



URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

ZADANIE WSPÓŁFINANSOWANE Z BUDŻETU SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO



Gmina Uniejów

ul. Błogosławionego Bogumiła 13, 99-210 Uniejów

tel. 63 288 97 40, faks 63 288 97 43; 63 288 97 40 wew. 43

www.uniejow.pl e-mail: urząd@uniejow.pl

ZP.271.8.2026 AB

Uniejów, 11.05.2025

W postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego na dostawę w ramach zadania pn.:
„ Zakup autobusu szkolnego na potrzeby dowozu uczniów do placówek oświatowych prowadzonych przez Gminę Uniejów w ramach projektu: " Autobusy dla szkół z łódzkiego" Zamawiający - działając na podstawie art. 135 ust. 6 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (t. j. Dz. U. z 2024 poz. 1320) zwanej dalej „Ustawą” - udziela wyjaśnień dotyczących treści Specyfikacji Warunków Zamówienia (dalej SWZ) w odpowiedzi na wnioski złożone przez Wykonawców w przedmiotowym postępowaniu:

Pytanie 1:

Dot. załącznika nr 6 do SWZ Wzór umowy, § 1. , punkt 1.

Przedmiotem zamówienia jest dostawa fabrycznie nowego autobusu szkolnego, rok produkcji nie starszy niż 2025, posiadającego homologację oraz zgodnego z obowiązującymi przepisami i warunkami technicznymi dla autobusów szkolnych, przeznaczonego do przewozu do szkół dzieci i młodzieży, w tym dzieci z niepełnosprawnościami z terenu gminy Uniejów.

W związku z tym, że żaden z producentów autobusów, którzy oferują do sprzedaży autobusy do przewozów szkolnych nie posiada odrębnej homologacji dotyczącej autobusu szkolnego, wnioskujemy o potwierdzenie, że Zamawiający miał na myśli dostawę autobusu, który posiada aktualne świadectwo homologacji typu pojazdu wydane zgodnie z ustawą z dnia 14 kwietnia 2023r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. z 2023r. poz. 919) oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 sierpnia 2023r. w sprawie homologacji typu pojazdów (Dz. U. z 2023r. poz. 1651) lub świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym. Pojazd będzie odpowiadał homologacji właściwej dla danego typu pojazdu i będzie to homologacja dotycząca autobusu międzymiastowego, zgodnie z oczekiwaniami Zamawiającego opisanych w **§ 1. , punkt 2., pp. C)...**

Pojazd będzie odpowiadał homologacji właściwej dla przedmiotu zamówienia i będzie to homologacja dotycząca autobusu międzymiastowego przystosowanego do przewozu dzieci szkolnych;

Jednocześnie wszędzie tam, gdzie Zamawiający używa określenia autobus szkolny, przykładowo :

Rozdział VIII. Informacja o warunkach udziału w postępowaniu o udzielenie zamówienia:...

8.1.4 zdolności technicznej lub zawodowej...

wymagania dotyczą autobusu międzymiastowego, który spełnia wymagania autobusu szkolnego, które to wymagania w zakresie koloru, wyposażenie i pozostałych rozwiązań opisane są w Dzienniku Ustaw § 22. - [Autobus szkolny] - Warunki techniczne pojazdów oraz zakres ich niezbędnego wyposażenia. Dz.U.2024.502 t.j. Akt obowiązujący, Wersja od: 27 września 2024 r.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że przez zapis dotyczący „autobusu szkolnego posiadającego homologację” rozumie pojazd posiadający aktualne świadectwo homologacji typu pojazdu wydane zgodnie z obowiązującymi przepisami, w szczególności ustawą z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia oraz właściwymi aktami wykonawczymi, lub świadectwo krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym.

Zamawiający modyfikuje treść SWZ Rozdział VIII pkt 8.1.4 poprzez dodanie zapisu

Przez „dostawę autobusu szkolnego” Zamawiający rozumie dostawę autobusu kategorii M3 (np. autobus międzymiastowy), który był przystosowany do przewozu dzieci i młodzieży, w tym spełniał wymagania przewidziane dla autobusów szkolnych, określone w przepisach powszechnie obowiązującego prawa, w szczególności w § 22 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. 2024 poz. 502 t.j.).

