

Warszawa, 2025-03-06

MZA/ND/143/2025/25

**Do wykonawców
ubiegających się o udzielenie
zamówienia**

dot.: postępowania nr 143/RPP/AB/24 na zakup i dostawa 90 szt. autobusów elektrycznych, wraz z prawem opcji

Zamawiający zgodnie z art. 137 ustawy z dnia 11.09.2019 r. Prawo zamówień publicznych zwanej dalej "ustawą", dokonuje poniższych modyfikacji SWZ.

Zmiana I.

Wprowadzenie nowej przesłanki wykluczenia w Rozdziale 7 SWZ jako nowego pkt 9 o treści:

9. Zamawiający nie dopuszcza do udziału w postępowaniu Wykonawców (a także Wykonawców wspólnie ubiegających się o zamówienie, z których przynajmniej jeden jest) z siedzibą (odpowiednio: z miejscem zamieszkania) w państwach innych niż państwo członkowskie Unii Europejskiej, państwo Europejskiego Obszaru Gospodarczego, państwo-strona Porozumienia w sprawie zamówień rządowych (GPA) zawartego w ramach Światowej Organizacji Handlu lub państwo-strona umowy zawartej z Unią Europejską regulującej wzajemny dostęp do zamówień. Zamawiający nie dopuszcza możliwości powoływania się przez wykonawców (a także wykonawców wspólnie ubiegających się o zamówienie, z których przynajmniej jeden jest) z siedzibą (odpowiednio: z miejscem zamieszkania) w państwie członkowskim Unii Europejskiej, państwie Europejskiego Obszaru Gospodarczego, państwie-stronie Porozumienia w sprawie zamówień rządowych {GPA} zawartego w ramach Światowej Organizacji Handlu lub państwie-stronie umowy zawartej z Unią Europejską regulującej wzajemny dostęp do zamówień publicznych, na zdolności techniczne lub zawodowe lub sytuację finansową lub ekonomiczną na zasadach opisanych w art. 118 i nast. Prawa zamówień publicznych, podmiotów z siedzibą (odpowiednio: z miejscem zamieszkania) w państwach innych niż państwo członkowskie Unii Europejskiej, państwo Europejskiego Obszaru Gospodarczego, państwo-strona Porozumienia w sprawie zamówień rządowych {GPA} zawartego w ramach Światowej Organizacji Handlu lub państwo-strona umowy zawartej z Unią Europejską regulującej wzajemny dostęp do zamówień publicznych.

Zmiana II.

W zał. nr 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 do SWZ pkt. V Wyposażenie dodatkowe pkt. 16:

Dotychczasowe brzmienie

16. Diagnostyka online:

- a) ekonomizer; system pozwalający na ocenę techniki jazdy kierowcy; z możliwością odczytu danych telemetrycznych istotnych do oceny ww. techniki jazdy. Rodzaj danych, sposób oraz częstotliwość ich przesyłania zostaną określone w trybie roboczym przed dostawą pierwszej partii autobusów. Wykonawca powinien zapewnić dostęp w czasie rzeczywistym do platformy z danymi telemetrycznymi. Platforma powinna umożliwiać tworzenie raportów okresowych według potrzeb Zamawiającego przypisanych do danego numeru kierowcy. Rodzaj generowanych raportów zostanie określony w trybie roboczym po podpisaniu Umowy. Ocena techniki jazdy kierowcy musi być sygnalizowana w czasie rzeczywistym na desce rozdzielczej lub w jej okolicy o aktualnym stylu jazdy (ekonomicznie), np. poprzez podświetlenie prędkościomierza w kolorze zielonym w przypadku jazdy ekonomicznej oraz czerwonym w przeciwnym przypadku.
- b) Diagnostyka całopojazdowa pozwalająca na rejestrowanie parametrów, błędów, sygnałów oraz informacji o usterkach lub zużyciu elementów, podzespołów oraz planowania obsługi technicznych w trybie online w czasie rzeczywistym. Opisy usterek muszą umożliwiać dokładne rozpoznanie awarii bez konieczności ręcznego podłączania się do autobusu. Szczegółowe uzgodnienia zostaną określone w trybie roboczym po podpisaniu Umowy.
- c) będzie przekazana w użytkowanie w formie nieodpłatnego dostępu do platformy lub aplikacji dla minimum 20 użytkowników, od dnia przekazania pierwszej dostawy, na okres równy okresowi najdłuższej gwarancji opisanej w §2 Umowie Serwisowej.

