

## Pytania zadane w dniu 29.11.2020 (po terminie zadawania pytań)

### **226.) Dotyczy. Punktu. 5.6. załącznika nr 9.**

Wnosimy o dopuszczenie rozwiązania w którym długotrwałe holowanie autobusu będzie możliwe po demontażu pólasi napędowych a bez demontażu tych pólasi dopuszczające jedynie holowanie krótkotrwałe w sytuacjach awaryjnych na odcinku do 25 metrów.

#### **Uzasadnienie**

Rozwiązanie jest uzasadnione względami bezpieczeństwa i ma na celu zapobieżenie generowania niebezpiecznego napięcia przez silnik. Demontaż pólasi w oferowanych autobusach to prosta czynność, której wykonanie w krótkim czasie w warunkach drogowych jest możliwe, jednocześnie jest konieczne do zapewnienia bezpieczeństwa holowania – w szczególności w celu uniknięcia uszkodzenia autobusu.

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający uzupełnił zapisy w załączniku nr 9 do SIWZ punkt 5.6.

5.6. Zastosowane rozwiązania w NT powinny umożliwiać holowanie autobusu bez konieczności demontażu elementów mechanicznych NT lub rozłączania połączeń elektrycznych NT. Zamawiający dopuszcza rozwiązanie w którym długotrwałe holowanie autobusu będzie możliwe po demontażu pólasi napędowych a bez demontażu tych pólasi jedynie holowanie krótkotrwałe w sytuacjach awaryjnych na odcinku do 25 metrów. Przy zastosowaniu takiego rozwiązania Wykonawca dostarczy wraz z każdym autobusem dwie sztuki zaślepek zabezpieczających na czas demontażu pólasi napędowych piasty przed dostaniem się zanieczyszczeń i wyciekami oleju z mostu napędowego.

### **227.) W odniesieniu do Punktu Pkt 4.8. załącznika nr 9.**

Wnosimy o wykreślenie wymagania umożliwienia Zamawiającemu wymiany magazynów energii pomiędzy autobusami w okresie obowiązywania gwarancji na magazyny energii.

#### **Uzasadnienie**

Powyższe wymaganie jest nie do spełnienia przez Wykonawcę, gdyż z powodów technicznych nie pozwala na spełnienie innych wymagań określonych w innych punktach Zał. 8 i 10 (np. pkt 4.2 i 4.5). Wymaganie to też jest niecelowe – jak należy rozumieć wolą Zamawiającego jest, aby móc w przypadku awarii magazynu energii dokonać przeniesienia sprawnego magazynu do innego autobusu, celem umożliwienia jego eksploatacji. Jednak w sytuacji obowiązywania gwarancji na magazyny naprawa magazynów energii powinna być wykonywana w ramach gwarancji. Dlatego też wymaganie dotyczące przenoszalności magazynów energii jest niespotykane w sytuacji, kiedy to Wykonawca odpowiada za gwarancję na magazyny energii-sprzeczna z obowiązującymi warunkami gwarancji. Może też prowadzić np. do sytuacji dokonywania podmian magazynów energii ze wszystkich autobusów do jednego – w celu zgłoszenia jego niesprawności.

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

W odpowiedzi nr 55 opublikowanej w dniu 01.12.2020r. udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

### **228.) W odniesieniu do Punktów 4.2 i 4.5 załącznika nr 9 i 10 do SIWZ.**

Wnosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga spełnienia zapisów ww. postanowienia wyłącznie w okresie obowiązywania gwarancji na magazyny energii.

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający uzupełnił zapisy w załączniku nr 9 do SIWZ punkt 4.2.

4.2. W okresie udzielonej gwarancji na magazyny energii zdolność magazynowania energii w pojeździe powinna umożliwić zgromadzenie co najmniej 150 kWh energii elektrycznej. Zamawiający wymaga aby pojemność użyteczna dostępna dla Użytkownika była nie mniejsza niż 120 kWh.

Zamawiający uzupełnił zapisy w załączniku nr 10 do SIWZ punkt 4.2.

4.2. W okresie udzielonej gwarancji na magazyny energii zdolność magazynowania energii w pojeździe powinna umożliwić zgromadzenie co najmniej 180 kWh energii elektrycznej. Zamawiający wymaga aby pojemność użyteczna dostępna dla Użytkownika była nie mniejsza niż 144 kWh.

W zakresie pytania dotyczącego punktu 4.5 zapisy SIWZ pozostają bez zmian.

### **229.) Dotyczy Pkt 4.4 załącznika nr 9 i 10.**

Prosimy o wyjaśnienie co Zamawiający ma na myśli pod pojęciem „zabezpieczenia przed przypadkami niewłaściwej eksploatacji skutkującej utratą gwarancji”? Postanowienie to powinno zostać uzupełnione w ten sposób, aby pod pojęciem „niewłaściwej eksploatacji skutkującej utratą gwarancji” znać eksploatację i obsługę niezgodną z instrukcjami przekazanymi przez Wykonawcę. Natomiast nie jest wiadome w jaki sposób powinno być realizowane zabezpieczenie przed taką niewłaściwą eksploatacją.

Pojęcie to jest nieprecyzyjne i może stanowić pole do interpretacji na korzyść Zamawiającego bądź Wykonawcy bowiem nie jest pewne, jakie przypadki niewłaściwej eksploatacji będą kwalifikowane jako prowadzące do utraty gwarancji, a jakie do takiej utraty gwarancji prowadzić nie będą.

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający usunął zapis w załączniku nr 9 i 10 pkt. 4.4.

### **230.) Dotyczy p. 4.6.1. załącznika nr 9 i 10.**

Wnosimy o rezygnację z wymagania dotyczącego kontroli stanu wyeksploatowania magazynów energii opisanego w punkcie 4.6.1.

#### **Uzasadnienie**

Powyższe wymaganie jest nie do spełnienia przez Wykonawcę oraz niezgodne z innymi zapisami ww. załączników. Zamawiający w punktach 4.2 oraz 4.5 załączników 9 i 10 wymaga zagwarantowania pojemności użytecznej dostępnej dla użytkownika nieograniczającej realizacji zadań przewozowych i nie mniejszej niż 120 kWh. I tę funkcjonalność Wykonawca Zamawiającemu zapewnia.

Skoro więc po stronie Wykonawcy leży zapewnienie realizacji ww. punktów poprzez zapewnienie właściwego poziomu energii użytecznej, to nie ma praktycznego uzasadnienia kontrola stanu wyeksploatowania magazynów energii przez Zamawiającego. Taka kontrola jest niezgodna z warunkami gwarancji Wykonawcy.

Podsumowując, zwracamy uwagę Zamawiającego na fakt, iż to Wykonawca odpowiada za realizację warunków gwarancji za przekazany przedmiot zamówienia. Zatem posiada odpowiednią wiedzę i doświadczenie w zakresie czynności, zmierzających do weryfikacji usterek, usuwania ich, jak również odpowiedniej diagnozy tak wrażliwego i newralgicznego elementu autobusu elektrycznego, jakim są magazyny energii elektrycznej.

Zamawiający nie może arbitralnie narzucać Wykonawcom sposobu pomiaru i weryfikacji parametrów magazynów energii. Podobnie jak klient kupujący elektryczny samochód osobowy w salonie nie ma wglądu w sposób weryfikacji stanu magazynów energii oraz sposoby ich naprawy/wymiany w czasie obowiązywania gwarancji na pojazd. Kując pojazd z gwarancją wymaga po prostu jego sprawności i niezawodności w okresie gwarantowanym przez dostawcę.

Warunki gwarancji w koncernach takich jak nasz- funkcjonujących na rynku od kilkadziesiąt lat- zostały opracowane z myślą o usprawnieniu uszkodzonego pojazdu w najkrótszym możliwym czasie. Nie jest możliwe dokonywanie zmiany tych warunków, gdyż mogłoby to skutkować obniżeniem bądź nawet brakiem możliwości sprawnej realizacji zobowiązań gwarancyjnych.

Ponadto Zamawiający, ustalając w niniejszym postępowaniu maksymalny czas reakcji na zgłoszenie reklamacyjne i naprawy gwarancyjnej pojazdu, gwarantuje sobie sprawne działanie serwisu i dostawy części zamiennych.

Stąd apelujemy do Zamawiającego o rezygnację ze zbyt daleko idącej ingerencji w sposób realizacji zobowiązań gwarancyjnych przez Wykonawcę.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje odpowiedź nr 179 udzieloną w dniu 01.12.2020r.

**Pytania zadane w dniu 07.12.2020 (po terminie zadawania pytań)**

**231.)** Zgodnie z odpowiedzią numer 74 oraz punktem 6.10 OPZ załącznika nr 9 i nr 10 do SIWZ: „Zamawiający zgadza się na wykorzystanie przez Wykonawcę autobusów infrastruktury sprzętowej systemu informacji pasażerskiej lub systemu telemetrycznego do nadzorowania pracy ładowarek (objęty dostawą w innym postępowaniu) jeżeli Wykonawca we własnym zakresie uzyska dostęp od dostawców wymienionych systemów do ich infrastruktury sprzętowej”.

Prosimy o wyjaśnienie czy w opisie przedmiotu zamówienia prowadzonego przez Zamawiającego, dotyczącego zaprojektowania oraz kompleksowej budowy stacji ładowania autobusów elektrycznych wraz z dostawą i uruchomieniem ładowarek (robota budowlana), nr referencyjny nadany sprawie przez Zamawiającego: PKA/PN-1/2020 zostało przewidziane wykorzystanie systemu telemetrycznego do prekondycjonowania autobusu i magazynów energii?

Czy jest przewidziana jedynie komunikacja ładowarki między oprogramowaniem do prekondycjonowania a autobusem?

Zgodnie z odpowiedziami do SIWZ w postępowaniu dotyczącym budowy infrastruktury:

*"... Spełnieniem wymogu obsługi VAS w odniesieniu do infrastruktury ładowania jest zapewnienie, że stacja ładowania zgodnie z VDV 261 będzie umożliwiać komunikację autobusu elektrycznego z systemem przygotowanym do prekondycjonowania termicznego pojazdu dostarczonym przez producenta autobusu".*

Prosimy o wyjaśnienie powyższej kwestii, tak aby wszyscy Wykonawcy mogli rzetelnie wycenić swoje oferty z zachowaniem funkcjonalności oferowanego przedmiotu zamówienia, tak aby nie okazało się, że kryterium punktowane dotyczące prekondycjonowania, nie będzie możliwe do zrealizowania.

Prosimy również o uwzględnienie, że ewentualne zmiany w przedmiocie umowy objęte zamówieniem PKA/PN-1/2020 na budowę infrastruktury, będą wymagały wprowadzenia zmian do umowy w trybie przepisów ustawy Prawo Zamówień Publicznych, o które to będzie musiał wnioskować Wykonawca wyłoniony we wspomnianym wyżej postępowaniu na budowę infrastruktury.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający wyjaśnia iż w punkcie 6.10 załącznika nr 9 i nr 10 do SIWZ wskazuje jedynie na możliwość wykorzystania infrastruktury sprzętowej (np. komputer, serwer, sieć anten WiFi) nie zaś jak w swoim pytaniu sugeruje Wykonawca „wykorzystanie systemu telemetrycznego” (czyli infrastruktury i oprogramowania systemu telemetrycznego ładowarek). Zamawiający nie wymagał od dostawcy ładowarek oprogramowania systemu telemetrycznego które by umożliwiałoby prekondycjonowanie autobusów. Zamawiający wymagał, aby dostarczone stacje ładowania współpracowały z autobusami wyposażonymi w systemem prekondycjonowania

dostarczony przez Wykonawcę autobusów. Zamawiający nie ogranicza współpracy dostawcy autobusów i dostawcy infrastruktury ładowania w zakresie budowy systemu prekondycjonowania autobusów.

