

Mława, 12.08.2025 r.

Mławskie Przedsiębiorstwo Drogowo Mostowe
MPDM Sp. z o. o.
ul. Warszawska 25A
06-500 Mława

Wszyscy Wykonawcy

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na zamówienie sektorowe pn.: **Zakup zeroemisyjnych autobusów elektrycznych wraz z mobilną stacją ładowania prądem elektrycznym do obsługi linii miejskich na terenie miasta Mława.**

Wyjaśnienia treści SWZ

Zamawiający - Mławskie Przedsiębiorstwo Drogowo Mostowe MPDM Sp. z o. o., działając na podstawie art. 135 ust. 2 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1320 ze zm.) - dalej „ustawa Pzp”, udziela wyjaśnień treści SWZ w przedmiotowym postępowaniu.

Pytanie 1:

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dysponuje odpowiednią mocą przyłączeniową do zasilania stacji ładowania będących przedmiotem Postępowania.

Odpowiedź na pytanie 1:

Zamawiający potwierdza, że dysponuje odpowiednią mocą przyłączeniową do zasilania stacji ładowania będących przedmiotem Postępowania.

Pytanie 2:

Czy Zamawiający przygotuje instalację z gniazdem przyłączeniowym 125A.

Odpowiedź na pytanie 2:

Tak, Zamawiający przygotuje instalację z gniazdem przyłączeniowym 125A.

Pytanie 3:

Jakiej długości mają być przewody zasilające AC dostarczone przez Wykonawcę?

Odpowiedź na pytanie 3:

Przewody zasilające AC dostarczone przez Wykonawcę powinny być o długości 5 m.

Pytanie 4:

Prosimy o potwierdzenie, że za przygotowanie miejsca posadowienia ładowarek (powierzchnia utwardzona) odpowiada Zamawiający.

Odpowiedź na pytanie 4:

Zamawiający potwierdza, że odpowiada za przygotowanie miejsca posadowienia ładowarek (powierzchnia utwardzona).

Pytanie 5:

Prosimy o potwierdzenie, że wystarczającym będzie przewód zasilający do gniazda autobusu o długości maksymalnie 5m. Długość ta z uwagi na wagę przewodu pozwoli na komfortowe ulokowanie wtyku w gnieździe autobusu niezależnie od sposobu parkowania.

Odpowiedź na pytanie 5:

Zamawiający informuje, że przewód zasilający do gniazda autobusu powinien być długości 5 m.

Pytanie 6:

Prosimy o potwierdzenie, po czyjej stronie jest zapewnienie budowy elementów ochrony mechanicznej ładowarek, malowania poziomego i oznaczeń pionowych, jeżeli dotyczy, wymaganych przez UDT zapisami Rozporządzenia Ministra Energii w sprawie wymagań technicznych dla stacji ładowania i punktów ładowania stanowiących element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego.

Odpowiedź na pytanie 6:

Budowa elementów ochrony mechanicznej ładowarek, malowanie poziomego i oznaczeń pionowych, jeżeli dotyczy, wymaganych przez UDT zapisami Rozporządzenia Ministra Energii w sprawie wymagań technicznych dla stacji ładowania i punktów ładowania stanowiących element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego będzie zrealizowana przez Zamawiającego.

Pytanie 7:

Prosimy o potwierdzenie, że na minimum 30 dni przed datą badania UDT, Zamawiający dostarczy wszystkie wymagane dokumenty ze swojej strony do złożenia wniosku UDT o przeprowadzenie badania (protokół odbioru przyłącza, umowa przyłączeniowa, schemat instalacji elektrycznej, poświadczenie prawidłowości wykonania instalacji elektrycznej, mapka z zaznaczonym miejscem instalacji ładowarki i zabezpieczeń mechanicznych w postaci słupków przeciwwuderzeniowych).

Odpowiedź na pytanie 7:

Zamawiający potwierdza, że na minimum 30 dni przed datą badania UDT dostarczy wszystkie wymagane dokumenty ze swojej strony do złożenia wniosku UDT o przeprowadzenie badania.

Pytanie 8:

Proszę o informacje Czy Zamawiający dopuszcza rozwiązanie liczników energii po stronie AC i DC w postaci softwarowej funkcji bazującej na czujnikach będących standardowym wyposażeniem ładowarki. Rozwiązanie takie zapewnia wysoką dokładność jednocześnie nie podnosząc kosztów wyposażenia.

