Tczew, dnia 01.02.2022 r.

ZUK.271.3.16.2021.12

**Dotyczy postępowania prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na: Świadczenie usług przewozowych transportu zbiorowego dla potrzeb komunikacji miejskiej w Tczewie w latach 2023 – 2033.**

Do Zamawiającego wpłynęły pisemne zapytania od Wykonawców dotyczące przedmiotowego postępowania. Poniżej przedstawiam ich treść wraz z udzielonymi przez Zamawiającego odpowiedziami.

**Pytanie nr 1:**

Pytanie dotyczy pkt 3.1. SWZ Zamawiający w nim stwierdza:

*„Zamówienie obejmuje obsługę linii w poszczególnych dniach wg następującego schematu:*

***1) grupa A:***

*a) w dni robocze od poniedziałku do piątku z wyjątkiem ferii letnich – 6 autobusami, w tym co najmniej 3 elektrycznymi;*

*b) w dni robocze od poniedziałku do piątku w okresie ferii letnich – 5 autobusami, w tym co najmniej 3 elektrycznymi;*

*c) w soboty (oprócz świąt) – 5 autobusami, w tym co najmniej 2 elektrycznymi;*

*d) w niedziele i święta – 4 autobusami, w tym co najmniej 2 elektrycznymi;*

***2) grupa B:***

*a) w dni robocze od poniedziałku do piątku z wyjątkiem ferii letnich – 18 autobusami, w tym co najmniej 5 elektrycznymi;*

*b) w dni robocze od poniedziałku do piątku w okresie ferii letnich – 13 autobusami, w tym co najmniej 5 elektrycznymi;*

*c) w soboty (oprócz świąt) – 12 autobusami, w tym co najmniej 4 elektrycznymi;*

*d) w niedziele i święta – 8 autobusami, w tym co najmniej 4 elektrycznymi;*

***3) grupa C:***

*a) w dni robocze od poniedziałku do piątku z wyjątkiem ferii letnich – 1 autobusem;*

*b) w dni robocze od poniedziałku do piątku w okresie ferii letnich – 1 autobusem.*

*Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia zawarto w załącznikach do Opisu przedmiotu zamówienia, stanowiących część składową SWZ.”*

Prosimy o potwierdzenie, że grupę A stanowią kursy, które mają być obsługiwane autobusami typu KN lub eKN, grupa B z kolei to kursy przeznaczone do realizacji autobusami typu SN i eSN, natomiast grupa C to kursy, które mają być obsługiwane autobusem typu PN.

**Odpowiedź:**

Świadczenie usług w grupie A realizowane ma być 6 autobusami miejskimi niskopodłogowymi typu KN – o długości od 9,51 m do 11,00 m, w tym co najmniej 3 autobusami elektrycznymi typu eKN – o długości od 9,51 m do 11,00 m. Świadczenie usług w grupie A może być też realizowane pojazdami innych typów (SN, eSN, PN i ePN), jednak w takiej sytuacji Wykonawca otrzyma wynagrodzenie odpowiednio jak za wykonanie usług pojazdami typu KN i eKN.

Świadczenie usług w grupie B realizowane ma być 18 autobusami miejskimi niskopodłogowymi typu SN – o długości od 11,01 m do 13,50 m, w tym co najmniej 5 autobusami elektrycznymi typu eSN – o długości od 11,01 m do 13,50 m. Dopuszcza się w tej grupie świadczenie usług pojazdami typu PN i ePN, jednak w takiej sytuacji Wykonawca otrzyma wynagrodzenie odpowiednio jak za wykonanie usług pojazdami typu SN i eSN. W grupie B nie dopuszcza się wykonywania usług pojazdami KN i eKN.

Świadczenie usług w grupie C realizowane ma być 1 autobusem miejskim niskopodłogowym typu PN lub ePN – o długości od 17,50 m do 18,50 m, przy czym nie dopuszcza się realizacji zamówienia w tej grupie pojazdami innych typów.

**Pytanie nr 2:**

*Pytanie dotyczące pkt 3.1.1. SWZ*

Zamawiający wskazuje w nim, że praca eksploatacyjna z podziałem na grupy autobusów w okresie realizacji zamówienia wynosi:

- **grupa A: 3 516 600 wzkm,**

- **grupa B: 10 549 800 wzkm,**

- **grupa C: 586 100 wzkm,**

- **razem: 14 652 500 wzkm.**

a) Prosimy o wyszczególnienie w ramach grup A i B pracy eksploatacyjnej, która jest przewidziana dla autobusów elektrycznych typu eKN i eSN. Brak tych informacji skutkuje niemożliwością prawidłowego skalkulowania oferty cenowej w przedmiotowym postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego.

b) Dodatkowo prosimy, aby w załącznikach nr 1a i 1b do Opisu Przedmiotu Zamówienia (załącznik nr 9 do SWZ) Zamawiający wskazał kursy, które mają być obsługiwane przez autobusy elektryczne typu eKN i eSN.

**Odpowiedź:**

Wielkość pracy eksploatacyjnej w okresie całego Zamówienia wyniesie łącznie: 14 650 739,9 wozokilometrów, w tym:

* w grupie A dla pojazdów typu KN – 1 869 587,0, dla pojazdów typu eKN – 2 192 389,6 wozokilometrów;
* w grupie B dla pojazdów typu SN – 5 892 033,8, dla pojazdów typu eSN – 4 318 628,7 wozokilometrów;
* w grupie C dla pojazdów typu PN lub ePN – 378 100,8 wozokilometrów.

Zamawiający w czasie trwania Zamówienia przewiduje dostosowywanie rozkładów jazdy do zmieniającego się popytu. Zamawiający jednocześnie będzie się starać zachować określony powyżej udział poszczególnych typów pojazdów w całości pracy eksploatacyjnej.

Proponowany orientacyjny przydział kursów dla autobusów elektrycznych jest zgodny z tabelą poniżej.

|  |
| --- |
| **DZIEŃ POWSZEDNI SZKOLNY I W FERIE** |
| **Lp.** | **Tabor** | **Zadanie** | **Liczba wozokilometrów** |
| 1 | eKN | 1/10 | 262.5 |
| 2 | eKN | 1/12 | 156.2 |
| 3 | eKN | 1/13 | 252.6 |
| 4 | eSN | 1/07 | 268.8 |
| 5 | eSN | 1/15 | 253.9 |
| 6 | eSN | 1/22 | 258.8 |
| 7 | eSN | 1/23 | 252.5 |
| 8 | eSN | 1/24 | 245.2 |
| **DZIEŃ POWSZEDNI W WAKACJE** |
| 1 | eKN | 1/5 | 131.6 |
| 2 | eKN | 1/6 | 220.9 |
| 3 | eKN | 1/18 | 250.6 |
| 4 | eSN | 1/11 | 247.1 |
| 5 | eSN | 1/12 | 235.5 |
| 6 | eSN | 1/13 | 253.6 |
| 7 | eSN | 1/14 | 243.8 |
| 8 | eSN | 1/15 | 235.9 |
| **SOBOTA** |
| 1 | eKN | 4/6 | 286.5 |
| 2 | eKN | 4/8 | 272.5 |
| 3 | eSN | 4/12 | 273.0 |
| 4 | eSN | 4/13 | 170.3 |
| 5 | eSN | 4/14 | 262.7 |
| 6 | eSN | 4/15 | 273.0 |
| **NIEDZIELA** |
| 1 | eKN | 3/5 | 251.7 |
| 2 | eKN | 3/6 | 201.0 |
| 3 | eSN | 3/8 | 280.3 |
| 4 | eSN | 3/9 | 266.6 |
| 5 | eSN | 3/10 | 280.5 |
| 6 | eSN | 3/11 | 276.3 |

Specyfika miasta, w którym rozkłady jazdy autobusów są stale dopasowywane do rozkładów jazdy pociągów do i z Gdańska powoduje, że powyższe przypisanie ma charakter szacunkowy.

**Pytanie nr 3:**

***Pytanie dotyczące pkt 3.1.2 SWZ w związku z § 1 ust 3 załącznika nr 8 do SIWZ Projektowane postanowienia umowy (dalej: Wzór umowy”)***

*Zgodnie z pkt 3.1.2 SWZ: „Zamawiający zastrzega sobie w każdym roku możliwość zmniejszenia liczby wozokilometrów – nie więcej niż o 15% lub zwiększenia – nie więcej niż o 5% w stosunku do przewidywanej rocznej liczby wozokilometrów, obliczanej według reguły opisanej poniżej”.*

*Stosownie do treści § 1 ust 3 Wzoru umowy: „Zamawiający zastrzega sobie możliwość zmniejszenia w każdym roku liczby wozokilometrów – nie więcej niż 15% lub zwiększenia nie więcej niż 5% w stosunku do przewidywanej rocznej liczby wozokilometrów wskazanej w ust 2.”*

W przywołanym ust 2 Zamawiający określił szacunkową liczbę wozokilometrów w całym okresie trwania umowy (tj. 14.652.500) z podziałem jej na grupę A (3.516.600), grupę B (10.549.800) grupę C (586.100). Jak również określił przewidywaną liczbę wozokilometrów w poszczególnych latach realizacji usługi, tj. w 2023 r. (4 miesiące) – około 498.520, w latach 2024- 2032 – około 1.465.250 rocznie, w 2033 roku (8 miesięcy) – około 966.730.

W kontekście powyższych wielkości planowanej pracy eksploatacyjnej prosimy o udzielenie odpowiedzi czy przyjęte „widełki” realizowanej pracy eksploatacyjnej (tj. zmniejszenia nie więcej niż o 15% lub zwiększenia – nie więcej niż o 5% stosunku do wartości przewidywanych) mają proporcjonalne zastosowanie również do wielkości realizowanej dla danej grupy pojazdów (grupa A, grupa B, grupa C) czy wyłącznie do przewidywanej rocznej liczby wozokolometrów?

**Odpowiedź:**

Zamawiający pismem nr ZUK.271.3.16.2021.10 z dnia 17.01.2022 r. punkt 6, 8, 9 skorygował OPZ w przedmiotowym zakresie i wprowadził zmianę dotyczącą wielkości zmniejszenia lub zwiększenia wartości zamówienia w skali roku, określając ją na +5% i -5%, proporcjonalnie do określonej pracy eksploatacyjnej pojazdów z napędem konwencjonalnym i elektrycznych.