**232.) Zwracamy się z wnioskiem o wykreślenie kryterium oceny ofert dotyczącego prekondycjonowania autobusu i magazynów energii (PR), w szczególności najwyżej punktowanego czyli usłudze, która jest opisana w VDV 261 tj. możliwość zdalnego programowania automatycznego uruchomienia ogrzewania wnętrza autobusu i magazynów energii.**

W naszej ocenie zastosowanie tego kryterium nie ma żadnego uzasadnienia na rynku polskim, gdyż promuje normę stosowaną na rynku niemieckim i może wskazywać na faworyzowanie tylko jednego z wiodących dostawców autobusów elektrycznych.

Mając na względzie treść wskazanych Kryteriów oceny ofert stwierdzamy, że Zamawiający dokonał opisu przedmiotu zamówienia w sposób mogący naruszać zapisy zawarte m.in. w art. 7 ust. 1 i art. 29 ust. 2 Ustawy PZP, gdzie Ustawodawca zobowiązał Zamawiającego m.in. do: „... przygotowania i przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w sposób zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji oraz równego traktowania wykonawców” ubiegających się o udzielenia zamówienia publicznego oraz do opisanie kryteriów wyboru ofert w sposób umożliwiający ich równe traktowanie.

Wnoskujemy o wykreślenie ww. kryterium oraz zapisów o VDV 261 jako nieuzasadnionych preferencji dla wybranego dostawcy autobusów elektrycznych.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający wprowadził zmiany w SIWZ pkt XVIII, ppkt 2.5:

**2.5 W kryterium system prekondycjonowania autobusu i magazynów energii (PR) ocena zostanie dokonana w następujący sposób:**

- a) w przypadku gdy Wykonawca zaoferuje rozwiązanie techniczne prekondycjonowania oparte na usłudze, która jest opisana w VDV 261 tj. możliwość zdalnego programowania automatycznego uruchomienia ogrzewania wnętrza autobusu i magazynów energii - otrzyma **5** punktów;
- b) w przypadku gdy Wykonawca zaoferuje inne rozwiązanie techniczne prekondycjonowania posiadające możliwość zdalnego programowania automatycznego uruchomienia ogrzewania wnętrza autobusu i magazynów energii niż to które jest opisane w VDV 261 - otrzyma **4** punkty;
- c) w przypadku zaoferowania przez Wykonawcę innego niż zdalne rozwiązania technicznego prekondycjonowania autobusu i magazynów energii – otrzyma **2** punkty;
- d) w przypadku nie zaoferowania przez Wykonawcę żadnego rozwiązania technicznego pozwalającego na prekondycjonowanie autobusu i magazynów energii – otrzyma **0** punktów.

Punktacja w tym kryterium przyznana zostanie na podstawie danych zawartych w Formularzu oferty (w zależności od części zamówienia wypełniony załącznik numer 1 lub 2 do SIWZ).

Zamawiający wprowadził zmiany w Załączniku nr 1 i nr 2 do SIWZ:

3.	System prekondycjonowania autobusu i magazynów energii (PR).	<b>[zaznaczyć wyłącznie jedną, właściwą opcję z listy poniżej]:</b> <input type="checkbox"/> oferujemy rozwiązanie techniczne prekondycjonowania oparte na usłudze która jest
----	--------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>opisana w VDV 261 tj. możliwość zdalnego programowania automatycznego uruchomienia ogrzewania wnętrza autobusu i magazynów energii.</p> <p><input type="checkbox"/> oferujemy inne rozwiązanie techniczne prekondycjonowania posiadające możliwość zdalnego programowania automatycznego uruchomienia ogrzewania wnętrza autobusu i magazynów energii niż to które jest opisane w VDV 261.</p> <p><input type="checkbox"/> oferujemy inne niż zdalne rozwiązanie techniczne prekondycjonowania autobusu i magazynów energii.</p> <p><input type="checkbox"/> nie wyposażymy autobusu w żaden system prekondycjonowania autobusu i magazynów energii.</p>
--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**233.)** W związku z bardzo dużą ilością odpowiedzi oraz zmianą większości załączników do SIWZ, a także wysokim stopniem skomplikowania wymagań Zamawiającego, koniecznością bardzo precyzyjnego oszacowania przedmiotu zamówienia, na który składają elementy składowe od wielu poddostawców producenta autobusów, dokonania przez nich odpowiednich analiz technicznych i produkcyjnych, które są oparte dopiero na udzielonych odpowiedziach na pytania przez Zamawiającego, prosimy o przesunięcie terminu składania ofert na termin nie wcześniejszy niż 11.01.2021r.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający wprowadził zmiany w SIWZ pkt XVI, ppkt 1) i 2):

- 1) Termin składania ofert upływa dnia **5 stycznia 2021 r.** o godz. **9:00.** Oferty złożone po tym terminie zostaną zwrócone.
- 2) Jawne otwarcie Ofert nastąpi w dniu **5 stycznia 2021 r.** o godz. **10:00.**, w siedzibie Zamawiającego, ul Platynowa 19/21 pokój nr 6. Ponadto Zamawiający przeprowadzi transmisję online otwarcia ofert na swoim kanale You Tube - <https://www.youtube.com/channel/UCZmJXzSNq561Rk7f9djc0JA>

**234.)** Zamawiający w odpowiedzi na pytanie nr 124 zgodził się na zmniejszenie kary umownej w paragrafie 10 ust. 3:

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający zmienił zapisy SIWZ w Załączniku nr 7 do SIWZ, § 5, ust.5, § 7, ust. 8 § 10, ust.1, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 12, 16 oraz w Załączniku nr 8 do SIWZ, § 5, ust.5, § 7, ust. 8 § 10, ust.1, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 12, 16:

**§10**

1. ZAMAWIAJĄCY może naliczyć WYKONAWCY karę umowną w wysokości **0,16% (słownie: szesnaście setnych procenta)** łącznej wartości netto niedostarczonych w terminie wskazanym w §2 ust.1 umowy autobusów, za każdy dzień zwłoki w stosunku do tego terminu.
2. (...)
3. ZAMAWIAJĄCY może naliczyć WYKONAWCY karę umowną w wysokości **0,1% (słownie: jedna dziesiąta procenta)** łącznej wartości netto niedostarczonych w terminie autobusów, za każdy dzień zwłoki w wypełnieniu obowiązku wynikającego z § 3 ust. 3 (...).

Prosimy o poprawne wprowadzenie wysokości kary umownej do wzorów umowy po zmianach zgodnie z udzieloną odpowiedzią.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający wprowadził zmiany w Załączniku nr 7 i nr 8 do SIWZ §10, pkt 3:

3. ZAMAWIAJĄCY może naliczyć WYKONAWCY karę umowną w wysokości 0,1 % (słownie: jedna dziesiąta procenta) łącznej wartości netto niedostarczonych w terminie autobusów, za każdy dzień zwłoki w wypełnieniu obowiązku wynikającego z § 3 ust. 3 - przedstawienia minimum jednego ukończonego autobusu w celu dokonania wstępnego przeglądu.

**235.) Dotyczy załącznika nr 9 i nr 10 do SIWZ, punkt 7.9.18.1: „w tym samym lub osobnym pliku musi być generowany dzienny raport zawierający niżej wymienione dane dotyczące ładowania magazynów energii: 7.9.18.1 identyfikacja ładowarki;”**

Zwracamy się z wnioskiem o usunięcie ww. punktu. Z pozycji autobusu nie można odczytać jaką ładowarką jest on ładowany. Dane o ładowaniu autobusu są zapisane w ładowarce. To z ładowarki można uzyskać informacje jakie autobusy były nią ładowane.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający usunął zapisy w załączniku nr 9 i nr 10 do SIWZ punkt 7.9.18.1..

**236.) Dotyczy odpowiedzi na pytanie nr 61 oraz załącznika nr 9 i nr 10 do SIWZ, Pkt. 15.26.**

„Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający doprecyzował zapisy w załącznikach nr 9 oraz nr 10 do SIWZ, Pkt. 15.26:

15.26. Dostosowany do montażu biletomatu poprzez wskazanie miejsca podłączenia zasilania w instalacji elektrycznej 24V i umiejscowienia w przestrzeni pasażerskiej.”

Czy Zamawiający pisząc „poprzez wskazanie umiejscowienia w przestrzeni pasażerskiej” ma na myśli przygotowanie mechaniczne w postaci stelaża pod biletomat?

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający wyjaśnia iż nie wymaga przygotowania mechanicznego w postaci stelaża pod biletomat.

**237.) Dotyczy odpowiedzi na pytanie nr 145 oraz załącznika nr 9 i nr 10 do SIWZ, Pkt. 19.25.**

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający doprecyzował zapisy w załączniku nr 9 i 10 do SIWZ, w punkcie 19.25.

19.25. Z możliwością zainstalowania i podłączenia kasy fiskalnej poprzez wskazanie miejsca podłączenia kasy do instalacji elektrycznej 24V autobusu.

Czy Zamawiający wymaga montażu uchwyty do kasy fiskalnej w celu możliwości jej zainstalowania?

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający wyjaśnia iż nie wymaga montażu uchwyty do kasy fiskalnej w celu możliwości jej zainstalowania.

**238.) Zamawiający we wzorze umowy, załącznik nr 7 i nr 8, w paragrafie 9 ust. 5 pisze:**

Zamawiający stosuje przepisy ustawy z dnia 9 listopada 2018 r. o elektronicznym fakturowaniu w zamówieniach publicznych, koncesjach na roboty budowlane lub usługi oraz partnerstwie publiczno-prywatnym. Zamawiający umożliwi przesyłanie za pomocą platformy, o której mowa w art. 13 wyżej wymienionej Ustawy, ustrukturyzowanych faktur elektronicznych.

Czy biorąc pod uwagę zapisy powyżej Zamawiający dopuszcza złożenie faktury w formie papierowej za pomocą przesyłki pocztowej, kurierskiej lub osobiście?

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający dopuszcza złożenie faktury w formie papierowej za pomocą przesyłki pocztowej, kurierskiej lub osobiście.

**Pytanie zadane w dniu 08.12.2020 (po terminie zadawania pytań).**

**239.) Zgodnie punktem 6.5 OPZ załącznika nr 9 i nr 10 do SIWZ po zmianach, Zamawiający pisze:**

*6.5 Programowanie automatycznego uruchomienia ogrzewania wnętrza autobusu i magazynów energii powinno obejmować co najmniej godzinę uruchomienia i temperaturę do jakiej powinno zostać nagrzane wnętrze autobusu. Zamawiający dopuszcza nagrzanie wnętrza autobusu w sposób automatyczny w zależności od temperatury zewnętrznej zgodnie z normą VDV 236 lub równoważną.*

Powyższy zapis jest sprzeczny z normą VDV 261, gdyż w protokole zgodnym z normą VDV 261 pomiędzy ładowarką i autobusem nie jest podawana ani godzina uruchomienia ogrzewania ani temperatura do jakiej powinno zostać nagrzane wnętrze autobusu.

Prosimy o potwierdzenie, że punkt 6.5 nie dotyczy prekondycjonowania zgodnego z normą VDV 261.

Prosimy o zmianę powyższego punktu 6.5 na następujący:

*6.5 W przypadku gdy prekondycjonowanie nie odbywa się zgodnie z normą VDV 261 programowanie automatycznego uruchomienia ogrzewania wnętrza autobusu i magazynów energii powinno obejmować co najmniej godzinę uruchomienia i temperaturę do jakiej powinno zostać nagrzane wnętrze autobusu. Zamawiający dopuszcza nagrzanie wnętrza autobusu w sposób automatyczny w zależności od temperatury zewnętrznej zgodnie z normą VDV 236 lub równoważną.*

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający wprowadził zmiany w Załączniku nr 9 i nr 10 do SIWZ pkt 6.5:

6.5. Programowanie automatycznego uruchomienia ogrzewania wnętrza autobusu i magazynów energii powinno obejmować co najmniej godzinę uruchomienia i temperaturę do jakiej powinno zostać nagrzane wnętrze autobusu w przypadku zastosowania prekondycjonowania innego niż zgodne z VDV 261. Zamawiający dopuszcza nagrzanie wnętrza autobusu w sposób automatyczny w zależności od temperatury zewnętrznej zgodnie z normą VDV 236 lub równoważną.

