

Warszawa, 2025 -06- 17

MZA/ND/143/650/25

**Do wykonawców
ubiegających się o udzielenie
zamówienia**

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

Pytanie nr 47

Dot.: W SWZ rozdział 21 pkt.1. Zamawiający napisał:

1. *Zamawiający będzie wymagał od Wykonawcy, którego oferta zostanie wybrana, wniesienia zabezpieczenia należytego wykonania umowy w wysokości 5% ceny całkowitej brutto podanej w ofercie.*

Zgodnie z artykułem 452 ust. 1 ustawy Prawo Zamówień Publicznych:

Zabezpieczenie ustala się w wysokości nieprzekraczającej 5% ceny całkowitej podanej w ofercie albo maksymalnej wartości nominalnej zobowiązania zamawiającego wynikającego z umowy.

Czy Zamawiający zgodzi się na zmniejszenie wysokości zabezpieczenia należytego wykonania umowy do wartości 3%?

Zwiększenie wartości zabezpieczenia należytego wykonania umowy powoduje podwyższenie kosztów zrealizowania umowy co przekłada się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów, jako że cena pojazdów jest wypadkową wszystkich kosztów i ryzyk związanych z danym kontraktem.

Odpowiedź nr 47

Zamawiający potwierdza powyższe.

Pytanie nr 48

Dot.: W rozdziale 5 SWZ punkt 1d Zamawiający napisał:

Wyników badania wielkości zużycia energii elektrycznej [kWh/100km] lub [kWh/km], wykonanych przez jednostkę certyfikowaną dla oferowanego autobusu, zgodnie z wymaganiami określonymi przez UITP (Międzynarodowa Unia Transportu Publicznego, Union Internationales Transport Publics), w metodyce opracowanej dla przeprowadzania testów zużycia energii elektrycznej w pojazdach elektrycznych, test typu SORT 2 (Znormalizowany Test Jeźdny, Standardised On-Road Test, wyd. 2014 r.; UITP Project E-SORT, Cycles for electric vehicles, wyd. 2017 r.), które wykonawca wykorzystał do określenia w ofercie wielkości zużycia energii elektrycznej dla oferowanego autobusu.

Prosimy o potwierdzenie, że Wykonawca może załączyć do oferty wyniki badania wielkości zużycia energii elektrycznej [kWh/100km] lub [kWh/km], wykonanych przez jednostkę certyfikowaną dla oferowanego **typu** autobusu, zgodnie z wymaganiami określonymi przez UITP (Międzynarodowa Unia Transportu Publicznego, Union Internationales Transport Publics), w metodyce opracowanej dla przeprowadzania testów zużycia energii elektrycznej w pojazdach elektrycznych, test typu SORT 2 (Znormalizowany Test Jezdny, Standardised On-Road Test, wyd. 2014 r.; UITP Project E-SORT, Cycles for electric vehicles, wyd. 2017 r.), które wykonawca wykorzystał do określenia w ofercie wielkości zużycia energii elektrycznej dla oferowanego autobusu.

Odpowiedź nr 48

Zamawiający potwierdza powyższe.

Pytanie nr 49

Dot.: W rozdziale 5 SWZ punkt 1c Zamawiający napisał:

Kopii homologacji spełniającej wymagania Regulaminu nr R66 EKG ONZ; spełnienie wymogów homologacji typu pojazdu w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich (homologacja udzielona zgodnie z Regulaminem nr 66 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji dużych pojazdów pasażerskich w zakresie wytrzymałości ich konstrukcji nośnej zawierającego serię poprawek 02 (Dz.U.U.E.L.2011.84.1 z dnia 30 listopada 2011 r. z późniejszymi zmianami);

Prosimy o potwierdzenie, że Wykonawca może załączyć do oferty Kopie homologacji spełniającej wymagania Regulaminu nr R66 EKG ONZ dla oferowanego **typu** autobusu; spełnienie wymogów homologacji typu pojazdu w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich.