Pytanie 2 :

Dot. załącznika nr 1 do SWZ, Opis przedmiotu zamówienia, pozycja

Klasa autobusu - minimum klasa II – Wymagane.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający opisując Wymagania/Opis w zakresie klasy autobusu miał na myśli Klasę II i nie dopuszcza tym samym autobusy klasy III, a zapis w postaci Minimum Klasa II jest omyłką pisarską.

Według klasyfikacji pojazdów, gdzie Klasa I, II i III oznacza odpowiednio autobusy miejskie, międzymiastowe i turystyczne, dopuszczenie klasy III mija się z intencją Zamawiającego, gdyż oczekiwania opisane w pozycji „Pojemność pasażerska” wskazują na konieczność występowania w autobusie miejsc stojących, które nie występują w klasie III tj. w autobusach turystycznych, a jednocześnie są rozwiązaniem standardowym dla autobusów klasy II.

Odpowiedź:

Zamawiający modyfikuje treść załącznika 1 Opis przedmiotu zamówienia oraz załącznika 2.1 Karta oferowanego przedmiotu zamówienia w powyższym zakresie

Pytanie 3 :

Dot. załącznika nr 1 do SWZ, Opis przedmiotu zamówienia, pozycja

Komputer pokładowy - z kontrolą zużycia paliwa – Wymagane.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający pisząc o kontroli miał na myśli możliwość monitorowania parametru jakim jest zużycie paliwa.

Doprecyzowanie w powyższym zakresie umożliwi wszystkim Wykonawcom poprawne przygotowanie oferty tj. adekwatne do jednoznacznie określonych warunków.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że przez zapis „komputer pokładowy – z kontrolą zużycia paliwa” rozumie możliwość monitorowania (odczytu) zużycia paliwa przez kierowcę, w szczególności w zakresie podstawowych parametrów eksploatacyjnych, takich jak chwilowe i/lub średnie zużycie paliwa. Zamawiający nie wymaga zaawansowanych systemów zarządzania ani zewnętrznych systemów raportowania zużycia paliwa.

Pytanie 4 :

Dot. Specyfikacji Warunków Zamówienia, Rozdział XVIII. Opis kryteriów, którymi Zamawiający będzie się kierował przy wyborze oferty, wraz z podaniem wag tych kryteriów i sposobu obliczania oceny ofert, punkt 18.6. okres Gwarancji, na który Wykonawca przedłuża okres rękojmi za wady.

Prosimy o doprecyzowanie informacji w zakresie szacunkowego planowanego przebiegu rocznego pojazdu.

Koszt gwarancji zwłaszcza, gdy w grę może wchodzić wydłużony jej okres, ściśle uzależniony jest od warunków eksploatacji pojazdu. Na warunki te w największym stopniu wpływa przebieg roczny pojazdu, od którego wartości bezpośrednio uzależniony jest ten koszt. Rozwiązania oferowane w autobusie pozwalają na realizowanie przebiegów rocznych nawet na poziomie 300 i więcej tysięcy km rocznie. Koszt gwarancji w tak intensywnie eksploatowanym autobusie ma prawo być znacząco większy niż w pojeździe, który w roku realizuje przebieg na poziomie np. 25-30 tys. km. Brak informacji w tym zakresie może spowodować przyjęcie maksymalnych przebiegów i z tym związanych maksymalnych kosztów gwarancji, co może okazać się nieadekwatne do rzeczywistych warunków, które znane są Zamawiającemu. Doprecyzowanie planowanych przebiegów rocznych umożliwi wszystkim Wykonawcom przygotowanie oferty odpowiedniej do realnych planowanych warunków eksploatacyjnych.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że planowany roczny przebieg autobusu został określony na podstawie dotychczasowej eksploatacji pojazdów realizujących przewozy na analogicznych trasach i wynosi około 30 000 km rocznie. Wartość ta ma charakter orientacyjny i została określona w oparciu o aktualnie obowiązujące warunki realizacji usług przewozowych.