Nowe brzmienie

16. Diagnostyka online:

a) System telematyczny z ekonomizerem jazdy:

- system pozwalający na ocenę techniki jazdy kierowcy, wskazujący kierowcy (np. na zewnętrznym wyświetlaczu LCD lub LED) najbardziej ekonomiczny styl jazdy, z możliwością odczytu danych telemetrycznych istotnych do oceny ww. techniki jazdy;
- przesyłanie danych musi posiadać oddzielną bramkę telematyczną z wbudowanym sensorem mierzącym przeciążenia autobusu w przestrzeni, reagującym i mierzącym przeciążenia podczas jazdy (musi rejestrować istotne parametry decydujące o stylu jazdy np. agresywne przyspieszanie, wysoką prędkość, agresywne hamowanie, przechylenia boczne, wychylenia pionowe, pozycję pedału gazu, długi czas pracy na biegu jałowym itp.), wraz z przeliczonym zużyciem energii w trakcie jazdy; przesyłanie danych z bramki telematycznej winno odbywać się z wykorzystaniem dostępnych kanałów przesyłu danych,
- ocena techniki i ekonomii jazdy kierowcy musi być sygnalizowana w czasie rzeczywistym na pulpicie kierowcy lub w jej okolicy, (np. na zewnętrznym wyświetlaczu), umieszczonym w polu widzenia kierowcy, poprzez podświetlenie wskaźników na czerwono pokazujących kierowcy

przeciążenia pojazdu (dzięki zintegrowanym z bramką telematyczną sensorom), powstające w momencie przekroczenia dopuszczalnych wartości tych przeciążeń;

- analogicznie najbardziej ekonomiczny i płynny styl jazdy powinien być sygnalizowany wskaźnikami w kolorze zielonym oraz style pośrednie w kolorze żółtym lub pomarańczowym, sposób wyświetlania na wyświetlaczu musi być przejrzysty, czytelny nie wymagający zbytniej uwagi np. w formie bargrafu;
 - rodzaj danych, sposób oraz częstotliwość ich przesyłania zostaną określone w trybie roboczym przed dostawą pierwszej partii autobusów, Wykonawca powinien zapewnić dostęp w czasie rzeczywistym do generowanych danych telemetrycznych;
 - oprogramowanie on-line (platforma i/lub aplikacja) powinno umożliwiać tworzenie raportów okresowych według potrzeb Zamawiającego przypisanych do danego numeru kierowcy i pojazdu, rodzaj generowanych raportów zostanie określony w trybie roboczym po podpisaniu Umowy;
 - platforma musi umożliwiać wysyłanie automatycznych informacji/powiadomień lub raportów o zarejestrowanych przekroczeniach na zdefiniowane adresy e-mail w czasie rzeczywistym;
- b) Diagnostyka całopojazdowa pozwalająca na rejestrowanie parametrów, błędów, sygnałów oraz informacji o usterkach lub zużyciu elementów, podzespołów oraz planowania obsługi technicznych w trybie online w czasie rzeczywistym. Opisy usterek muszą umożliwiać dokładne rozpoznanie awarii bez konieczności ręcznego podłączania się do autobusu. Szczegółowe uzgodnienia zostaną określone w trybie roboczym po podpisaniu Umowy.
- c) Systemy wymienione w ppkt. a) i b) będą przekazane Zamawiającemu w użytkowanie w formie nieodpłatnego dostępu do platformy lub aplikacji dla minimum 20 użytkowników, od dnia przekazania pierwszej dostawy, na okres równy okresowi najdłuższej gwarancji opisanej w §2 Umowie Serwisowej.

Zmiana III.