Odpowiedź na pytanie 8:

Zamawiający wymaga, aby licznik AC był w postaci urządzenia, a po stronie DC może być licznik elektryczny – elektroniczny. Wymagane jest wyświetlanie wartości DC na wyświetlaczu stacji ładowania oraz przesył na platformę.

Pytanie 9:

Mając na uwadze obecne nowoczesne standardy w produkcji stacji ładowania sugerujemy zastosowanie wymogu posiadania przez ładowarkę modułu zdalnej diagnostyki rejestrującej wszystkie zdarzenia zachodzące wewnątrz urządzenia z dokładnością 1ms.

Stosując system zdalnego monitoringu oraz diagnostyki systemu ładowania (aplikacja webowa) Zamawiający zyskuje:

- monitoring stanu technicznego urządzenia,
- rejestrację wykrytych błędów,

- generowanie raportów i powiadomień awaryjnych,
- zdalne aktualizacje oprogramowania,
- komunikację według aktualnych protokołów (np. OCPP 1.6-J).

Odpowiedź na pytanie 9:

Zamawiający dopuszcza ww. rozwiązanie techniczne.

Pytanie 10:

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość ograniczenia okresu zabezpieczenia należytego wykonania umowy w zakresie wskazanym w §4 ust. 3 pkt 1 ppkt a) do okresu odpowiadającego gwarancji całopojazdowej?

Doprecyzowanie okresu zabezpieczenia w odniesieniu do gwarancji całopojazdowej pozwoliłoby na lepsze powiązanie obowiązywania zabezpieczenia z rzeczywistym zakresem odpowiedzialności gwarancyjnej określonym w umowie, co sprzyja przejrzystości i jednoznaczności rozliczeń między stronami.

Odpowiedź na pytanie 10:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę treści wzoru umowy.

Pytanie 11:

Zgodnie z treścią § 2 ust. 14 Projektu Umowy, każda wada – niezależnie od jej znaczenia – może skutkować odmową odbioru, naliczeniem kary umownej lub żądaniem wymiany pojazdu/stacji ładowania. Brak rozróżnienia między wadą istotną a nieistotną stwarza nadmierne ryzyko dla Wykonawcy. Zwracamy się z wnioskiem o wprowadzenie pojęcia „istotnej wady” jako przesłanki do odmowy odbioru lub żądania dostawy zastępczej.

Odpowiedź na pytanie 11:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę treści wzoru umowy.

Pytanie 12:

W OPZ dotyczącym autobusu, punkt 17, wskazano zapis: „Sposób ładowania: Plug In z standardowej sieci o natężeniu maksymalnie 63A”. Rozumiemy, że zapis ten odnosi się do tzw. ładowania wolnego (prądem przemiennym – AC), które wymaga zastosowania ładowarki pokładowej (OBC) w pojeździe. Jednocześnie w OPZ dotyczącym stacji ładowania wskazano parametry odpowiadające ładowaniu szybkiemu (prądem stałym – DC) o mocy do 80 kW.

Prosimy o potwierdzenie, że autobusy mogą być przystosowane wyłącznie do ładowania szybkiego (DC), jeżeli zapewniają pełną kompatybilność z wymaganą stacją ładowania oraz czasem ładowania przewidzianym w OPZ.

Uzasadnienie: Obecne zapisy OPZ wskazują na dwa różne systemy ładowania – tzw. wolne (AC) oraz szybkie (DC) – które w praktyce wymagają odmiennych rozwiązań technicznych w pojeździe. Jednocześnie wymagania dla stacji ładowania wskazują na ładowanie szybkie o mocy do 80 kW. Zastosowanie wyłącznie ładowania szybkiego (DC) zapewnia skrócenie czasu ładowania nawet o kilka godzin oraz pełną zgodność z wymaganą infrastrukturą.

Odpowiedź na pytanie 12:

Zamawiający dopuszcza autobusy przystosowane wyłącznie do ładowania szybkiego (DC), jeżeli zapewniają pełną kompatybilność z wymaganą stacją ładowania oraz czasem ładowania przewidzianym w OPZ oraz zapewnieniem ładowania poprzez złącze Combo CCS2.

