

## 04 WYJAŚNIENIA DO TREŚCI SWZ

**Dotyczy:** postępowania o udzielenie zamówienia publicznego ogłoszonego w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej nr 2021/S 104-273090 z dnia 01.06.2021 r. na realizację zadania pn. „Dostawa autobusu elektrycznego dostosowanego do przewozu dzieci oraz stacji ładowania”.

Zamawiający – Gmina Śniadowo, działając na podstawie art. 135 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2019 ze zm.) przekazuje pytania i wyjaśnienia treści Specyfikacji Warunków Zamówienia.

W odpowiedzi na skierowane do zamawiającego zapytanie dotyczące treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia niniejszym wyjaśniamy:

### Pytanie 1.

Czy Zamawiający może udostępnić wersję edytowalną SWZ oraz załączników od nr. 1 do nr 7, na przykład w programie Word z rozszerzeniem „.doc”? Wersja edytowalna ułatwi wykonawcom wyszukiwanie informacji i przygotowanie oferty

#### **Wyjaśnienie:**

Zamawiający udostępni wersję edytowalną SWZ oraz załączniki.

### Pytanie 2.

Zamawiający w punkcie 10.3 SWZ pisze:

„W celu potwierdzenia braku podstaw wykluczenia z udziału w postępowaniu o udzielenie zamówienia Wykonawca będzie zobowiązany przedłożyć:

1) oświadczenie składane na formularzu jednolitego europejskiego dokumentu zamówienia (JEDZ), sporządzone zgodnie ze wzorem standardowego formularza określonego w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2016/7 z dnia 5 stycznia 2016 r. ustanawiającym standardowy formularz jednolitego europejskiego dokumentu zamówienia (Dz. Urz. UE L 3 z 06.01.2016 r., str. 16),:

1. Prosimy o potwierdzenie, że oświadczenie JEDZ składa Wykonawca, którego oferta została najwyżej oceniona w wyznaczonym terminie, nie krótszym niż 10 dni od dnia wezwania, a nie każdy z Wykonawców wraz z ofertą do dnia 02 lipca 2021 r.

2. Czy Zamawiający może udostępnić przygotowany przez Zamawiającego wzór formularza JEDZ w pliku Word lub xml?

#### **Wyjaśnienie:**

1. Tak, oświadczenie JEDZ składa tylko Wykonawca, którego oferta zostanie najwyżej oceniona.
2. Zamawiający udostępni przygotowany wzór formularza JEDZ wraz z wezwaniem o złożenie podmiotowych środków dowodowych.

### Pytanie 3.

Prosimy o potwierdzenie, że ilekroć w SIWZ jest mowa o rozwiązaniach zalecanych/preferowanych Zamawiający ma na myśli rozwiązania „mile widziane” a nie obligatoryjnie wymagane.

#### **Wyjaśnienie:**

Jeżeli w SWZ jest mowa o rozwiązaniach zalecanych/preferowanych Zamawiający ma na myśli rozwiązania „mile widziane”.

### Pytanie 4.

Prosimy o podanie następujących danych dotyczących warunków eksploatacji na liniach planowanych



do obsługi przez autobusy będące przedmiotem zamówienia:

- Średnia prędkość handlowa w km/h
- Dzienny przebieg w km
- Roczny przebiegu w km
- Odległość trasa – zajezdnia
- Długość najdłuższego odcinka
- Liczba odcinków do przejechania w ciągu dnia
- Maksymalne % nachylenie na trasie i długość odcinka z max. nachyleniem

Dane te są niezbędne do profesjonalnego przeprowadzenia symulacji i odpowiedniego doboru magazynów energii spełniających wszystkie wymogi SIWZ

**Wyjaśnienie:**

Planowany roczny przebieg autobusu – ok. 37 421 km, dzienny przebieg ok. 160 km, przywóz młodzieży szkolnej w godzinach rannych ok. 80 km i w godzinach popołudniowych odwiezienie ok. 80 km, teren nizinny.

**Pytanie 5.**

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość złożenia należytego wykonania umowy w postaci gwarancji bankowych lub ubezpieczeniowych w formie elektronicznej tj. jako Dokument elektroniczny podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby upoważnione do reprezentacji Gwaranta?

**Wyjaśnienie:**

Zamawiający dopuszcza możliwość złożenia należytego wykonania umowy w postaci gwarancji bankowych lub ubezpieczeniowych w formie elektronicznej tj. jako Dokument elektroniczny podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby upoważnione do reprezentacji Gwaranta.

**Pytanie 6.**

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość podpisania umowy w formie elektronicznej tj. jako Dokument elektroniczny podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby upoważnione do reprezentacji Zamawiającego i Wykonawcy?

**Wyjaśnienie:**

Zamawiający dopuszcza możliwość podpisania umowy w formie elektronicznej tj. jako Dokument elektroniczny podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby upoważnione do reprezentacji Zamawiającego i Wykonawcy.

**Pytanie 7.**

W § 5 Wzoru Umowy stanowiącego Załącznik nr 2 do SWZ Zamawiający przyjął koncepcję naliczania niektórych kar umownych od wartości brutto. W ocenie Wykonawcy taki model naliczania kar umownych, przyjmujący jako podstawę wyliczenia kary umownej od wartości brutto a nie netto, jest sprzeczny z zasadą równego traktowania, do której przestrzegania Zamawiający zobowiązany jest na podstawie art. 17 prawa zamówień publicznych. Wynika to z faktu, że w przypadku wykonawcy zagranicznego, inaczej niż w przypadku wykonawcy krajowego, cena brutto nie obejmuje podatku VAT, a w konsekwencji będzie niższa, niż w przypadku wykonawcy krajowego. W konsekwencji spowoduje to, że, kary umowne płacone przez wykonawcę zagranicznego będą niższe niż w przypadku wykonawcy krajowego. Dlatego też wnosimy o zmianę § 5 poprzez zastosowanie jako podstawy naliczania kar umownych kwoty netto.

**Wyjaśnienie:**



Zamawiający zmienia zapis w § 5 ust. 2 wzoru umowy, w zakresie zaliczenia kar umownych - podstawą naliczenia kar umownych będą **kwoty netto** wynagrodzenia umownego za całość przedmiotu zamówienia.

#### Pytanie 8.

W § 5 Wzoru Umowy stanowiącego Załącznik nr 2 do SWZ Zamawiający przewidział kary umowne:

„1) Zamawiający naliczy Wykonawcy kary umowne:

a) za zwłokę w wykonaniu przedmiotu zamówienia w terminie określonym w § 2 ust. 1 w wysokości 0,5% wynagrodzenia umownego brutto za całość przedmiotu zamówienia określonego w § 3 ust. 1 za każdy rozpoczęty dzień zwłoki, do wysokości nie wyższej niż 3% wynagrodzenia umownego brutto za całość przedmiotu zamówienia.”

Kara umowna w wysokości 0,5 % wynagrodzenia umownego brutto za całość przedmiotu zamówienia określonego w § 3 ust. 1 umowy, za każdy dzień zwłoki może wynieść ponad 10.000,00 zł.

W ocenie Wykonawcy, tak ukształtowane kary umowne są:

- 1) nieproporcjonalnie wysokie w stosunku do wartości przedmiotu zamówienia,
- 2) rażąco odbiegają od rozmiaru potencjalnej szkody, możliwej do poniesienia przez Zamawiającego w efekcie nienależytego wykonania zobowiązania przez Wykonawcę – potencjalna szkoda wynikająca z opóźnienia w dostawie jednego pojazdu nie koresponduje w żaden sposób z wysokością zastrzeżonej przez Zamawiającego kary,

Wykonawca zdaje sobie sprawę, że w reżimie zamówień publicznych to Zamawiający, jako gospodarz postępowania określa szczegółowe warunki kontraktowe, a zasada swobody umów wynikająca z art. 353<sup>1</sup> KC, doznaje istotnego ograniczenia. Niemniej jednak **uprawnienie zamawiającego do jednostronnego kształtowania warunków przyszłej umowy nie może mieć charakteru absolutnego**. Zamawiający nie powinien bowiem tracić z pola widzenia celu obciążania wykonawcy karami umownymi, które to kary stanowią surogat odszkodowania należnego z tytułu niewykonania bądź nienależytego wykonania umowy.

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

Ponadto kara umowna, której wartość nie koresponduje z wysokością szkody, jaką może ponieść Zamawiający prowadzi do nieuzasadnionego wzbogacenia Zamawiającego kosztem wykonawcy. Podkreślenia wymaga, że **kara umowna, jako surogat odszkodowania, powinna zmierzać do naprawienia szkody wyrządzonej Zamawiającemu z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania świadczenia niepieniężnego**, a nie stanowić dla niego źródło dodatkowego zysku. **Za niedopuszczalne należy zatem uznać takie kształtowanie wysokości kar umownych które nie jest racjonalnie powiązane z możliwym uszczerbkiem po stronie Zamawiającego**. W tym kontekście kary umowne powinny być określone w wysokości adekwatnej do ewentualnej szkody, tak aby mogły spełniać swoje funkcje, a nie zniechęcać wykonawców do brania udziału w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego.