**Pytania zadane w dniu 09.12.2020 (po terminie zadawania pytań).**

Niniejszym działając w imieniu i na rzecz XXX oraz mając na względzie specyfikację istotnych warunków zamówienia; dalej siwz, dotyczącą przedmiotowego postępowania, stwierdzamy, że opis przedmiotu zamówienia narusza przepisy art. 7 ust. 1 oraz art. 29 ust. 1 i 2, ponadto art. 91 ust.1 Ustawy z 24 stycznia 2004 roku Prawo zamówień publicznych z późn.zm. (dalej: Ustawa Pzp). W przedmiotowym postępowaniu naruszono również 25 ust.1 ustawy Pzp. oraz art. 38 ust.1, ust.2 i 4 wymienionej ustawy. Konsekwencją wadliwie zrealizowanego przez Zamawiającego opisu przedmiotu zamówienia oraz w następstwie wadliwie przeprowadzonej procedury wyjaśnień i zmiany siwz jest brak możliwości wyboru najkorzystniejszej oferty. Wadliwy opis spowoduje bowiem ograniczenie uczciwej konkurencji poprzez uniemożliwienie nam i innym wykonawcom złożenia ważnej oferty. Mamy interes w uzyskaniu tego zamówienia, doznamy bowiem wymiernej straty finansowej, w przypadku braku zmiany opisu przedmiotu zamówienia w sposób określony w żądaniach poniżej.

Minimalne i wymagane parametry techniczne, elementy opisu przedmiotu zamówienia zawarte w siwz określającej parametry techniczne, w obecnym kształcie uniemożliwiają XXX złożenie oferty, pomimo tego, że

posiada w ofercie handlowej przedmiot zamówienia najwyższej światowej klasy, który jest także zweryfikowany na polskim rynku, ekologiczny - co ma istotne znaczenie w zakresie realizacji klauzul środowiskowych, w szczególności przez beneficjentów środków pochodzących z budżetu UE – zwłaszcza w kontekście założeń realizacji tego projektu.

Konstrukcja opisanego poniżej wadliwego opisu przedmiotu zamówienia, w tym przywołane poniżej nieuzasadnione warunki przedmiotowe, nie mające zasadniczo wpływu na wykonywanie jak i również efekt końcowy w zakresie jakości realizacji dostawy autobusów - uniemożliwia złożenie oferty odpowiadającej swojej treścią siwz.

Dlatego też można ponad wszelką wątpliwość stwierdzić, że opis przedmiotu zamówienia w obecnym kształcie stanowi naruszenie art. 7 ust. 1 oraz art. 29 ust. 1, 2 Ustawy, pzp, co w konsekwencji narusza interes XXX gdyż naraża nas na poniesienie wymiernej straty finansowej ze względu na nieuzasadnione ograniczenie dostępu do rynku zbytu poprzez określenie opisu przedmiotu zamówienia z naruszeniem przepisów Ustawy pzp. Ponadto żądanie dokumentów przedmiotowych, nie wymaganych w przepisach polskiego prawa stanowi o naruszeniu art. 25 ust.1.

Pomimo dokonania przez Zamawiającego nieznacznej modyfikacji część kryteriów oceny ofert pozostaje sformułowana w sposób nie gwarantujący wyboru oferty najkorzystniejszej, z uwagi na znikomy zakres dokonanych zmian. Powoduje to naruszenie zasad równego traktowania, uniemożliwia realizację obowiązujących zasad gwarantujących, że oferty są oceniane w warunkach efektywnej konkurencji.

Z wyżej wymienionych względów XXX wnosi o następujące zmiany siwz:

#### **240.) Zapis §1 ust. Lit e zał. nr 7 i 8 do SIWZ w świetle odpowiedzi nr 123 z dn. 01.12.2020**

Wnosimy o całkowitą rezygnację Zamawiającego z wymagania „spełnienia normy bezpieczeństwa ECE R66.02 (Regulamin nr 66 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) - jednolite przepisy dotyczące homologacji dużych pojazdów pasażerskich w zakresie wytrzymałości ich konstrukcji nośnej dotycząca wytrzymałości nadwozia)”

Uzasadnienie

Wymogi w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej na podstawie Reg. 66 EKG ONZ nie obowiązują dla autobusów kategorii klasy I – dlatego postawienie takiego warunku jest nieuzasadnionym ograniczeniem kręgu wykonawców. Blokowanie Wykonawców za nieposiadanie certyfikatu faktycznie niewybranego przepisami prawa jest niedopuszczalnym ograniczeniem konkurencji w tym postępowaniu.

Ponadto powszechnie wiadomym jest, że wiodący producenci autobusów, dbając o bezpieczeństwo używają do ich produkcji materiałów najwyższej jakości i spełniają wszelkie wymagania prawne, obowiązujące w danym kraju. XXX jako producent światowej marki autobusów, dbając o bezpieczeństwo używa do ich produkcji materiałów najwyższej jakości, całkowicie bezpiecznych i spełniamy wszelkie wymagania prawne w tym zakresie obowiązujące w krajach Unii Europejskiej, w tym w Polsce.

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający usunął zapisy w Załączniku nr 7 i nr 8 do SIWZ §1 ust.1 lit. e).

Zamawiający uzupełnił zapisy w Załączniku nr 9 i 10 do SIWZ pkt. 35:

35. Bezpieczeństwo1 - Autobus może być wyposażony w system automatycznego wykrywania i tłumienia ognia. Autobus może spełniać wymagania przepisów dotyczących homologacji pojazdów w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich (Regulamin nr 66 EKG ONZ).

UWAGA: Zastosowanie bądź brak systemu automatycznego wykrywania i tłumienia ognia będzie jednym z kryteriów oceny ofert.

Spełnienie bądź nie wymogów Regulaminu nr 66 EKG ONZ będzie jednym z kryteriów oceny ofert.



Jeżeli Wykonawca w złożonej ofercie oświadczy, że zastosuje system automatycznego wykrywania i tłumienia ognia lub oświadczy, iż autobus będzie spełniał wymogi Regulaminu nr 66 EKG, to w trakcie realizacji umowy będą to elementy obowiązkowe i Wykonawca będzie musiał je spełnić.

Zamawiający uzupełnił zapisy w Załączniku nr 1 i 2 do SIWZ;

7.	Bezpieczeństwo 1 - zastosowanie automatycznego systemu wykrywania i tłumienia ognia. Spełnienie wymogów Regulaminu nr 66 EKG ONZ.	<p><b>[zaznaczyć wyłącznie, właściwą opcję z listy poniżej]:</b></p> <p><input type="checkbox"/> zobowiązujemy się do zastosowania automatycznego systemu wykrywania i tłumienia ognia;</p> <p><input type="checkbox"/> nie zastosujemy automatycznego systemu wykrywania i tłumienia ognia;</p> <p><input type="checkbox"/> oferowane autobusy spełniają wymogi Regulaminu nr 66 EKG ONZ, na potwierdzenie czego przedkładamy następujące dokumenty: _____(proszę wymienić i załączyć do oferty);</p> <p><input type="checkbox"/> oferowane autobusy nie spełniają wymogów Regulaminu nr 66 EKG ONZ;</p>
----	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Zamawiający wprowadził zmiany w SIWZ pkt XVIII, ppkt 2.9:

2.9. Bezpieczeństwo 1 - zastosowanie automatycznego systemu wykrywania i tłumienia ognia. Spełnienie wymogów Regulaminu nr 66 EKG ONZ.

a) zastosowanie automatycznego systemu wykrywania i tłumienia ognia:

- Oferta, w której zaoferowano automatyczny system wykrywania i tłumienia ognia otrzyma **5** punktów;
- Oferta, w której nie zaoferowano automatycznego systemu wykrywania i tłumienia ognia otrzyma **0** punktów.

b) spełnienie wymogów Regulaminu nr 66 EKG ONZ:

- Oferta, której autobusy spełniają wymogi Regulaminu nr 66 EKG ONZ otrzyma **1** punkt;
- Oferta, której autobusy nie spełniają wymogów Regulaminu nr 66 EKG ONZ otrzyma **0** punktów;

Punktacja w tym kryterium przyznana zostanie na podstawie danych zawartych w Formularzu oferty (w zależności od części zamówienia wypełniony załącznik numer 1 lub 2 do SIWZ), jak również na podstawie dokumentów potwierdzających spełnienie przez oferowane autobusy wymogów Regulaminu nr 66 EKG ONZ . Dokumenty **muszą być załączone do oferty**.

Zamawiający informuje, iż w zakresie dokumentów potwierdzających spełnienie przez ofertowane autobusy wymogów Regulaminu nr 66 EKG ONZ, zgodnie z art. 30b ust. 3 i 4 ustawy Prawo zamówień publicznych, zamawiający akceptuje również certyfikaty wydane przez inne równoważne jednostki oceniające zgodność. Zamawiający akceptuje odpowiednie środki dowodowe, w szczególności dokumentację techniczną producenta, w przypadku gdy dany wykonawca nie ma ani dostępu do certyfikatów lub sprawozdań z badań, ani możliwości ich uzyskania w odpowiednim terminie, o ile ten brak dostępu nie może być przypisany danemu wykonawcy, oraz pod warunkiem że dany wykonawca udowodni, że wykonywane przez niego dostawy spełniają wymogi lub kryteria określone w kryteriach oceny ofert.

Maksymalna liczba punktów do uzyskania w tym kryterium wynosi **6**.

Zamawiający dodał zapisy w SIWZ pkt X.1.:

(...)

9) Dokument lub dokumenty potwierdzające spełnienie wymogów Regulaminu nr 66 EKG ONZ przez oferowane autobusy, o ile ma zastosowanie.

(...)

Zamawiający wprowadził zmiany w SIWZ pkt XVIII, ppkt 1:

1. Oceniane kryteria i ich waga:

Lp.	KRYTERIUM	PUNKTACJA
1.	Cena (C)	53
2.	Okres gwarancji i rękojmi oferowanych autobusów (G) z wyłączeniem magazynów energii elektrycznej.	10
3.	Okres gwarancji i rękojmi na magazyny energii w oferowanych autobusach (G <sub>ME</sub> ).	4
4.	Zużycie energii elektrycznej wg. SORT 2 (E)	5
5.	System prekondycjonowania autobusu i magazynów energii (PR).	5
6.	Rozwiązanie techniczne umieszczenia silnika / silników trakcyjnych (S).	4
7.	Rozwiązanie techniczne zastosowanego klimatyzatora (K).	5
8.	Rodzaj zastosowanego ogrzewania przestrzeni pasażerskiej (O).	4
9.	Bezpieczeństwo1 - Zastosowanie automatycznego systemu wykrywania i tłumienia ognia. Spełnienie wymogów Regulaminu nr 66 EKG ONZ (B1).	6
10.	Bezpieczeństwo 2 - Systemy poprawiające bezpieczeństwo jazdy (B2).	4

**UWAGA: Wszystkie obliczenia dokonywane są z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku (końcówki poniżej 0,005 pomija się, a końcówki 0,005 i wyższe zaokrągla się do 0,01).**

Zamawiający wprowadził zmiany w SIWZ pkt XVIII, ppkt 2.10:

**2.10. Bezpieczeństwo 2 - systemy poprawiające bezpieczeństwo jazdy (B2).**

a) Oferta, w której autobusie zostanie wyposażony w aktywny tempomat posiadający homologację zapobiegający najechaniu na obiekty ruchome i nieruchome przed pojazdem z funkcją ostrzegania akustycznego, optycznego. Poprzez zapobieganie najechaniu rozumie się wysyłanie sygnałów o przeszkodzie, a w przypadku braku reakcji, rozpoczęcie częściowego hamowania, a przy małych prędkościach zatrzymanie autobusu przed przeszkodą - otrzyma **2** punkty;

b) Oferta, w której autobusie zostanie wyposażony w asystenta kontroli prawej strony sygnalizującego optycznie możliwość kolizji z obiektami ruchomymi i nieruchomymi znajdującymi się w polu skrętu pojazdu (w strefie ryzyka kolizji) oraz przy zmianie pasa ruchu – otrzyma **2** punkty;

c) Oferta, w której nie zaproponowano żadnego z powyższych rozwiązań otrzyma **0** punktów.