Pytanie 13:

Czy Zamawiający dopuści do postępowania autobus z 4 stałymi miejscami dostępnymi z niskiej

podłogi oraz dwoma rozkładanymi? Zastosowanie w pojeździe 4 stałych miejsc siedzących dostępnych z poziomu niskiej podłogi oraz 2 dodatkowych miejsc rozkładanych pozwala na optymalne wykorzystanie przestrzeni pasażerskiej. Rozwiązanie to zapewnia wystarczającą liczbę miejsc siedzących dostępnych bezpośrednio z poziomu niskiej podłogi dla osób o ograniczonej mobilności, przy jednoczesnym zwiększeniu przestrzeni manewrowej dla pasażerów na wózkach inwalidzkich, wózkach dziecięcych lub z większym bagażem.

Z uwagi na ograniczoną liczbę pasażerów wymagających jednoczesnego korzystania z miejsc siedzących w tej strefie, takie rozwiązanie stosowane jest w wielu modelach autobusów miejskich i spełnia wymogi dostępności w praktyce eksploatacyjnej.

Odpowiedź na pytanie 13:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę.

Pytanie 14:

Proszę o potwierdzenie, że Zamawiający nie stawia warunku polegającego na tym, że autobusy muszą być wyprodukowane co najmniej w 50% z części lub podzespołów pochodzących z państw członkowskich UE lub z państw, z którymi UE zawarła umowy o równym traktowaniu przedsiębiorstw?

Odpowiedź na pytanie 14:

Zamawiający informuje, że Wykonawca jest zobowiązany wykonać przedmiot zamówienia zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

Pytanie 15:

Prosimy o potwierdzenie, że gwarancja i rękojmia nie obejmuje elementów, zużytych w toku zgodnej z przeznaczeniem eksploatacji autobusów, gdy zużycie nie wynika z wad fizycznych rzeczy. Dotyczy to w szczególności takich elementów jak: amortyzatory, elementy zawieszenia, świece zapłonowe, świece żarowe, paski napędowe, tarcze hamulcowe, klocki hamulcowe, sprzęgła, wtryskiwacze, pióra wycieraczek, tłumiki, opony, żarówki, bezpieczniki oraz płyny eksploatacyjne.

Odpowiedź na pytanie 15:

Zamawiający informuje, że warunki gwarancji i rękojmi dla części eksploatacyjnych zostały określone w § 4 ust. 10 wzoru umowy.

Pytanie 16:

Zwracam się z wnioskiem o przyjęcie, że w okresie gwarancji koszt planowanych przeglądów serwisowych wynikających z interwałów obsługi określonych przez producenta pojazdu wraz robocizną i materiałami eksploatacyjnymi Zamawiający ponosił we własnym zakresie. Pozostałe naprawy wynikające z udzielonej gwarancji będą po stronie Wykonawcy.

Odpowiedź na pytanie 16:

Zamawiający informuje, że koszty dokonywania przeglądów serwisowych (gwarancyjnych) będą ponoszone zgodnie zapisami wzoru umowy, w szczególności § 4 ust. 11.

Pytanie 17:

Czy Zamawiający dopuści, aby w przypadku konieczności zapewnienia autobusu zastępczego, o którym mowa w § 4 projektu umowy (pkt 18), możliwe było dostarczenie pojazdu o napędzie spalinowym (Diesel)?

Odpowiedź na pytanie 17:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę.

Pytanie 18:

Prosimy o podanie rocznego przebiegu jaki będzie pokonywać autobus?

Odpowiedź na pytanie 18:

Zamawiający informuje, że planowany roczny przebieg autobusu będzie wynosić ok. 60 000 - 80 000 km.

Pytanie 19:

Zwracamy się z wnioskiem o ujednolicenie treści § 4 ust. 20 oraz § 7 ust. 1 pkt 7 projektu umowy w zakresie okresu, przez jaki Wykonawca zobowiązany jest zapewnić dostępność części zamiennych do autobusu.

W § 4 ust. 20 wskazano obowiązek zapewnienia dostępności części zamiennych przez okres minimum 10 lat od dnia odbioru końcowego, natomiast w § 7 ust. 1 pkt 7 przewidziano karę umowną za brak dostępności części w okresie 15 lat od dnia odbioru końcowego.

Wnioskujemy o ujednolicenie powyższych zapisów poprzez przyjęcie okresu 10 lat w obu miejscach projektu umowy.