Obowiązek proporcjonalnego kształtowania postanowień umownych w ramach zamówień publicznych został podkreślony zarówno w **Koncepcji nowego Prawa Zamówień Publicznych** (patrz: str. 55, *Koncepcji nowego Prawa Zamówień Publicznych*, czerwiec 2018, pod adresem: [https://www.uzp.gov.pl/data/assets/pdf\\_file/0029/36875/Koncepcja\\_nowego\\_prawa\\_zamowien\\_pub](https://www.uzp.gov.pl/data/assets/pdf_file/0029/36875/Koncepcja_nowego_prawa_zamowien_pub)



licznych.pdf) jak i w uzasadnieniu do projektu<sup>1</sup> aktualnie obowiązującej ustawy Prawo zamówień publicznych, gdzie wskazuje się, że:

*„Kierując się często uproszczonym postrzeganiem interesu zamawiającego, postanowienia umów zawierają rozwiązania nazbyt restrykcyjne i nieproporcjonalne do rodzaju i wartości zamówienia publicznego (np. z zakresu wysokości i kategorii zastrzeganych kar umownych, przerzucanie odpowiedzialności za większość ryzyk na wykonawców, nieuwzględnianie okoliczności związanych z trudnymi do oszacowania gwałtownymi zmianami rynkowymi). Paradoksalnym skutkiem takiego działania jest niekorzystny wpływ na efektywność wydatkowania środków publicznych, przez wyższe ceny wskazywane przez wykonawców uwzględniające koszt nieproporcjonalnego ryzyka po ich stronie, a także zmniejszanie konkurencyjności postępowań, przez rezygnację potencjalnych wykonawców z udziału w postępowaniach o udzielenia zamówienia publicznego.”*

Ponadto dążąc do zapewnienia proporcjonalności oraz równowagi stron stosunku umownego, ustawodawca przewidział w treści art. 433 katalog zakazanych postanowień umownych, wskazując, że projektowane postanowienia umowy nie mogą przewidywać:

- 1) odpowiedzialności wykonawcy za opóźnienie, chyba że jest to uzasadnione okolicznościami lub zakresem zamówienia;
- 2) naliczania kar umownych za zachowanie wykonawcy niezwiązane bezpośrednio lub pośrednio z przedmiotem umowy lub jej prawidłowym wykonaniem;
- 3) odpowiedzialności wykonawcy za okoliczności, za które wyłączną odpowiedzialność ponosi zamawiający;
- 4) możliwości ograniczenia zakresu zamówienia przez zamawiającego bez wskazania minimalnej wartości lub wielkości świadczenia stron.

W związku z powyższym zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości kary umownej z wartości 0,5% do wartości 0,1% wynagrodzenia umownego netto za całość przedmiotu zamówienia określonego w § 3 ust. 1 za każdy rozpoczęty dzień zwłoki, do wysokości nie wyższej niż 3% wynagrodzenia umownego netto za całość przedmiotu zamówienia.

#### **Wyjaśnienie:**

Zamawiający zmienia zapis w § 5 ust. 2 wzoru umowy, w zakresie wysokości kar umownych, która będzie w wysokości **0,2 %** wynagrodzenia umownego netto za całość przedmiotu zamówienia określonego w § 3 ust. 1 za każdy rozpoczęty dzień zwłoki, do wysokości nie wyższej niż 3% wynagrodzenia umownego netto za całość przedmiotu zamówienia.

#### **Pytanie 9.**

Zamawiający w Załączniku nr 1 do SWZ - Opis przedmiotu zamówienia punkt 2.1 tabeli pisze:

- „a) minimum 41 miejsc siedzących dla pasażerów (dopuszcza się zaoferowanie czterech pełnowymiarowych nieskładanych – łatwo demontowanych foteli w miejscu zatoki dla wózka inwalidzkiego), siedzenia wyposażone w pasy bezpieczeństwa”*
- b) minimum 19 miejsc stojących*

Ad a)

Prosimy o potwierdzenie, że zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w zakresie autobusów szkolnych, Zamawiający wymaga aby wszystkie siedzenia były skierowane przodem do kierunku jazdy?

Ad. B)

Prosimy również o zmianę wymogu, dot. ilości miejsc stojących z 19 miejsc na 12 miejsc stojących, ponieważ w autobusie szkolnym liczba ta nie może przekroczyć 25% liczby siedzeń ?

#### **Wyjaśnienie:**

- 1) Zamawiający potwierdza aby wszystkie siedzenia były skierowane przodem do kierunku

<sup>1</sup> Uzasadnienie do rządowego projektu ustawy z 11.09.2019 r. Prawo zamówień publicznych, VIII kadencja, druk sejm. nr 3624



- jazdy.
- 2) Zamawiający zmienia wymóg dotyczący ilości miejsc stojących, których liczba nie może przekroczyć 25% liczby siedzeń, przy czym dopuszcza się zwiększenie tej liczby o 4, w przypadku gdy w przestrzeni, nie jest przewożony pasażer na wózku inwalidzkim.

**Pytanie 10.**

Zamawiający w Załączniku nr 1 do SWZ - Opis przedmiotu zamówienia punkt 3.1 tabeli pisze:

*„1) z funkcją ograniczenia prędkości maksymalnej do 90 km/h,”*

Prosimy o dopuszczenie ograniczenia prędkości maksymalnej do 80 km/h? Pojazdy wyposażone w napęd elektryczny nie powinny jeździć z większą prędkością, tym bardziej pełniąc funkcję autobusu szkolnego.

**Wyjaśnienie:**

Zamawiający dopuszcza ograniczenie prędkości maksymalnej do 80 km/h.

**Pytanie 11.**

Zamawiający w Załączniku nr 1 do SWZ - Opis przedmiotu zamówienia punkt 6.1 b) tabeli pisze:

- przez okres pierwszych 84 miesięcy od dnia odbioru autobusu spadek pojemności magazynu energii nie może być większy niż 20% jego wartości początkowej. Po upływie tego okresu spadek pojemności magazynu energii może być większy niż 20%, przy czym minimalny okres użytkowania akumulatorów nie może być krótszy niż 10 lat,*

Zamawiający wymaga długiego minimalnego okresu użytkowania akumulatorów. Okres trwałości baterii trakcyjnej zależy od wielu zmiennych czynników. Spadek pojemności energetycznej baterii trakcyjnych jest normalnym zjawiskiem występującym podczas ich użytkowania. Wymóg bardzo długiego okresu może doprowadzić do podniesienia kosztu oferty. Dlatego wnosimy o skrócenie okresu trwałości na pojemność energetyczną magazynów energii elektrycznej do okresu min. 60 miesięcy oraz minimalnego okresu użytkowania akumulatorów 8 lat.

**Wyjaśnienie:**

Zamawiający nie wyraża zgody na skrócenie okresu trwałości na pojemność energetyczną magazynów energii elektrycznej.

**Pytanie 12.**

Zamawiający w Załączniku nr 1 do SWZ - Opis przedmiotu zamówienia punkt 6.1 b) tabeli pisze:

- „(...)gniazdo (lub bezpośrednie sąsiedztwo gniazda) winno być dodatkowo wyposażone w kontrolkę informującą o możliwości odłączenia przewodu zasilającego z ładowarki plug-in”*

Prosimy o informację, czy Zamawiający zaakceptuje gniazdo ładowania bez kontrolki informującej o możliwości odłączenia przewodu zasilającego z ładowarki plug-in? Gniazdo posiada funkcję blokady wtyczki i nie ma możliwości wyjęcia jej podczas ładowania. Dodatkowa informacja na pulpicie kierowcy.

**Wyjaśnienie:**

Zamawiający nie wyraża zgody na gniazdo ładowania bez kontrolki informującej o możliwości odłączenia przewodu zasilającego z ładowarki plug-in.

**Pytanie 13.**

Zamawiający w Załączniku nr 1 do SWZ - Opis przedmiotu zamówienia punkt 6. 4) d) tabeli pisze:

*„d) musi być wyposażony w system umożliwiający w okresie jesienno-zimowym podgrzanie płynu w układzie ogrzewania do określonej temperatury pracy, system ten ponadto musi :*



- podgrzać płyn podczas procesu ładowania magazynu energii,
- uruchamiać się od ustalonej temperatury (na dzień dostawy autobusu wymagane jest nastawienie temperatury na 3 C), którą to temperaturę Zamawiający będzie miał możliwość programowo zmienić w wyznaczonym czasie i na oznaczony czas,
- utrzymywać automatycznie w przestrzeni pasażerskiej autobusu tzw. „temperaturę dyżurną” na poziomie 10 C z możliwością jej programowej zmiany przez Zamawiającego w zakresie  $\pm 5^{\circ}\text{C}$  regulowanej co  $1^{\circ}\text{C}$ , „

Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie, w którym po procesie ładowania pojazd przechodzi w tryb stałonapięciowy?. Autobus znajdujący się w tym trybie zaczyna się preaktywować, zgodnie z nastawami zegara 7-dniowego, pobierając odpowiednią ilość prądu z ładowarki. Aktywacja procesu preaktywowania możliwa tylko, gdy podłączona jest ładowarka i SOC baterii wynosi 90%. W fazie preaktywowania autobus utrzymuje temperaturę  $10^{\circ}\text{C}$  w przestrzeni pasażerskiej z możliwością jej programowej zmiany w zakresie  $\pm 5^{\circ}\text{C}$

Zaletą tego rozwiązania jest ustawienie jako pierwszego priorytetu naładowania pojazdu a pod koniec nagrzania go przed przyjsciem kierowcy. Jest to standardowa praktyka wśród Klientów. Nagrzewanie auta przez cały czas powoduje wydłużenie czasu ładowania i niepotrzebny pobór prądu

#### Wyjaśnienie:

Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie, w którym po procesie ładowania pojazd przechodzi w tryb stałonapięciowy. Autobus znajdujący się w tym trybie zaczyna się preaktywować, zgodnie z nastawami zegara 7-dniowego, pobierając odpowiednią ilość prądu z ładowarki.