Pytanie 5 :

Dot. Załącznik nr 1 do SWZ – opis przedmiotu zamówienia pozycja

Lakier – Akrylowy koloru pomarańczowego - Wymagane:

Czy Zamawiający uzna za spełnienie wymagań w zakresie koloru lakieru poliuretanowego akrylowego jeżeli autobus będzie posiadał kolor pomarańczowy z palety RAL opisany jako nr 2003? Oferowany pomarańczowy kolor z palety RAL o numerze 2003 jest relatywnie często stosowany w pojazdach, które mają spełnić wymagania autobusów szkolnych. Określenie na tym etapie koloru umożliwi Wykonawcom precyzyjne oszacowanie kosztów.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że dopuszcza zastosowanie lakieru w kolorze pomarańczowym odpowiadającym kolorystyce stosowanej dla autobusów szkolnych, w tym koloru z palety RAL, np. RAL 2003. Zamawiający dopuszcza również inne odcienie koloru pomarańczowego z palety RAL, pod warunkiem zachowania charakterystyki koloru stosowanego dla autobusów szkolnych oraz jego dobrej widoczności.

Pytanie 6 :

Dot. Załącznik nr 1 do SWZ – opis przedmiotu zamówienia pozycja

Pojemność pasażerska - Min. 41 siedzących + wózek inwalidzki + kierowca + ok. 15 stojących

maks 47 siedzących + wózek inwalidzki + kierowca - wymagane

Prosimy o potwierdzenie prawidłowej interpretacji zapisu, że Zamawiający oczekuje, że nawet w sytuacji, gdzie na pokładzie autobusu będzie obecny pasażer na wózku inwalidzkim, oferowany autobus zagwarantuje miejsca siedzące pasażerów (foteli pasażerskich) w liczbie minimum 41 szt.

Doprecyzowanie liczby miejsc umożliwi wszystkim Wykonawcom przygotowanie oferty adekwatnej do jednoznacznie określonych oczekiwań Zamawiającego.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza prawidłową interpretację zapisu. Oczekuje się, że oferowany autobus zapewni minimum 41 miejsc siedzących dla pasażerów również w sytuacji przewozu osoby poruszającej się na wózku inwalidzkim, przy jednoczesnym zapewnieniu miejsca dla kierowcy oraz około 15 miejsc stojących.

Pytanie 7 :

Dot. Załącznik nr 6 do SWZ Wzór umowy

ODBIÓR PRZEDMIOTU UMOWY.

Prosimy, aby Zamawiający zaakceptował rozwiązanie, gdzie Wykonawca na własny koszt dostarczy autobus będący przedmiotem niniejszej Umowy do siedziby Zamawiającego lub innego miejsca wskazanego przez Zamawiającego, lecz miejscem odbioru autobusu będzie siedziba Dealera producenta oferowanego autobusu lub siedziba Wykonawcy dostawy autobusu z założeniem, że będzie to na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, lub alternatywnie zastosuje wcześniejszy odbiór techniczny w siedzibie Wykonawcy lub dealera na terenie RP. Proponowane rozwiązanie pozwoli Zamawiającemu na sprawdzenie zgodności

