Zamawiającego bądź wręcz do konieczności unieważnienia postępowania, na skutek zaoferowania ceny w wysokości przewyższającej kwotę, jaką Zamawiający przeznaczył na sfinansowanie zamówienia.

Ponadto kara umowna, której wartość nie koresponduje z wysokością szkody, jaką może ponieść Zamawiający prowadzi do nieuzasadnionego wzbogacenia Zamawiającego kosztem wykonawcy. Podkreślenia wymaga, że kara umowna, jako surogat odszkodowania, powinna zmierzać do naprawienia szkody wyrządzonej Zamawiającemu z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania świadczenia niepieniężnego, a nie stanowić dla niego źródło dodatkowego zysku. Za niedopuszczalne należy zatem uznać takie kształtowanie wysokości kar umownych które nie jest racjonalnie powiązane z możliwym uszczerbkiem po stronie Zamawiającego. W tym kontekście kary umowne powinny być określone 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. W związku z powyższym zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości kary umownej z 8388,71 zł na 4000 zł za każdy roboczy dzień zwłoki. W ocenie Wykonawcy, wyżej wymieniona kara umowna jest nieadekwatna do straty poniesionej przez Zamawiającego

#### **Odpowiedź nr 40**

Zamawiający:

1. Nie potwierdza powyższego. Zamawiający wyjaśnia, że podpis na protokole wykonania naprawy gwarancyjnej przez wyznaczone służby techniczne Zamawiającego, potwierdza wyłącznie zgłoszenie Zamawiającemu przez serwis podjęcie działań wykonania naprawy. Nie jest to równoznaczne z potwierdzeniem skuteczności naprawy.
2. Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

**Pytanie nr 41**

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

*Za uszkodzenia masowe uznaje się uszkodzenia tego samego rodzaju, które wystąpiły w co najmniej 10% autobusów danego typu objętych Umową, lecz nie mniej niż w trzech, w okresie gwarancji jakości określonej w §2, ust. 1.1.1 ÷ 1.1.16, odpowiednio dla danego zakresu przedmiotowego gwarancji.*

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

**Odpowiedź nr 41**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

**Pytanie nr 42**

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

*Uszkodzenia masowe, niezależnie od pierwotnie udzielonej lub wyłączonej gwarancji jakości, rozliczane są jako naprawy gwarancyjne do czasu ich skutecznego usunięcia w całej grupie dostarczonych pojazdów danego typu.*

Prosimy o zmianę powyższego zapisu na „Uszkodzenia masowe, które wystąpią po upływie okresu gwarancji jakości, będą traktowane przez Strony jako naprawy gwarancyjne, jednak bez naliczania kar umownych. Wykonawca zobowiązuje się do ich skutecznego usunięcia na warunkach gwarancyjnych, jak gdyby gwarancja nadal obowiązywała, jednak bez obciążania Wykonawcy karami umownymi za ewentualne opóźnienia w naprawie lub nieosiągnięcie wskaźników gotowości technicznej”.

**Odpowiedź nr 42**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

**Pytanie nr 43**

Załącz. nr 3 do Umowy dostawy §14 ust. 8 Zamawiający napisał:

*Usunięcie uszkodzeń masowych uznaje się za skuteczne wówczas, gdy nie wystąpi ono ponownie w grupie dostarczonych autobusów danego typu w okresie gwarancji jakości oraz 12 miesięcy po jej upływie, odpowiednio dla danego zakresu przedmiotowego gwarancji.*

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

**Odpowiedź nr 43**

Zamawiający nie potwierdza powyższego



#### **Pytanie nr 44**

Załącz. nr 3 do Umowy dostawy §14 ust. 9 Zamawiający napisał:

*W przypadku ponownego wystąpienia tego samego uszkodzenia masowego co będzie dowodem nieskutecznego usunięcia uszkodzenia masowego, WYKONAWCA zapłaci ZAMAWIAJĄCEMU karę umowną, w wysokości 5033,23 zł za każdy dzień wyłączenia z ruchu jednego autobusu*

Pragniemy wskazać, że wygórowane kary umowne przekładają się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów. Wykonawca racjonalnie kalkulujący cenę ofertową musi bowiem uwzględnić w tej cenie nie tylko koszty wytworzenia przedmiotu umowy i zakładany zysk, ale również wszelkie ryzyka związane realizacją danego zamówienia, w tym zastrzeżone przez Zamawiającego kary umowne. Zawyżanie ceny ofertowej w związku z przerzuceniem nieproporcjonalnie wysokich kar na wykonawców doprowadzić może do nieefektywnego wydatkowania środków publicznych przez Zamawiającego bądź wręcz do konieczności unieważnienia postępowania, na skutek zaoferowania ceny w wysokości przewyższającej kwotę, jaką Zamawiający przeznaczyć 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 określone 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. W związku z powyższym zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości kary umownej, która dotyczy ponownego wystąpienia tego samego uszkodzenia masowego z 5033,23 zł na 3000 zł za każdy roboczy dzień zwłoki. W ocenie Wykonawcy, wyżej wymieniona kara umowna jest nieadekwatna do straty poniesionej przez Zamawiającego