**Pytanie nr 4:**

Pytanie dotyczące pkt 3.6.3.1 SWZ

*Punkt 3.6.3.1 SWZ określa sposób dokumentowania zatrudnienia osób przez wykonawcę lub podwykonawcę wykonujących czynności w zakresie realizacji Zamówienia.*

*W trakcie realizacji umowy, Zamawiający uprawniony jest do weryfikacji/ wykonywania czynności kontrolnych odnośnie spełniania przez wykonawcę lub podwykonawcę wymogu zatrudnienia na podstawie stosunku pracy. Zamawiający uprawniony jest w tym celu „w szczególności do żądania dokumentów:*

- *oświadczenia zatrudnionego pracownika,*

- *oświadczenia wykonawcy lub podwykonawcy o zatrudnieniu pracownika na podstawie umowy o pracę*

- poświadczonej za zgodność z oryginałem kopii umowy o pracę zatrudnionego pracownika,

*zawierających informacje, w tym dane osobowe, niezbędne do weryfikacji zatrudnienia na podstawie umowy o pracę, w szczególności imię i nazwisko zatrudnionego pracownika, datę zawarcia umowy o pracę, rodzaj umowy o pracę i zakres obowiązków pracownika”.*

W konsekwencji powyższego wymogu wynikającego z pkt 3.6.3.1 SWZ Zamawiający będzie dokonywał przetwarzania danych osobowych pracowników wykonawcy i podwykonawców w zakresie co najmniej imię i nazwisko zatrudnionego pracownika, datę zawarcia umowy o pracę, rodzaj umowy o pracę i zakres obowiązków pracownika.

W związku z powyższym prosimy o udzielenie odpowiedzi na pytania:

1. jakie potencjalne dodatkowe dane osobowe pracowników może żądać Zamawiający od wykonawcy lub podwykonawców poza wskazanymi w pkt 3.6.3.1 lit b) SWZ?
2. czy (w jakim terminie) Zamawiający przedstawi wykonawcom wzór umowy określającej zasady przetwarzania powierzonych danych osobowych zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie regulacjami prawnymi, w szczególności rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych)?

Wykonawca jednocześnie poddaje Zamawiającemu pod rozwagę rezygnację z żądania przedłożenia danych osobowych opisanych w pkt 3.6.3.1 SWZ i weryfikowanie spełnianie wymagań zatrudnienia na podstawie stosunku pracy w oparciu o przedłożone dokumenty zawierające zanimizowane informacje odnośnie danych pracowników. Nadmieniamy, iż w praktyce prowadzonych postępowań o udzielenie zamówień publicznych regułą jest przedkładanie dokumentów pozbawionych cech danych osobowych pracowników (zanimizowanych) co nie jest przeszkodą weryfikacji spełniania wymogu zatrudnienia w oparciu o umowę o pracę.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przewiduje żądania dodatkowych danych osobowych poza wskazanymi w pkt 3.6.3.1 lit. b) SWZ.

Zgodnie ze stanowiskiem UZP zamawiający może żądać dokumentów potwierdzających zgłoszenie do ubezpieczenia społecznego i zdrowotnego z tytułu zatrudniania na umowę o pracę określonych osób lub dokumentów potwierdzających opłacanie tych składek. Może też przewidzieć sposób bieżącej kontroli spełniania tego wymogu lub zwrócić się o przeprowadzenie kontroli przez Państwową Inspekcję Pracy (zob. Opinia wydana przez UZP z 3.11.2016 r. nt. „Opinia dotycząca art. 29 ust. 3a ustawy Pzp”, www.uzp.gov.pl).

Zamawiający w pkt 3.6.3.1 lit. b) SWZ przywołał postanowienia art. 438 ustawy Prawo zamówień publicznych, wskazując, by wymagane w umowie oświadczenia lub dokumenty **zawierały dane osobowe** w zakresie niezbędnym do weryfikacji zatrudnienia na podstawie umowy o pracę, w **szczególności imię i nazwisko zatrudnionego pracownika, datę zawarcia umowy o pracę, rodzaj umowy o pracę oraz zakres obowiązków pracownika**. Pozostałe dane, które nie są niezbędne do weryfikacji zatrudnienia, **powinny zostać zanonimizowane w sposób zgodny z przepisami dotyczącymi ochrony danych osobowych**.

**UZP stwierdził, że przepisy ustawy Pzp są przepisami szczególnymi w stosunku do ustawy o ochronie danych osobowych, co skutkuje brakiem obowiązku uzyskiwania zgody na przetwarzanie danych osobowych wykonawców biorących udział w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego.**

Zamawiający jest zatem uprawniony do przetwarzania danych, w tym danych osobowych, ze względu na wypełnianie w ten sposób obowiązku wynikającego z przepisu prawa.

UZP stwierdził ponadto, iż „Podmioty deklarujące zamiar udziału w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego z założenia godzą się na określone prawem uwarunkowania związane z ich udziałem w postępowaniu, w tym na upublicznienie informacji zawierających ich dane osobowe w przypadku udzielenia im zamówienia.”

Podobna sytuacja ma miejsce w przypadku danych osobowych pozyskiwanych w związku z klauzulami społecznymi przewidzianymi w ustawie Pzp.

**Pytanie nr 5:**

*Pytania dotyczące pkt 13.6 SWZ*

*Zapis pkt 13.6 SWZ ma następującą treść: „Zamawiający poprawia w ofercie oczywiste omyłki rachunkowe, z uwzględnieniem konsekwencji rachunkowych dokonanych poprawek. Przykładowo, Zamawiający poprawia omyłki rachunkowe w obliczeniu ceny w następujący sposób:*

*a) jeżeli obliczona cena za wykonanie całości zamówienia nie odpowiada iloczynowi ceny jednostkowej brutto za jeden wozokilometr oraz szacunkowej liczbie wozokilometrów przyjętej do realizacji zamówienia, przyjmuje się, że prawidłowo podano cenę jednostkową brutto za jeden wozokilometr,*

*b) jeżeli cenę za wykonanie całości zamówienia podano rozbieżnie słownie i liczbą, przyjmuje się, że prawidłowo podano liczbę wozokilometrów przyjętych do realizacji zamówienia i zapis ceny jednostkowej brutto za jeden wozokilometr.*

W kontekście przywołanej treści pkt 13.6 lit b) SWZ prosimy o potwierdzenie, że w przypadku gdy obliczona cena zarówno słownie jak i liczbą nie jest równa iloczynowi liczby wozokilometrów przyjętych do realizacji zamówienia i zapisowi ceny jednostkowej brutto za jeden wozokilometr to zastosowanie ma wartość iloczynu tych wartości (tj. liczby wozokilometrów i ceny jednostkowej brutto wozokilometra). W ocenie Wykonawcy także w kontekście treści pkt 13.6 lit a) SWZ takie rozwiązanie powinno być przyjęte.

**Odpowiedź:**

Zamawiający uzna za prawidłową cenę odpowiadającą sumie iloczynów wyliczonych dla poszczególnych typów pojazdów, poprzez pomnożenie szacunkowej liczby wozokilometrów dla danego typu pojazdów przyjętej do realizacji zamówienia i ceny brutto za jeden wozokilometr podanej dla danego typu pojazdu.

**Pytanie nr 6:**

***Pytania dotyczące pkt 14 SWZ***

*Zgodnie z zapisem pkt 14.1 SWZ przy wyborze oferty najkorzystniejszej Zamawiający będzie kierował się dwoma kryteriami pozacenowymi:*

*1. Ukształtowanie podłogi autobusów - 20 pkt*

*2. Unifikacja autobusów w grupie B i C – 20 pkt*

W ramach kryteriów pozacenowych wykonawca może otrzymać bądź 0 pkt w braku spełnienia kryterium, bądź 20 pkt w wypadku spełnienia kryterium dla wszystkich przyjętych do oceny autobusów. Zgodnie z danymi zawartymi w poszczególnych tabelach:

*Kryterium ukształtowanie podłogi autobusów (Up):*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 1) | świadczenie usługi autobusami spełniającymi wymagania opisane w OPZ, tj. pojazdami bez żadnych stopni wejściowych w I i II drzwiach w autobusach standardowej długości (SN i eSN) oraz w I, II i III drzwiach w autobusach przegubowych (PN i ePN) | 0 pkt |
| 2) | świadczenie usługi autobusami spełniającymi wymagania opisane w OPZ, tj. pojazdami bez żadnych stopni wejściowych w I i II drzwiach w autobusach standardowej długości (SN i eSN) oraz w I, II i III drzwiach w autobusach przegubowych (PN i ePN), dodatkowo autobusy nie posiadają stopni wejściowych w ostatnich drzwiach (odpowiednio w III drzwiach dla autobusów SN i eSN lub w IV drzwiach dla autobusów PN i ePN) | 20 pkt |

*Kryterium unifikacja autobusów w grupie B i C (U):*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 1) | świadczenie usługi autobusami spełniającymi wymagania opisane w OPZ co do wyposażenia  | 0 pkt |
| 2) | świadczenie usługi autobusami, spełniającymi wymagania OPZ oraz ich unifikacji co do marki i wyposażenia dla typu SN, eSN, PN, ePN | 20 pkt |

W konsekwencji przyjęcia reguły „spełnia” / „nie spełnia” Wykonawca, który wykaże się spełnieniem wymogów ukształtowania podłogi autobusów (Up) dla wszystkich pojazdów z wyjątkiem jednego otrzyma 0 pkt tak jak wykonawca, który nie spełnia przedmiotowego kryterium dla żadnego z pojazdów. Analogiczny wniosek można wyprowadzić w przypadku kryterium unifikacji autobusów w grupie B i C (U). Rozwiązanie takie wydaje się krzywdzące dla części z wykonawców. Jako istotne dla wyboru oferty może być również niekorzystne dla Zamawiającego.

W związku z powyższym Wykonawca poddaje pod rozwagę Zamawiającemu czy nie powinien zróżnicować wagi punktowej w przypadku kryteriów pozacenowych, tj. kryterium ukształtowania podłogi autobusów (Up) i kryterium unifikacji autobusów w grupie B i C (U) w zależności od ich spełnienia dla części pojazdów.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przewiduje zróżnicowania wagi punktowej w przypadku kryteriów pozacenowych, tj. kryterium ukształtowania podłogi autobusów (Up) i kryterium unifikacji autobusów w grupie B i C (U) w zależności od ich spełnienia dla części pojazdów.