#### Pytanie 14.

Zamawiający w Załączniku nr 1 do SWZ - Opis przedmiotu zamówienia punkt 7.2 a) tabeli pisze:

- a) przystosowana do przewozu wózka inwalidzkiego, zaopatrzona w przycisk w kolorze niebieskim z piktogramem wózka inwalidzkiego sygnalizujące kierowcy zamiar opuszczenia autobusu przez „osobę poruszającą się na wózku”, dodatkowo przyciski:
- o wyczuwalnym skoku pracy,
  - przyciski podświetlane w sposób następujący: przycisk na stałe podświetlany ma być w kolorze zielonym, a po jego aktywacji (naciśnięciu) przez pasażera, zmieniający kolor podświetlenia na kolor czerwony; podświetlenie to (na kolor czerwony) ma być aktywne do momentu otwarcia drzwi,
  - oznakowane znakami wypukłymi w języku „Braille'a”,

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający opisując zasadę podświetlania przycisków ma na myśli przycisk inwalidy.

#### Wyjaśnienie:

Zamawiający opisując zasadę podświetlania przycisków ma na myśli przycisk inwalidy.

#### Pytanie 15.

Zamawiający w Załączniku nr 1 do SWZ - Opis przedmiotu zamówienia punkt 7.3 a-b) tabeli pisze

„3) podłoga przedziału pasażerskiego:

- a) płaska, tworząca jednolitą powierzchnię bez stopni co najmniej od przodu autobusu aż za osł napędową do której dostęp jest zapewniony przez drzwi pasażerskie, o których mowa w literze „b”
- b) bez stopni pośrednich co najmniej w pierwszych i drugich drzwiach pasażerskich”

1. Prosimy o dopuszczenie autobusu posiadającego stopnie poprzeczne w przestrzeni pasażerskiej za II drzwiami na wysokości osi napędowej. Ze względu na konieczność zastosowania w autobusie szkolnym wszystkich foteli przodem do kierunku jazdy jest to niezbędne rozwiązanie by umożliwić łatwe zajęcie miejsc siedzących. Obszar od przodu do końca II drzwi oraz same drzwi I i II będą



bezstopniowe.

**Wyjaśnienie:**

Zamawiający dopuszcza autobus posiadający stopnie poprzeczne w przestrzeni pasażerskiej za II drzwiami na wysokości osi napędowej.

**Pytanie 16.**

Zamawiający w Załączniku nr 1 do SWZ - Opis przedmiotu zamówienia punkt 8.3) a) tabeli pisze:

*„3) z sygnalizacją świetlną i akustyczną:*

*a) „otwarcia” drzwi za pomocą sygnału świetlnego poprzez podświetlenie pulsacyjne (światło podświetlenia przerywane) przycisku otwarcia poszczególnych drzwi na desce rozdzielczej kierowcy oraz sygnału akustycznego w postaci pojedynczego krótkiego dźwięku”*

Prosimy o informację, czy Zamawiający dopuści pojazd bez sygnalizacji akustycznej i optycznej otwierania drzwi? Przycisk mruga (podświetla się pulsacyjnie) w przypadku awarii danych drzwi. Samo otwarcie drzwi trwa ok. 2 sekund, więc nie ma potrzeby stosowania dodatkowych sygnałów

**Wyjaśnienie:**

Zamawiający nie dopuści pojazdu bez sygnalizacji akustycznej i optycznej otwierania drzwi.

**Pytanie 17.**

Zamawiający w Załączniku nr 1 do SWZ - Opis przedmiotu zamówienia punkt 12. 5) d) tabeli pisze:

*„d) z możliwością manualnego włączenia systemu klimatyzacji przez kierowcę,”*

Czy Zamawiający zrezygnuje z wymogu manualnego włączania systemu klimatyzacji? Klimatyzacja działająca w trybie automatycznym, posiada jedynie funkcję **wyłączania** manualnego.

**Wyjaśnienie:**

Zamawiający zrezygnuje z wymogu manualnego włączania systemu klimatyzacji.

**Pytanie 18.**

Zamawiający w Załączniku nr 1 do SWZ - Opis przedmiotu zamówienia punkt 6. 4) d) tabeli pisze:

*„d) musi być wyposażony w system umożliwiający w okresie jesienno-zimowym podgrzanie płynu w układzie ogrzewania do określonej temperatury pracy, system ten ponadto musi :*

- *podgrzać płyn podczas procesu ładowania magazynu energii,*
- *uruchamiać się od ustalonej temperatury (na dzień dostawy autobusu wymagane jest nastawienie temperatury na 3 C), którą to temperaturę Zamawiający będzie miał możliwość programowo zmienić w wyznaczonym czasie i na oznaczony czas,*
- *utrzymywać automatycznie w przestrzeni pasażerskiej autobusu tzw. „temperaturę dyżurną” na poziomie 10 C z możliwością jej programowej zmiany przez Zamawiającego w zakresie  $\pm 6^{\circ}\text{C}$  regulowanej co  $2^{\circ}\text{C}$ , „*

Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie, w którym po procesie ładowania pojazd przechodzi w tryb stałonapięciowy?. Autobus znajdujący się w tym trybie zaczyna się preaktywować, zgodnie z nastawami zegara 7-dniowego, pobierając odpowiednią ilość prądu z ładowarki. Aktywacja procesu preaktywowania możliwa tylko, gdy podłączona jest ładowarka i SOC baterii wynosi 90%. W fazie preaktywowania autobus utrzymuje temperaturę 10°C w przestrzeni pasażerskiej z możliwością jej programowej zmiany w zakresie  $\pm 5^{\circ}\text{C}$

**Wyjaśnienie:**



Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie, w którym po procesie ładowania pojazd przechodzi w tryb stałonapięciowy.

### **Pytanie 19**

**Dotyczy pkt 6, ust. 1 SWZ oraz wzór umowy**

Zamawiający zapisał:

*6.1. Przedmiotem zamówienia jest:*

*„Dostawa autobusu elektrycznego dostosowanego do przewozu dzieci oraz stacji ładowania pojazdów elektrycznych”*

Istnieje zasadnicza różnica między tymi pojazdami.

Autobus przystosowany do przewozu dzieci - zorganizowanej grupy młodzieży do lat 18 jest określony zapisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym:

*Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym*

*Art. 57. Oznakowanie pojazdu przewożącego dzieci*

- 1. Pojazd przewożący zorganizowaną grupę dzieci lub młodzieży w wieku do 18 lat oznacza się z przodu i z tyłu kwadratowymi tablicami barwy żółtej z symbolem dzieci barwy czarnej. W warunkach niedostatecznej widoczności tablice powinny być oświetlone, chyba że są wykonane z materiału odblaskowego. Kierujący tym pojazdem jest obowiązany włączyć światła awaryjne podczas wsiadania lub wysiadania dzieci lub młodzieży.*

Zapis ten wskazuje, że wymagania te będzie spełniał autobus komunikacji ogólnej, który wymaga tylko dodatkowego oznaczenia.