wykonania autobusu z ofertą Wykonawcy i opisem przedmiotu zamówienia pod względem jakości i zgodności jego wykonania, funkcjonowania autobusu i windy, kompletności dokumentacji oraz przeprowadzenie próby eksploatacyjnej, przy jednoczesnym ograniczeniu ryzyka, że w chwili gdyby Zamawiający chciał dokonać najmniejszej zmiany, a taka zmiana mogłaby być wykonana, to ewentualne dostosowanie byłoby możliwe bez konieczności prowadzenia autobusu z powrotem do Serwisu Wykonawcy. To w istotny sposób zmienia podejście Wykonawcy do ewentualnych kosztów dodatkowej modyfikacji założonych w cenie pojazdu. Fakt wykonania odbioru w proponowany sposób ma też wymierny wpływ na czas wykonania i realizacji całego projektu, gdyż konieczność zorganizowania transportu do np. siedziby Zamawiającego, gdzie zaplanowane jest przekazanie wydłuża czas dostawy o konieczność zorganizowania wspomnianego transportu. Nie bez znaczenia jest też aspekt kosztu ubezpieczenia AC, który byłby konieczny na czas transportu, a w obecnym kształcie byłby konieczny po stronie Wykonawcy. Wspomniane ubezpieczenie jest relatywnie kosztowne ze względu na to, że nie obejmuje ochroną jedynie czasu transportu, lecz co najmniej okres jednego miesiąca. A według obecnych stawek firm ubezpieczeniowych koszt ten nie specjalnie odbiega od ubezpieczenia na okres 6-ciu miesięcy.

Zakładając, że koszt przyjazdu przedstawicieli Zamawiającego na odbiór do siedziby producenta czy Wykonawcę zostałyby pokryty przez Wykonawcę, a sam autobus byłby dostarczony po rejestracji również przez Wykonawcę i na jego koszt, to jakość oczekiwanego odbioru zostałaby jak najbardziej zapewniona przy jednoczesnym braku powielania kosztów w postaci np. ubezpieczenia.

Alternatywnym rozwiązaniem, byłby też zastosowanie wcześniejszego odbioru technicznego.

Odbiór techniczny miałby za zadanie wcześniejsze sprawdzenie zgodności wykonania autobusu z ofertą Wykonawcy i opisem przedmiotu zamówienia, jakości jego wykonania, funkcjonowania autobusu i windy, kompletności dokumentacji oraz przeprowadzenie próby eksploatacyjnej. Wykonanie tych czynności w siedzibie serwisu Wykonawcy, jeszcze przed finalną dostawą autobusu do Zamawiającego, pozwoliłoby na wcześniejszą weryfikację, że dostarczony pojazd spełnia wszystkie powyżej określone i uzasadnione oczekiwania Zamawiającego. O terminie planowanego odbioru technicznego Zamawiający zostałby poinformowany z oczekiwanym wyprzedzeniem i w przypadku braku zastrzeżeń skutkowałby podpisaniem protokołu odbioru technicznego.

Wspomniany odbiór techniczny nie zwalniałby Wykonawcę przed pozostałymi zobowiązaniami w zakresie odbioru końcowego, czy też terminu dostaw, lecz spowodowałby możliwość, że w chwili gdyby Zamawiający chciał dokonać najmniejszej zmiany, a taka zmiana mogłaby być wykonana, to ewentualne dostosowanie byłoby możliwe bez konieczności prowadzenia autobusu z powrotem do Serwisu Wykonawcy.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza możliwość przeprowadzenia wcześniejszego odbioru technicznego w siedzibie Wykonawcy lub autoryzowanego przedstawiciela na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Odbiór techniczny będzie miał charakter pomocniczy i nie stanowi odbioru końcowego przedmiotu zamówienia, a jego celem będzie w szczególności weryfikacja zgodności wykonania autobusu z ofertą i opisem przedmiotu zamówienia, sprawdzenie działania urządzeń (w tym windy), kompletności dokumentacji oraz przeprowadzenie prób eksploatacyjnych. **Przeprowadzenie odbioru technicznego nie zwalnia Wykonawcy**

z obowiązku dostarczenia autobusu do miejsca wskazanego przez Zamawiającego, ani z odpowiedzialności za jego należyte wykonanie i zgodność z umową. Zamawiający modyfikuje treść załącznika nr 6 projektu umowy o dodanie w § 3 ust 10-16 w zakresie możliwości wprowadzenia wstępnego odbioru technicznego

Pytanie 8 :

Dot. Załącznik nr 6 do SWZ Wzór umowy

§ 4, punkt, 4. Z tytułu udzielonej gwarancji, Wykonawca zobowiązuje się do usunięcia wad lub usterek fizycznych pojazdu lub wyposażenia w terminie nie dłuższym niż 5 dni roboczych od dnia dostarczenia pojazdu do serwisu, jeżeli wady lub usterki ujawnią się w ciągu terminów określonych w ust. 1 niniejszego paragrafu.