Odpowiedź na pytanie 19:

Zamawiający dokonuje zmiany § 7 ust. 1 pkt 7 wzoru umowy, który otrzymuje brzmienie: „7) za każdy stwierdzony brak dostępności części zamiennych do autobusu w okresie **10 lat** od daty odbioru końcowego, w wysokości 0,5% wartości całkowitego wynagrodzenia brutto, o którym mowa w § 3 ust. 1;”

Pytanie 20:

Zwracam się z wnioskiem o modyfikację treści § 7 projektu umowy w zakresie wysokości kar umownych, w szczególności poprzez:

- a) obniżenie stawki kary umownej za zwłokę w wykonaniu przedmiotu umowy (§ 7 ust. 1 pkt 1) z 0,1% do 0,05% wynagrodzenia całkowitego brutto, za każdy dzień zwłoki;
- b) obniżenie stawki kary umownej za zwłokę w wykonaniu przeglądu w okresie gwarancji (§ 7 ust. 1 pkt 2) z 1 000,00 zł do 250,00 zł za każdy dzień zwłoki;
- c) obniżenie stawki kary umownej za zwłokę w usunięciu wad i usterek (§ 7 ust. 1 pkt 3) z 1 000,00 zł do 250,00 zł za każdy dzień zwłoki;
- d) obniżenie stawki kary umownej za niewykonanie obowiązku dostarczenia autobusu zastępczego (§ 7 ust. 1 pkt 4) z 1 500,00 zł do 400,00 zł za każdy dzień niedostarczenia autobusu;
- e) usunięcie kary umownej określonej w § 7 ust. 1 pkt 5 w wysokości 200 000,00 zł za brak wymiany magazynu energii elektrycznej w terminie 3 miesięcy;

Proponowana modyfikacja treści § 7 projektu umowy ma na celu zapewnienie zgodności wysokości kar umownych z zasadą proporcjonalności, o której mowa w art. 16 pkt 1 i 3 ustawy Prawo zamówień publicznych, oraz dostosowanie ich do realnego zakresu potencjalnej szkody, jaką Zamawiający może ponieść w wyniku uchybienia poszczególnym obowiązkom umownym przez Wykonawcę.

Obecne stawki kar przewidziane w projekcie umowy są nadmiernie wygórowane w stosunku do przedmiotu zamówienia oraz wartości poszczególnych zobowiązań częściowych. Ich utrzymanie w obecnym brzmieniu może prowadzić do nałożenia na Wykonawcę sankcji finansowych w wysokości rażąco przekraczającej rzeczywistą szkodę Zamawiającego,

Odpowiedź na pytanie 20:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowane zmiany treści umowy.

Zamawiający nie podziela argumentacji przytoczonej przez wnioskującego, jakoby stawki kar przewidziane w projekcie umowy były nadmiernie wygórowane w stosunku do przedmiotu zamówienia oraz wartości poszczególnych zobowiązań częściowych. Ich utrzymanie w obecnym

brzmieniu nie będzie prowadzić do nałożenia na Wykonawcę sankcji finansowych w wysokości rażąco przekraczającej rzeczywistą szkodę Zamawiającego. Zamawiający uważa, że zasada proporcjonalności o której mowa w art. 16 pkt 1 i 3 ustawy Prawo zamówień publicznych nie zostanie naruszona, zaś przedstawione w zamówieniu kary umowne mają zagwarantować prawidłowe wykonanie zobowiązania przez strony postępowania.

Pytanie 21:

Pytanie dotyczy: Opisu przedmiotu zamówienia załącznik nr 10 – Punkt 42. Infrastruktura Informacyjna „Elektroniczne zewnętrzne tablice kierunkowe wykonane w technologii LED” Wykonawca zwraca się z prośbą o dopuszczenie do dostawy wyspecyfikowanych tablic LED, z diodą w kolorze białym. Jest to obecnie najpopularniejsze rozwiązanie stosowane na rynku transportu publicznego. Prosimy o pozytywne rozpatrzenie naszej prośby.

Odpowiedź na pytanie 21:

Zamawiający dopuszcza proponowane rozwiązanie.

Zamawiający informuje, że udzielone wyjaśnienia są wiążące dla Wykonawców.

PREZES ZARZĄDU

Kamil Szczepański