Odpowiedź nr 49

Zgodnie z Rozdziałem 5 SWZ punkt 1 c Zamawiający żąda od Wykonawców złożenia wraz z ofertą Kopii homologacji spełniającej wymagania Regulaminu nr R66 EKG ONZ.

Pytanie nr 50

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

- Średnia prędkość handlowa
- Odległość trasa – zajezdnia [km]
- Średnia długość pojedynczego odcinka [km]
- Liczba odcinków dziennie
- Dzienny przebieg

- Roczny przebieg
- Średnia odległość między przystankami [km]
- Maksymalne nachylenie [%]
- Odcinek z maksymalnym nachyleniem [mt]
- Ilość dni pracy w roku

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

Odpowiedź nr 50

Zamawiający informuje:

- Średnia prędkość handlowa - średnia prędkość eksploatacyjna w dni powszednie 15,8 km/h, średnia prędkość eksploatacyjna w dni świąteczne – 15,3 km/h;
- Odległość trasa – zajezdnia [km] - odległość maksymalna ok 8 km;
- Średnia długość pojedynczego odcinka [km] – Spółka realizuje zadania przewozowe do 50 km, średnia długość linii komunikacyjnych zwykłych to 12,8 km;
- Liczba odcinków dziennie – w zależności od linii komunikacyjnej;
- Dzienny przebieg – wymagany ok. 300 km;
- Roczny przebieg – ok. 70 000 km;
- Średnia odległość między przystankami [km] – ok. 0,5 km (bez linii przyspieszonych);
- Maksymalne nachylenie [%] – 7%;
- Odcinek z maksymalnym nachyleniem [mt] – ok 150 m;
- Ilość dni pracy w roku - nie mniej jak 310.

Pytanie nr 51

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

Odpowiedź nr 51

Zamawiający potwierdza powyższe.

Pytanie nr 52

Dot.: W zał. nr 1.1, do SWZ rozdział IV tabela pkt 37 Zamawiający napisał:

- *automatycznego systemu detekcyjnego stanu baterii trakcyjnych zlokalizowanego w lub na bateriach trakcyjnych (w packach) sygnalizującego zagrożenie pożarowe, działające na zasadzie reakcji na nadmierny miejscowy wzrost temperatury w bateriach lub działający poprzez detekcję produktów rozkładu termicznego lub procesów fizykochemicznych zachodzących w celach/packach baterii (wykrywanie gazów) jeszcze przed pojawieniem się wyższej temperatury i ognia, system pełni jednocześnie funkcje sygnalizacyjne;*

Zwracamy się z wnioskiem o zrezygnuj z wymogu systemu detekcyjnego stanu baterii trakcyjnych z zdalnym podglądem na stan baterii i linię detekcyjną. Baterie mają w sobie zabezpieczenie, gdzie przy znacznym wzroście temperatury pack baterijny odłącza się.

System zewnętrzny może być nieefektywny z racji, że baterie są zamontowane na dachu a pojazd jest w ruchu.

Odpowiedź nr 52

Zamawiający nie przychyła się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 53

Dot.: Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga zastosowania gniazda NATO do ładowania akumulatorów niskonapięciowych

Odpowiedź nr 53

Zamawiający potwierdza powyższe.

Pytanie nr 54

Dot.: W zał. nr 1.1 do SWZ rozdział III tabela pkt 3 Zamawiający napisał:

- *protokół transmisji danych ładowania plug-in: komunikacja przewodowa PLC (Power Line Communication) bazująca na normach: IEC 61851, DIN 70121, ISO/IEC 15118;*

Ze względu na wymóg protokołu komunikacji bazujący na normach IEC 61851, DIN 70121, ISO/IEC 15118 proszę o rezygnację z wymogu, by ładowarka przysyłała swój numer identyfikacyjny do autobusu. Ładowarka nie wysyła swojego ID do autobusu.