**Pytanie nr 7:**

***Pytanie dotyczące pkt 14 SWZ pkt 14.2.2.***

Prosimy o potwierdzenie czy zgodnie z pkt 14.2.2 SWZ, w sytuacji skorzystania z niskowejściowych autobusów typu eKN oraz niskopodłogowych autobusów pozostałych typów, wykonawca uzyska maksymalną liczbę punktów w ramach kryterium ,,ukształtowanie podłogi autobusów”?

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie potwierdza, że w sytuacji skorzystania z niskowejściowych autobusów typu eKN oraz niskopodłogowych autobusów pozostałych typów, wykonawca uzyska maksymalną liczbę punktów w ramach kryterium ,,ukształtowanie podłogi autobusów”. W momencie rozpoczęcia świadczenia usług (1.09.2023 r.) na rynku będą autobusy niskopodłogowe typu eKN różnych producentów.

**Pytanie nr 8:**

***Pytania dotyczące pkt 14 SWZ pkt 14.2.3.***

Prosimy o wyjaśnienie kwestii unifikacji autobusów w ramach grup B i C. W szczególności określenie czy unifikacja ma dotyczyć autobusów w obrębie każdego typu z osobna, czyli maksymalna liczba punktów zostanie przyznana w sytuacji kiedy zaproponowane zostaną takie same autobusy typu SN i jednocześnie takie same autobusy typu eSN.

Przy założeniu, że autobusy typu SN oraz autobusy typu eSN będą całkowicie się od siebie różniły?

Analogicznie pytanie odnosi się również do typów PN i ePN oraz KN i eKN.

Ponadto prosimy o potwierdzenie, iż przy punktacji w ramach unifikacji autobusów nie będą brane pod uwagę autobusy typu KN oraz eKN?

**Odpowiedź:**

W zakresie unifikacji autobusów w grupie B i C Zamawiający wymaga, aby wszystkie autobusy w ramach kategorii wielkościowych i napędowych, czyli SN, eSN, PN i ePN, spełniały ten warunek. Zamawiający dopuszcza, że ze względu na różnice konstrukcyjne pojazdów SN, eSN, PN i ePN, będą się one różniły pod kątem wyposażenia i aranżacji.

Zamawiający określił, iż unifikacja w zakresie poszczególnych wymienionych parametrów ma polegać na:

* umiejscowieniu rampy lub pochylni w drugich drzwiach;
* ujednoliceniu lokalizacji miejsca na wózek;
* ujednoliceniu aranżacji układu foteli pasażerskich w przestrzeni pasażerskiej w poszczególnych pojazdach danej grupy wielkościowej;
* identycznym rozmieszczeniu miejsc dla pasażerów stojących i siedzących w segmencie autobusów standardowych, oraz także na identycznym rozmieszczeniu miejsc w segmencie autobusów przegubowych; Zamawiający nie wymaga, aby rozmieszczenie miejsc było identyczne zarówno dla autobusów standardowych, jak i dla przegubowych;
* jednolitym rozmieszczeniu miejsc siedzących wyznaczonych dla osób z niepełnosprawnościami narządów ruchu w pojazdach z objętych unifikacją segmentów.

Z powyższego wynika, że mogą być zaoferowane różne modele autobusów jednego producenta, ale unifikacja dotyczyć ma całych grup B i C.

Unifikacja dotyczyć ma całych grup B i C. W grupie A, obejmującej pojazdy typu KN i eKN, ze względu na małą podaż takich pojazdów na rynku, unifikacja nie jest wymagana.

Zamawiający potwierdza, że przy punktacji w ramach unifikacji autobusów nie będą brane pod uwagę autobusy typu KN oraz eKN.

**Pytanie nr 9:**

***Pytania dotyczące § 1 ust. 4 w związku z § 1 ust 2 i ust 3 Wzoru umowy***

*Zamawiający w § 1 ust 4 Wzoru umowy wskazuje iż „(…) W wyliczeniach nie uwzględnia się tymczasowych rozkładów jazdy, obowiązujących w związku z zamknięciami dróg i ulic natomiast ilość wykonanych wozokilometrów w trakcie tymczasowych rozkładów jazdy, wlicza się do ogólnej liczby wozokilometrów.*

*Zamawiający w treści § 1 ust 2 Wzoru umowy określa szacunkowe wielkości liczby wozokilometrów w całym okresie trwania umowy (tj. 14.652.500) oraz w poszczególnych latach realizacji usługi, tj. w 2023 r. (4 miesiące) – około 498.520, w latach 2024- 2032 – około 1.465.250 rocznie, w 2033 roku (8 miesięcy) – około 966.730.*

*W myśl § 1 ust 3 Wzoru umowy: „Zamawiający zastrzega sobie możliwość zmniejszenia w każdym roku liczby wozokilometrów – nie więcej niż 15% lub zwiększenia nie więcej niż 5% w stosunku do przewidywanej rocznej liczby wozokilometrów wskazanej w ust 2”.*

W kontekście powyższych zapisów Wykonawca prosi o potwierdzenie, że w przypadku zastosowania tymczasowych rozkładów jazdy ma również zastosowanie ogólna reguła ujęta w § 1 ust 3 Wzoru umowy odnośnie maksymalnego i minimalnego poziomu pracy przewozowej w danym roku kalendarzowym.

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza zastosowanie ogólnej reguły ujętej w § 1 ust. 3 projektowanych postanowień umowy SWZ.

**Pytanie nr 10:**

***Pytanie dotyczące § 2 ust 1 pkt 5 Wzoru umowy***

*W myśl treści § 2 ust 1 pkt 5 Wzoru umowy: „Wykonawca jest zobowiązany w szczególności do (…) posiadania przez cały okres obowiązywania umowy zaświadczeń na wykonywanie przewozów regularnych objętych zakresem usług, uzyskanych w trybie określonym w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym”.*

Przedmiotem prowadzonego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego jest wykonywanie przewozów osób w publicznym transporcie zbiorowym dla potrzeb komunikacji miejskiej w Tczewie.

Nadmieniamy, iż zgodnie z przepisem art. 28 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, po zawarciu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego organizator (w tym przypadku Zamawiający) wydaje operatorowi (w tym przypadku wybranemu wykonawcy) **zaświadczenia** na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający omyłkowo przywołał w treści § 2 ust 1 pkt 5 Wzoru umowy ustawę o transporcie drogowym zamiast prawidłowo ustawę o transporcie zbiorowym. Jednocześnie wskazujemy na celowość korekty przywołanego zapisu Wzoru umowy.

**Odpowiedź:**

Zamawiający zmienia treść § 2 ust. 1 pkt 5 projektowanych postanowień umowy SWZ, poprzez wykreślenie dotychczasowego zapisu i zastąpienie go tekstem o brzmieniu:

„5) posiadania przez cały okres obowiązywania umowy zaświadczeń na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego objętego zakresem usług, uzyskanych w trybie określonym w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym,”.

**Pytanie nr 11:**

***Pytanie dotyczące § 2 ust 6 i 7 Wzoru umowy***

Czy w związku z nałożeniem na wykonawcę obowiązku umieszczanie na przystankach rozkładów jazdy oraz dbania o ich estetykę oraz ich uzupełnianie na bieżąco, Zamawiający zapewnia na urządzeniach przystankowych zamknięte gabloty do wywieszania przedmiotowych rozkładów jazdy czy w przypadku ich braku na części przystanków przewidywane jest ich uzupełnienie?

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przewiduje wyposażenia przystanków w kasetony i gabloty. Wykonawca jest zobowiązany dostosować technikę i sposób umieszczania na przystankach rozkładów jazdy do istniejących warunków i możliwości. Wykonawca może zaproponować własny sposób umieszczania rozkładów jazdy na przystankach, nie może on jednak powodować uszkodzeń i negatywnych zmian w stanie technicznym i wyglądzie infrastruktury przystankowej.

**Pytanie nr 12:**

***Pytanie dotyczące § 7 ust 6 Wzoru umowy***

*Zgodnie z § 7 ust 6 Wzoru umowy: „Wykonawca zobowiązany jest do odstąpienia od ukarania pasażera za przejazd w przypadku uznania reklamacji przez Zamawiającego.*

*Zapis § 7 ust 4 Wzoru umowy stanowi, iż Wykonawca zobowiązany jest do załatwiania we własnym zakresie, w terminie 21 dni kalendarzowych, wszelkich skarg pasażerów dotyczących Wykonawcy oraz do przekazywania Zamawiającemu kopii takich skarg oraz informacji o sposobie ich załatwienia (kopii odpowiedzi na skargi). Dotyczy to również skarg kierowanych do Zamawiającego i przekazywanych przez Zamawiającego Wykonawcy do rozpatrzenia.*

Z treści § 7 Wzoru umowy nie wynika aby Zamawiający prowadził jakiekolwiek czynności związane z postępowanie reklamacyjnym w zakresie skarg pasażerów – za wyjątkiem informacji o prowadzonym postępowaniu z wniesionej skargi. Prosimy zatem o udzielenie informacji w jakim trybie Zamawiający będzie decydował o uznaniu reklamacji (nadzorczym?) w oparciu o jakie kryteria (uznaniowe?).

**Odpowiedź:**

Pasażer autobusu, który otrzymał opłatę dodatkową od Wykonawcy i odwołał się od niej, a odwołanie nie zostało uwzględnione, ma prawo odwołać się do Zamawiającego jako organizatora przewozów i ewentualnie takie odwołanie – po wnikliwym rozpatrzeniu sprawy – może zostać przez Zamawiającego uwzględnione. Nadmieniamy jednak, że w ostatnich latach takich przypadków nie było.

**Pytanie nr 13:**

***Pytanie dotyczące § 9 ust 3 Wzoru umowy***

Zamawiający wprowadza płatność wyłącznie po wykonaniu usług, przewidując płatność jedynie raz w miesiącu na podstawie faktury wystawionej po zakończeniu miesiąca.