Natomiast „autobus szkolny” w rozumieniu art. 2 pkt. 41a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym to :

*Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym*

*Art. 2. Użyte w ustawie określenia oznaczają:*

- 41a. autobus szkolny – autobus przeznaczony do przewozu dzieci do szkoły, barwy pomarańczowej, oznaczony z przodu i z tyłu prostokątnymi tablicami barwy białej, z napisem barwy czarnej „autobus szkolny”;*

Dodatkowo, warunki według których musi zostać wykonany autobus szkolny opisane są w **ROZPORZĄDZENIU MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 31 grudnia 2002 r. sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia:**

**§ 22.**

**1. Autobus szkolny powinien być tak zbudowany, aby:**

- 1) miejsce kierowcy nie znajdowało się w kabinie wydzielonej z przestrzeni pasażerskiej;**
- 2) drzwi spełniały następujące wymagania:**
  - a) były zdalnie sterowane z miejsca kierowcy; przepisu nie stosuje się do drzwi tylnych, o ile istnieją,*
  - b) możliwe było zablokowanie ich otwarcia od wewnątrz z miejsca kierowcy; funkcja ta nie może ograniczać działania układu awaryjnego otwierania drzwi,*
  - c) były automatycznie blokowane, gdy pojazd porusza się z prędkością przekraczającą 5 km/h,*
  - d) otwarcie drzwi było sygnalizowane przerywanym sygnałem akustycznym o nieprzenikliwym dźwięku wewnątrz autobusu; funkcja ta może być wyłączona, gdy autobus nie przewozi dzieci,*
  - e) spełniały warunek zapobiegania niebezpieczeństwu odniesienia obrażeń przez pasażera spowodowanych ruchem drzwi i jego uwięzieniem podczas ich zamykania, poprzez zastosowanie mechanizmu samopowrotu, szerokich i miękkich uszczelek lub innych podobnych rozwiązań;*
- 3) był wyposażony w:**
  - a) miejsce z przodu i z tyłu wewnątrz pojazdu przeznaczone na umieszczenie tablicy "AUTOBUS SZKOLNY" określonej w przepisach w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów,*



- b) miejsce z przodu i z tyłu po lewej stronie pojazdu na wysokości od 60 cm do 180 cm od powierzchni jezdni przeznaczone na umieszczenie tablicy ze znakiem "STOP", określonej w przepisach w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów, wyposażone w urządzenie uwidaczniające tę tablicę sterowane z miejsca kierowcy; działanie urządzenia powinno być automatyczne po otwarciu drzwi autobusu i sygnalizowane kierowcy lampką kontrolną koloru czerwonego; powinna istnieć możliwość wyłączenia tej funkcji,
  - c) miejsce z przodu i z tyłu po lewej stronie pojazdu przeznaczone na umieszczenie kwadratowej tablicy barwy żółtej z symbolem dzieci barwy czarnej określonej w przepisach w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów; miejsce z tyłu pojazdu powinno być oświetlone, z możliwością wyłączenia oświetlenia z miejsca kierowcy,
  - d) ostrzegawczy sygnał świetlny błyskowy, o którym mowa w § 38 ust. 1, włączający się wraz ze światłami awaryjnymi automatycznie przy otwartych drzwiach; powinna istnieć możliwość wyłączenia tej funkcji przez kierowcę,
  - e) sygnał akustyczny ostrzegający na zewnątrz o cofaniu pojazdu,
  - f) urządzenie zapobiegające przed ruszeniem pojazdu z otwartymi drzwiami, także na pochyłościach;
- 4) okna uniemożliwiały wychylanie się na zewnątrz;
- 5) liczba miejsc stojących nie przekraczała 25% liczby siedzeń, przy czym dopuszcza się zwiększenie tej liczby o 4, w przypadku gdy w przestrzeni, o której mowa w pkt 6, nie jest przewożony pasażer na wózku inwalidzkim; powierzchnią przeznaczoną na miejsca stojące może być powierzchnia, nad którą wysokość wolnej przestrzeni wynosi co najmniej 190 cm lub co najmniej 180 cm w przypadku części przejścia usytuowanego ponad tylną ośią i za nią;
- 6) istniała oznakowana przestrzeń przeznaczona dla pasażera niepełnosprawnego na wózku inwalidzkim, taka, która:
- a) umożliwia przewóz co najmniej jednej osoby na wózku inwalidzkim tyłem do kierunku jazdy,
  - b) jest wyposażona w pas bezpieczeństwa ze zwijaczem i blokadą, umożliwiającą zapięcie pasażera wraz z wózkiem, a dostęp do niej jest zapewniony przez urządzenie do załadunku i wyładunku będące na wyposażeniu autobusu; w przestrzeni tej mogą być umieszczone siedzenia składane, o ile zachowane będą powyższe warunki, gdy siedzenia są złożone;
- 7) siedzenia miały następujące cechy:
- a) były skierowane do przodu; wymagania tego nie stosuje się do składanych siedzeń, o których mowa w pkt 6; siedzenia skierowane do przodu powinny być wyposażone w pasy bezpieczeństwa,
  - b) siedzenia skrajne były wyposażone w elementy zabezpieczające pasażerów przed przemieszczeniem w bok,
  - c) miejsca do siedzenia miały wymiary i rozmieszczenie określone w tabeli nr 1 "Wymiary i rozmieszczenie siedzeń w autobusie szkolnym", zamieszczonej w załączniku nr 8 do rozporządzenia.

2. Przyjmuje się, z zastrzeżeniem ust. 3, że masa pasażera w autobusie szkolnym wynosi 68 kg, a w przypadku pasażerów stojących, w sytuacji, o której mowa w ust. 3 pkt 2, przyjmuje się wartość średnią ważoną masy pasażera wynikającą z zastosowanych wymiarów siedzeń.

3. Dopuszcza się:

- 1) siedzenia o wymiarach (rozmieszczeniu), w zależności od wieku/masy pasażerów, określone w tabeli nr 2 "Wymiary i rozmieszczenie siedzeń w autobusie szkolnym", zamieszczonej w załączniku nr 8 do rozporządzenia;
- 2) stosowanie siedzeń o różnych wymiarach i rozmieszczeniu w tej samej przestrzeni pasażerskiej;
- 3) wyposażenie autobusu w demontowane siedzenia, zamocowane w przestrzeni, o której mowa w ust. 1 pkt 6, pod warunkiem że takie siedzenia mogą być łatwo usunięte.

Opisane warunki wykonania autobusu przez Zamawiającego w wielu punktach odbiegają (nie spełniają) od wymagań Rozporządzenia. Wykonany autobus zgodnie z opisem Zamawiającego nie będzie mógł być zarejestrowany jako szkolny, a program „Kangur” realizowany przy udziale Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej przewiduje możliwość zakupu



nowych elektrycznych autobusów szkolnych, w rozumieniu art. 2 pkt. 41a ustawy — prawo o ruchu drogowym.

Prosimy o ponowne przeanalizowanie zapisów przetargu i doprecyzowanie o jaki autobus Zamawiający występuje, czy zamawia autobus przystosowany do przewozu dzieci – zorganizowanej grupy młodzieży do lat 18, czy „autobus szkolny”.

**Wyjaśnienie:**

Przedmiotem zamówienia jest autobus szkolny do przewozu dzieci i musi być zarejestrowany jako autobus szkolny, na który Zamawiający otrzymał dofinansowanie z programu „Kangur” z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

**Pytanie 20.**

**Dotyczy pkt. 8.2, ust. 4 a) SWZ**

Zamawiający zapisał:

8.2. O udzielenie zamówienia mogą ubiegać się Wykonawcy, którzy spełniają warunki dotyczące:

(...)

4) zdolności technicznej lub zawodowej: Zamawiający określa, że ww. warunek zostanie spełniony, jeśli wykonawca wykaże, że:

a) w okresie ostatnich 3 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie, wykonał lub wykonuje należycie, co najmniej 2 zamówienia, polegające na dostawie minimum 1 autobusu elektrycznego w ramach każdego zamówienia.

**Prosimy o zmianę zapisu dotyczącego warunku udziału w postępowaniu w zakresie zdolności technicznej i zawodowej według poniższej propozycji:**

8.2. O udzielenie zamówienia mogą ubiegać się Wykonawcy, którzy spełniają warunki dotyczące:

(...)

4) zdolności technicznej lub zawodowej: Zamawiający określa, że ww. warunek zostanie spełniony, jeśli wykonawca wykaże, że:

a) w okresie ostatnich 3 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie, wykonał lub wykonuje należycie, co najmniej 2 zamówienia, polegające na dostawie minimum 1 nowego autobusu w ramach każdego zamówienia.

**Wyjaśnienie:**

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów.

**Pytanie 21.**

**Dotyczy pkt 1, ppkt 1) Zał. Nr 1 do SWZ**

Zamawiający zapisał:

1) długość od 11500 mm do 12550 mm,

**Czy Zamawiający jest skłonny zmienić wartość minimalną wyżej wymienionego zakresu i dopuścić autobus o długości od 10,0 metrów?**

**Wyjaśnienie:**

Zamawiający dopuszcza autobus o długości od 10,0 metrów.

**Pytanie 22.**

**Dotyczy pkt 2, ppkt 1) Zał. Nr 1 do SWZ**

Zamawiający zapisał:

1) liczba miejsc:

a) minimum 41 miejsc siedzących dla pasażerów (dopuszcza się zaoferowanie czterech pełnowymiarowych nieskładanych – łatwo demontowanych foteli w miejscu zatoki dla wózka inwalidzkiego), siedzenia wyposażone w pasy bezpieczeństwa,

b) minimum 19 miejsc stojących



**Czy Zamawiający jest skłonny dopuścić autobus, który posiada 39 miejsc siedzących i 9 miejsc stojących?**

Zgodnie z Rozdziałem 5 - Warunki dodatkowe dla autobusu - Warunki techniczne pojazdów oraz zakres ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U.2016.2022 t.j., Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia):

§ 22, ust. 1, pkt 5)

*5) liczba miejsc stojących nie przekraczała 25% liczby siedzeń, przy czym dopuszcza się zwiększenie tej liczby o 4, w przypadku gdy w przestrzeni, o której mowa w pkt 6, nie jest przewożony pasażer na wózku inwalidzkim; powierzchnią przeznaczoną na miejsca stojące może być powierzchnia, nad którą wysokość wolnej przestrzeni wynosi co najmniej 190 cm lub co najmniej 180 cm w przypadku części przejścia usytuowanego ponad tylną oś i za nią;*

Wymagania stawiane przez Zamawiającego są sprzeczne z wymaganiami stawianymi pojazdowi typu Autobus Szkolny. Prosimy o zmianę wymagań minimalnych jak na wstępie.