Dotychczasowe brzmienie

W zał. nr 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 do SWZ pkt. IV Wymagania dotyczące kompletacji autobusów pkt. 17:

Dotychczasowe brzmienie

- urządzenie zamontowane na dachu autobusu, elektryczne;
- klimatyzator z pompą ciepła, czynnik R744, pompa ciepła włączona w układ ogrzewania całego autobusu, o mocy umożliwiającej utrzymanie komfortu termicznego w przestrzeni pasażerskiej i kabinie kierowcy do temperatury otoczenia -5°C; zalecana łączna moc chłodnicza min. 20 kW oraz zalecana łączna moc ogrzewania pompą ciepła min. 18 kW (przy temperaturze zewnętrznej 0°C);
- działające automatycznie, w oparciu o dane rejestrowane przez czujniki temperatury wewnątrz i na zewnątrz autobusu, we współpracy z układem ogrzewania autobusu;
- posiadające funkcję chłodzenia i ogrzewania;
- z funkcją niezależnego sterowania pracą i regulacji temperatury do temperatury zadanej w kabinie kierowcy oraz przestrzeni pasażerskiej;
- sterownik umożliwiający zmianę ustawień warunków regulacji temperatury w przestrzeni pasażerskiej w zakresie $\pm 2^{\circ}\text{C}$ wraz z możliwością pracy w trybie samej wentylacji przestrzeni pasażerskiej;

- z możliwością pracy w trybie samej wentylacji przestrzeni pasażerskiej;
- zapewniający skuteczną klimatyzację w tym odwilżanie przestrzeni pasażerskiej;
- wyposażony w możliwość wyłączenia w trybie specjalnym pracy klimatyzacji wyłącznie w przestrzeni pasażerskiej;
- wyposażony w możliwość przełączenia w trybie specjalnym¹ pracy klimatyzacji na pobieranie powietrza z zewnątrz pojazdu;
- moc chłodzenia wystarczająca dla spełnienia wymagań dotyczących komfortu termicznego określonych w wytycznych 236 VDV; temperatura w przestrzeni pasażerskiej wg przebiegu krzywej ekonomicznej dla autobusów klasy 1 (miejskich);
- automatyczny układ sterowania pracą urządzenia klimatyzacyjnego, we współpracy z urządzeniami ogrzewczymi i wentylacyjnymi, powinien zapewniać uzyskanie następujących temperatur w przestrzeni pasażerskiej autobusu:

Temperatura zewnętrzna	Temperatura wewnętrzna wymagana w przestrzeni pasażerskiej (tolerancja $\pm 2^{\circ}\text{C}$)	Urządzenia podstawowe	Urządzenia współpracujące
$\leq -20^{\circ}\text{C}$	$7^{\circ}\text{C} (\pm 2^{\circ}\text{C})$	urządzenia grzewcze	funkcja ogrzewania urządzeń klimatyzacyjnych
$-19,9^{\circ}\text{C}$ do -11°C	podwyższona o 27°C w stosunku do temp. zewn. $(+2^{\circ}\text{C}/-3^{\circ}\text{C})$	urządzenia grzewcze	funkcja ogrzewania urządzeń klimatyzacyjnych
$-10,9^{\circ}\text{C}$ do $16,9^{\circ}\text{C}$	$17^{\circ}\text{C} (+3^{\circ}\text{C}/-2^{\circ}\text{C})$	urządzenia grzewcze	funkcja ogrzewania urządzeń klimatyzacyjnych
17°C do 21°C	= temperaturze zewnętrznej $^{\circ}\text{C} (\pm 2^{\circ}\text{C})$	urządzenia wentylacyjne	urządzenia klimatyzacyjne
$21,1^{\circ}\text{C}$ do 26°C	$22^{\circ}\text{C} (+1^{\circ}\text{C}/-2^{\circ}\text{C})$	urządzenia klimatyzacyjne	urządzenia wentylacyjne
$26,1^{\circ}\text{C}$ do 29°C	obniżona o 4°C w stosunku do temp. zewn. $(+1^{\circ}\text{C}/-3^{\circ}\text{C})$	urządzenia klimatyzacyjne	urządzenia wentylacyjne
$29,1^{\circ}\text{C}$ do $29,9^{\circ}\text{C}$	$25^{\circ}\text{C} (+1^{\circ}\text{C}/-3^{\circ}\text{C})$	urządzenia klimatyzacyjne	urządzenia wentylacyjne
30°C do 34°C	obniżona o 5°C w stosunku do temp. zewn. $(+1^{\circ}\text{C}/-3^{\circ}\text{C})$	urządzenia klimatyzacyjne	urządzenia wentylacyjne
$34,1^{\circ}\text{C}$ do $34,9^{\circ}\text{C}$	$29^{\circ}\text{C} (+1^{\circ}\text{C}/-3^{\circ}\text{C})$	urządzenia klimatyzacyjne	urządzenia wentylacyjne
$\geq 35^{\circ}\text{C}$	obniżona o 6°C w stosunku do temp. zewn. $(+1^{\circ}\text{C}/-3^{\circ}\text{C})$	urządzenia klimatyzacyjne	urządzenia wentylacyjne