Zwracamy się z wnioskiem o wprowadzenie faktur zaliczkowych, które byłyby płatne 15 dnia miesiąca, w którym usługa jest realizowana, w wysokości 50% planowanej na dany m-c pracy przewozowej. Powyższa zmiana pozwoli Wykonawcy obniżyć koszty finasowania usług przewozowych i tym samym zaproponować atrakcyjniejszą stawkę za wzkm.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przewiduje dokonywania płatności zaliczkowych. Płatność realizowana będzie raz w miesiącu po wykonaniu usługi i jej prawidłowym rozliczeniu.

**Pytanie nr 14:**

***Pytanie dotyczące § 12 ust 4 Wzoru umowy***

*Zapis § 12 ust 4 Wzoru umowy ma następująca treść: „W przypadku, gdy przedmiot umowy będzie realizowany przy udziale Podwykonawców, Wykonawca dostarczy Zamawiającemu do zaakceptowania projekt umowy z Podwykonawcą w terminie 14 dni poprzedzających planowany termin zawarcia umowy z Podwykonawcą. Projekt umowy musi zawierać istotne elementy przyszłej umowy, w tym w szczególności: zakres prac, termin wykonania oraz wynagrodzenie.”*

Prosimy o potwierdzenie czy Zamawiający będzie żądał okazania wszystkich projektów umów (porozumień, aneksów do umów) z podwykonawcami przez cały okres wykonywania umowy przy przyjęciu, że podwykonawcy będą świadczyć, przykładowo: usługi druku biletów, dystrybucji biletów, kodowania kart, kontroli biletów?

**Odpowiedź:**

Zamawiający dodaje w § 12 ust. 4 projektowanych postanowień umowy zapis o treści:

„Powyższy zapis dotyczy umów przekraczających wartość 50 000,00 zł brutto.”

**Pytanie nr 15:**

***Pytanie dotyczące § 13 ust 1 pkt 39 i § 13 ust 8 Wzoru umowy***

*Zgodnie z § 13 ust 1 pkt 39 Wzoru umowy: „Za nieświadczenie usług, bądź za niżej wymienione uchybienia co do zasad świadczenia usług lub parametrów jakościowych i techniczno-użytkowych świadczonych usług, Zamawiający nałoży na Wykonawcę kary umowne, w następującej wysokości: (…) za odstąpienie od umowy przez Zamawiającego lub Wykonawcę, z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy - w wysokości 30% ustalonego wynagrodzenia umownego brutto, określonego w § 8 ust. 2 Umowy”.*

*Natomiast zgodnie z § 13 ust 8 Wzoru umowy: „Strony ustalają, iż maksymalna łączna wysokość kar umownych, których mogą dochodzić Strony, nie może przekroczyć 30 % ustalonego wynagrodzenia umownego brutto, określonego w § 8 ust. 2 Umowy”.*

Z porównania przywołanych zapisów umowy wynika, iż w przypadku nałożenia kary umownej za odstąpienie od umowy (zgodnie z § 13 ust 1 pkt 39 Wzoru umowy) Zamawiający nie ma możliwości nałożenia jakichkolwiek innych kar umownych w związku z wyczerpaniem limitu wysokości kar umownych (określonego w § 13 ust 8 Wzoru umowy). Natomiast w przypadku nałożenia na wykonawcę jakichkolwiek kar umownych przed złożeniem oświadczenia woli o odstąpieniu od umowy (przez Zamawiającego) nie będzie możliwości nałożenia pełnej kary umownej tytułem odstąpienia od umowy ze względu na wyczerpanie limitu kar umownych określonego w § 13 ust 8 Wzoru umowy.

Wskazując na powyższe mankamenty zapisów umowy Wykonawca wnosi o rozważenie przez Zamawiającego obniżenia poziomu kary umownej w przypadku opisanym w § 13 ust 1 pkt 39 Wzoru umowy do wysokości 10% ustalonego wynagrodzenia umownego netto, określonego w § 8 ust. 2 Umowy.

Wykonawca podkreśla, iż opisana powyżej sankcja w postaci kary umownej rzędu 30% wartości wynagrodzenia brutto za całość realizacji umowy jest absurdalnie wygórowana w kontekście kary umownej wynikającej z § 13 ust 8 Wzoru umowy.

Jednocześnie Wykonawca wskazuje, iż bezzasadnym jest naliczanie kary umownej od wartości brutto (czyli ujęcie w tym zakresie podatku VAT) nie zaś od wartości netto Zamówienia. Wykonawca wskazuje na zasadność stosownej korekty w tym zakresie.

**Odpowiedź:**

Zapis § 13 ust. 8 wskazuje, że łączna maksymalna wysokość kar których mogą „dochodzić” strony wynosi 30%. Możliwość dochodzenia kar, a możliwość ich naliczenia to odrębne kwestie. Innymi słowy Zamawiający może w toku postępowania naliczyć kary powyżej progu – wystawić szereg mniejszych kar umownych, natomiast będzie mógł domagać się zapłaty od Wykonawcy tylko kar w ramach limitu 30%.

Ponadto, Zamawiający zmienia treść § 13 ust. 1 pkt 39 projektowanych postanowień umowy SWZ, poprzez zmianę wysokości nakładanej kary na 20%, niniejszy paragraf otrzymuje nowe brzmienie:

„39) za odstąpienie od umowy przez Zamawiającego lub Wykonawcę, z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy - w wysokości 20% ustalonego wynagrodzenia umownego brutto, określonego w § 8 ust. 2 Umowy.”

**Pytanie nr 16:**

***Pytanie dotyczące § 15 ust 21 w związku z § 1 ust 5 Wzoru umowy***

Stosownie do treści § 15 ust 21 Wzoru umowy:

*„W przypadku przedłużenia się postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, Zamawiający dopuszcza przesunięcie terminu rozpoczęcia świadczenia usługi, tak aby okres od podpisania umowy do rozpoczęcia realizacji usługi nie był krótszy niż 14 miesięcy”.*

*Zgodnie z § 1 ust 5 Wzoru umowy: „Umowa zostaje zawarta na okres 10 lat, przy czym świadczenie usługi rozpocznie się od dnia 1 września 2023 r.”. Analogicznie stanowi pkt 4 SWZ (Termin realizacji: 10 lat, przy czym świadczenie usługi rozpocznie się od dnia 01.09.2023 r.)*

W związku z treścią zapisu § 15 ust 21 Wzoru umowy prosimy o potwierdzenie, iż przesunięcie terminu rozpoczęcia świadczenia usługi spowoduje odpowiednie przesunięcie terminu końcowego realizacji umowy tak aby umowa była wykonywana przez 10 lat zgodnie z § 1 ust 5 wzoru umowy (przykładowo gdy rozpoczęcie świadczenia usługi nastąpi z dniem 1 stycznia 2024 r. to umowa będzie realizowana do dnia 31 grudnia 2033 r., tj. przez okres 10 lat).

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, że późniejsze rozpoczęcie realizacji przedmiotu zamówienia, skutkować będzie jego przedłużeniem o odpowiedni okres.

**Pytanie nr 17:**

***Pytanie dotyczące § 17 ust 2 pkt 2 i § 17 ust 2 pkt 7 Wzoru umowy***

Zapisy § 17 ust 2 pkt 2 i § 17 ust 2 pkt 7 Wzoru umowy mają następującą treść:

*1. Zamawiający może odstąpić od Umowy w całości lub w części, w przypadkach przewidzianych w Kodeksie cywilnym, niniejszej Umowie oraz w każdej z niżej opisanych okolicznościach, w terminie 30 dni kalendarzowych od powzięcia informacji o zaistnieniu poniższych okoliczności uzasadniających odstąpienie:*

*1) (…)*

*2) Wykonawca w sposób uporczywy naruszać będzie postanowienia Umowy i pomimo udzielenia mu dodatkowego 14 dniowego terminu nie zaniecha naruszeń i/lub nie przywróci stanu zgodnego z postanowieniami Umowy,*

*3) (…)*

*4) (…)*

*5) (…)*

*6) (…)*

*7) Wykonawca w inny sposób, niż wyżej wymieniony, rażąco zaniedbuje swoje obowiązki umowne, po uprzednim wyznaczeniu mu dodatkowego, nie krótszego niż 7 dni kalendarzowych terminu na usunięcie stwierdzonych uchybień, z zastrzeżeniem rygoru odstąpienia od Umowy w razie nieusunięcia tych uchybień.*

W ocenie Wykonawcy opisane wyżej dwa przypadki stanów fatycznych (pod pkt 2 i pkt 7) będące podstawą odstąpienia od umowy przez Zamawiającego pokrywają się co najmniej w znacznym zakresie. Jakie jest zatem uzasadnienie zróżnicowania udzielonego wykonawcy dodatkowego terminu na usunięcie powstałych naruszeń (i przywrócenie stanu zgodnego z umową) odpowiednio 14 dni (zgodnie z pkt 2) bądź 7 dni (zgodnie z pkt 7). W opinii Wykonawcy celowym jest zrównanie okresu wskazanego w obu wyżej przywołanych jednostkach Wzoru umowy poprzez określenie go przez Zamawiającego na 14 dni.

Ponadto wnosimy o:

1. wskazanie co Zamawiający rozumie pod pojęciem : „*Uporczywe naruszanie umowy*”.
2. Zdefiniowanie zapisu: „*rażąco zaniedbuje swoje obowiązki umowne” w sposób nie budzący wątpliwości interpretacyjnych co do obowiązków wykonawcy lub wykreślenie tego zapisu z uwagi na dużą dowolność interpretacyjną Zamawiającego.*

**Odpowiedź:**

Zamawiający wykreśla treść § 17 ust. 2 pkt 2 projektowanych postanowień umowy SWZ i nadaje mu nowe brzmienie:.

„2) Wykonawca nie wykonuje lub wykonuje w sposób nienależyty swoje zobowiązania wynikające z Umowy i pomimo udzielenia mu dodatkowego 14 dniowego terminu nie zaniechał naruszeń́ i/lub nie przywrócił stanu zgodnego z postanowieniami Umowy.”