Wnioskujemy, aby Zamawiający wydłużył okres 5 dni do 14 dni roboczych.

Wykonawca deklaruje chęć wykonania napraw w jak najkrótszych terminach. Jednak z przyczyn od niego niezależnych może pojawić się sytuacja, gdzie dostępność danej części będzie ograniczona. Ma to związek z następstwami sytuacji geopolitycznej, która ma negatywny wpływ na stabilność łańcuchów dostaw w Europie i na świecie.

Odpowiedź:

Zamawiający częściowo uwzględni wniosek Wykonawcy. Zamawiający podtrzymuje wymaganie usunięcia wad lub usterek w terminie do 5 dni roboczych od dnia dostarczenia pojazdu do serwisu w przypadku napraw standardowych, niewymagających sprowadzenia części zamiennych. W przypadku napraw wymagających sprowadzenia części zamiennych lub o wyższym stopniu skomplikowania, Zamawiający dopuszcza wydłużenie terminu usunięcia wad lub usterek do maksymalnie 14 dni roboczych. Zamawiający modyfikuje treść załącznika nr 6 projektu umowy w § 4, rozszerzając zapisy punktu 4

Pytanie 9 :

Dot. Załącznik nr 6 do SWZ Wzór umowy § 4, punkt, 1.

Wykonawca udziela Zamawiającemumiesiące gwarancji i rękojmi na cały przedmiot zamówienia

Prosimy o potwierdzenie, że o ile w przypadku długości gwarancji Zamawiający przyjmuje możliwość złożenia oferty potwierdzającej różną ich dopuszczalną długość, to zgodnie z zasadami opisanymi w Kodeksie Cywilnym wymagany przez Zamawiającego okres rękojmi wynosi 2 lata.

Doprecyzowanie w tym zakresie pozwoli na dokładne określenie zobowiązań z tego tytułu. Brak jednoznacznego stanowiska Zamawiającego może spowodować założenia, które w niepotrzebny sposób spowodować mogą wzrost oferowanej ceny oferty.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z art. 568 § 1 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 1071 z późn. zm.), podstawowy okres rękojmi wynosi 2 lata. Przepisy te mają jednak charakter dyspozytywny, co oznacza, że Strony mogą w umowie ustalić dłuższy okres rękojmi. Zamawiający skorzystał z tej możliwości i wymaga udzielenia Zamawiającemu rękojmi na okres równy okresowi gwarancji jakości (wynoszącej minimum 24 miesiące). Jest to standardowa praktyka przy umowach dotyczących dostaw pojazdów oraz sprzętu o wysokiej wartości i długim okresie użytkowania.

Pytanie 10:

Dot. Załącznik nr 6 do SWZ Wzór umowy

§ 5. Punkt 1. Wykonawca zapłaci Zamawiającemu kary umowne, pp. ustalonym z Zamawiającym zgodnie z § 4 ust. 6, w wysokości 0,1 % wynagrodzenia umownego brutto wskazanego w § 2 ust. 1 umowy. Zamawiającym zgodnie z § 4 ust. 6, w wysokości 0,05 % wynagrodzenia umownego netto wskazanego w § 2 ust. 1 umowy.