Odpowiedź nr 54

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 55

Dot.: W zał. nr 1.1, do SWZ rozdział IV tabela pkt 4, Zamawiający napisał:

- *na serwer Zamawiającego muszą być przesyłane po zjeździe autobusu do Oddziału następujące informacje przypisane do nr taborowego autobusu, z dnia eksploatacji, poprzez Wi-Fi: ilość energii elektrycznej pobranej z poszczególnych ładowarek [kWh]; zużycie energii elektrycznej [kWh] z podziałem na trakcję; klimatyzację i pozostałą; przebieg [km]; średnie zużycie energii od uruchomienia do zjazdu do Oddziału wyrażone w [kWh/100km]*

Z uwagi, że ładowarka nie przekazuje zgodnie z protokołami IEC/DIN/ISO swojego ID, zwracamy się z wnioskiem o rezygnację z przesyłania danych dot. Ilość energii elektrycznej pobranej z poszczególnych ładowarek [kWh]. W ramach tego proponujemy sumaryczna energia pobrana podczas ładowania od początku życia baterii

Odpowiedź nr 55

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 56

Dot.: W zał. nr 1.1 do SWZ rozdział IV tabela pkt 29, Zamawiający napisał:

- *wymagana możliwość regulacji natężenia sygnałów świetlnych i dźwiękowych oraz wyłączenia wszystkich systemów. Zalecana możliwość wyłączenia każdego z systemów osobno;*
1. Zwracamy się z wnioskiem o rezygnację z możliwości wyłączenia wszystkich systemów ADAS
 2. Zwracamy się z wnioskiem o rezygnację z możliwości regulacji intensywności ostrzeżeń wyświetlanych na wyświetlaczu montowanym na słupku A wewnątrz pojazdu (ostrzeżenia dla funkcji MOIS i BSIS) lub możliwość zmiany tylko w trybie serwisowym.

Odpowiedź nr 56

Zamawiający nie przychylił się do wniosku w zakresie rezygnacji z możliwości regulacji natężenia sygnałów świetlnych.

Zamawiający nie przychylił się do wniosku w zakresie rezygnacji z możliwości wyłączenia wszystkich systemów. Zamawiający dopuszcza możliwość w obu przypadkach wykonania tych operacji w trybie serwisowym. Zamawiający podtrzymuje zapis o zalecanej możliwości wyłączenia każdego z systemów osobno. Zamawiający wyjaśnia, że może to być umożliwione w trybie serwisowym przez osobę uprawnioną do wprowadzenia zmian.

Pytanie nr 57

Dot.: W SWZ Rozdział 18. Zamawiający napisał:

2.1.5 Kryterium „zastosowanie napędu na dwie osie pojazdu”:

1. *Oferta na autobus, w której:*
2. *- zaoferowano rozwiązanie techniczne z drugą i trzecią z osią napędową - otrzyma 2 punkty;*
3. *- zaoferowano rozwiązanie techniczne tylko z trzecią osią napędową - otrzyma 0 punktów;*

Prosimy o zrównanie punktacji *Zastosowanie napędu na dwie osie pojazdu* z jedną osią z silnikiem centralnym o mocy min 240kW

Zastosowanie napędu na dwie osie pojazdu wiąże się z wyższą masą autobusu oraz większym zużyciem energii jak i bardziej skomplikowanym i drożym systemem sterowania niż z napędem na jedną oś.

Odpowiedź nr 57

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 58

Dot.: W zał. nr 1.1 do SWZ rozdział IV tabela pkt 4, Zamawiający napisał:

dane o aktualnym stanie baterii m.in. aktualna rzeczywista pojemność baterii trakcyjnych, liczba zrealizowanych cykli ładowania, SOH – stan żywotności baterii, szacowany zasięg, zużycie średnie, zużycie chwilowe, inne dotyczące baterii odnoszące się do możliwości jezdnych pojazdu.