Zamawiający wykreśla postanowienia § 17 ust. 2 pkt 7 projektowanych postanowień umowy SWZ

**Pytanie nr 18:**

***Pytanie dotyczące § 17 ust 5 Wzoru umowy***

*Stosownie do treści § 17 ust 5 Wzoru umowy: „Umowa może zostać rozwiązana przez Zamawiającego w przypadku wystąpienia siły wyższej, której istnienie uniemożliwi realizację całości lub znacznej części usług przez okres dłuższy niż 6 miesięcy.”*

Możliwość rozwiązania umowy w przypadku długotrwałej przeszkody w jej wykonywaniu spowodowanej siłą wyższą w całości lub znacznej części w ocenie Wykonawcy znajduje uzasadnienie. Tym niemniej celowym jest aby z opisanego uprawnienia mogły skorzystać obie strony umowy – nie tylko zaś Zamawiający. Zasadnym jest aby uprawnienie wynikające z § 17 ust 5 Wzoru umowy zostało nadane również wykonawcy. W związku z czym Wykonawca postuluje dokonanie stosownej modyfikacji przywołanego zapisu Wzoru umowy.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie zmienia zapisów § 17 ust. 5 projektowanych postanowień umowy SWZ.

**Pytanie nr 19:**

***Pytanie dotyczące §19 ust. 1 Wzoru umowy***

Stosownie do treści § 19 ust 1 Wzoru umowy: „*Cesja wynikających z Umowy wierzytelności i praw Wykonawcy wymaga pisemnej zgody Zamawiającego pod rygorem nieważności*.”

Mając na względzie, że:

* zgodnie z przedmiotem Zamówienia świadczenie przez wybranego wykonawcę usług przewozowych realizowane może być przy wykorzystaniu minimum 25 fabrycznie nowych autobusów (w tym 8 elektrycznych), zaś standardową i powszechną wśród prywatnych przewoźników autobusowych formą finansowania nabycia tak znacznej ilości autobusów (o istotnej wartości całkowitej) jest leasing (umowy leasingu autobusów zawierane przez przewoźników autobusowych z firmami leasingowymi),
* powszechnie stosowanym i żądanym przez firmy leasingowe od prywatnych przewoźników autobusowych (w przypadku umów leasingu autobusów służących do realizacji umów przewozowych zawartych przez ww. prywatnych przewoźników autobusowych z zamawiającymi) zabezpieczeniem umów leasingu jest warunkowa cesja (na firmę leasingową) wierzytelności o zapłatę wynagrodzenia wynikającego z ww. umów przewozowych należnego przewoźnikowi od zamawiającego (tj. cesja dochodząca do skutku w szczególności w przypadku opóźnienia przewoźnika (leasingobiorcy) z zapłatą opłat leasingowych należnych firmie leasingowej zgodnie z postanowieniami umów leasingu); przedmiotowe zabezpieczenie jest bowiem jednym z najbardziej wartościowych (jeżeli nie najbardziej wartościowym) zabezpieczeniem wymaganym w praktyce przez firmy leasingowe w tego typu transakcjach,

prosimy uprzejmie o wyjaśnienie/potwierdzenie (w świetle treści § 19 ust. 1 Wzoru umowy), czy Zamawiający wyrazi zgodę na dokonanie wyżej opisanej cesji?

Uzyskanie od Zamawiającego odpowiedzi w powyższym zakresie jeszcze na etapie poprzedzającym upływ terminu składania ofert w niniejszym postępowaniu przetargowym, jest niezwykle istotne z punktu widzenia kalkulacji ceny ofertowej przez wykonawców czy też nawet podjęcia przez nich decyzji o wzięciu udziału w niniejszym postępowaniu przetargowym, albowiem w przypadku braku zgody Zamawiającego na dokonanie wyżej opisanej cesji wierzytelności o zapłatę wynagrodzenia (wynikającego z umowy w sprawie realizacji niniejszego Zamówienia) przez wybranego wykonawcę na rzecz firmy leasingowej (która miałaby sfinansować zakup autobusów przeznaczonych do realizacji Zamówienia) koszty realizacji Zamówienia wzrosną (z uwagi na konieczność udzielenia firmie leasingowej przez wykonawcę innego równorzędnego pod względem wartości zabezpieczenia umów leasingu autobusów – jeżeli firma leasingowa w ogóle zgodzi się na takie inne zabezpieczenie) lub ograniczy to krąg podmiotów (przewoźników), które chciałyby złożyć oferty w niniejszym postępowaniu przetargowym (w szczególności w sytuacji gdy przewoźnicy nie dysponują innym równorzędnym pod względem wartości zabezpieczeniem, które mogłoby zostać udzielone firmie leasingowej jako zabezpieczenie umów leasingu autobusów albo jeżeli firma leasingowa uwarunkuje możliwość zawarcia umów leasingu autobusów od ustanowienia zabezpieczenia w postaci opisanej wyżej cesji wierzytelności o zapłatę wynagrodzenia wynikającego z umowy w sprawie realizacji Zamówienia).

W powyższym kontekście, przykładowo, warte rozważenia jest dodanie przez Zamawiającego zdania drugiego w § 19 ust. 1 Wzoru umowy o następującej treści: *„Zastrzeżenie to nie dotyczy zabezpieczenia zobowiązań Wykonawcy w stosunku do podmiotu finansującego nabycie autobusów służących do realizacji Umowy.”*

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie zmienia treści zapisu § 19 projektowanych postanowień umowy SWZ. Jednakże informuje, że wyrazi zgodę na warunkową cesję (na firmę leasingową) wierzytelności o zapłatę wynagrodzenia wynikającego z umów przewozowych, należnego przewoźnikowi od Zamawiającego, o ile cesja ta nie będzie naruszała postanowień umowy na realizację przedmiotowego zamówienia.

**Pytanie nr 20:**

***Pytanie dotyczące załącznik 9 do SWZ Opis przedmiotu zamówienia - załącznik 1 zasady świadczenia usług oraz parametry jakościowe związane ze świadczeniem usług - § 1***

Prosimy o potwierdzenie, że przywołane w § 1 w ustępie 2 rozkłady jazdy wymagają łącznie 25 sztuk autobusów i liczba ta obejmuje wyłącznie pojazdy niezbędne do zapewnienia pełnej obsługi komunikacyjnej w dni powszednie nauki szkolnej bez autobusów rezerwowych.

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, że do realizacji namówienia potrzebnych będzie 25 autobusów (bez autobusów rezerwowych). Ich maksymalne wykorzystanie przewidziane zostało w dniu powszednim szkolnym i w ferie (poza wakacjami letnimi).

**Pytanie nr 21:**

***Pytanie dotyczące załącznik 9 do SWZ Opis przedmiotu zamówienia - załącznik 1 zasady świadczenia usług oraz parametry jakościowe związane ze świadczeniem usług, załącznik 1a i 1b***

Ze względu na charakter zamówienia i oraz chęć jak najbardziej precyzyjnego skalkulowania oferty cenowej prosimy o:

1. udostępnienie rozkładów jazdy, w których będzie zawarta informacja o długości poszczególnych kursów oraz czasach odjazdów z przystanków pośrednich dla każdej z linii komunikacyjnych dla każdego z przewidzianych przez Zamawiającego do realizacji typów rozkładów jazdy.
2. wskazanie, które kursy mają być realizowane wymaganymi przez Zamawiającego autobusami typów KN, eKN, SN, eSN i PN.

Wnioskowane dane mogą zostać udostępnione w formie arkusza programu Microsoft Excel lub w formacie pdf jako tzw. „płachta” z programu AGC Busman.

**Odpowiedź:**

Zamawiający zawarł informacje postulowane przez Wykonawcę w niniejszym piśmie, odpowiedzi na pytanie nr 2.

**Pytanie nr 22:**

***Pytanie dotyczące załącznika 9 do SWZ Opis przedmiotu zamówienia - załącznik 2 parametry techniczno – użytkowe pojazdów przeznaczonych do świadczenia usług - § 1 pkt 1 oraz pkt 2***

Z związku z faktem, iż dostępność małych autobusów elektrycznym typu eKN jest na rynku bardzo ograniczona zwracamy się z pytaniem, czy Zamawiający dopuści autobus z następującymi odstępstwami:

- czy Zamawiający dopuści autobusy typu eKN o długości od 9,20 m?

- czy Zamawiający dopuści autobusy typu eKN wyposażone w baterie o pojemności minimum 210 kWh, o zasięgu niższym niż 200km bez konieczności ładowania?

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie dopuści autobusów o długości od 9,20 m.

Zamawiający zmienia treść §3 pkt 2 załącznika nr 2 do OPZ w kwestii dotyczącej minimalnej pojemność baterii, powyższy paragraf otrzymuje nowe brzmienie:

„2) baterie przystosowane do szybkiego ładowania mocą do 450 kW o pojemności nie mniejszej niż 150 kWh dla autobusu eKN, nie mniejszej niż 190 kWh dla autobusu eSN i nie mniejszej niż 190 kWh dla autobusu ePN;

**Pytanie nr 23:**

***Pytanie dotyczące załącznika 9 do SWZ Opis przedmiotu zamówienia - załącznik 2 parametry techniczno – użytkowe pojazdów przeznaczonych do świadczenia usług - § 1 pkt 1 oraz pkt 2***

Zgodnie z zapisami w powyższym dokumencie Zamawiający, daje możliwość wyboru rodzaju autobusu z silnikiem diesla, jakimi wykonawca zdecyduje się świadczyć usługę w grupie A oraz grupie B, natomiast Zamawiający nie sprecyzował w jakim zakresie wykonawca ma możliwość wyboru, jeżeli chodzi o autobusy elektryczne zarówno w grupie A jak i B:

„w tym co najmniej 3 autobusami elektrycznymi typu:

eKN – o długości od 9,51 m do 11,00 m lub

eSN – o długości od 11,01 m do 13,50 m,

ePN – o długości od 17,50 m do 18,50 m.”

oraz

„w tym co najmniej 5 autobusami elektrycznymi typu:

eSN – o długości od 11,01 m do 13,50 m,

ePN – o długości od 17,50 m do 18,50 m.”

Mając powyższe na uwadze prosimy o wyjaśnienie tych zapisów, czy można przyjąć, że świadczenie usługi może być realizowane w grupie A wyłącznie trzema autobusami elektrycznymi typu eKN oraz czy w grupie B świadczyć usługi może być realizowane wyłącznie pięcioma autobusami elektrycznymi typu eSN?

**Odpowiedź:**

Odpowiedź na w/w pytanie zawarto w odpowiedzi na pytanie nr 1 niniejszego pisma.