**Wyjaśnienie:**

Zamawiający wymaga minimalną ilość 41 miejsc siedzących, *liczba miejsc stojących nie powinna przekraczać 25% liczby siedzeń, przy czym dopuszcza się zwiększenie tej liczby o 4, w przypadku gdy w przestrzeni, o której mowa w pkt 6, nie jest przewożony pasażer na wózku inwalidzkim; powierzchnią przeznaczoną na miejsca stojące może być powierzchnia, nad którą wysokość wolnej przestrzeni wynosi co najmniej 190 cm lub co najmniej 180 cm w przypadku części przejścia usytuowanego ponad tylną oś i za nią;*

**Pytanie 23.**

**Dotyczy pkt 3, ppkt 1) Zał. Nr 1 do SWZ**

Zamawiający zapisał:

- 1) z funkcją ograniczenia prędkości maksymalnej do 90 km/h,

**Czy Zamawiający jest skłonny dopuścić autobus, którego prędkość maksymalna nie będzie większa niż 80 km/h?**

Prędkość maksymalna do 80 km/h to standardowa prędkość przewidziana przepisami dla tego typu pojazdu.

**Wyjaśnienie:**

Zamawiający dopuści autobus, którego prędkość maksymalna nie będzie większa niż 80 km/h.

**Pytanie 24.**

**Dotyczy pkt 6 Zał. Nr 1 do SWZ**

Zamawiający zapisał:

- łączna pojemność energetyczna (nominalna) akumulatorów musi być nie mniejsza niż 220 kWh  
(...)

**Czy Zamawiający jest skłonny dopuścić autobus, w którym łączna pojemność energetyczna akumulatorów będzie nie mniejsza niż 200 kWh?**

**Wyjaśnienie:**

Zamawiający potwierdza, łączna pojemność energetyczna (nominalna) akumulatorów musi być nie mniejsza niż 220 kWh.

**Pytanie 25.**

**Dotyczy pkt 8, ppkt 1) i 5) b) Zał. Nr 1 do SWZ**

Zamawiający zapisał:

- 1) minimum dwoje drzwi pneumatycznych o jednakowej wysokości w układzie 1-2-0, 2-2-0, otwieranych do wewnątrz, rozmieszczonych równomiernie na całej długości nadwozia (w prawej ścianie bocznej autobusu), wyposażonych w mechanizm powrotnego otwierania w przypadku natrafienia na przeszkodę (mechanizm ten musi działać podczas zamykania poszczególnych drzwi),
- 5) wszystkie skrzydła drzwi wyposażone:



(...)

a) *poręcze rozmieszczone w taki sposób, aby równolegle pełniły one funkcję pomocniczą przy wsiadaniu i wysiadaniu z autobusu oraz zabezpieczały przed wypchnięciem szybę zamontowaną w skrzydle drzwi w przypadku opierania się pasażerów o drzwi podczas jazdy*

- 1) **Czy Zamawiający jest skłonny dopuścić autobus, w którym drzwi będą elektryczne, przy czym drzwi pierwsze będą otwierały się do wnętrza pojazdu, drugie będą odskokowo-przesuwne i będą otwierać się na zewnątrz pojazdu?**
- 2) **W przypadku wrażenia zgody na pytanie 1 prosimy o usunięcie zapisu „oraz zabezpieczały przed wypchnięciem szybę zamontowaną w skrzydle drzwi w przypadku opierania się pasażerów o drzwi podczas jazdy”**

Takie rozwiązanie jest powszechnie stosowane, pozwala ograniczyć straty energii wynikające ze zmiany energii elektrycznej w mechaniczną (pneumatyka drzwi), ponadto jest bezpieczne.

#### **Wyjaśnienie:**

Zamawiający dopuści autobus, w którym drzwi będą elektryczne, drzwi pierwsze mogą się otwierać do wnętrza pojazdu, drugie mogą być odskokowo-przesuwne i otwierać się na zewnątrz pojazdu. W opisie przedmiotu zamówienia pkt. 8 ppkt. 5 lit. b **usuwa się zapis** „oraz zabezpieczały przed wypchnięciem szybę zamontowaną w skrzydle drzwi w przypadku opierania się pasażerów o drzwi podczas jazdy”

#### **Pytanie 26.**

**Dotyczy pkt 9, ppkt 2) Zał. Nr 1 do SWZ**

Zamawiający zapisał:

- 2) *akumulatory kwasowe zamontowane w wysuwanej lub obrotowej obudowie (min. 2 szt. o poj. min. 180 Ah każdy)*

#### **Czy Zamawiający jest skłonny dopuścić autobus, w którym akumulatory będą miały pojemność minimalną 95 Ah każdy?**

Akumulatory niskonapięciowe w autobusie elektrycznym są wymagane jedynie do uruchomienia systemu i podtrzymania podstawowych funkcji przy wyłączonym trybie jazdy. Akumulatory o pojemności 180 Ah i większe są stosowane w autobusach z klasycznym napędem na olej napędowy i ich duża pojemność jest wymagana dla prawidłowej pracy rozrusznika, który w przypadku autobusów elektrycznych nie występuje.

#### **Wyjaśnienie:**

Zamawiający nie wyraża zgody na akumulatory o pojemności mniejszej niż 180 Ah każdy, i ilości min. 2 szt.

#### **Pytanie 27.**

**Dotyczy pkt 10, ppkt 2, 1) i 3) Zał. Nr 1 do SWZ**

Zamawiający zapisał:

##### **2. Wentylacja:**

1) *wentylacja naturalna przez przesuwne górne partie okien bocznych (minimum po 2 sztuki okien przesuwnych rozmieszczonych na lewej i prawej ścianie autobusu), (...)*

3) *część przesuwna okna (okien, o których mowa w pkt. 10.2.1) musi stanowić co najmniej 25% jego wysokości, ponadto część przesuwna musi być wyposażona w rygiel, który będzie blokował możliwość otwarcia (przesunięcia) okna, np. podczas pracy klimatyzacji*

#### **Czy Zamawiający wyrazi zgodę, górne partie okien były uchylne?**

Rozwiązanie okien przesuwnych nie powinno być stosowane w autobusie szkolnym.

Zgodnie z Rozdziałem 5 - Warunki dodatkowe dla autobusu - Warunki techniczne pojazdów oraz zakres ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U.2016.2022 t.j., Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia):

§ 22, ust. 1, pkt 4)



4) okna uniemożliwiały wychylanie się na zewnątrz;

**Wyjaśnienie:**

Zamawiający wyraża zgodę, aby górne partie okien były uchylne.

**Pytanie 28.**

**Dotyczy pkt 11, ppkt 1), 2) i 5) Zał. Nr 1 do SWZ**

Zamawiający zapisał:

- 1) *elektryczne, wodne o mocy co najmniej 20kW, wysokowydajne ogrzewanie wspomagane dodatkowo agregatem grzewczym, o którym mowa w pkt. 11. 5 (tzw. ogrzewanie hybrydowe)– wykorzystujące dodatkowo ciepło z układu chłodzenia silnika/silników i magazynu energii (o ile elementy te są chłodzone płynem), realizowane przez:*
  - a) *nagrzewnice z wentylatorami w przestrzeni pasażerskiej (minimum 3 sztuki) oraz jedną w kabinie kierowcy,*
  - b) *grzejnik/i konwektorowe rozmieszczony/e w przestrzeni pasażerskiej,*
  - c) *wymienniki ciepła układu klimatyzacji – nadmuch ciepłego powietrza musi być realizowany przez kanały powietrzne umieszczone pod pokrywami dachowymi,*
  - d) *nagrzewnicę frontową służącą do kompleksowego ogrzewania miejsca pracy kierowcy, w tym szyby przedniej,*
- 2) *sterowanie ogrzewaniem przedziału pasażerskiego realizowane automatycznie, utrzymujące stałą zaprogramowaną temperaturę w przedziale pasażerskim*
- (...)
- 5) *podłączony do układu ogrzewania, niezależny agregat grzewczy, zasilany paliwem płynnym (olejem napędowym) ze zbiornika paliwa o pojemności nie mniejszej co najmniej 40 litrów, moc tego agregatu oraz wydajność układu ogrzewania muszą zapewnić możliwość utrzymania temperatury w przedziale pasażerskim minimum na poziomie +18°C przy temperaturze zewnętrznej -15°C.*

(...)

1. Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym agregat ogrzewania będzie agregatem hybrydowym, tj. będzie zbudowany w taki sposób, że w jednym urządzeniu będzie zabudowane ogrzewanie elektryczne i zasilane olejem napędowym?
2. Czy Zamawiający jest gotów odstąpić od rozwiązania, w którym układ ogrzewania wykorzystuje dodatkowo ciepło z układu chłodzenia silnika/silników i magazynu energii? Układy chłodzenia w autobusie elektrycznym pracują w temperaturach maks. 65 °C i jest to temperatura niewystarczająca do zasilenia układu ogrzewania. Dodatkowo należy zwrócić uwagę, że na każdym postoju, autobusu (na światłach, w zatoce autobusowej, na pętli), kiedy silnik nie pracuje – nie wytwarza ciepła. W związku z powyższym prosimy o wykreślenie tego zapisu.
3. Czy Zamawiający jest gotów odstąpić od zapisu „stała” w wyżej podanym zapisie? Układ będzie dążył do osiągnięcia temperatury zaprogramowanej, ale będzie działał według zaprogramowanej histerezy. Utrzymanie stałej temperatury nie jest możliwe. Prosimy o wykreślenie tego sformułowania.
4. Czy zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym ogrzewanie będzie realizowane bez grzejników konwektorowych oraz wymienników ciepła układu klimatyzacji?

Zamawiający powinien określić wymagania komfortu cieplnego pasażerów i kierowcy, tym czasem określa rozwiązania konstrukcyjne, które wyróżniają jednego z potencjalnych dostawców. Jest to sprzeczne z ideą Ustawy Prawa Zamówień Publicznych, zasadami konkurencyjności i równego traktowania wykonawców.

**Wyjaśnienie:**

1. Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym agregat ogrzewania będzie agregatem hybrydowym, tj. będzie zbudowany w taki sposób, że w jednym urządzeniu będzie zabudowane ogrzewanie elektryczne i zasilane olejem napędowym.
2. Zamawiający odstępuje od rozwiązania, w którym układ ogrzewania wykorzystuje dodatkowo ciepło z układu chłodzenia silnika/silników i magazynu energii.
3. Zamawiający odstępuje od zapisu „stała” w wyżej podanym zapisie.



4. Zamawiający dopuści autobus z ogrzewaniem zapewniającym możliwość utrzymania temperatury w przedziale pasażerskim minimum na poziomie  $+18^{\circ}\text{C}$  przy temperaturze zewnętrznej  $-15^{\circ}\text{C}$  **pod warunkiem**, że jego działanie nie wpływa na możliwość osiągnięcia wymaganego przez Zamawiającego zasięgu autobusu, jak również na przebieg autobusu na jednym ładowaniu zaproponowanym przez Wykonawcę w ofercie (kryterium oceny ofert jest nin. przebieg autobusu na jednym ładowaniu).

#### **Pytanie 29.**

**Dotyczy pkt 11, ppkt 1) i 5) Zał. Nr 1 do SWZ**

Zamawiający zapisał:

- 1) zainstalowana na dachu autobusu w kompaktowej zwartej obudowie,
  - 2) z nadmuchem zimnego powietrza realizowanym przez zintegrowane urządzenie rozdziału powietrza za pomocą przewodów nawiewnych (kanałów), rozmieszczonych równomiernie w przestrzeni pasażerskiej (kanały powietrzne umieszczone pod pokrywami dachowymi analogiczne jak opisane w pkt. 11.1 litera „c”) (...)
  - 3) posiadająca moc chłodniczą, wystarczającą dla zapewnienia w upalne dni wysokiego komfortu podróżowania w przestrzeni pasażerskiej, moc ta nie powinna być mniejsza niż 18kW- czynnik chłodzący R 134a,
  - 4) posiadająca funkcję: chłodzenie – ogrzewanie,
  - 5) sterowanie klimatyzacją przedziału pasażerskiego:
    - a) realizowane automatycznie, utrzymujące stałą zaprogramowaną temperaturę w przedziale pasażerskim – wymaga się, aby klimatyzacja załączała się automatycznie przy wzroście temperatury w przedziale pasażerskim powyżej  $22^{\circ}\text{C}$  (i wyłączała się automatycznie przy spadku temperatury poniżej  $22^{\circ}\text{C}$ ),
    - b) z płynną, automatyczną regulacją intensywności nadmuchu w przedziale pasażerskim w funkcji temperatury panującej w przedziale pasażerskim, (...)
1. Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym na dachu będą znajdować się 3 agregaty klimatyzacyjne, każdy pod osobną zwartą obudową?
  2. Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym rozprowadzenie powietrza będzie zrealizowane w sposób równomierny bez wykorzystania przewodów nawiewnych (kanałów)?
  3. Czy Zamawiający jest skłonny wykreślić z zapisów minimalną moc agregatu (18 kW), przy spełnianiu przez pojazd pozostałych wymagań dotyczących komfortu termicznego pasażerów?
  4. Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym klimatyzatory będą posiadać jedynie funkcję chłodzenia?
  5. Czy Zamawiający jest gotów odstąpić od zapisu „stała” w wyżej podanym zapisie? Układ będzie dążył do osiągnięcia temperatury zaprogramowanej, ale będzie działał według zaprogramowanej histerezy. Utrzymanie stałej temperatury nie jest możliwe. Prosimy o wykreślenie tego sformułowania.
  6. Czy Zamawiający jest skłonny usunąć zapis „z płynną” w zapisie dotyczącym Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym klimatyzatory będą posiadać jedynie funkcję chłodzenia?? Najczęściej wentylatory w tego typu rozwiązaniach posiadają automatyczną regulację stopniową.

#### **Wyjaśnienie:**

1. Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym na dachu będą znajdować się 3 agregaty klimatyzacyjne, każdy pod osobną zwartą obudową.
2. Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym rozprowadzenie powietrza będzie zrealizowane w sposób równomierny bez wykorzystania przewodów nawiewnych (kanałów).
3. Zamawiający dopuszcza mniejszą moc agregatu niż (18 kW), przy spełnianiu przez pojazd pozostałych wymagań dotyczących komfortu termicznego pasażerów.
4. Zamawiający nie wyraża zgody na rozwiązanie, w którym klimatyzatory będą posiadać jedynie funkcję chłodzenia.
5. Zamawiający odstępuje od zapisu „stała” w wyżej podanym zapisie.



6. Zamawiający dopuszcza rozwiązanie, w którym klimatyzatory będą posiadać automatyczną regulację stopniową chłodzenia.

**Pytanie 30.**

**Dotyczy pkt 19, ppkt 1) Zał. Nr 1 do SWZ**

Zamawiający zapisał:

- 1) rozmiar ogumienia co najmniej 275/70 R22,5

**Czy Zamawiający dopuści zastosowanie kół w rozmiarze co najmniej 19,5”?**

**Wyjaśnienie:**

Zamawiający dopuści zastosowanie kół w rozmiarze co najmniej R19,5.

**Pytanie 31.**

**Dotyczy pkt 22, ppkt 1) Zał. Nr 1 do SWZ**

Zamawiający zapisał:

*Autobus musi posiadać składane tablice informujące o przewozie dzieci zamontowane na ścianie przedniej i tylnej. Tablice wyposażone w dodatkowe podświetlenie. Autobus musi posiadać miejsce z przodu i z tyłu po lewej stronie pojazdu na wysokości od 60 cm do 180 cm od powierzchni jezdni przeznaczone na umieszczenie tablicy ze znakiem „STOP”, określonej w przepisach w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów, wyposażone w urządzenie uwidaczniające tę tablicę sterowane z miejsca kierowcy; działanie urządzenia powinno być automatyczne po otwarciu drzwi autobusu i sygnalizowane kierowcy lampką kontrolną koloru czerwonego; powinna istnieć możliwość wyłączenia tej funkcji.*

*Dodatkowo na dachu w tylnej części zamontowane oświetlenie koloru pomarańczowego zapalające się automatycznie podczas gdy drzwi autobusu są otwarte. Na stanowisku pracy kierowcy należy zamontować dodatkowy przycisk umożliwiający wyłączanie/włączanie oświetlenia zamontowanego w tylnej części dachu, oraz oświetlenia tablic informujących o przewozie dzieci, w zależności od charakteru przewozu.*

*Kolorystyka i logo do ustalenia z Zamawiającym na etapie podpisania Umowy.*

*Autobus wyposażony w akustyczny sygnał cofania.*

**Prosimy o zmianę zapisów według Pytania nr 1.**

Zgodnie z założeniami programu „Kangur”, którego przedmiotem jest dofinansowanie przez NFOŚiGW zakupu przez Gminę Śniadowo AUTOBUSU SZKOLNEGO jego kolor wynika z zapisów ustawy w rozumieniu art. 2 pkt. 41a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym:

41a. autobus szkolny – autobus przeznaczony do przewozu dzieci do szkoły, barwy pomarańczowej, oznaczony z przodu i z tyłu prostokątnymi tablicami barwy białej, z napisem barwy czarnej „autobus szkolny”.