Punktacja w tym kryterium przyznana zostanie na podstawie danych zawartych w Formularzu oferty (w zależności od części zamówienia wypełniony załącznik numer 1 lub 2 do SIWZ).

Maksymalna liczba punktów do uzyskania w tym kryterium wynosi **4**.

## 241.) Zał. nr 7 i 8 do SIWZ, §1 ust. Lit d.

Wnosimy o rezygnację Zamawiającego z wymogu posiadania homologacji EWG pojazdu w zakresie palności materiałów konstrukcyjnych używanych w niektórych kategoriach pojazdów, uzyskany zgodnie z warunkami Regulaminu ONZ 118 jednolite przepisy techniczne dotyczące palności materiałów używanych w konstrukcji niektórych kategorii pojazdów samochodowych oraz ich odporności na działanie paliw lub smarów [2020/241];  
Uzasadnienie

Jak sam Zamawiający pisze w powyższym opisie, przepis dotyczy „niektórych kategorii pojazdów”.

Zgodnie z punktem, 1, podpunktem 1.1 ww. Regulaminu - zapisy odnoszące się do tego wymogu stosuje się do palności (zapalności, szybkości spalania i topliwości) oraz odporności na działanie paliw lub smarów materiałów stosowanych w pojazdach kategorii M3, klasy II i III.

Wymogi w zakresie niepalności nie obowiązują zatem dla autobusów kategorii klasy I – dlatego postawienie takiego warunku jest nieuzasadnionym ograniczeniem kręgu wykonawców. Blokowanie Wykonawców za nieposiadanie certyfikatu faktycznie niewyganianego przepisami prawa jest niedopuszczalnym ograniczeniem konkurencji w tym postępowaniu.

Podkreślamy raz jeszcze, że XXX jako producent światowej marki autobusów, dbając o bezpieczeństwo używa do ich produkcji materiałów najwyższej jakości, całkowicie bezpiecznych i spełniamy wszelkie wymagania prawne w tym zakresie obowiązujące w krajach Unii Europejskiej, w tym w Polsce.

W konsekwencji dla Zamawiającego żądanie w postępowaniu dokumentów określonych we wnioskach 1 i 2 powyżej, które nie są niezbędne (a nie są niezbędne, gdyż przepisy dot. homologacji autobusów w UE ich nie wymagają) - należy zakwalifikować jako działanie naruszające art. 25 ust. 1 ustawy.

Naruszenia te są dość proste do ustalenia i skutkują nałożeniem korekty tj. dokonaniem pomniejszenia wydatków kwalifikowalnych w projekcie z tytułu tego naruszenia. Działanie beneficjenta wyczerpuje bowiem znamiona nieprawidłowości, co skutkuje obniżeniem wysokości wydatków kwalifikowalnych do 25% i wezwaniem beneficjenta do zwrotu środków. Organ bowiem wskaże, że:

- ✓ po pierwsze, iż brak w ustawie Prawo zamówień publicznych, przepisach wykonawczych i innych przepisach krajowych dotyczących tego przedmiotu zamówienia - podstaw prawnych do wymagania przez Zamawiającego od wykonawców tego rodzaju dokumentu;
- ✓ po drugie, że wprowadzenie tego typu wymogu ma lub – co wystarczające - może mieć wpływ na poziom konkurencyjności w postępowaniu – tj. organ wskaże, że wymóg ten jest dyskryminujący i może zostać zakwalifikowany jako mogący zniechęcić i odstraszyć wykonawców od złożenia ofert w postępowaniu;

Sytuacja ta stanowi naruszenie procedur obowiązujących przy wydatkowaniu środków z budżetu UE. Działanie zamawiającego zostanie zapewne uznane za naruszające zasady wymienione w TFUE – równości, niedyskryminacji i sprawiedliwości oraz naruszające zasady konkurencji wskazane w Rozporządzeniu 1083/2006. W wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 8 lutego 2018 r. sygn. akt v SA/Wa 572/17. Sąd wskazał przy tym, że: „O naruszeniu procedur można mówić więc w przypadku, gdy postępowanie mogło realnie lub potencjalnie doprowadzić do powstania szkody, przy czym szkoda nie musi być konkretną stratą finansową, gdyż do stwierdzenia, że miała miejsce nieprawidłowość wystarczy, że istniało zagrożenie, że szkoda powstanie.”

W tym stanie faktycznym zażądanie przez Zamawiającego dokumentów wykraczających poza katalog dopuszczonych lub wymaganych innymi przepisami prawa polskiego - jako naruszające zasadę żądania wyłącznie dokumentów niezbędnych do przeprowadzenia postępowania zostanie uznane również przez Instytucję Zarządzającą za działanie naruszające podstawowe zasady postępowania wyrażone w art. 7 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych.

W związku z powyższym wnosimy o wykreślenie z siwz w tym Zał. nr 7 i 8 do SIWZ, §1 wymogu dla przedmiotowych autobusów certyfikatu niepalności na podstawie Regulaminu nr 118 EKG ONZ. – oraz o rezygnację Zamawiającego z wymagania w siwz – w tym Zał. nr 7 i 8 do SIWZ, §1 „spełnienia normy bezpieczeństwa ECE R66.02 (Regulamin nr 66 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) - jednolite przepisy dotyczące homologacji dużych pojazdów pasażerskich w zakresie wytrzymałości ich konstrukcji nośnej dotycząca wytrzymałości nadwozia)”

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający usunął zapisy w Załączniku nr 7 i nr 8 do SIWZ §1 ust.1 lit. d).

**242.) Dotyczy załącznika 9 pkt. 4.3**

W odniesieniu do odpowiedzi Zamawiającego na pytanie 54 i zmiany treści punktu 4.3. Załącznika nr 9 wnosimy o akceptację możliwości ładowania magazynów energii mocą o średniej wartości co najmniej 200 kW w okresie co najmniej 30 minut (lub do chwili wystąpienia objawów naładowania – cokolwiek nastąpi wcześniej) od rozpoczęcia ładowania pantografowego.

Uzasadnienie

W praktyce jest to rozwiązanie równoważne do wymaganego, gdyż pozwoli na uzupełnienie magazynów energii o porównywalną ilość energii. Z uwagi na zachowanie jak najdłuższej żywotności i bezawaryjności magazynów energii Wykonawca celowo ograniczył możliwość ich ciągłego ładowania tak dużym prądem. Dlatego brak akceptacji wnioskowanego rozwiązania będzie całkowicie nieuzasadniony.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający uzupełnił zapisy w Załączniku nr 9 do SIWZ pkt 4.3.

4.3. Możliwość ładowania z mocą ciągłą maksymalną do minimum 200 kW do chwili wystąpienia objawów naładowania lub możliwości ładowania magazynów energii mocą o średniej wartości co najmniej 200 kW w okresie co najmniej 30 minut (lub do chwili wystąpienia objawów naładowania – cokolwiek nastąpi wcześniej).

Zamawiający uzupełnił zapisy w Załączniku nr 11 do SIWZ pkt 10:

15.	(4.3) Możliwość ładowania z mocą ciągłą maksymalną do minimum 200 kW do chwili wystąpienia objawów naładowania lub możliwości ładowania magazynów energii mocą o średniej wartości co najmniej 200 kW w okresie co najmniej 30 minut (lub do chwili wystąpienia objawów naładowania – cokolwiek nastąpi wcześniej).	<b>Opisać zastosowane rozwiązanie:</b>  _____
-----	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------

**243.) Dotyczy załączników 9 i 10 pkt 4.6.1.**

W odniesieniu do odpowiedzi Zamawiającego na pytania 46 do 49 oraz 55 wnosimy o dopuszczenie rozwiązania polegającego na kontroli stanu wyeksploatowania magazynów energii poprzez zliczanie energii włączanej i wyładowanej ze wszystkich magazynów energii łącznie, a nie dla poszczególnych magazynów energii osobno oraz udostępnienie tych danych wyłącznie poprzez system telemetryczny Wykonawcy.

Uzasadnienie

Tak daleko idąca ingerencja Zamawiającego w kontrolę stanu magazynów energii jest niedopuszczalna ze względu na tajemnicę handlową, obowiązującą Wykonawcę w stosunku do dostawcy elementów tego komponentu.

Zamawiający zgodził się na gromadzenie szeregu innych parametrów dla wszystkich magazynów energii łącznie, a także zrezygnował z możliwości zamiany miejscami magazynów energii w okresie gwarancji.

W związku z tym zliczanie energii dla wszystkich magazynów energii łącznie będzie naturalną konsekwencją wcześniejszych zmian dokonanych przez Zamawiającego.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający uzupełnił zapisy w Załączniku nr 9 i nr 10 do SIWZ pkt 4.6.1.

4.6.1. W celu kontroli stanu wyeksploatowania magazynów energii wymaga się zliczania oraz rejestrowania w pamięci nieulotnej energii włączanej i wyładowanej z każdego magazynu energii Zamawiający dopuszcza kontrolę stanu wyeksploatowania magazynów energii poprzez zliczanie energii włączanej i wyładowanej ze wszystkich magazynów energii łącznie, a także zliczanie oraz rejestrowanie energii przez system telemetryczny

Wykonawcy który, to zapewni Zamawiającemu na bieżąco w ramach otrzymanego wynagrodzenia przez okres minimum 20 lat dostęp do zebranych informacji dotyczących wyeksploatowania magazynów energii. Ze względu na możliwość zmiany miejsca eksploatacji dowolnego magazynu energii, zliczone ilości energii powinny być zapisywane w pamięci nieulotnej fizycznie znajdującej się w magazynie energii. Zamawiający musi mieć pełen dostęp do stanu liczników w pojeździe (odczyt na pulpicie) lub za pomocą komputera PC z przeglądarką internetową, lub za pomocą uniwersalnego urządzenia diagnostycznego dla całopojazdowej diagnostyki dostarczonego przez Wykonawcę bez dodatkowych kosztów za dostęp do stanu liczników w poszczególnych magazynach, oraz dodatkowo z wykorzystaniem systemu rejestracji danych jako wpis np. do pliku CSV. Ewentualna wymiana urządzenia pełniącego funkcję zliczania energii powinna zostać udokumentowana, stany liczników przepisane do nowego urządzenia, protokoły wykonanych czynności przekazane Zamawiającemu.

#### **244.) Dotyczy załączników 9 i 10 pkt 6.8**

W odniesieniu do odpowiedzi Zamawiającego na pytanie 181 wnosimy o potwierdzenie, że pkt 6.8. nie jest wymagany dla systemu prekondycjonowania innego niż ten zgodny z VDV261 opisany w punkcie 6.2.

Uzasadnienie

Wymaganie opisane w punkcie 6.8. stoi w sprzeczności z odpowiedzią Zamawiającego na pytanie 181.

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający uzupełnił zapisy w Załączniku nr 9 i nr 10 do SIWZ pkt 6.8.

6.8. Wraz z autobusami Wykonawca dostarczy oprogramowanie (wraz licencją na jego użytkowanie) i zainstaluje na zajezdni zamawiającego niezbędną infrastrukturę sprzętową z dwoma stanowiskami operatorskimi (w miejscu wskazanym przez zamawiającego) do zdalnego programowania prekondycjonowania autobusów. W przypadku dostarczenia przez Wykonawcę prekondycjonowania innego niż zdalnie i nie wymagającego specjalistycznego oprogramowania Zamawiający nie wymaga dostarczenia infrastruktury sprzętowej i oprogramowania do prekondycjonowania autobusu i magazynów energii.