- wyposażone w system antybakteryjny, wykorzystujący lampy UV do sterylizacji nadmuchiwane powietrza lub wysokowydajne filtry antywirusowe zgodne z normą ISO 18184, skutecznie neutralizujące ok. 99% drobnoustrojów;
- warunki pomiaru temperatury w przestrzeni pasażerskiej: okna i drzwi zamknięte, pomiar w części środkowej poza strefami drzwi na wysokości 1,2 m od podłogi, tolerancja pomiaru temperatury $\pm 2^{\circ}\text{C}$,

różnica temperatur pomiędzy częściami przestrzeni pasażerskiej o skrajnych temperaturach nie większa niż 4 °C;

- nadmuch powietrza realizowany wieloma otworami rozmieszczonymi możliwie równomiernie w przestrzeni pasażerskiej, w taki sposób, aby umożliwiała wymaganą wymianę powietrza i nie kierowały powietrza bezpośrednio na głowy pasażerów; powietrze dostarczane do przestrzeni pasażerskiej z urządzenia klimatyzacyjnego nie może powodować dyskomfortu (odczucia chłodu lub uciążliwego hałasu związanego z pracą urządzenia) dla pasażerów siedzących i stojących w każdym miejscu przestrzeni pasażerskiej;
- w miejscu łatwo dostępnym musi być zamontowane odpowiednie szybkozłącze kątowe umożliwiające podłączenie urządzenia do obsługi klimatyzacji;
- zalecane zastosowanie filtra powietrza urządzenia klimatyzacyjnego centralnego, wielokrotnego użycia, np. metalowego;

Nowe brzmienie

- urządzenie zamontowane na dachu autobusu, elektryczne;
- klimatyzator z pompą ciepła, czynnik R744, pompa ciepła włączona w układ ogrzewania całego autobusu, o mocy umożliwiającej utrzymanie komfortu termicznego w przestrzeni pasażerskiej i kabinie kierowcy do temperatury otoczenia -5°C; zalecana łączna moc chłodnicza min. 20 kW oraz zalecana łączna moc ogrzewania pompą ciepła min. 18 kW (przy temperaturze zewnętrznej 0°C);
- działające automatycznie, w oparciu o dane rejestrowane przez czujniki temperatury wewnątrz i na zewnątrz autobusu, we współpracy z układem ogrzewania autobusu;
- posiadające funkcję chłodzenia i ogrzewania;
- z funkcją niezależnego sterowania pracą i regulacji temperatury do temperatury zadanej w kabinie kierowcy oraz przestrzeni pasażerskiej;
- sterownik umożliwiający zmianę ustawień warunków regulacji temperatury w przestrzeni pasażerskiej w zakresie $\pm 2^{\circ}\text{C}$ wraz z możliwością pracy w trybie samej wentylacji przestrzeni pasażerskiej;
- z możliwością pracy w trybie samej wentylacji przestrzeni pasażerskiej;
- zapewniający skuteczną klimatyzację w tym odwilżanie przestrzeni pasażerskiej;
- wyposażony w możliwość wyłączenia w trybie specjalnym pracy klimatyzacji wyłącznie w przestrzeni pasażerskiej;
- wyposażony w możliwość przełączenia w trybie specjalnym² pracy klimatyzacji na pobieranie powietrza z zewnątrz pojazdu;
- moc chłodzenia wystarczająca dla spełnienia wymagań dotyczących komfortu termicznego określonych w wytycznych 236 VDV; temperatura w przestrzeni pasażerskiej wg przebiegu krzywej ekonomicznej dla autobusów klasy 1 (miejskich);
- automatyczny układ sterowania pracą urządzenia klimatyzacyjnego, we współpracy z urządzeniami ogrzewczymi i wentylacyjnymi, powinien zapewniać uzyskanie następujących temperatur w przestrzeni pasażerskiej autobusu:

Temperatura zewnętrzna	Temperatura wewnętrzna wymagana w przestrzeni pasażerskiej (tolerancja $\pm 2^{\circ}\text{C}$)	Urządzenia podstawowe	Urządzenia współpracujące
$\leq -20^{\circ}\text{C}$	$7^{\circ}\text{C} (\pm 2^{\circ}\text{C})$	urządzenia grzewcze	funkcja ogrzewania urządzeń klimatyzacyjnych
-19,9°C do -11°C	podwyższona o 27°C w stosunku do temp. zewn. ($+2^{\circ}\text{C}/-3^{\circ}\text{C}$)	urządzenia grzewcze	funkcja ogrzewania urządzeń klimatyzacyjnych

-10,9°C do 16,9°C	17°C (+3°C/-2°C)	urządzenia grzewcze	funkcja ogrzewania urządzeń klimatyzacyjnych
17°C do 21°C	= temperaturze zewnętrznej °C (±2°C)	urządzenia wentylacyjne	urządzenia klimatyzacyjne
21,1°C do 26°C	22°C (+1/-2°C)	urządzenia klimatyzacyjne	urządzenia wentylacyjne
26,1°C do 29°C	obniżona o 4°C w stosunku do temp. zewn. (+1°C/-3°C)	urządzenia klimatyzacyjne	urządzenia wentylacyjne
29,1°C do 29,9°C	25°C (+1/-3°C)	urządzenia klimatyzacyjne	urządzenia wentylacyjne
30°C do 34°C	obniżona o 5°C w stosunku do temp. zewn. (+1°C/-3°C)	urządzenia klimatyzacyjne	urządzenia wentylacyjne
34,1°C do 34,9°C	29°C (+1/-3°C)	urządzenia klimatyzacyjne	urządzenia wentylacyjne
>=35°C	obniżona o 6°C w stosunku do temp. zewn. (+1°C/-3°C)	urządzenia klimatyzacyjne	urządzenia wentylacyjne

- wyposażone w system antybakteryjny, wykorzystujący lampy UV do sterylizacji nadmuchiwane powietrza, skutecznie neutralizujące ok. 99% drobnoustrojów;
- warunki pomiaru temperatury w przestrzeni pasażerskiej: okna i drzwi zamknięte, pomiar w części środkowej poza strefami drzwi na wysokości 1,2 m od podłogi, tolerancja pomiaru temperatury $\pm 2^\circ\text{C}$, różnica temperatur pomiędzy częściami przestrzeni pasażerskiej o skrajnych temperaturach nie większa niż 4°C ;
- nadmuch powietrza realizowany wieloma otworami rozmieszczonymi możliwie równomiernie w przestrzeni pasażerskiej, w taki sposób, aby umożliwiała wymaganą wymianę powietrza i nie kierowały powietrza bezpośrednio na głowy pasażerów; powietrze dostarczane do przestrzeni pasażerskiej z urządzenia klimatyzacyjnego nie może powodować dyskomfortu (odczucia chłodu lub uciążliwego hałasu związanego z pracą urządzenia) dla pasażerów siedzących i stojących w każdym miejscu przestrzeni pasażerskiej;
- w miejscu łatwo dostępnym musi być zamontowane odpowiednie szybkozłącze kątowe umożliwiające podłączenie urządzenia do obsługi klimatyzacji;
- zalecane zastosowanie filtra powietrza urządzenia klimatyzacyjnego centralnego, wielokrotnego użycia, np. metalowego;

Zmiana IV.

Wprowadzenie nowego zapisu do Umowy dostawy w § 4 (Gwarancja jakości, autoryzacja, serwis, szkolenie, dokumentacja) jako ust.9 o treści:

9. Wszystkie dostarczone urządzenia, testery, narzędzia, komputery diagnostyczne i inne wyposażenie, musi być skonfigurowane do potrzeb Zamawiającego i gotowe do użycia.

Dział Zamówień Publicznych
Kierownik
Adam Bartosiński

CZŁONEK ZARZĄDU

Kamil Królak

PREZES ZARZĄDU

Jan Kuźmiński