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na zmianę zapisów na:

Proponowana wysokość kar jest sugerowana jej urealnieniem, natomiast odniesienie do wartości netto umowy jest podyktowane równym traktowaniem potencjalnych Wykonawców. Zamawiający przyjął koncepcję naliczania kar umownych od wartości brutto. W ocenie Wykonawcy taki model naliczania kar umownych przyjmujący jako podstawę wyliczania kary umownej od wartości brutto, a nie netto, jest sprzeczny z zasadą równego traktowania oferentów. 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. To spowoduje, że kary umowne płacone przez wykonawcę zagranicznego będą niższe niż w przypadku wykonawcy krajowego. Dlatego też wnosimy o zmianę poprzez zastosowanie jako podstawy naliczania kar umownych od kwoty netto wartości umowy.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę powyższych zapisów. Zamawiający podtrzymuje wysokość kar umownych oraz sposób ich naliczania od wynagrodzenia umownego brutto, zgodnie z zapisami projektu umowy. Przyjęty sposób naliczania kar umownych jest zgodny z powszechnie stosowaną praktyką oraz nie narusza zasady równego traktowania wykonawców. W związku z powyższym zapisy SWZ pozostają bez zmian.

Pytanie 11:

Dot. Załącznik nr 6 do SWZ Wzór umowy

§ 5. Punkt 1. Wykonawca zapłaci Zamawiającemu kary umowne, pp.

Wnioskujemy, aby Zamawiający potwierdził, że sankcje w postaci kary z tytułu wydłużonego okresu naprawy w czasie trwania gwarancji całopojazdowej obejmowały usterki istotne, tj. takie które wyłączają pojazd z ruchu uniemożliwiając jego bezpieczną eksploatację.

Nie każda usterka ma charakter istotny, tj. taki, z powodu której autobus musi być wyłączony z ruchu, gdyż uniemożliwia eksploatację pojazdu. Wykonawca deklaruje chęć wykonania wszystkich napraw w jak najkrótszych terminach, jednak jest grupa usterek, które ze względu na małą ich rangę mogą być wykonane przy okazji np. zbliżającego się przeglądu, co spowodować może brak konieczności choćby krótkotrwałego pozbawienia użytkownika możliwości eksploataowania pojazdu na czas usunięcia tej usterki.

Przy obecnym stanowisku Zamawiającego nawet najmniejsza usterka będzie powodowała konieczność zastosowania kar w przypadku braku naprawy we wskazanym czasie.

To powoduje, że przykładowo usterka jednej z lampek w luku bagażowym w przypadku jej chwilowej niedostępności w serwisie będzie powodowała uruchomi system kar opisanych w umowie. Pragnę zaznaczyć, raz jeszcze, że Wykonawca deklaruje usuwanie wszystkich usterek, a w tym również tych najmniej istotnych w możliwie krótkim czasie. Jednak nie można wykluczyć, że z przyczyn niezależnych od Wykonawcy dana usterka nie będzie mogła być usunięta w oczekiwanym czasie. Wówczas kategoryzowanie usterek ze względu na ich rangę jest o tyle zasadne, że te usterki, które nie powodują wyłączenia pojazdu z ruchu nie skutkują ich wyłączeniem, a więc nie powinny powodować u Wykonawcy następstwa w postaci konieczności zastosowania kar.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że kary umowne związane z przekroczeniem czasu naprawy w okresie gwarancji całopojazdowej mają na celu zapewnienie nieprzerwanej i bezpiecznej eksploatacji pojazdu przez Zamawiającego. Intencją Zamawiającego jest, aby szczególna odpowiedzialność Wykonawcy dotyczyła przede wszystkim usterek mających wpływ na bezpieczeństwo oraz możliwość użytkowania pojazdu zgodnie z jego przeznaczeniem.

Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że nie jest celem Zamawiającego nakładanie kar za zwłokę w usunięciu drobnych nieprawidłowości, które nie powodują wyłączenia pojazdu z ruchu ani nie wpływają na bezpieczeństwo jego eksploatacji. Takie usterki mogą być usuwane w terminach uzasadnionych organizacją serwisu, w szczególności przy okazji przeglądów lub innych czynności serwisowych, o ile nie wpływa to na prawidłowe użytkowanie pojazdu.

Pytanie 12:

Dot. Załącznik nr 6 do SWZ Wzór umowy

§ 3. Punkt 4. Wykonawca zobowiązany jest wydać Zamawiającemu wraz z autobusem dwa komplety kluczyków oraz następujące dokumenty, pp. 8)dowód wykonania przeglądu technicznego.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający pisząc „dowód wykonania przeglądu technicznego” miał na myśli dowód wykonania przeglądu technicznego windy, która będzie zabudowana w autobusie.