**Pytanie nr 24:**

***Pytanie dotyczące załącznika 9 do SWZ Opis przedmiotu zamówienia - załącznik 2 parametry techniczno – użytkowe pojazdów przeznaczonych do świadczenia usług - § 3.***

W powyższym zapisie Zamawiający opisuje szczegółowe wymogi dotyczące autobusów elektrycznych (typu eKN i eSN).

Czy poprzez pominięcie opisania szczegółowych wymogów dla autobusów elektrycznych typu ePN należy rozumieć, że Zamawiający nie bierze pod uwagę możliwości realizowania zamówienia elektrycznymi autobusami przegubowymi, pomimo, iż Zamawiający uwzględnił je w §1 pkt 3 w tym samym dokumencie?

**Odpowiedź:**

Zamawiający pismem nr ZUK.271.3.16.2021.10 w punkcie 2 określił parametry techniczno – użytkowe dla pojazdów typu ePN. Dodatkowo w odpowiedzi na pytanie nr 22 niniejszego pisma, Zamawiający zmienił pojemność baterii dla tego typu autobusów.

**Pytanie nr 25:**

***Pytanie dotyczące załącznika 9 do SWZ Opis przedmiotu zamówienia - załącznik 2 parametry techniczno – użytkowe pojazdów przeznaczonych do świadczenia usług - § 3 pkt 1***

W opisie przedmiotu zamówienia, załącznik nr 9 do SWZ Opis przedmiotu zamówienia – załącznik nr 2 „Parametry techniczno – użytkowe pojazdów przeznaczonych do świadczenia usług” w §2 pkt 1.3), Zamawiający określa dopuszczalną moc silnika w każdym typie na „*co najmniej 120 kW*” w autobusie eKN, „*co najmniej 150 kW*” w autobusie eSN oraz „*co najmniej 220 kW*” w autobusie ePN, natomiast w tym samym dokumencie w §3 pkt 1 Zamawiający określa dokładną sumaryczną moc dla silników elektrycznych.

W związku z powyższym prosimy o doprecyzowanie czy moc silników powinna być konkretnie taka jak została podana przez Zamawiającego w §3 pkt 1 parametrów techniczno – użytkowych czy dopuszczalna jest co najmniej taka jak została podana przez Zamawiającego w §2 pkt 1.3)?

**Odpowiedź:**

Zamawiający zmienia treść § 2 ust. 1 pkt 3 załącznik 2 OPZ:

„3) moc silnika / łączna moc silników:

* co najmniej 250 KM w autobusie KN;
* co najmniej 150 kW / 200 kW w autobusie eKN;
* co najmniej 270 KM w autobusie SN;
* co najmniej 150 kW / 240 kW w autobusie eSN;
* co najmniej 300 KM w autobusie PN;
* co najmniej 220 kW / 240 kW w autobusie ePN;”

Zamawiający pismem nr ZUK.271.3.16.2021.10 w punkcie 3 wykreślił pkt 1 § 3 Załącznika nr 2 „Parametry techniczno-użytkowe pojazdów przeznaczonych do świadczenia usług”.

**Pytanie nr 26:**

***Pytanie dotyczące załącznika 9 do SWZ Opis przedmiotu zamówienia - załącznik 2 parametry techniczno – użytkowe pojazdów przeznaczonych do świadczenia usług - § 3 pkt 5 i pkt 6.***

*Zamawiający w powyższych punktach wnikliwie opisał kwestie związane z wymaganą przez Zamawiającego sprawnością baterii trakcyjnych zasilających autobusy elektryczne. Jest to daleko posunięta ingerencja w kwestie związane z konfiguracją autobusów oraz baterii, które powinny być pozostawione wyłącznie Wykonawcy. Nadmieniamy, że przedmiotem zamówienia jest świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego, a nie dostawa autobusów. Dla operatora, który odpowiada za realizację przewozów, w tym autobusami elektrycznymi oczywistym jest fakt, iż dołoży wszelkich starań w wyborze najlepszych oraz najsprawniejszych baterii, które zostaną dobrane w sposób jak najbardziej optymalny. Ponadto Zamawiający wymaga w § 3 pkt 5, aby „umożliwić przejechanie w pełni obciążonego autobusu przy zasilaniu elektrycznym w warunkach SORT-2 co najmniej 200 km, bez doładowywania baterii w temperaturach otaczającego powietrza w miejscach zacienionych od -25°C do +40°C przez cały rok” podczas, gdy Sort -2 (ang. standardised on–road test) zgodnie z normą Światowego Stowarzyszenia Transportu Publicznego (UITP), jest wykonywany w normalnym ruchu miejskim przy 50% obciążeniu autobusu w warunkach atmosferycznych od 0 do 30 stopni Celsjusza. Dodatkowo Zamawiający wymaga w tym samym punkcie, aby pojazd typu eKN pokonał odcinek równy 200 km przy założeniu, że zostanie wyposażony w baterię o pojemności minimum 210 kWh – jest to technologicznie niemożliwe przy takiej pojemności baterii, a z wiedzy jaką posiadamy żaden producent nie oferuje na rynku baterii do autobusu typu eKN, która jest w stanie dostarczyć autobusowi typu eKN energii potrzebnej do pokonania 200 km bez ładowania.*

W związku z powyższym zwracamy się z uprzejmą prośbą o usunięcie z opisu przedmiotu zamówienia, załącznik nr 2 - Parametry techniczno – użytkowe pojazdów przeznaczonych do świadczenia usług §3 punktów 5 oraz 6.

**Odpowiedź:**

Zamawiający pismem nr ZUK.271.3.16.2021.10 w punkcie 3 wykreślił pkt 5 i 6 § 3 Załącznika nr 2 „Parametry techniczno-użytkowe pojazdów przeznaczonych do świadczenia usług”.

**Pytanie nr 27:**

***Pytanie dotyczące załącznika 9 do SWZ Opis przedmiotu zamówienia - załącznik 2 parametry techniczno – użytkowe pojazdów przeznaczonych do świadczenia usług - § 3 pkt 8.***

Zwracamy się z uprzejmą prośbą o doprecyzowanie o jakim dokładnie rodzaju gniazda Zamawiający napisał w kontekście wymogu posiadania przez autobus miejsca na gniazdo do ładowania zajezdniowego?

**Odpowiedź:**

Poza doładowywaniem szybkim na trasach, autobusy elektryczne będą musiałby być ładowane w zajezdni przez operatora – poprzez gniazdo „plug-in”. W OPZ jest tylko ogólny wymóg, ponieważ dostawa i montaż ładowarek zajezdniowych z odpowiednim, kompatybilnym z autobusami gniazdem, jest po stronie Wykonawcy. To Wykonawca decyduje więc o standardzie gniazda.

**Pytanie nr 28:**

***Pytanie dotyczące załącznika 9 do SWZ Opis przedmiotu zamówienia - załącznik 2 parametry techniczno – użytkowe pojazdów przeznaczonych do świadczenia usług - § 7***

*Zgodnie z załącznik 9 do SWZ Opis przedmiotu zamówienia – § 7 załącznika 2 parametry techniczno – użytkowe pojazdów przeznaczonych do świadczenia usług:*

1. *Autobusy muszą być przystosowane do montażu, zasilania z instalacji pojazdowej i eksploatacji urządzeń zintegrowanego systemu biletowego „Fala”, które zostaną dostarczone przez firmę InnoBaltica sp. z o.o.*
2. *Wszelkie koszty przezbrajania urządzeń systemowych, zainstalowanych w autobusach, w czasie trwania umowy ponosi Wykonawca.*
3. *Na system „Fala” składają się: urządzenia walidujące (kasowniki) B1 (przy każdych drzwiach wejściowych), jeden kasownik B2 służący do sprzedaży biletów, komputer kierowcy, drukarka w kabinie kierowcy, router i switch. Parametry energetyczne ww. urządzeń przedstawia poniższa tabela:*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | *Napięcie zasilania minimalne [V]* | *Napięcie**zasilania maksymalne [V]* | *Moc**średnia**[W]* | *Moc**maksymalna**[W]* |
| *Komputer*  | *9* | *38* | *13,2* | *24* |
| *Drukarka*  | *9* | *48* | *8* | *8* |
| *Kasownik B1*  | *16,8* | *32* | *13,2* | *24* |
| *Kasownik B2*  | *16,8* | *32* | *13,2* | *24* |
| *Router*  | *9* | *30* | *3* | *8* |
| *Switch*  | *9* | *60* | *2* | *3,1* |

1. *Na potrzeby montażu urządzeń systemu „Fala” Wykonawca udostępni autobusy wraz z ich dokumentacją techniczną. Zamawiający udostępni specyfikację techniczną urządzeń wchodzących w skład sytemu.*

Wykonawca ponosi odpowiedzialność za szkody w urządzeniach zintegrowanego systemu „FALA” (zgodnie z § 7 ust 1 pkt 4 wzoru umowy).

W związku z powyższym prosimy o udzielenie odpowiedzi na poniższe pytania:

1. Jaka jest wartość wskazanych urządzeń wchodzących w zakres systemu „FALA”
2. czy przedmiotowe urządzenia są ubezpieczone, w jakim zakresie, na jaki okres?
3. Kto jest właścicielem wskazanych ruchomości?
4. na jakiej podstawie prawnej Wykonawca będzie korzystał z przedmiotowych urządzeń?
5. Kto będzie dokonywał serwisu urządzeń i ich naprawy?
6. Kto będzie dokonywał dostawy urządzeń zastępczych w wypadku awarii lub ich zniszczenia?

**Odpowiedź:**

Odpowiedź na pytanie nr 1

Zgodnie z Opisem Przedmiotu Zamówienia, na System FALA składają się: urządzenia walidujące (kasowniki) B1 (przy każdych drzwiach wejściowych), jeden kasownik B2 służący do sprzedaży biletów, komputer kierowcy, drukarka w kabinie kierowcy, router i switch.

Wszelkie koszty związane z wdrożeniem i funkcjonowaniem Systemu FALA będą przedmiotem rozliczeń pomiędzy Spółką a podmiotami (w tym Gminą Miejską Tczew).

Tym samym, nie ma potrzeby wskazywania danych dotyczących wartości urządzeń.

W związku z powyższym, Zamawiający wykreśla punkt 4 ust. 1 § 7 projektowanych postanowień umowy.