#### **245.) Dotyczy odpowiedzi Zamawiającego na pytania 47 i 48:**

Wnosimy o dopuszczenie, zamiast podawania średniego napięcia wszystkich magazynów energii [V] oraz pobieranego prądu z wszystkich magazynów energii [A] - podania mocy wszystkich magazynów energii [W].

Uzasadnienie

Parametr mocy wszystkich magazynów energii jest kombinacją parametrów napięcia oraz prądu wszystkich magazynów energii. Proponowana zmiana umożliwi Zamawiającemu monitorowanie ogólnego przepływu energii i rzeczywiste wykorzystanie systemu magazynowania energii.

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający uzupełnił zapisy w Załączniku nr 9 i nr 10 do SIWZ pkt 7.9.12.

7.9.12. pobierany prąd z wszystkich magazynów energii [A], Zamawiający dopuszcza rejestrowanie i zapamiętywanie mocy z wszystkich magazynów energii [W], zamiast średniego napięcia wszystkich magazynów energii [V] i pobieranego prądu z wszystkich magazynów energii [A];

#### **246.) Dotyczy załączników 9 i 10 pkt 8.6.7**

W odniesieniu do odpowiedzi Zamawiającego na pytanie 183 wnosimy o odstąpienie od wymogu dostarczenia przedłużaczy w przypadku zastosowania jednego gniazda do ładowania umieszczonego z tyłu pojazdu na rzecz zastosowania oryginalnego przewodu przez producenta stacji ładowania o łącznej długości 10 m (na koszt Wykonawcy).

Uzasadnienie

Zgodnie z ROZPORZĄDZENIEM MINISTRA ENERGII z dnia 26 czerwca 2019 r. w sprawie wymagań technicznych dla stacji ładowania i punktów ładowania stanowiących element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego (Rozdział 9, paragraf 10: § 10) korzystanie w trakcie eksploatacji urządzenia z przedłużaczy przewodu ładowania jest niedopuszczalne.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający zmienił zapisy w Załączniku nr 9 do SIWZ pkt 8.6.7.

8.6.7. Dwa gniazda ładowania CCS Combo-2(Type2/mode4) zgodne z normą PN-EN 62196-3:2015-02 lub równoważne, jedno usytuowane po prawej stronie autobusu przy nadkolu przedniej osi i drugim w części tylnej nadwozia na ścianie bocznej po lewej lub prawej stronie za ostatnimi drzwiami lub na ścianie tylnej (łącznie dwa gniazda w autobusie).

Zamawiający dopuszcza brak gniazda w dostarczonych autobusach po prawej stronie przy nadkolu przedniej osi. W przypadku braku tego gniazda Wykonawca autobusów w ramach otrzymanego wynagrodzenia w porozumieniu z Wykonawcą infrastruktury ładowania wraz z autobusami dostarczy i zamontuje we wskazanych ładowarkach 5 szt. oryginalnych przewodów do ładowania plug – in autobusów o długości minimum 10 metrów.

Zamawiający zmienił zapisy w Załączniku nr10 do SIWZ pkt 8.6.7.

8.6.7. Dwa gniazda ładowania CCS Combo-2(Type2/mode4) zgodne z normą PN-EN 62196-3:2015-02 lub równoważne, jedno usytuowane po prawej stronie autobusu przy nadkolu przedniej osi i drugim w części tylnej nadwozia na ścianie bocznej po lewej lub prawej stronie za ostatnimi drzwiami lub na ścianie tylnej (łącznie dwa gniazda w autobusie).

Zamawiający dopuszcza brak gniazda w dostarczonych autobusach po prawej stronie przy nadkolu przedniej osi. W przypadku braku tego gniazda Wykonawca autobusów w ramach otrzymanego wynagrodzenia w porozumieniu z Wykonawcą infrastruktury ładowania wraz z autobusami dostarczy i zamontuje we wskazanych ładowarkach 2 szt. oryginalnych przewodów do ładowania plug – in autobusów o długości minimum 10 metrów.

Zamawiający zmienił zapisy w Załączniku nr 11 do SIWZ pkt 15:

16.	<p>(8.6.7) Dwa gniazda ładowania CCS Combo-2(Type2/mode4) zgodne z normą PN-EN 62196-3:2015-02 lub równoważne, jedno usytuowane po prawej stronie autobusu przy nadkolu przedniej osi i drugim w części tylnej nadwozia na ścianie bocznej po lewej lub prawej stronie za ostatnimi drzwiami lub na ścianie tylnej (łącznie dwa gniazda w autobusie).</p> <p>Zamawiający dopuszcza brak gniazda w dostarczonych autobusach po prawej stronie przy nadkolu przedniej osi. W przypadku braku tego gniazda Wykonawca autobusów w ramach otrzymanego wynagrodzenia w porozumieniu z wykonawcą infrastruktury ładowania wraz z autobusami dostarczy 5 szt. oryginalnych przewodów do ładowania plug – in autobusów o długości minimum 10 metrów.</p> <p><i>Uwaga: gniazdo w części tylnej autobusu przeznaczone do ładowania plug – in na zajezdni, gniazdo po prawej stronie autobusu przy pierwszej osi przewidziane jest do awaryjnego ładowania plug - in autobusu na przystankach krańcowych.</i></p>	<p><b>Opisać zastosowane rozwiązanie:</b></p> <hr/>
-----	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------

Zamawiający zmienił zapisy w Załączniku nr 12 do SIWZ pkt 15:

15.	<p>(8.6.7) Dwa gniazda ładowania CCS Combo-2(Type2/mode4) zgodne z normą PN-EN 62196-3:2015-02 lub równoważne, jedno usytuowane po prawej stronie</p>	<p><b>Opisać zastosowane rozwiązanie:</b></p> <hr/>
-----	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------

<p>autobusu przy nadkolu przedniej osi i drugim w części tylnej nadwozia na ścianie bocznej po lewej lub prawej stronie za ostatnimi drzwiami lub na ścianie tylnej (łącznie dwa gniazda w autobusie).</p> <p>Zamawiający dopuszcza brak gniazda w dostarczonych autobusach po prawej stronie przy nadkolu przedniej osi. W przypadku braku tego gniazda Wykonawca autobusów w ramach otrzymanego wynagrodzenia w porozumieniu z wykonawcą infrastruktury ładowania wraz z autobusami dostarczy 2 szt. oryginalnych przewodów do ładowania plug – in autobusów o długości minimum 10 metrów.</p> <p><i>Uwaga: gniazdo w części tylnej autobusu przeznaczone do ładowania plug – in na zajezdni, gniazdo po prawej stronie autobusu przy pierwszej osi przewidziane jest do awaryjnego ładowania plug - in autobusu na przystankach krańcowych.</i></p>	
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

#### **247.) Dotyczy załączników 9 i 10 pkt 8.3 i 8.7.3**

Wnosimy o rezygnację z wymagania zgodności ładowania za pomocą złącza pantografowego z normą IEC 61851-23.

Uzasadnienie

Norma IEC 61851-23 dotyczy jedynie systemów ładowania zdefiniowanych w załącznikach AA, BB i CC te same normy czyli Chademo i CCS. Norma ta nie dotyczy wprost ładowania za pomocą złącza pantografowego.

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający zmienił zapisy w Załączniku nr 9 i nr 10 do SIWZ pkt 8.3 i pkt 8.7.3.

7.3. Protokół transmisji danych ładowania pantografowego i plug-in: komunikacja przewodowa PLC (Power Line Communication) zgodnie z normami IEC 61851-1 lub równoważne, IEC61851-24 lub równoważne, PN-EN 62196-1,2,3, lub równoważne PN-EN 50620 lub równoważne, ISO/IEC 15118 lub równoważne.

8.7.3. Autobus musi być konstrukcyjnie przystosowany do szybkiego ładowania przy wykorzystaniu pantografu. Ładowanie prowadzone będzie zgodnie z normami IEC 61851-1 lub równoważne, EC61851-24 lub równoważne.

#### **248.) Dotyczy załączników 9 i 10 pkt 8.7.7.**

Wnosimy o potwierdzenie przez Zamawiającego, że rozwiązanie w którym rozłączenie głowicy i opuszczenie pantografu po zakończeniu procesu ładowania magazynów energii nastąpi automatycznie po zainicjowaniu przez kierowcę np. poprzez naciśnięcie przycisku (podobnie jak zainicjowanie procesu podniesienia pantografu) spełnia wymagania opisane w p. 8.7.7.

Uzasadnienie

Jest to rozwiązanie powszechnie stosowane przez różnych producentów autobusów.

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający uzupełnił zapisy w Załączniku nr 9 i nr 10 do SIWZ pkt 8.7.7.

8.7.7. Po zatrzymaniu autobusu pod kapturem ładowarki i zainicjowaniu przez kierowcę ładowania proces ładowania pantografowego musi odbywać się w sposób automatyczny, nie wymagający opuszczania przez kierowcę kabiny. Kierowca np. poprzez naciśnięcie przycisku ma zainicjować proces podniesienia pantografu. Następuje automatyczne podłączenie i odłączenie głowicy stykowej po zakończeniu procesu ładowania magazynów energii. Zamawiający dopuszcza odłączenie głowicy i opuszczenie pantografu po zakończeniu procesu ładowania magazynów energii po zainicjowaniu przez kierowcę np. poprzez naciśnięcie przycisku.

### **249.) Zał. nr 7 do SIWZ, par. 1 pkt 2 lit. c**

Wnosimy o usunięcie wymogu tłumaczenia wyciągu ze świadectwa homologacji na język polski w ogóle w przypadku dostarczenia wyciągu z europejskiego świadectwa homologacji – CoC.

Uzasadnienie

Autobusy naszej firmy są homologowane na podstawie dokumentów europejskich wg Dyrektywy nr 2007/46. W takim przypadku tłumaczenie ww. wyciągu na język kraju w którym pojazd jest rejestrowany, nie jest konieczne. Tym samym wymóg jest całkowicie nieuzasadniony, naraża Wykonawców na dodatkowe koszty, a tym samym wpływa na wzrost ceny oferty w sposób nieuzasadniony.

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający zmienił zapisy w Załączniku nr 7 i nr 8 do SIWZ § ust.2, lit. c).

c) dostarczenie wraz z autobusami wskazanymi w ust.1 w terminie wskazanym w §2 ust.1 umowy dokumentów niezbędnych do dopuszczenia oferowanych autobusów do ruchu na terenie Polski, tj.: wyciągu z aktualnego świadectwa homologacji typu pojazdu - w odniesieniu do każdego z dostarczonych autobusów oddzielnie;

### **250.) Dotyczy załączników 9 i 10 pkt 4.5**

W nawiązaniu do odpowiedzi Zamawiającego na pytanie 178 i udostępnionych rozkładów jazdy wnosimy o potwierdzenie, że czas spędzony na danej krańcówce wg rozkładu jazdy równa się dostępnemu czasowi ładowania autobusów.

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający nie potwierdza, że czas spędzony na danej krańcówce wg rozkładu jazdy równa się dostępnemu czasowi ładowania autobusów.

### **251.) kryterium nr 6 oceny ofert**

Wnosimy po raz kolejny o całkowite usunięcie ww. kryterium jako nieuzasadnionej preferencji dla wybranych rozwiązań konkretnych producentów pojazdów w stosunku do innych.

Względnie - wnosimy o zrównanie w kryteriach oceny silnika trakcyjnego centralnego umieszczonego w nadwoziu asynchronicznego z synchronicznym.

Ponadto wnosimy o zrównanie w punktacji rozwiązania z zastosowaniem skrzyni biegów jako przynoszącego Zamawiającemu ogromną zaletę w postaci ograniczenia hałasu podczas eksploatacji.

Uzasadnienie

Jest uzasadnione, że producenci autobusów elektrycznych stosują w konstruowaniu pojazdów rozwiązania zarówno z silnikiem/silnikami synchronicznymi, jak i asynchronicznymi.