W związku z powyższym wnioskujemy o usunięcie zapisu o ustaleniu kolorystyki zewnętrznej na etapie podpisania umowy.

**Wyjaśnienie:**

Zamawiający usuwa zapis o ustaleniu kolorystyki zewnętrznej na etapie podpisania umowy.

**Pytanie 32.**

**Dotyczy par. 4 ust. 13 wzoru umowy**

Zamawiający zapisał:

*13. Wykonawca dokona wymiany autobusu lub stacji ładowania autobusów elektrycznych na nowe w sytuacji gdy w okresie gwarancji wystąpią w nich istotne, nieusuwalne wady uniemożliwiające ich użytkowanie zgodnie z przeznaczeniem.*

**Prosimy o zmianę treści wyżej wymienionego sformułowania na następujące:**

*13. Wykonawca dokona wymiany autobusu lub stacji ładowania autobusów elektrycznych na nowe w sytuacji gdy w okresie rękojmi wystąpią w nich istotne, nieusuwalne wady uniemożliwiające ich użytkowanie zgodnie z przeznaczeniem.*



**Wyjaśnienie:**

Zamawiający nie wyraża zgody z na zmianę zapisów.

**Pytanie 33.**

**Dotyczy par. 4 ust. 9 wzoru umowy**

*Zamawiający zapisał:*

*9. W przypadku stwierdzenia niemożliwości usunięcia usterek, Zamawiającemu przysługuje prawo żądania zwrotu gotówki lub wymiany na przedmiot zamówienia wolny od wad.*

**Prosimy o zmianę treści wyżej wymienionego sformułowania na następujące:**

9. W okresie rękojmi, w przypadku stwierdzenia niemożliwości usunięcia usterek, Zamawiającemu przysługuje prawo żądania zwrotu gotówki.

Argumentacja: W zapisie Zamawiającego brakuje sprecyzowania okresu dla w/w wymagania.

**Wyjaśnienie:**

Par. 4 ust 9 załącznika nr 2 do SWZ otrzymuje brzmienie: „W przypadku stwierdzenia niemożliwości usunięcia usterek, które wystąpiły w okresie obowiązywania gwarancji lub rękojmi, Zamawiającemu przysługuje prawo żądania zwrotu gotówki lub wymiany na przedmiot zamówienia wolny od wad.

**Pytanie 34.**

**Dotyczy pkt. 8.2, ust. 4 a) SWZ**

*Zamawiający zapisał:*

8.2. O udzielenie zamówienia mogą ubiegać się Wykonawcy, którzy spełniają warunki dotyczące:

(...)

4) zdolności technicznej lub zawodowej: Zamawiający określa, że ww. warunek zostanie spełniony, jeśli wykonawca wykaże, że:

a) w okresie ostatnich 3 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, wykonał lub wykonuje należycie, co najmniej 2 zamówienia, polegające na dostawie minimum 1 autobusu elektrycznego w ramach każdego zamówienia.

**Czy zamawiający skłonny jest zgodzić się na zmianę treści w punkcie a) na następującego?**

8.2 O udzielenie zamówienia mogą ubiegać się Wykonawcy, którzy spełniają warunki dotyczące:

(...)

4) zdolności technicznej lub zawodowej: Zamawiający określa, że ww. warunek zostanie spełniony, jeśli wykonawca wykaże, że:

a) w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, wykonał lub wykonuje należycie, co najmniej 1 zamówienie polegające na dostawie minimum 1 autobusu elektrycznego w ramach każdego zamówienia..

**Wyjaśnienie:**

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów.

**Pytanie 35.**

**Dotyczy pkt 1, ppkt 1) Zał. Nr 1 do SWZ**

*Zamawiający zapisał:*

1) długość od 11500 mm do 12550 mm,

**Czy zamawiający jest skłonny zmienić wartość minimalną wyżej wymienionego zakresu i dopuścić autobus o długości od 10 metrów?**

**Wyjaśnienie:**

Zamawiający dopuszcza autobus o długości od 10 metrów.

**Pytanie 36.**

**Dotyczy pkt 6 Zał. Nr 1 do SWZ**

*Zamawiający zapisał:*



ładowanie akumulatorów magazynu energii musi być realizowane: - przewodowo, zewnętrzną mobilną ładowarką typu „plug-in”, o mocy max. 40 kW – autobus musi być wyposażony w przyłączy (gniazdo systemu CCS, Combo 2- zwane gniazdem) oraz instalacje do podłączenia zewnętrznej ładowarki plug-in o prądzie ładowania do 63A, gniazdo winno być umieszczone pod klapką rewizyjną w uzgodnionym na etapie realizacji umowy (z Zamawiającym) miejscu, gniazdo (lub bezpośrednie sąsiedztwo gniazda) winno być dodatkowo wyposażone w kontrolkę informującą o możliwości odłączenia przewodu zasilającego z ładowarki plug-in,

**Czy zamawiający może potwierdzić, że zgadza się, aby gniazdo ładowania znajdowało się w tylnej części prawego boku autobusu?**

**Wyjaśnienie:**

Zamawiający dopuszcza, aby gniazdo ładowania znajdowało się w tylnej części prawego boku autobusu.

**Pytanie 37.**

**Dotyczy pkt 19, ppkt 1)Załącz. Nr 1 do SWZ**

Zamawiający zapisał:

1) rozmiar ogumienia co najmniej 275/70 R22,5

**Czy zamawiający dopuści zastosowanie kół w rozmiarze od 19,5” ?**

**Wyjaśnienie:**

Zamawiający dopuści zastosowanie kół w rozmiarze od R19,5.

**Pytanie 38.**

Zamawiający w SWZ ust. 21 pkt. 1 ppkt. 4 napisał:

*Zamawiający wymaga zaoferowania gwarancji na okres minimum 36 miesięcy na przedmiot zamówienia. Zamawiający przyjmuje, że w kryterium „Okres gwarancji” oceniany będzie proponowany przez wykonawców okres gwarancji w skali od 36 miesięcy do 72 miesięcy.*

1.1 Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający ma na myśli gwarancję całopojazdową.

1.2 Prosimy o doprecyzowanie, czy Zamawiający wymaga zaoferowania gwarancji na magazyn energii równej gwarancji całopojazdowej na okres minimum 36 miesięcy, maksymalnie 72 miesięcy?

**Wyjaśnienie:**

1. Zamawiający wymaga gwarancji cało pojazdowej.
2. Gwarancja na magazyn energii taka sama jak na autobus **pod warunkiem**, że przez okres pierwszych 84 miesięcy od dnia odbioru autobusu spadek pojemności magazynu energii nie może być większy niż 20% jego wartości początkowej. Po upływie tego okresu spadek pojemności magazynu energii może być większy niż 20%, przy czym minimalny okres użytkowania akumulatorów nie może być krótszy niż 10 lat,

**Pytanie 39.**

Zamawiający w załącz. nr 1 do SWZ wiersz 6 tabeli napisał:

*przez okres pierwszych 84 miesięcy od dnia odbioru autobusu spadek pojemności magazynu energii nie może być większy niż 20% jego wartości początkowej. Po upływie tego okresu spadek pojemności magazynu energii może być większy niż 20%, przy czym minimalny okres użytkowania akumulatorów nie może być krótszy niż 10 lat,*

2.1 Prosimy o potwierdzenie, czy w przypadku spadku pojemności magazynu energii nie większym niż 20% jego wartości początkowej, Zamawiający nadal będzie wymagał przebiegu na jednym ładowaniu minimum 160km?

2.2 Prosimy o potwierdzenie, że maksymalny wymagany okres gwarancji na magazyn energii wynosi 72 miesiące.

2.3 Prosimy o potwierdzenie, że zobowiązania gwarancyjne na magazyn energii, kończą się z dniem upływu okresu gwarancyjnego, który zaoferował Wykonawca, niezależnie czy i ile razy były



wymieniane poszczególne elementy systemu.

2.4 Prosimy o doprecyzowanie, czy w przypadku spadku pojemności magazynu energii powyżej 20% jego wartości początkowej po upływie okresu 84 miesięcy, Zamawiający nadal będzie wymagał przebiegu na jednym ładowaniu minimum 160km?

**Wyjaśnienie:**

1. Zamawiający nadal będzie wymagał przebiegu na jednym ładowaniu minimum 160km.
2. Zamawiający potwierdza, że maksymalny wymagany okres gwarancji na magazyn energii wynosi 72 miesiące **pod warunkiem**, że przez okres pierwszych 84 miesięcy od dnia odbioru autobusu spadek pojemności magazynu energii nie może być większy niż 20% jego wartości początkowej. Po upływie tego okresu spadek pojemności magazynu energii może być większy niż 20%, przy czym minimalny okres użytkowania akumulatorów nie może być krótszy niż 10 lat.
3. Zamawiający potwierdza, że zobowiązania gwarancyjne na magazyn energii, kończą się z dniem upływu okresu gwarancyjnego, który zaoferował Wykonawca, niezależnie czy i ile razy były wymieniane poszczególne elementy systemu.
4. Zamawiający nie będzie wymagał przebiegu na jednym ładowaniu minimum 160km przy przypadku spadku pojemności magazynu energii powyżej 20% jego wartości początkowej po upływie okresu 84 miesięcy.