1. Zwracamy się z wnioskiem o rezygnację z wyświetlania poziomu SoH na pulpicie, ponieważ te dane nie są istotne dla kierowcy a samo SoH jest tylko szacowaną wartością

2. Zwracamy się z wnioskiem o rezygnację z przesyłania danych dot. Aktualna pojemność baterii, liczba realizowanych cykli ładowania i SoH. SOH jest one jedynie orientacyjny i nie stanowi wiarygodnego wskazania do oceny rzeczywistego stanu baterii.

3 Ewentualnie prosimy o dopuszczenie wyświetlania parametru SoH na pulpicie kierowcy, jedynie mającej charakter informacyjny o pewnym błędzie na poziomie 3-5%.

Natomiast dokładna wielkość parametru będzie możliwa do przedstawienia przez Wykonawcę na wniosek Zamawiającego w innej precyzyjnej i wiarygodnej formie.

Odpowiedź nr 58

Zamawiający dopuszcza rozwiązanie, w którym wartość SOH wyświetlana na pulpicie kierowcy będzie miała charakter informacyjny o błędzie nie większym jak 3-5%, zaś dokładna wielkość parametru będzie udostępniona na wniosek Zamawiającego w innej precyzyjnej i wiarygodnej formie.

Pytanie nr 59

Dot.: W załączniku nr 1.1, do SWZ w rozdziale IV pkt 14 Zamawiający napisał:

Agregat grzewczy spalinowy, zasilany ON, zastosowany jako dodatkowe urządzeni grzewcze (spełniający aktualnie obowiązujące normy jakościowe dla paliw ciekłych) pracujący w układzie hybrydowym wraz z pompą ciepła klimatyzatora:

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga zastosowania Agregatu grzewczego,

Odpowiedź nr 59

Zamawiający potwierdza powyższe.

Pytanie nr 60

Dot.: Zamawiający w załączniku 1.5 oraz 1.6. do SWZ wymaga podania danych:

Masa własna autobusu		kg
Nacisk na oś przednią dla masy własnej		kg
Nacisk na oś tylną (napędową) dla masy własnej		kg

Dokładne dane znane są dopiero po wyprodukowaniu i zważeniu pojazdu dlatego prosimy o odstąpienie od wymogu podawania powyższych danych lub potwierdzenie, że ww. dane podane w ofercie oraz w dokumentacji są danymi szacowanymi.

Odpowiedź nr 60

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ. Zamawiający informuje, że Wykonawca może wypełnić przedmiotową tabelę w oparciu o prospekt handlowy oferowanego przez siebie modelu.

Pytanie nr 61

Dot.: W załączniku nr 3 do SWZ w §6 ust 2, Zamawiający napisał:

1. Pozostałe 30 % wartości wniesionego zabezpieczenia Zamawiający pozostawi na zabezpieczenie swoich roszczeń z tytułu gwarancji lub rękojmi za wady dostarczonych autobusów.

Prosimy o potwierdzenie, że mowa tu o gwarancji całopojazdowej

Odpowiedź nr 61

Zamawiający potwierdza powyższe.

Pytanie nr 62

Dot.: Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ wzór umowy w § 5 ust. 1 punkt 1 napisał:

1. Wykonawca zobowiązuje się zapłacić Zamawiającemu następujące kary umowne:

- 1.1. w przypadku odstąpienia od Umowy przez Zamawiającego z powodu okoliczności, za które odpowiedzialność ponosi Wykonawca, w wysokości 10% całkowitej wartości Umowy brutto, określonej w §2 ust. 2,

oraz

w par 5 ust.5 napisał

2. Łączna maksymalna wysokość kar umownych, których mogą dochodzić Strony nie może przekroczyć 10% wartości brutto umowy.