Odpowiedź na pytanie nr 2

Za prawidłowe działanie/utrzymanie systemu w pierwszym roku eksploatacji, tj. do dnia 30.06.2024 r. odpowiadać będzie podmiot realizujący budowę systemu PZUM na zlecenie Spółki, wyłoniony w ramach postępowania przetargowego czyli Asseco Data Systems S.A. Do jego obowiązków należeć będzie utrzymanie (serwis) systemu oraz zapewnienie prawidłowości rozliczeń płatności związanych ze świadczeniem usług transportowych (m.in. usługi serwisowe, rozumiane jako maintenance aplikacyjny i sprzętowy, w tym utrzymanie sprawności technicznej, konserwacja, naprawy, aktualizacje i inne czynności techniczne powdrożeniowe; przy uwzględnieniu stanu, że podmiot realizujący budowę systemu FALA będzie realizował również zakres Rękojmi i Gwarancji).

Okres powierzenia Spółce InnoBaltica części zadań własnych Gminy Miejskiej Tczew upływa w dniu 30.09.2028 r. Jednakże przewidujemy, że po 2028 r. System będzie nadal funkcjonował, a InnoBaltica Sp. z o.o. będzie nadal nim administrowała na tych samych zasadach, co w okresie powierzenia.

Natomiast, począwszy od dnia 01.07.2024 r., InnoBaltica Sp. z o.o. będzie samodzielnie odpowiadała za utrzymanie i funkcjonowanie Systemu FALA. W pierwszych latach eksploatacji narzędzi dedykowanych obsłudze umowy powierzenia, System objęty będzie rękojmią na przedmiot umowy przez okres 36 miesięcy od daty odbioru oraz gwarancją na dostarczone w ramach projektu urządzenia i System na 60 miesięcy od momentu odbioru wraz z corocznymi przeglądami gwarancyjnymi.

Odpowiedź na pytanie nr 3

Takie składniki mienia, jak oprogramowanie czy sprzęt udostępnione przez InnoBaltica Sp. z o.o. operatorom albo organizatorom publicznego transportu zbiorowego stanowią własność Spółki InnoBaltica.

Odpowiedź na pytanie nr 4

Kwestie dotyczące korzystania przez przewoźnika z urządzeń udostępnionych w ramach Systemu FALA będzie regulowała umowa wykonawcza zawarta pomiędzy organizatorem publicznego transportu zbiorowego oraz Spółką InnoBaltica. Ponadto, Spółka InnoBaltica zawiera umowy z poszczególnymi operatorami, których przedmiotem jest określenie warunków współpracy stron przy realizacji przez InnoBaltica inwestycji polegającej na wdrożeniu Systemu FALA.

Odpowiedź na pytanie nr 5

Za prawidłowe działanie/utrzymanie systemu w pierwszym roku eksploatacji, tj. do dnia 30.06.2024 r. odpowiadać będzie podmiot realizujący budowę systemu PZUM na zlecenie Spółki, czyli Asseco Data Systems S.A. Do jego obowiązków należeć będzie utrzymanie (serwis) systemu oraz zapewnienie prawidłowości rozliczeń płatności związanych ze świadczeniem usług transportowych (m.in. usługi serwisowe, rozumiane jako maintenance aplikacyjny i sprzętowy w tym utrzymanie sprawności technicznej, konserwacja, naprawy, aktualizacje i inne czynności techniczne powdrożeniowe; przy uwzględnieniu stanu, że podmiot realizujący budowę systemu FALA będzie realizował również zakres Rękojmi i Gwarancji).

Natomiast, począwszy od dnia 01.07.2024 r., InnoBaltica Sp. z o.o. będzie samodzielnie odpowiadała za utrzymanie i funkcjonowanie Systemu FALA. W pierwszych latach eksploatacji narzędzi dedykowanych obsłudze umowy powierzenia, System objęty będzie rękojmią na przedmiot umowy przez okres 36 miesięcy od daty odbioru oraz gwarancją na dostarczone w ramach projektu urządzenia i System na 60 miesięcy od momentu odbioru wraz z corocznymi przeglądami gwarancyjnymi.

Odpowiedź na pytanie nr 6

W przypadku awarii sprzętu, InnoBaltica Sp. z o.o. będzie dysponowała zestawami serwisowymi (komputer pokładowy + walidator) do szybkiej wymiany przez służby operatora. Dla Gminy Miejskiej Tczew przewidziano trzy zestawy serwisowe do szybkiej wymiany. Szkolenie serwisu operatora przeprowadzi Spółka InnoBaltica.

**Pytanie nr 29:**

***Pytanie dotyczące załącznik 9 do SWZ Opis przedmiotu zamówienia - załącznik 3 zasady sprzedaży biletów § 1pkt 4.***

*W § 1 ust. 4 Zamawiający wskazuje katalog sposobów dystrybucji biletów komunikacji miejskiej w Tczewie. W pkt. 4 przywołanego zapisu Zamawiający operuje pojęciem „dystrybutorów automatycznych”.*

Czy w związku z tym Zamawiający dopuści montaż w autobusach wykonawcy mobilnych automatów do sprzedaży biletów papierowych i elektronicznych, w których płatność będzie możliwa gotówką oraz kartami płatniczymi?

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie dopuszcza montażu w autobusach wykonawcy mobilnych automatów do sprzedaży biletów papierowych i elektronicznych, w których płatność będzie możliwa gotówką oraz kartami płatniczymi.

Zamawiający zakłada wyposażenie pojazdów w dostarczone przez niego urządzenia, umożliwiające korzystanie z elektronicznej postaci biletu, w tym jego opłacenie z wykorzystaniem karty EMV. Płatność gotówką powinna zostać obsłużona poprzez sprzedaż biletów u kierowcy (urządzenia dostarczy Zamawiający lub wskazany przez niego podmiot).

Zgodnie z Opisem Przedmiotu Zamówienia, autobusy muszą być przystosowane do montażu, zasilania z instalacji pojazdowej i eksploatacji urządzeń zintegrowanego systemu biletowego „Fala”, które zostaną dostarczone przez firmę InnoBaltica sp. z o.o.

**Pytanie nr 30:**

***Pytania dotyczące załącznik 9 do SWZ Opis przedmiotu zamówienia - załącznik 3 zasady sprzedaży biletów pkt 10.***

Prosimy o wyjaśnienie co Zamawiający rozumie przez zapis: „*jednak w sposób niezmniejszający całkowitych przychodów Wykonawcy z tytułu sprzedaży biletów”.*

Jakie konkretne działania i w jakiej sytuacji zostaną podjęte przez Zamawiającego, aby przychody wykonawcy ze sprzedaży biletów nie uległy zmniejszeniu?

Czy w przypadku stałego spadku pasażerów wynikającego ze zmian demograficznych Zamawiający również przewiduje podjęcie takich działań?

**Odpowiedź:**

Zamawiający pismem z dnia 17.01.2022 r. nr ZUK.271.3.16.2021.10 punkt 13, wykreślił postanowienia § 1 ust. 10 Załącznik nr 3 do OPZ.

**Pytanie nr 31:**

***Pytanie dotyczące załącznik 9 do SWZ Opis przedmiotu zamówienia - załącznik 3 (załącznik 3d1) – Zarządzenie Prezydenta nr 159/2021***

Zarządzeniem nr 159/2021 z dnia 10 czerwca 2021 r. Prezydent Miasta Tczewa określił wykaz przystanków komunikacyjnych na terenie Tczewa, których właścicielem lub zarządzającym nie jest Gmina Miejska Tczew. Przedmiotowy wykaz obejmuje trzy przystanki usytuowane w obrębie dróg wewnętrznych.

W związku ze świadczeniem usług przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym w ramach Zamówienia może okazać się koniecznym korzystanie z wyżej wskazanych przystanków co wiązało będzie się z koniecznością zawarcia przez wykonawcę stosownych umów z właścicielami lub zarządzającymi przedmiotowymi przystankami.

W powyższym kontekście prosimy o udzielenie odpowiedzi na pytania:

1) Czy Zamawiający pomoże wykonawcy w razie przeszkód w zawarciu stosownych umów z właścicielami lub zarządzającymi przystankami?

2) Czy Zamawiający dysponuje wiedzą jakie były stosowane stawki tytułem korzystania z przedmiotowych przystanków (za jedno zatrzymanie) w przeszłości (począwszy od 2019 r. do dnia sporządzenia pytania), jeżeli tak to prosimy o ich ujawnienie?

**Odpowiedź:**

Zamawiający pomoże Wykonawcy w razie przeszkód w zawarciu stosownych umów z właścicielami lub zarządzającymi przystankami.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym ustalenie stawek opłat za korzystanie przez Wykonawcę z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości Zamawiającego, jest zadaniem Zamawiającego. Obecnie Zamawiający nie wprowadził opłat za korzystanie z przedmiotowych przystanków.

**Pytanie nr 32:**

***Pytania ogólne dotyczące pantografowej stacji ładowania***

Wnioskujemy o uszczegółowienie kwestii związanych z pantografową stacją ładowania autobusów elektrycznych:

* prosimy o podanie, którego dokładnie producenta zostanie zamontowana pantografowa stacja ładowania
* w opisie przedmiotu zamówienia, Załącznik nr 2 „Parametry techniczno – użytkowe pojazdów przeznaczonych do świadczenia usług” §4 Zamawiający podaje, iż udostępniona zostanie ładowarka o mocy 2 x 450 kW, natomiast w Załączniku 3f do OPZ Wzorze Umowy Dzierżawy § 1 pkt. 3a) Zamawiający deklaruje, że ładowarka posiada moc minimum 2 x 400 kW, w związku z powyższym zwracamy się z prośbą o doprecyzowanie, jaka dokładnie będzie udostępniona ładowarka, o jakiej dokładnie mocy na każde stanowisko przy założeniu ładowania się dwóch pojazdów jednocześnie.
* prosimy o podanie miesięcznych kosztów związanych z utrzymaniem oraz eksploatacją udostępnionej przez Zamawiającego ładowarki przy uwzględnieniu zawartych Umów odnoszących się do tej ładowarki oraz wszelkich pozostałych kosztów.

**Odpowiedź:**

Producent ładowarki pantogarficznej będzie wyłoniony na etapie odrębnego postępowania o zamówienie publiczne, które będzie obejmowało budowę stacji transformatorowej abonenckiej oraz budowę ładowarki pantograficznej typu „T” na dwa stanowiska ładowania autobusów. Podanie producenta w chwili obecnej jest niemożliwe.