Zarówno jedno jak i drugie rozwiązanie charakteryzują się cechami użytkowymi i zaletami, jednakże sam silnik bądź zespół silników jest tylko jednym z elementów układu napędowego autobusu. Jak już argumentowaliśmy Zamawiający na etapie badania ofert nie jest w stanie określić, czy dany silnik/silniki jest/są lepsze od innych, gdyż dane rozwiązanie zostało przez dostawcę (np takiego, jakim jest nasza firma) poddane wieloletnim testom oraz sprawdzone w setkach autobusów elektrycznych dostarczonych na całym świecie. Silnik w naszym rozwiązaniu pracuje jako jeden z elementów układu napędowego, współpracując z innymi komponentami (skrzynia biegów, wał napędowy, oś napędowa, elektronika sterowania itp.)

Silnik synchroniczny sam w sobie posiada szereg zalet względem silnika asynchronicznego takich jak mniejsze gabaryty i wyższa sprawność. Preferowanie silnika asynchronicznego jest zatem nieuprawnione i ogranicza uczciwą konkurencję.

Niezrozumiałym jest, dlaczego Zamawiający przyznaje minimalną ilość punktów (1 z 4 możliwych do uzyskania) dla rozwiązania z zastosowaniem skrzyni biegów.

Zastosowanie w naszym układzie napędowym znanej i sprawdzonej w tysiącach pojazdów skrzyni biegów spowodowało znaczną redukcję hałasu i odpowiednie ograniczenie prędkości obrotowej silnika tak, by pracował w odpowiednim zakresie obrotów i nie emitował niezwykle uciążliwego dla pasażerów i otoczenia hałasu.



Ponadto powyższy układ został przez nas celowo dobrany i dopracowany pod kątem minimalizacji zużycia energii, co ma odzwierciedlenie w bardzo niskim zużyciu energii w realnej eksploatacji (potwierdzonym w teście SORT 2). Nasze autobusy wypadają pod tym kątem korzystnie w porównaniu z pojazdami konkurencji.

Silnik synchroniczny centralny ma określone zalety podobnie jak rozwiązanie z asynchronicznymi silnikami umieszczonymi w piastach/osiach kół napędowych.

Silniki asynchroniczne w osiach nie są też rozwiązaniem bardziej innowacyjnym od silnika centralnego, gdyż oba te rozwiązania powstały w tym samym okresie czasu. Nasza firma ma w tym zakresie wiedzę, gdyż testowała oba rozwiązania w celu optymalnego doboru parametrów układu napędowego.

Zamawiający nie ma pełnej możliwości weryfikacji, czy dane rozwiązanie – podkreślamy – kompletnego układu napędowego- w autobusie elektrycznym jest korzystniejsze czy nie, gdyż- po pierwsze- nie eksploatuje na co dzień autobusów bateryjnych, a po drugie- poza krótkimi testami autobusów (w zakresie czasowym absolutnie nie dającym miarodajnych wyników) ma możliwość bazowania wyłącznie na informacji marketingowej producentów pojazdów bądź producentów komponentów do napędów elektrycznych.

Autobusy elektryczne są produktem na tyle nowym i nie poddanym wieloletniej weryfikacji w różnych warunkach eksploatacyjnych, iż weryfikacja, czy taki lub inny komponent bądź zespół komponentów układu napędowego będzie lepszy czy gorszy od innego rozwiązania.

Zamawiający winien zatem, w oparciu o wydłużoną gwarancję na pojazdy, zawierzyć wykonawcom, posiadającym największe doświadczenie w budowaniu napędów elektrycznych, dodatkowo gwarantujących bezawaryjną eksploatację w okresie wieloletniej gwarancji na pojazdy i zapewniających właściwą obsługę serwisową w przypadku ewentualnych awarii układu.

Zatem preferowanie jednego wybranego rozwiązania względem innych jest niedozwolonym ograniczaniem konkurencji i dostępu do uzyskania zamówienia oferentom, posiadającym równie dobre bądź lepsze rozwiązania w zakresie układów napędowych.

Swoboda zamawiającego w zakresie stosowania i określania pozacenowych kryteriów oceny ofert jest ograniczona z uwagi na konieczność zapewnienia, aby te kryteria odnosiły się do przedmiotu zamówienia oraz były zgodne z zasadą wyrażoną w art. 7 ust. 1 Pzp, w myśl której przygotowuje się i przeprowadza postępowania w sposób zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji oraz równego traktowania wykonawców. Ponadto priorytetowym celem określenia kryteriów pozacenowych jest uzyskanie wysokiej jakości realizowanego przedmiotu zamówienia.

W wyroku z dnia 4 grudnia 2003 r. (C-448/01)8 Europejski Trybunał Sprawiedliwości stanął na stanowisku, że przyjęte kryteria nie mogą ograniczać konkurencji i wprowadzać nieuzasadnionych preferencji dla określonych grup dostawców; są zgodne z całością prawa europejskiego, w szczególności z zasadą niedyskryminacji; każde kryterium (i opis jego stosowania) musi być sformułowane jednoznacznie i precyzyjnie, tak żeby każdy poprawnie/należycie poinformowany oferent, który dołoży należytej staranności, mógł interpretować je w jednakowy sposób;

Należy zauważyć, że chociaż zamawiający może określić własny katalog kryteriów oceny ofert, to jednak kryteria te nie mogą być dowolne i uznaniowe, ani też dawać zamawiającemu nieograniczonej swobody arbitralnego wyboru oferty, bynajmniej nie najkorzystniejszej.

Ocena ofert musi być dokonana w sposób obiektywny, odnoszący się do przedmiotu zamówienia, tak by zapewnić wybór oferty zgodnie z zasadą równego traktowania wykonawców i z zachowaniem zasady uczciwej konkurencji.

Poza sporem pozostaje również fakt, że kryterium oceny ofert jak uzasadniono powyżej merytorycznie jest nie do uzasadnienia technicznego oraz wyraźnie „preferuje” wybrane, nie konieczne lepsze, rozwiązania, uniemożliwiając wybór oferty faktycznie najkorzystniejszej ekonomicznie.

Bowiem strata punktów w ww. kryterium praktycznie minimalizuje szanse takiego wykonawcy na uzyskanie zamówienia, chociaż gotowy jest zaoferować identyczne bądź nawet lepsze niż inne preferowane rozwiązania czy warunki gwarancji. Musiałby on zaoferować pojazdy po znacznie obniżonej cenie celem odrobienia straconych w sposób niezrozumiały punktów za kryteria techniczne, co jest praktyką niezgodną z zasadami równości traktowania wykonawców.

Mając na uwadze powyższą argumentację wnosimy po raz kolejny o uznanie naszego wniosku jak na wstępie.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający zmienił zapisy w Załączniku nr 9 i nr 10 do SIWZ pkt 3.1.2 i 3.1.3:

3.1.2 Rozwiązanie z asynchronicznymi lub synchronicznymi silnikami/silnikiem elektrycznymi trakcyjnymi z lub bez skrzyni biegów umiejscowionymi w nadwoziu.

3.1.3 Usunięty.

Zamawiający zmienił zapisy w Załączniku nr 1 i nr 2 do SIWZ.

4.	Rozwiązanie techniczne silnika / silników trakcyjnych (S).	<p><b>[zaznaczyć wyłącznie jedną, właściwą opcję z listy poniżej]:</b></p> <p><input type="checkbox"/> oferujemy rozwiązanie techniczne z elektrycznymi asynchronicznymi silnikami/silnikiem trakcyjnym zintegrowanym z osią napędową;</p> <p><input type="checkbox"/> oferujemy rozwiązanie techniczne z asynchronicznymi lub synchronicznymi silnikami/silnikiem elektrycznymi trakcyjnymi z lub bez skrzyni biegów umiejscowionymi w nadwoziu.</p> <p><input type="checkbox"/> oferujemy inne rozwiązanie techniczne z silnikami/silnikiem elektrycznymi trakcyjnymi niż opisane powyżej.</p>
----	------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Zamawiający zmienił zapisy w SIWZ pkt XVIII, ppkt 2.6:

**2.6. W kryterium rozwiązanie techniczne umieszczenia silnika/silników trakcyjnych (S)**

- a) oferta, w której zaoferowano rozwiązanie techniczne z elektrycznymi asynchronicznymi silnikami/silnikiem trakcyjnym zintegrowanym z osią napędową - otrzyma **4** punkty;
- b) oferta, w której zaoferowano rozwiązanie techniczne z asynchronicznymi lub synchronicznymi silnikami/silnikiem elektrycznymi trakcyjnym z lub bez skrzyni biegów umiejscowionymi w nadwoziu - otrzyma **2** punkty.
- c) oferta, w której zaoferowano rozwiązanie techniczne z silnikami/silnikiem elektrycznymi trakcyjnymi inne niż opisane powyżej - otrzyma **0** punktów.

Punktacja w tym kryterium przyznana zostanie na podstawie danych zawartych w Formularzu oferty (w zależności od części zamówienia wypełniony załącznik numer 1 lub 2 do SIWZ)

Maksymalna liczba punktów do uzyskania w tym kryterium wynosi **4**.

**252.) W odniesieniu do do odpowiedzi nr 205**

wskazujemy, że odpowiedź ta nie zawiera żadnego odniesienia się do wskazanych argumentów. Wykonawca, oprócz wniosku o wykreślenie tego zapisu wniósł o jego wyjaśnienie. Takie wyjaśnienie nie zostało udzielone i w tym zakresie Wykonawca oczekuje wciąż na odpowiedź. Jednocześnie wskazać należy, że Zamawiający nie opisał co dla niego oznacza "producent – dostawca kluczowy". W ocenie Wykonawcy, oczekiwanie na przekazanie takiej listy, bez wskazania czego ta lista ma dotyczyć oraz bez wskazania w jakim celu – na etapie już realizacji Umowy – Zamawiający tej listy oczekuje, jest całkowicie nieuprawnione. Przypominamy, że zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Rozwoju w sprawie dokumentów jakich może żądać zamawiający od wykonawcy w postępowaniu o udzielenie zamówienia nie znajduje się lista kluczowych dostawców. Wymóg ten zatem jest w ocenie Wykonawcy całkowicie pozaprawny. Zwłaszcza, że sporządzenie tego zestawienia ma nastąpić według niedookreślonych, płynnych kryteriów. Dlatego – oczekując na wyjaśnienie j.w., którego Zamawiający nie udzielił – wnosimy jednak o rozważenie wykreślenia tego zapisu.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający żąda listy po zawarciu umowy, a co za tym idzie powołane Rozporządzenie nie ma zastosowania. Zapis pozostaje bez zmian. Załącznik nr 14 określa elementy, co do których Zamawiający żąda wskazania producenta lub dostawcy.

**253.) Zamawiający nie spostrzegł, że w związku z pytaniem o §6 ust. 4 Umowy (odpowiedź nr 208)**

Wykonawca wskazał na brak precyzji sformułowania może doprowadzić do sporu na etapie przygotowywania i składania zabezpieczenia. Zamawiający do tej kwestii się nie odniósł. Prosimy zatem o potwierdzenie, że zabezpieczenie będzie ustalane na okres gwarancji całościowej udzielonej przez Wykonawcę, a nie na okresy wydłużonej odpowiedzialności.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zgodnie z treścią , § 6 ust. 4:

„Okres rękojmi na autobusy odpowiada okresowi udzielonej przez WYKONAWCĘ gwarancji na autobusy”

Zgodnie z par. 7 ust. 2:

„Okres gwarancji i rękojmi na dostarczone autobusy jest taki sam dla wszystkich autobusów i wynosi .....miesiący liczonych od daty podpisania Końcowego Protokołu Odbioru Przedmiotu Umowy”

Zgodnie z par. 14 ust. 2 umowy 30 % zabezpieczenia zostanie zwrócone po upływie okresu rękojmi za wady na autobusy.

Zamawiający nie widzi potrzeby doprecyzowania tych kwestii.