1. Zwracamy się z wnioskiem o obniżenie wysokości kary umownej z ust.1 punkt 1 z 10% do 7%.
2. Powyższe kary umowne naliczane są od wartości brutto. W ocenie Wykonawcy taki model naliczania kar umownych, przyjmujący jako podstawę wyliczenia kary umownej od wartości brutto a nie netto, jest sprzeczny z zasadą równego traktowania, do której przestrzegania Zamawiający zobowiązany jest na podstawie Prawa zamówień publicznych. Wynika to z faktu, że w przypadku wykonawcy zagranicznego, inaczej niż w przypadku wykonawcy krajowego, cena brutto nie obejmuje podatku VAT, a w konsekwencji będzie niższa, niż w przypadku wykonawcy krajowego. W konsekwencji spowoduje to, że kary umowne przez niego płacone będą niższe niż w przypadku wykonawcy krajowego. Dlatego też wnosimy o zmianę § 5 poprzez zastosowanie jako podstawy naliczania kar umownych kwoty wartości Umowy netto

Odpowiedź nr 62

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 63

Dot.: W załączniku nr 3 do SWZ w §5 ust 2, Zamawiający napisał:

§5

Kary umowne

- 2.1. za zwłokę w dostarczeniu danej partii autobusów, licząc łącznie karę od każdego nie dostarczonego w terminie autobusu z danej partii, za każdy dzień zwłoki w dostarczeniu danego autobusu od terminu dostawy partii określonego w §3 ust. 1 do faktycznego terminu odbioru wg. podpisanego protokołu zdawczo-odbiorczego, w wysokości:
 - 2.1.1. 1.000 PLN dla każdego z pierwszych 14 dni zwłoki,
 - 2.1.2. 2.000 PLN dla każdego dnia od 15 do 30 dnia zwłoki,
 - 2.1.3. 5.000 PLN dla 31 dnia i każdego następnego dnia zwłoki,
- 2.2. za zwłokę w dostarczeniu kompletu urządzeń elektronicznych i oprogramowania do testów lub autobusu testowego w stosunku do terminów określonych odpowiednio w §3 ust. 12.1 i 12.2, w wysokości 1.000 PLN, za każdy dzień zwłoki,
- 2.3. za zwłokę w dostarczeniu dokumentacji w wysokości 1.000, - PLN, słownie: tysiąc PLN za każdy dzień, za każdy typ dokumentacji.

Zwracamy się z wnioskiem o możliwość obniżenia kar umownych na następujące:

- 500 PLN dla każdego z pierwszych 14 dni opóźnienia,
- 1.000 PLN dla każdego dnia od 15 do 30 dnia opóźnienia,
- 3.000 PLN dla 31 dnia i każdego następnego dnia opóźnienia,

— Za zwłokę w dostarczeniu kompletu urządzeń elektronicznych i oprogramowania do testów lub autobusu testowego w stosunku do terminów określonych odpowiednio w §3 ust. 12.1 i 12.2, w wysokości 500 PLN, za każdy dzień zwłoki,

Za zwłokę w dostarczeniu dokumentacji w wysokości 500, - PLN, słownie: pięćset PLN za każdy dzień, za każdy typ dokumentacji

Odpowiedź nr 63

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 64

Dot.: Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ - wzór umowy w § 2 ust. 17 napisał:

17. W przypadku złożenia przez Wykonawcę nieprawdziwych oświadczeń lub dokumentów związanych z zawarciem niniejszej umowy, bądź niewykonywania lub nienależytego wykonywania zobowiązań podatkowych, Zamawiający niezależnie od uprawnienia do odstąpienia od Umowy, o którym mowa w ust. 12, ma prawo żądać od Wykonawcy zapłaty kary umownej w wysokości 1 % wynagrodzenia Wykonawcy, o którym mowa w ust. 2 Umowy.

Wykonawca nie zakłada wystąpienia powyższych okoliczności, jednakże biorąc pod uwagę wysoką wartość umowy zwracamy się z wnioskiem o obniżenie kary umownej o połowę tj. do wysokości 0,5% wynagrodzenia Wykonawcy, o którym mowa w § 2 ust. 2 Umowy.