**Pytanie 40.**

Zamawiający w zał nr 1 do SWZ wiersz 24 tabeli napisał:

*Wykonawca zobowiązuje się w ramach przedmiotu umowy do przeszkolenia pracowników Użytkownika w terminie nie później niż 10 dni roboczych od dnia dostawy/montażu przedmiotu zamówienia w zakresie co najmniej: obsługi codziennej autobusu, obsługi pulpitu kierowcy, zapoznanie z podstawowymi parametrami przedmiotu zamówienia, ekonomiki prowadzenia pojazdu, obsługi wszystkich urządzeń zamontowanych w autobusie i stacji ładowania które mają wpływ na prawidłowe funkcjonowanie przedmiotu zamówienia. Szkolenie zakończy się protokołem.*

3.1 W celu prawidłowego oszacowania kosztów oferty, prosimy doprecyzować ilu pracowników Zamawiającego Wykonawca jest zobowiązany przeszkolić?

3.2 Prosimy o potwierdzenie że miejscem szkoleń będzie siedziba Zamawiającego lub producenta pojazdu, mieszcząca się na terenie Polski.

**Wyjaśnienie:**

1. Wykonawca zobowiązany jest do przeszkolenia 3 pracowników.
2. Miejscem szkoleń będzie siedziba Zamawiającego.

**Pytanie 41.**

4.1 Czy zamawiający zgodzi się na wyłączenie z gwarancji materiałów eksploatacyjnych oraz części ulegające zużyciu takich jak:

- normalnie zużywające się klocki hamulcowe
- normalnie zużywające się tarcze hamulcowe
- amortyzatory (poza wadami fabrycznymi)
- normalnie zużywające się ogumienie (do przebiegu 100 000 km)
- szkło przy uszkodzeniach mechanicznych
- bezpieczniki
- diody LED, żarówki, świetlówki
- pióra wycieraczek
- wkłady filtrów
- oleje smary i płyny eksploatacyjne



4.2 Zamawiający wymaga gwarancji na akumulatory niskonapięciowe równej gwarancji na cały pojazd – długość tej gwarancji znacznie przewyższa trwałość eksploatacyjną akumulatorów w warunkach użytkowania charakterystycznych dla autobusów. Prosimy o skrócenie wymaganego okresu gwarancji na akumulatory niskonapięciowe do 24 miesięcy, lub potwierdzenie, że w zakresie akumulatorów niskonapięciowych zastosowanie ma gwarancja producenta akumulatorów.

**Wyjaśnienie:**

1. Zamawiający wyraża zgodę na wyłączenie z gwarancji materiałów eksploatacyjnych oraz części ulegające zużyciu ww. z wyłączeniem wad fabrycznych.
2. Zamawiający nie wyraża zgody na skrócenie wymaganego okresu gwarancji na akumulatory niskonapięciowe do 24 miesięcy.

**Pytanie 42.**

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

- działania czynników zewnętrznych lub atmosferycznych, jak: asfalt kamienie, żwir, grad, osady chemiczne i sól (inne aniżeli używane do zimowego utrzymania dróg), kwasy, soki roślinne itp.,
- uszkodzeń będących wynikiem niewłaściwej eksploatacji oraz będących wynikiem nie podjęcia przez Zamawiającego/Użytkownika w odpowiednim czasie działań naprawczych mających na celu ograniczenie skutków awarii,
- szkód wyrządzonych przez osoby trzecie,
- uszkodzeń powstałych na skutek przepięcia w instalacji energetycznej, elektrycznej doprowadzającej zasilanie do stacji ładowania.

Wykonawca nie jest w stanie określić kosztów skutków napraw wynikających z powyższych uszkodzeń.

**Wyjaśnienie:**

Zamawiający zgadza się na wyłączenie z gwarancji napraw powstałych w wyniku uszkodzeń, które będą rekompensowane z ubezpieczenia komunikacyjnego OC lub AC.

**Pytanie 43.**

Zamawiający w zał nr 2 do SWZ w par. 4 ust.10, 14 napisał:

*10. Wykonawca zapewnia serwis gwarancyjny na terenie Polski.*

*14. Jeśli w ramach wykonywania przedmiotu umowy, dostarczono przedmiot zamówienia lub jego część co do którego producent/dostawca żąda odpłatnego, obligatoryjnego serwisowania przez autoryzowane jednostki, Wykonawca informuje o tym Zamawiającego. Wykonawca odpowiada za serwisowanie ww. przedmiotu umowy i ponosi jego koszty w okresie gwarancji.*

6.1 Prosimy o potwierdzenie, że obsługę codzienną podczas której nie jest wymagana wymiana części Zamawiający będzie wykonywać we własnym zakresie oraz na swój koszt.

6.2 Ze względu na odległość od serwisu oraz ograniczony zasięg operacyjny pojazdu prosimy o odpowiedź, czy Zamawiający posiada zaplecze do obsług i napraw (pomieszczenie pod dachem - również do zabezpieczenia prac na dachu i z kanału (ew. podnośniki kolumnowe), wózek widłowy lub suwnicę oraz o potwierdzenie, że usługi techniczne i naprawy mogą być wykonywane przez personel autoryzowanego serwisu na zajezdni Zamawiającego. Zamawiający w tym celu udostępni nieodpłatnie miejsce do wykonywania tych usług przez personel autoryzowanego serwisu.

6.3 Prosimy o potwierdzenie, że obsługę okresową (typu kontrola, sprawdzenie) – przeglądy okresowe, prewencyjne tj. miesięczne, kwartalne itd. w okresie gwarancji wykonuje Wykonawca na swój koszt.

**Wyjaśnienie:**

1. Zamawiający informuje, że obsługę codzienną podczas której nie jest wymagana wymiana części



będzie wykonywał we własnym zakresie oraz na swój koszt.

2. Zamawiający nie dysponuje bazą umożliwiającą profesjonalny serwis. Posiadamy budynek garażowy z kanałem.

3. Zamawiający potwierdza, że obsługę okresową (typu kontrola, sprawdzenie) – przeglądy okresowe, prewencyjne tj. miesięczne, kwartalne itd. w okresie gwarancji wykonuje Wykonawca na swój koszt.

#### **Pytanie 44.**

Zamawiający w zał nr 2 do SWZ w par. 5 ust.2, pkt. 1, lit b) napisał:

*b) za zwłokę w usuwaniu wad stwierdzonych przy odbiorze lub w okresie gwarancji i rękojmi za wady w wysokości 0,05% wynagrodzenia umownego brutto za całość przedmiotu zamówienia określonego w § 3 ust. 1 umowy za każdy rozpoczęty dzień zwłoki liczonego od upływu terminu wyznaczonego na usunięcie wad, do wysokości nie wyższej niż 3% wynagrodzenia umownego brutto za całość przedmiotu zamówienia.*

7.1 Prosimy o potwierdzenie, że kary będą naliczane tylko w dni robocze, tj. od poniedziałku do piątku z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.

7.2 Prosimy o potwierdzenie, że kary za zwłokę w usunięciu wad dotyczą tylko sytuacji wyłączenia autobusu z eksploatacji.


7.3 Wartość każdej z ww. kar umownych ma być naliczana od wartości brutto. W ocenie Wykonawcy taka regulacja jest sprzeczna z zasadą równego traktowania, do której przestrzegania Zamawiający zobowiązany jest na podstawie art. 7 prawa zamówień publicznych. Wynika to z faktu, że w przypadku wykonawcy zagranicznego, inaczej niż w przypadku wykonawcy krajowego, cena brutto nie obejmuje podatku VAT, a w konsekwencji będzie niższa, niż w przypadku wykonawcy krajowego. Dlatego też wnosimy o zmianę paragrafu 5 poprzez zastosowanie jako podstawy naliczania kar umownych wartości/ ceny jednostkowej netto.

#### **Wyjaśnienie:**

1. Zamawiający nie wyraża zgody, że kary będą naliczane tylko w dni robocze, tj. od poniedziałku do piątku z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.
2. Zamawiający nie wyraża zgody, że kary za zwłokę w usunięciu wad dotyczą tylko sytuacji wyłączenia autobusu z eksploatacji.
3. Zamawiający zmienia zapis w § 5 ust. 2 wzoru umowy, w zakresie zaliczenia kar umownych - podstawą naliczenia kar umownych będą **kwoty netto** wynagrodzenia umownego za całość przedmiotu zamówienia.

#### **Informacja:**

Zamawiający informuje, że pytanie oraz udzielone wyjaśnienia stają się integralną częścią specyfikacji warunków zamówienia i będą wiążące przy składaniu ofert.

  
mgr Rafał Psztygowski

Otrzymują:

1. Wykonawca, który złożył zapytanie.
2. a/a

Odpowiedź zamieszczono na stronie internetowej Zamawiającego