#### **Odpowiedź nr 44**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

#### **Pytanie nr 45**

Załącz. nr 3 do Umowy dostawy §2 ust. 2 punkt 2.2 Zamawiający napisał:

*Wskaźnik gotowości technicznej obliczany będzie jako liczba wymaganych sprawnych autobusów do ruchu w odniesieniu do liczby autobusów będących na dany dzień w dyspozycji ZAMAWIAJĄCEGO lub ASO Wykonawcy (Obsługi techniczne, naprawy przez ASO, kolizje, inne zdarzenia wyłączające autobus z ruchu), przy wykorzystaniu wskaźnika procentowego określonego w ust. 2, z zaokrągleniem w dół do całkowitej liczby autobusów, spełniając równocześnie warunek, aby liczba wymaganych sprawnych autobusów do ruchu była mniejsza od liczby autobusów będących na dany dzień w dyspozycji ZAMAWIAJĄCEGO o nie mniej niż dwie sztuki.*

Czy autobus będący w trakcie naprawy wykonywanej przez Zamawiającego będzie wykazywany w gotowości po stronie Zamawiającego? Na czas i organizację naprawy realizowanej przez Zamawiającego



Wykonawca nie ma wpływu. Nie dotyczy to okresu oczekiwania na zamówione przez Zamawiającego części zamienne, gdzie autobus wykazywany jest w gotowości po stronie Wykonawcy.

#### Odpowiedź nr 45

Zamawiający potwierdza powyższe

#### Pytanie nr 46

Załącz. nr 3 do Umowy dostawy §8 ust. 6 Zamawiający napisał:

6. WYKONAWCA w terminie 30 dni od podpisania Umowy zobowiązuje się przekazać ZAMAWIAJĄCEMU, zgodnego ze złożoną ofertą, wykaz wszystkich usług technicznych, wraz z ich zakresem, (ze wskazaniem kosztu roboczogodziny) oraz kosztem na okres 10 lat, podzielony na poszczególne lata. Szacowany łączny koszt posiadania autobusu, z pominięciem kosztu jego zakupu, w 10-letnim okresie eksploatacji wynosi ..... (wartość z oferty). Ewentualne zmiany w wykazie usług, materiałów eksploatacyjnych, części zamiennych lub czasochłonności nie mogą spowodować zwiększenia łącznego kosztu obsługi pojazdu o więcej niż 20% szacowanej wyżej wartości w całym 10-letnim okresie, lub o więcej niż 10% w poszczególnych latach, zgodnie z wykazem stanowiącym załącznik nr 1 do niniejszej umowy. W przypadku gdy roczny lub całkowity łączny koszt posiadania autobusu przekroczy 120% wartości szacowanej, wszelkie koszty wykraczające poza tę wartość ponosi WYKONAWCA. Liczba roboczogodzin określona w wykazie może podlegać tolerancji w wysokości 2% rocznie. Tolerancja ta nie jest narastająca ani kumulacyjna; obliczana jest osobno dla każdego roku. W przypadku przekroczenia liczby roboczogodzin o więcej niż 2% w danym roku, ZAMAWIAJĄCY zastrzega sobie prawo do obciążenia WYKONAWCY za każdą dodatkową roboczogodzinę według stawki określonej w umowie wraz z wszystkim kosztami niewymienionymi na wykazie. Niedopuszczalne jest wprowadzanie zmian w ww. wykazie, bez uprzedniego ich uzgodnienia i zaakceptowania przez ZAMAWIAJĄCEGO. Za opóźnienie w dostarczeniu ww. dokumentacji ZAMAWIAJĄCY naliczy karę umowną w wysokości 1.000 zł za każdy dzień opóźnienia.

1. Prosimy o doprecyzowanie, że w ramach usług technicznych, prócz przeglądów okresowych wynikających z przekazanej dokumentacji, powinny być również uwzględnione materiały eksploatacyjne, które wymieniane są cykliczne po naturalnym zużyciu (typu klocki, tarcze hamulcowe). Jest to niezbędna informacja do przygotowania prawidłowej kalkulacji pojazdu.
2. Prosimy o potwierdzenie, że obsługa dzienna wykonywana przez kierowcę nie będzie wliczana do wymaganego wykazu w usługach technicznych o którym mowa w załącz. nr 3 do Umowy dostawy §8 ust. 6 oraz w załącz. SWZ rozdział 18 punkt 1 podpunkt 1.3.
3. Prosimy o potwierdzenie, że wykaz wszystkich usług technicznych, wraz z ich zakresem, (ze wskazaniem kosztu roboczogodziny) oraz kosztem na okres 10 lat ma zostać przedstawiony na jeden autobus.
4. Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie kary umownej za opóźnienie w dostarczeniu ww. dokumentacji z 1000 zł na 500 zł za każdy dzień opóźnienia.

#### Odpowiedź nr 46

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

p.o. Kierownik Działu Technicznego  
Janusz Hrabicki

Dział Zamówień Publicznych  
Kierownik  
Adam Bartosiński

CZŁONEK ZARZĄDU  
Kamil Królak

PREZES ZARZĄDU  
Jan Kuźmiński