Odpowiedź nr 64

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 65

Dot.: Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ - wzór umowy w § 5 ust. 3 napisał:

Zamawiający może dochodzić, na zasadach ogólnych, odszkodowania przewyższającego kary umowne.

Zwracam się z wnioskiem o usunięcie ww. zapisu. Kary umowne zostały uregulowane szczegółowo i w takich wysokościach, które w pełni zabezpieczają interes Zamawiającego, a takie postanowienie o możliwości dochodzenia kwot ponad kary sprawiają, że Wykonawca nie jest w stanie ocenić ryzyk w sposób odpowiedni.

Odpowiedź nr 65

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 66

Dot.: Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ – wzór umowy, w paragrafie 2 ust. 18 napisał:

18. Zamawiający jest uprawniony do potrącenia kary umownej, o której mowa w ust. 17, z wynagrodzenia Wykonawcy, a jeżeli to nie będzie możliwe Wykonawca zobowiązany będzie do zapłaty kary w terminie 14 dni od daty otrzymania noty księgowej przesłanej na adres e-mail wskazany w ust. 19.

1. Zwracamy się z wnioskiem aby kara umowna była płacona przez Wykonawcę tylko na podstawie noty księgowej.
2. Zwracamy się z wnioskiem o wydłużenie terminu zapłaty z 14 na 30 dni od daty otrzymania noty księgowej

Odpowiedź nr 66

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 67

Dot.: Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ -wzór umowy w § 7 ust. 2.1.3 napisał:

1. 2.1.3. 2.1.3. Strona dotknięta działaniem siły wyższej jest zobowiązana do powiadomienia
2. o tym fakcie w ciągu jednego dnia roboczego drugiej Strony, pod rygorem braku możliwości powoływania się na klauzulę siły wyższej. Strony zobowiązują się do podjęcia niezwłocznych działań, mających na celu określenie sposobu rozwiązania zaistniałej sytuacji, w celu wykonania postanowień Umowy;

Zwracamy się z wnioskiem o wydłużenie terminu informowania o sile wyższej do 21 dni roboczych.

W przypadku wystąpienia siły wyższej w pierwszej kolejności Wykonawca będzie zabezpieczał realizację umowy a w następnym kroku, dokona formalności związanych z zawiadomieniem Zamawiającego.

Odpowiedź nr 67

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 68

Dot.: Zamawiający w § 7 ust. 6 przewidział klauzulę waloryzacyjną zwracamy się z wnioskiem o rozważenie przez Zamawiającego wprowadzenia następującej klauzuli waloryzacyjnej.

Ust. 1

Wynagrodzenie Wykonawcy wskazane w §. 2 Umowy (dalej: Wynagrodzenie) będzie podlegało podwyższeniu w następujący sposób.

Ust. 2

- 1) 50% Wynagrodzenia Wykonawcy nie podlega waloryzacji, pozostaje stałe.

2) 35% Wynagrodzenia Wykonawcy będzie podlegało waloryzacji (podwyższeniu) na podstawie Zharmonizowanego Wskaźnika Cen Konsumpcyjnych publikowanego przez Eurostat dla Unii Europejskiej (27 Państw, od 2020 r., 2015 = 100) (dalej: HICP).

3) 15% Wynagrodzenia Wykonawcy będzie podlegało waloryzacji (podwyższeniu) na podstawie publikowanego przez Główny Urząd Statystyczny (dalej: GUS) Przeciętnego Miesięcznego Wynagrodzenia Brutto w Sektorze Przedsiębiorstw w Polsce (dalej: Przeciętne Wynagrodzenie).

Wynagrodzenie Wykonawcy będzie obliczane na podstawie następującego wzoru:

$$P_n = P_o * W_n$$

Gdzie:

P_n - Wynagrodzenie Wykonawcy po waloryzacji,

P_o - Wynagrodzenie Wykonawcy przed waloryzacją,

W_n – procentowy wskaźnik wzrostu Wynagrodzenia Wykonawcy.