**254.) Odnosząc się do wskazanego w odpowiedzi nr 209**

pozostawienia postanowień SIWZ bez zmian w zakresie postanowienia §7 ust 6 Umowy. Postanowienie to, które przewiduje dodatkowe i nie przewidziane prawem roszczenie Zamawiającego o dostawę nowego przedmiotu zamówienia w całości, na podstawie wystąpienia nawet drobnych i nie istotnych usterek w naszej ocenie nieustająco stanowi rażące naruszenie zasady równowagi stron umowy. W orzecznictwie utrwalony jest pogląd – o czym Wykonawca wspominał w pierwotnym wniosku – że wprawdzie zamawiający ma prawo opisać swoje potrzeby w taki sposób, aby przedmiot zamówienia spełniał jego wymagania i zaspakajał jego potrzeby. Jednocześnie jednak zamawiający swobodę precyzowania swoich wymagań ma ograniczoną w tym sensie, że jego wymagania muszą mieć uzasadnienie pozwalające na zrównoważenie ograniczenia konkurencji. Prawo zamówień publicznych chroni bowiem z jednej strony interes zamawiającego (interes publiczny), z drugiej nakazuje przestrzegać zasady równego traktowania potencjalnych wykonawców i uczciwej konkurencji. Formułując SIWZ, zamawiający musi mieć na uwadze dobra chronione tą ustawą i zachować równowagę pomiędzy rozwiązaniami preferującymi poszczególne interesy. (por: Wyrok WSA w Krakowie z dnia 26 stycznia 2017 r. I SA/Kr 1160/16, oraz wyrok Sąd Okręgowy w Poznaniu w wyroku z dnia 11 sierpnia 2006 r. , IX Ga 137/06). Postanowienie pozwalające na żądanie wymiany autobusu na nowy, na podstawie arbitralnego uznania Zamawiającego może też być uznane za postanowienie zmierzające do wzbogacenia Zamawiającego. A jak wskazała Krajowa Izba Odwoławcza w wyroku z dnia 4 lutego 2019 r. (KIO 51/19). O karze rażąco wygórowanej można mówić w sytuacji, gdy wysokość kar przekracza granice motywacji wykonawcy do realizacji zamówienia i stanowi podstawę dla zamawiającego do wzbogacenia się. Analogicznie – żądanie wymiany autobusu na nowy, pomimo spełnienia przez Wykonawcę wszystkich obowiązków, wynikających z Umowy (bowiem wypełnienie ich jest zagrożone karą umowną) stanowi uprawnienie mogące prowadzić do wzbogacenia się Zamawiającego, kosztem Wykonawcy.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający wyjaśnia, iż zapis par. 7 ust. 6 nie jest karą umowną. Zamawiający wskazuje również, iż żądanie Zamawiającego może dotyczyć wymiany przedmiotu umowy **lub jego części**. Nie można tu również mówić o wzbogaceniu, albowiem dochodzi do **wymiany** całości lub części przedmiotu umowy.

Niemniej jednak Zamawiający zmienia zapisy w Załączniku nr 7 i nr 8 do SIWZ, § 7 ust. 6, który otrzymuje następujące brzmienie:

6. W przypadku, gdy wystąpi przynajmniej jedno z poniższych zdarzeń:

a) w okresie gwarancji nastąpi, w jednym i tym samym autobusie, 5 (słownie: pięć) tego samego rodzaju uszkodzeń podlegających naprawie gwarancyjnej, a uszkodzenia te uniemożliwiają w sposób bezpieczny lub zgodny z przeznaczeniem użytkowanie przedmiot umowy;

b) WYKONAWCA stwierdzi pisemnie, że usunięcie uszkodzenia lub wady jest niemożliwe, a uszkodzenie lub wada uniemożliwia w sposób bezpieczny lub zgodny z przeznaczeniem użytkowanie przedmiot umowy;

c) uszkodzenie podlegające naprawie gwarancyjnej uniemożliwia w sposób bezpieczny lub zgodny z przeznaczeniem użytkowanie przedmiot umowy i nie zostało usunięte w wymaganym czasie a WYKONAWCA nie zapewnił autobusu zastępczego w miejsce uszkodzonego;

ZAMAWIAJĄCY może żądać od WYKONAWCY wymiany przedmiotu umowy wskazanego w §1 ust.1 niniejszej umowy (lub jego części) na wolny od wad w terminie do 6 (słownie: sześciu) miesięcy od daty zgłoszenia wady przez ZAMAWIAJĄCEGO. Zgłoszenie winno nastąpić za pośrednictwem poczty elektronicznej na adres e-mail WYKONAWCY: ..... . WYKONAWCA zobowiązany jest dokonać wymiany przedmiotu umowy na swój koszt w terminie 6 (słownie: sześciu) miesięcy od daty otrzymania zgłoszenia ZAMAWIAJĄCEGO.

### **255.) Odnosząc się do zmiany postanowienia §10 ust. 16 Umowy (odpowiedź 214 w zw. z odpowiedzią 29)**

wskazujemy, że dokonana modyfikacja, jakkolwiek będąca ograniczeniem pierwotnego limitu kar umownych nie spełnia wymogów wstawianych współcześnie przed Zamawiającym. Przypominamy, że ustawodawca przewidział w przepisach prawa zamówień publicznych, które wchodzi w życie w dniu 1 stycznia 2021 roku limit kar umownych w wysokości 20%. Istnieje prawdopodobieństwo, że umowa o przedmiotowe zamówienie będzie zawierana już w czasie obowiązywania nowej ustawy. Wykorzystywaniem zatem treści art. 90 przepisów wprowadzających nową ustawę w celu zawarcia w Umowie postanowień niezgodnych z nową ustawą wydaje się być naruszeniem przez Zamawiającego reguł opisanych w art. 7 ust. 1 obowiązującego prawa zamówień publicznych. Przypominamy, że już w chwili obecnej Urząd Zamówień Publicznych rekomenduje stosowanie zasad wynikających z nowej ustawy do umów zawieranych na podstawie dotychczasowych przepisów. Wnosimy zatem o reasumpcję zajętą stanowiska i przyjęcie limitu kar umownych na poziomie 20% - czyli na poziomie rynkowym i rekomendowanym przez ustawodawcę.

#### **Odpowiedź Zamawiającego:**

W zakresie pytania Zamawiający podtrzymuje odpowiedź nr 29 udzieloną w dniu 01.12.2020r.

### **256.) Odnosząc się do negatywnej odpowiedzi Zamawiającego nr 215**

w przedmiocie czasu aktualizacji oprogramowania opisanego w §12 ust 1 pozwalamy sobie wskazać, że umowy o zamówienia publiczne zawierane są na czas określony – art. 142 ust. 1 p.z.p. Zamawiający nie może na czas nieograniczony w żaden sposób wiązać wykonawcy w zamówieniu publicznym. Jak wskazuje Józef Nowicki w komentarzu do prawa zamówień publicznych "Z wyjątkiem umów wymienionych w art. 143 ust. 1 i 1a umowę w sprawie zamówienia publicznego zawiera się na czas oznaczony. Terminem wykonania zamówienia może być zarówno data, oznaczona liczba jednostek czasu (dni, tygodni, miesięcy, lat), jak i konkretnie oznaczone zdarzenie przyszłe i pewne." (Nowicki Józef Edmund, KołECKI Mikołaj, Prawo zamówień publicznych. Komentarz, wyd. IV, WKP 2019). Obowiązek aktualizacji oprogramowania nie znajduje się w katalogu wskazanym w art. 143 prawa zamówień publicznych a ponadto – czas nieoznaczony nie oznacza w prawie "na zawsze" bowiem art. 3651 k.c. przewiduje możliwość wypowiedzenia zobowiązań zawartych na czas nieoznaczony. Tym samym, zobowiązanie zawarte w §12 ust. 1 wzoru Umowy uznać należy za sprzeczne z bezwzględnie obowiązującymi przepisami prawa.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Par. 12 dotyczy licencji i jej warunków. Zgodnie z art. 143 ust. 1 pkt 5) ustawy na czas nieoznaczony może być zawierana umowa, której przedmiotem są licencje. A tym samym postanowienia umowy są zgodne z ustawą prawo zamówień publicznych. Ponadto w par. 12 ust. 1 umowy wskazuje, iż czas aktualizacji wynosi 15 lat. A co za tym idzie, aktualizacja ma być wykonywana przez czas oznaczony.

**257.) W świetle powyższych uwag, dotyczących zasady równowagi**

Stron oraz jej ograniczeń należy wskazać, że zapis " UWAGA: W sytuacji, gdy w okresie pomiędzy złożeniem przez Wykonawcę oferty w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego, a realizacją przedmiotu umowy, nastąpi zmiana przepisów prawa w zakresie rejestracji, homologacji, sprzedaży lub wprowadzenia do użytku nowych autobusów (a także zespołów i podzespołów do tych autobusów), Wykonawca jest zobowiązany do realizacji przedmiotu umowy z uwzględnieniem tych zmian. W szczególności obowiązek ten dotyczy dostarczenia autobusów spełniających wymagania określone zgodnie z wyżej wymienionymi przepisami, jak również dokumentów umożliwiających zarejestrowanie tych autobusów na terenie Rzeczypospolitej Polskiej." zawarty w §1 ust. 1 Umowy narusza zasadę równowagi Stron, przerzucając wyłącznie na Wykonawcę ryzyko wystąpienia nieprzewidzianych zmian prawa. Przypomnieć należy, że zmiana prawa jest w doktrynie traktowana jako "Siła wyższa", tj. zdarzenie zewnętrzne, niemożliwe do przewidzenia oraz któremu Strona nie mogła zapobiec. Dlatego też wnosimy o wykreślenie tego postanowienia lub jego modyfikację w ten sposób, aby obowiązek dostosowania do wymogów prawa dotyczył wyłącznie kwestii nieistotnych. Co więcej – Zamawiający wprowadzając ten punkt nie przewidział możliwej kolizji zmian prawa z wymogami stawianymi przed Wykonawcami zgodnie z SIWZ – bowiem Umowa nie daje odpowiedzi na pytanie, co się wydarzy, jeżeli zmiany prawa będą dotyczyły kwestii, które stanowią wymagania techniczne Zamawiającego lub gdy zmiany prawa uniemożliwią lub istotnie utrudnią spełnienie warunków stawianych przez Zamawiającego. Celem uniknięcia tej wątpliwości sugerowane jest wykreślenie tego postanowienia.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający nie widzi podstaw do dokonywania jakichkolwiek zmian w tym zakresie. Dostarczony autobus musi spełniać wymogi stawiane przez przepisy prawa w dniu jego dostawy.

**258.) Wnosimy też o potwierdzenie, że w odniesieniu do wymagania przewidzianego w §1 ust 5 Umowy,**

w miejsce polisy ubezpieczeniowej Zamawiający dopuści przekazanie przez Wykonawcę zaświadczenia o posiadaniu odpowiedniej polisy. Wyjaśniając ten wniosek wskazujemy, że Wykonawca jako spółka należąca do grupy kapitałowej objęta jest polisą globalną, która obejmuje szereg podmiotów. Polisa ta ma charakter poufny. Wykonawca może jednak uzyskać od Ubezpieczającego zaświadczenie (oświadczenie) że polisa ta zapewnia ochronę Odpowiedzialności Cywilnej Wykonawcy do kwoty wymaganej w §1 ust. 5 Umowy.