Ładowarki udostępnione do ładowania pojazdów autobusowych będą posiadały wyjściową moc znamionową 500 kW dla każdego z dwóch stanowisk przy jednoczesnym ładowaniu pojazdów. Stacja ładowania musi posiadać deklarację zgodności producenta, poświadczającą:

* kompatybilność elektromagnetyczną (EMC) klasa A zgodna z IEC 61000-6-4 (emisja) oraz IEC 61000-6-2 (odporność),
* zgodność z dyrektywą nisko-napięciową. Komunikacja pomiędzy stacją ładowania i autobusem musi odbywać się zgodnie ze standardami IEC 61851-1/23 / ISO15118 Ed1 oraz OppCharge.

Zgodnie zZałącznik nr 3f – wzór umowy dzierżawy stacji ładowania na Transportowym Węźle Integracyjnym (Dworcu) w Tczewie § 5 ust. 1 miesięczny koszt dzierżawy wyniesie 10 250,00 zł brutto.

**Pytanie nr 33:**

***Pytanie dotyczące wartości szacunkowej zamówienia***

Prosimy o wyjaśnienie, czy - mając na względzie istotne koszty dla wybranego wykonawcy związane z realizacją przedmiotowego Zamówienia w jego 10-letnim okresie realizacji [w tym m.in.: (i) wymóg zakupu łącznie minimum 25 sztuk fabrycznie nowych autobusów wyprodukowanych w 2023 roku (nie wspominając o taborze rezerwowym), w tym minimum 8 sztuk autobusów elektrycznych z potencjalnym obowiązkiem wymiany w nich baterii w trakcie realizacji Zamówienia; (ii) gwałtownie rosnący wskaźnik inflacji, (iii) gwałtownie rosnące ceny energii elektrycznej, (iv) brak zagwarantowania w aktualnym wzorze umowy realnej waloryzacji wynagrodzenia wykonawcy w perspektywie 10-letniego okresu jego realizacji] - wartość niniejszego Zamówienia (ustalona zgodnie z art. 28 i nast. PZP) jak również kwota, jaką Zamawiający zamierza przeznaczyć na sfinansowanie niniejszego Zamówienia (tj. kwota, o której mowa w art. 222 ust. 4 PZP) będzie zdecydowanie wyższa w porównaniu do „orientacyjnej wartości zamówienia” tj. kwoty 50 968 750,00 PLN (bez podatku VAT) wynikającej z przyjętego przez Zamawiającego planu postępowań o udzielenie zamówień na rok 2021?”

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, iż kwota przeznaczona na sfinansowanie niniejszego zamówienia jest wyższa niż podana w planie postępowań na rok 2021.

**Pytanie nr 34:**

Prosimy o jednoznaczną informację jakiej długości oraz ilości autobusów elektrycznych wymagają Państwo w grupach A i B.

**Odpowiedź:**

Świadczenie usług w grupie A realizowane ma być 6 autobusami miejskimi niskopodłogowymi typu KN – o długości od 9,51 m do 11,00 m, w tym co najmniej 3 autobusami elektrycznymi typu eKN – o długości od 9,51 m do 11,00 m. Świadczenie usług w grupie A może być też realizowane pojazdami innych typów (SN, eSN, PN i ePN), jednak w takiej sytuacji Wykonawca otrzyma wynagrodzenie odpowiednio jak za wykonanie usług pojazdami typu KN i eKN.

Świadczenie usług w grupie B realizowane ma być 18 autobusami miejskimi niskopodłogowymi typu SN – o długości od 11,01 m do 13,50 m, w tym co najmniej 5 autobusami elektrycznymi typu eSN – o długości od 11,01 m do 13,50 m. Dopuszcza się w tej grupie świadczenie usług pojazdami typu PN i ePN, jednak w takiej sytuacji Wykonawca otrzyma wynagrodzenie odpowiednio jak za wykonanie usług pojazdami typu SN i eSN. W grupie B nie dopuszcza się wykonywania usług pojazdami KN i eKN.

Świadczenie usług w grupie C realizowane ma być 1 autobusem miejskim niskopodłogowym typu PN lub ePN – o długości od 17,50 m do 18,50 m, przy czym nie dopuszcza się realizacji zamówienia w tej grupie pojazdami innych typów.

**Pytanie nr 35:**

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający w autobusie eKN wymaga co najmniej 5 siedzeń (nie składanych) dostępnych z poziomu niskiej podłogi pomiędzy pierwszą i drugą osią.

**Odpowiedź:**

Zamawiający zmienia zapis § 2 ust. 1 pkt 7 tiret 4 załącznika nr 2 do OPZ jak poniżej:

„- co najmniej 6 siedzeń nieskładanych, dostępnych z poziomu niskiej podłogi (nie na podestach) w części autobusu pomiędzy pierwszą i drugą osią w autobusie **KN**,
co najmniej 5 siedzeń nieskładanych, dostępnych z poziomu niskiej podłogi (nie na podestach), w części autobusu pomiędzy pierwszą i drugą osią w autobusie **eKN**,
co najmniej 8 siedzeń nieskładanych, dostępnych z poziomu niskiej podłogi (nie na podestach), w części autobusu pomiędzy pierwszą i drugą osią w autobusie SN,
co najmniej 7 siedzeń nieskładanych, dostępnych z poziomu niskiej podłogi (nie na podestach), w części autobusu pomiędzy pierwszą i drugą osią w autobusie eSN lub ePN, co najmniej 8 siedzeń nieskładanych, dostępnych z poziomu niskiej podłogi (nie na podestach), w części autobusu pomiędzy pierwszą i drugą osią w autobusie PN;”

**Pytanie nr 36:**

Prosimy o dopuszczenie do postępowania przetargowego autobusy eSN oraz ePN nie posiadających uchylnych wywietrzników (klap) dachowych. W oferowanych przez nas autobusach baterie znajdują się na dachu co konstrukcyjnie uniemożliwia zamontowania wywietrzników dachowych.

**Odpowiedź:**

Zamawiający pismem z dnia 28.01.2022 r. nr ZUK.271.3.16.2021.11 w odpowiedź na pytanie nr 1 wprowadził zmianę w OPZ w postaci rezygnacji z wymogu zastosowania uchylnego wywietrznika (klapy) dachowego dla typów pojazdów eSN i ePN.

**Pytanie nr 37:**

Prosimy o dopuszczenie do postępowania przetargowego autobusy w których system odzyskiwania energii będzie aktywowany przez przycisk, a odzyskiwanie energii będzie następowało już w momencie zdjęcia nogi z pedału przyspieszenia przez kierowcę. Rozwiązanie to pozwala na maksymalne zoptymalizowania zarządzania energią w autobusie.

**Odpowiedź:**

Zamawiający zmienia zapis § 3 pkt 1 załącznika nr 2 do OPZ jak poniżej:

„1) układ odzyskiwania energii w trakcie hamowania pojazdu uruchamiany przez naciśnięcie pedału hamulca, dźwignią umieszczoną pod kierownicą lub w jej sąsiedztwie albo aktywowany przez przycisk i działający automatycznie w momencie zdjęcia nogi z pedału przyspieszenia przez kierowcę;”

**Pytanie nr 38:**

Prosimy o dopuszczenie do postępowania przetargowego autobusy eKN z bateriami przystosowanymi do szybkiego ładowania mocą do 450 kW o pojemności 163 kWh.

**Odpowiedź:**

Zamawiający udzielił odpowiedzi na powyższe zapytanie w odpowiedzi na pytanie nr 22 niniejszego pisma.

**Pytanie nr 39:**

Prosimy o dopuszczenie do postępowania przetargowego autobusy eKN z bateriami przystosowanymi do szybkiego ładowania mocą do 300 kW o pojemności 210 kWh.

**Odpowiedź:**

Zapis w OPZ wymaga wyposażenia autobusów elektrycznych w baterie przystosowane do szybkiego ładowania mocą do 450 kW. Autobus musi być kompatybilny z ładowarką, jeżeli zastosowana pojemność baterii umożliwi obsługę całych zadań przewozowych z doładowywaniem poprzez pantograf mniejszą mocą niż dostarczana maksymalnie, Zamawiający dopuści takie rozwiązanie.

Ponadto, Zamawiający zmienił zapis §3 pkt 2 załącznika nr 2 do OPZ w odpowiedzi na pytanie nr 22 niniejszego pisma, w kwestii dotyczącej minimalnej pojemność baterii.

**Pytanie nr 40:**

Prosimy o dopuszczenie do postępowania przetargowego autobusy eSN z bateriami przystosowanymi do szybkiego ładowania mocą do 450 kW o pojemności 217 kWh.

**Odpowiedź:**

Zapis w OPZ wymaga wyposażenia autobusów elektrycznych w baterie przystosowane do szybkiego ładowania mocą do 450 kW. Autobus musi być kompatybilny z ładowarką, jeżeli zastosowana pojemność baterii umożliwi obsługę całych zadań przewozowych z doładowywaniem poprzez pantograf mniejszą mocą niż dostarczana maksymalnie, Zamawiający dopuści takie rozwiązanie.

Ponadto, Zamawiający zmienił zapis §3 pkt 2 załącznika nr 2 do OPZ w odpowiedzi na pytanie nr 22 niniejszego pisma, w kwestii dotyczącej minimalnej pojemność baterii.

**Pytanie nr 41:**

Prosimy o dopuszczenie aby w autobusach elektrycznych po sześciu latach eksploatacji Ilość energii zmagazynowanej w pojeździe umożliwiała przejechanie w pełni obciążonego autobusu przy zasilaniu elektrycznym w warunkach SORT-2 co najmniej 160 km, bez doładowywania baterii w temperaturach otaczającego powietrza w miejscach zacienionych od -25°C do +40°C przez cały rok;

**Odpowiedź:**

Zamawiający pismem nr ZUK.271.3.16.2021.10 w punkcie 3 wykreślił pkt 5 i 6 § 3 Załącznika nr 2 „Parametry techniczno-użytkowe pojazdów przeznaczonych do świadczenia usług”.

Niniejsze pismo stanowi część składową Specyfikacji Warunków Zamówienia.

 Podpisał:

 Przemysław Boleski

 Dyrektor Zakładu Usług Komunalnych w Tczewie