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

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

$a = 50 \%$,

$b = 35\%$,

$c = 15\%$.

Gdzie:

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

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

- przed datą ostatniej waloryzacji, w przypadku kolejnych waloryzacji.

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

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

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

- przed datą ostatniej waloryzacji, w przypadku kolejnych waloryzacji.

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

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

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

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

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

Ust. 3

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

Odpowiedź nr 68

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 69

Dot.: W zał. nr 1.1, do SWZ rozdział IV tabela pkt 23, Zamawiający napisał:

- w liczbie: minimalnej – 1 przycisk na każde 2 miejsca siedzące, zalecanej – na wszystkich pionowych poręczach;

Zwracamy się z wnioskiem o dopuszczenie przycisków STOP w ilości standardowej dla branży tj. 1 przycisk STOP na 4 miejsca siedzące

Odpowiedź nr 69

Zamawiający nie przychylił się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 70

Dot.: W załączniku nr 1 do SWZ w punkcie 3.1.16, Zamawiający napisał:

*3.1.16. 3.1.16. wzorcową Instrukcję obsługi autobusu przeznaczoną dla kierowcy; Instrukcja obsługi musi być dostosowana do oferowanej kompletacji autobusów i powinna omawiać szczegółowo obsługę wszystkich urządzeń, elementów sterujących i kontrolno-diagnostycznych oraz wszystkich urządzeń dodatkowych i systemów elektronicznych zamontowanych w autobusie. Zamawiający dopuszcza dostarczenie tymczasowo standardowej Instrukcji obsługi oferowanego typu autobusu posiadanej przez Wykonawcę, wraz z zobowiązaniem niezwłocznego dostosowania jej do oferowanej kompletacji autobusów zgodnie z wymaganiami Zamawiającego. W takim przypadku, Wykonawca będzie zobowiązany do dostarczenia Zamawiającemu wzorcowej Instrukcji obsługi przeznaczonej dla kierowcy, nie później niż **na 4 tygodnie przez terminem pierwszej dostawy,***

Zwracamy się z wnioskiem o skrócenie terminu 4 tygodni, na termin nie później niż na 2 tygodnie przed terminem pierwszej dostawy.

Odpowiedź nr 70

Zamawiający nie przychyła się do wniosku i podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 71

Dot.: Prosimy o potwierdzenie, że oferowane autobusy powinny spełniać wymóg Regulaminu nr 29 Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ oraz, że dokumenty potwierdzające powyższe regulamin tj. homologacje, sprawozdania techniczne lub certyfikaty wydane przez jednostki zewnętrzne powinny zostać dołączone do oferty.

Spełnienie wymogów Regulaminu nr 29 Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ –Jednolitych przepisów dotyczących homologacji pojazdów w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego jest podyktowane dbałością o bezpieczeństwo użytkowanych pojazdów, tak aby w razie kolizji lub wypadku zminimalizować liczbę ofiar i poszkodowanych.

Uzyskanie takich potwierdzeń jest celem większości producentów autobusów miejskich (kat. M3), gdyż stanowią one potwierdzenie nowoczesnych rozwiązań konstrukcyjnych, odnoszących się do bezpieczeństwa kierowców, niezależne od kategorii pojazdu, a nadrzędnym celem i troską Zamawiającego jest zapewnienie jak największego poziomu bezpieczeństwa osobom przewożonym w autobusach będących przedmiotem niniejszego przetargu.

Odpowiedź nr 71

Zamawiający nie potwierdza powyższego.

CZŁONEK ZARZĄDU

Kamil Królak

PREZES ZARZĄDU

Jan Kuźmiński

Dział Techniczny
p.o. Kierownik Działu Technicznego
Jerzy Horbaty

Dział Zamówień Publicznych
Kierownik
Adam Bartosiński