Uzasadnieniem dla potwierdzenia dopuszczenia takiego dokumentu jest treść Rozporządzenia Ministra Cyfryzacji i Rozwoju z dnia 26 lipca 2016 r. w sprawie rodzajów dokumentów, jakich może żądać zamawiający od wykonawcy w postępowaniu o udzielenie zamówienia ze zm. §. 2 ust.3.: Jeżeli z uzasadnionej przyczyny wykonawca nie może złożyć wymaganych przez zamawiającego dokumentów, o których mowa w ust. 2 ( w celu potwierdzenia spełniania przez wykonawcę warunków udziału w postępowaniu lub kryteriów selekcji dotyczących sytuacji ekonomicznej lub finansowej ... , zamawiający dopuszcza złożenie przez wykonawcę innych dokumentów, o których mowa w art. 26 ust. 2c ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych, zwanej dalej „ustawą”. Z kolei powołany art. art. 26 ust. 2c. stanowi, iż: Jeżeli z uzasadnionej przyczyny wykonawca nie może złożyć dokumentów dotyczących sytuacji finansowej lub ekonomicznej wymaganych przez zamawiającego, może złożyć inny dokument, który w wystarczający sposób potwierdza spełnianie opisanego przez zamawiającego warunku udziału w postępowaniu lub kryterium selekcji. W naszej ocenie oświadczenie ubezpieczyciela, potwierdzające, że Wykonawca jest objęty ochroną ubezpieczeniową w zakresie wymaganym przez Zamawiającego zabezpiecza interesy Zamawiającego, który posiadać będzie informację o podmiocie

zobowiązany do wypłaty odszkodowania oraz o kwocie maksymalnej, do której ubezpieczyciel ponosi odpowiedzialność. Dlatego też w ocenie Wykonawcy złożenie oświadczenia o posiadaniu polisy będzie wystarczające, jednak z ostrożności prosimy o potwierdzenie tego stanowiska.

### **Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający wyjaśnia, iż wymienione powyżej Rozporządzenie nie będzie miało zastosowania, albowiem ubezpieczenie wymagane jest na etapie realizacji umowy, a nie na etapie postępowania. Podkreślić również należy, iż nie będzie miał w tym przypadku zastosowania art. 26 ustawy, albowiem ubezpieczenie, o którym mowa w umowie, nie jest dokumentem na potwierdza spełnianie opisanego przez zamawiającego warunku udziału w postępowaniu.

Niemnie jednak Zamawiający zmienia w załączniku numer 7 i 8 do SIWZ treść par. 1 ust. 6 umowy i nadaje mu brzmienie:

„Kopia polisy, o której mowa w ust. 5, lub inny dokument potwierdzający posiadanie przez Wykonawcę ubezpieczenia, o którym mowa w ust. 5 wraz z ogólnymi warunkami ubezpieczenia oraz dowodem zapłacenia składki (lub oświadczeniem ubezpieczyciela, że składka została opłacona), stanowić będą załącznik numer 11 do niniejszej umowy.”

### **259.) Mając na uwadze ilość znaczących i koniecznych zmian siwz, jak również okres świąteczny z dużą ilością dni ustawowo wolnych od pracy,**

wnosimy o odpowiednie przedłużenie terminu składania ofert o co najmniej 20 dni licząc do dnia aktualnego terminu składania ofert. W przypadku zmian istotnych, dotyczących w szczególności: określenia przedmiotu, wielkości lub zakresu zamówienia, kryteriów oceny ofert, warunków udziału w postępowaniu lub sposobu oceny ich spełniania, zamawiający jest zobowiązany do przedłużenia terminu składania wniosków o dopuszczenie do udziału w postępowaniu lub terminu składania ofert o czas niezbędny na wprowadzenie zmian, przy czym w przypadku zamówień, których wartość nie przekracza kwot określonych w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 11 ust. 8 Pzp, ww. terminy ustala zamawiający - w przypadku zamówień, których wartość jest równa lub przekracza kwoty określone w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 11 ust. 8 Pzp, termin składania ofert nie może być krótszy niż wynikający z przepisu.

Por. Uchwała z dnia 11 czerwca 2018 r., KIO/KD 22/18

Źródło: [www.uzp.gov.pl](http://www.uzp.gov.pl)

### **Odpowiedź Zamawiającego:**

W odpowiedzi nr 233 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

#### Podsumowanie

W kontekście złożonych wniosków zwrócić należy uwagę, że XXX nie żąda od Zamawiającego radykalnych zmian opisu przedmiotu zamówienia, lecz wyłączenie „dopuszczenia”, wyjaśnienia i zrezygnowania z zapisów, uniemożliwiających bądź utrudniających złożenie oferty, a nie mających merytorycznego uzasadnienia lub usunięcia wymogów nie wynikających z przepisów prawa.

Blokujące zapisy, które kwestionujemy - nie są uzasadnione pod względem ekologicznym, innowacyjnym a także ekonomicznym. Ich utrzymanie może być zatem podstawą do wydatkowania środków publicznych z naruszeniem Ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 roku o finansach publicznych – w związku z dofinansowaniem z budżetu UE.

Mając na względzie treść Specyfikacji technicznej oraz biorąc pod uwagę podniesione powyżej argumenty stwierdzamy, że Zamawiający dokonał opisu przedmiotu zamówienia w sposób naruszający podstawowe zapisy zawarte w art. 7 ust. 1, 29 ust. 1-2, art. 25 ust.1 ustawy Pzp. Na mocy tych zapisów Ustawodawca zobowiązał Zamawiającego między innymi do: „...przygotowania i przeprowadzenia postępowanie o udzielenie zamówienia w sposób zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji oraz równego traktowania wykonawców” ubiegających się o udzielenie zamówienia publicznego oraz do opisanie przedmiotu zamówienia w sposób umożliwiający uczciwą konkurencję.

Orzecznictwo, które ukształtowało się w wyniku wyroków Zespołów Arbitrów KIO, opinii Urzędu Zamówień Publicznych zajmujących się tożsamymi sprawami, można podsumować w następujący sposób: „...nie może być mowy o wyborze najkorzystniejszej oferty przy zachowaniu zasad równości i uczciwej konkurencji, a także przy nie utrudnianiu tych zasad, jeżeli zamawiający dopuszcza do postępowania tylko ograniczoną liczbę wykonawców”.

Pragniemy zwrócić uwagę na niezaprzeczalny fakt, wynikający z zasad Ustawy Pzp, że opis przedmiotu zamówienia, w tym warunki przedmiotowe winny być opisane za pomocą tylko obiektywnych określeń, uwzględniając wszystkie wymagania i okoliczności mogące mieć wpływ na przygotowanie oferty. Ponadto warunki te winny być tak opisane, aby nie zostały naruszone zasady uczciwej konkurencji, w przeciwnym wypadku dojdzie po stronie Zamawiającego do naruszenia przepisów ustawy Pzp.

Analiza poszczególnych zapisów siwz utwierdza XXX w przekonaniu, że Zamawiający poprzez konstrukcję opisu przedmiotu zamówienia i nieuzasadnione obligatoryjne warunki przedmiotowe - zawarte w Specyfikacjach technicznych – w tym we wzorze umowy - wręcz uniemożliwił złożenie oferty wielu Wykonawcom, jak wynika z uzasadnienia merytorycznego.

Warto przypomnieć, że ideą przyświecającą ustawodawcy przy tworzeniu Ustawy pzp, było umożliwienie zarówno z jednej strony wolnej konkurencji wielu wykonawców, ale też umożliwienie Zamawiającemu wybranie oferty najkorzystniejszej spośród ofert złożonych w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego.

Zatem wskazanie błędów teraz na etapie weryfikacji i wyjaśnień siwz jest celowe i konieczne. W sytuacji kiedy Zamawiający nie uwzględni po raz kolejny podnoszonych przez nas wniosków i nie zmieni siwz mając świadomość swoich błędów – nie będzie działało na jego korzyść i może być potraktowane jako umyślne naruszenie przepisów Pzp. poprzez ograniczenie kręgu Wykonawców dających rękojmię należytego wykonania zamówienia. Ze względu na wartość zamówienia przedmiotowy projekt (a więc - dokumentacja przedmiotowego postępowania – w tym nasz wniosek) będzie podlegał kontroli uprzedniej przez Prezesa UZP zgodnie z art. 169 ustawy Pzp i przez właściwą Instytucję Zarządzającą. Po terminie składania ofert Zamawiający nie będzie mógł skorygować wskazanych przez nas błędów siwz. Obecnie, na gruncie art. 38 ust. 4 Pzp, ma taką możliwość.

Wyrażamy nadzieję, że Zamawiający z niej skorzysta, co przyczyni się do zwiększenia konkurencyjności w niniejszym postępowaniu przetargowym.

Problem blokowania udziału w postępowaniu części wykonawców poprzez wadliwy opis przedmiotu zamówienia i bezpodstawne kryteria oceny ofert i warunki naruszające zasadę równego traktowania, jest na tyle poważny, że nie powinien być zlekceważony przez Zamawiającego, zwłaszcza, że zamówienie jest finansowane z udziałem środków z UE. Niewłaściwa realizacja projektu rodzi poważne konsekwencje finansowe i prawne dla beneficjenta.

Pragniemy zwrócić uwagę na fakt, że utrudnianie uczciwej konkurencji dotyczy działań Zamawiającego, a naruszenie przepisów przywołanej ustawy w konsekwencji może być przyczyną nałożenia korekty do 25 % utraty dofinansowania – zgodnie z dokumentem pod nazwą "Wymierzanie korekt finansowych za naruszenia prawa zamówień publicznych związane z realizacją projektów współfinansowanych ze środków funduszy UE" wraz z załącznikiem, tzw. "taryfikatorem "

XXX nie ma zamiaru w treści przedmiotowego uzasadnienia przywoływać wszystkich fragmentów treści uzasadnień wyroków ZA i KIO, gdyż Zamawiający z całą pewnością jest w stanie je pozyskać ze stron internetowych UZP.

Z całkowitą pewnością możemy również stwierdzić, że ograniczenie możliwości składania korzystnych dla Zamawiającego ofert, które powinny być oceniane na podstawie prawidłowo określonych kryteriów oceny ofert narusza również bezpośrednio art. 3 ust. 2 w związku z art. 15 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. (Dz.U. z dnia 8 czerwca 1993 r. Nr 47 poz. 211 z późn. zm.) o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji gdyż wypełniony został katalog przesłanki, jaką jest „...rzeczowo nieuzasadnione, zróżnicowane traktowanie klientów”.

Mając na względzie przedstawione argumenty wnosimy jak na wstępie o uzasadnioną zmianę siwz.

W przypadku braku adekwatnej reakcji Zamawiającego, zważywszy zarówno na sam pierwotny kształt Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia – które w sposób wyraźny odbiegają od specyfikacji sporządzanych przez inne miasta w Polsce w odniesieniu do zbliżonego przedmiotu zamówienia – oraz ze względu na reakcję Zamawiającego na złożone wnioski o zmianę tej Specyfikacji, możemy zostać zmuszeni do podjęcia przewidzianych prawem kroków, które na tym etapie przysługują Wykonawcy, który uważa, że

Zamawiający swoim postępowaniem na etapie przygotowywania zamówienia publicznego dopuszcza się naruszenia obowiązujących przepisów prawa.

W związku z powyższym zwracamy się z uprzejmą prośbą jak na wstępie.

**Pytanie zadane w dniu 11.12.2020 (po terminie zadawania pytań).**

**260.)** Zamawiający wymaga wyposażenie pojazdu w system do neutralizacji wirusów, bakterii, grzybów oraz innych drobnoustrojów (punkt 40). W opisie systemu Zamawiający nie definiuje ilości modułów systemu antywirusowego ani ich lokalizacji co ma bardzo istotny wpływ na skuteczność działania całego systemu i wynika bezpośrednio z metody rozprowadzenia kanałów klimatyzacji. Brakuje również informacji co do komunikacji modułów z autobusem oraz informacji o wydajności opcjonalnego modułu zamgławiacza.

W związku z powyższym prosimy o:

1. podanie ilości i lokalizacji modułów systemu antywirusowego dla poszczególnych typów autobusów.
2. podanie informacji czy każdy moduł ma się komunikować z autobusem czy powinien być jeden moduł – matka i odpowiednia ilość modułów sterowanych.
3. podanie informacji jaka powinna być wydajność opcjonalnego modułu zamgławiacza dla autobusu 12 i 18 metrowego.
4. podanie informacji czy działanie systemu winno być skorelowane z funkcją retardera.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający nie wskazuje Wykonawcom autobusów szczegółowych rozwiązań w zakresie konstrukcji i wydajności systemu antywirusowego. Zamawiający wymaga aby budowa i wydajność systemu antywirusowego zapewniały optymalną skuteczność dostosowaną do kubatury oferowanego autobusu.