Doprecyzowanie informacji w powyższym zakresie spowoduje jednoznaczność co do oczekiwań Zamawiającego.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że dowód wykonania przeglądu technicznego dotyczy windy, która będzie zabudowana w autobusie. Tym samym Zamawiający rozszerza zapis § 3.Ust 4 pkt 8) Załącznik nr 6 do SWZ Wzór umowy na następujący:8)dowód wykonania przeglądu technicznego windy do obsługi osób niepełnosprawnych poruszających się na wózkach inwalidzkich.

Pytanie 13:

Dot. SERWIS GWARANCYJNY

Czy Zamawiający wyrazi zgodę, aby poniższe podzespoły, które ulegają eksploatacyjnemu zużyciu były wyłączone z gwarancji:

Sprzęgło

Tarcze i klocki hamulcowe

Pióra wycieraczek i wycieraczki tylnej szyby

Bezpieczniki i żarówki

Filtry i filtry wstępne (paliwa, powietrza, oleju, spalin, przeciwpyłkowe, osuszacza)

Bębny hamulcowe, szczęki i okładziny hamulcowe

Paski klinowe, jeśli nie są wymienione w planie konserwacji

Opony

Amortyzatory

Zderzaki i odbojniki gumowe / gumowe tuleje zawieszenia

Świece (świece żarowe, świece zapłonowe, świece wstępnego ogrzewania)

Oslony na pedały i dywaniki

Reflektory

Przednia szyba

Szyby

Lusterka wsteczne

Powyższe wyłączenia stanowią standardowe zapisy producentów i dostawców autobusów w zakresie współpracy serwisowej.

Odpowiedź:

Zamawiający częściowo przychyliła się do prośby i rozszerza zapis w § 4 dodając pkt 11 **załącznik nr 6 do SWZ** Wzór umowy wskazując, że gwarancja i rękojmia nie obejmuje elementów zużytych w toku zgodnej z przeznaczeniem eksploatacji autobusu gdy ich zużycie nie wynika z wad fizycznych rzeczy.

Przez „elementy zużyte”, Zamawiający rozumie części, które przy użytkowaniu ich zgodnie z przeznaczeniem, w warunkach zgodnych z instrukcją obsługi ulegają normalnemu zużyciu podczas eksploatacji autobusu lub takich jak: bezpieczniki i żarówki, pióra wycieraczek, normalnie zużywające się opony, filtry i filtry wstępne (paliwa, powietrza, oleju, spalin, przeciwpyłkowe, osuszacza), świece, części układu hamulcowego, w tym klocki hamulcowe, szczęki hamulcowe (jeżeli występują), tarcze hamulcowe, bębny hamulcowe (jeżeli występują), paski klinowe, amortyzatory (z wyłączeniem wad fabrycznych), elementy wykonane ze szkła przy uszkodzeniach mechanicznych, pozostałe części eksploatacyjne z wyjątkiem przypadków, gdyby do ich zużycia doszło w okresie szybszym niż przewidziany w instrukcjach, kartach gwarancyjnych pojazdu lub innych dokumentach wydanych przez producenta.

Pytanie 14:

Dot. SERWIS GWARANCYJNY

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wyraża zgodę 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, kwasy itp.;
- uszkodzeń będących wynikiem niewłaściwej eksploatacji (używanie niewłaściwych paliw, smarów, płynów) oraz będących wynikiem nie podjęcia przez Zamawiającego /Użytkownika w odpowiednim czasie działań naprawczych mających na celu ograniczenie skutków awarii;
- szkód wyrządzonych przez osoby trzecie (kradzież, dewastacja, włamanie);
- klęski żywiołowej (pożar, powódź);
- szkód powypadkowych lub następstw będących ich skutkiem;
- wad powstałych z tytułu naturalnego zużycia lub uszkodzenia materiałów eksploatacyjnych w toku zwykłej eksploatacji, a także zużytych, uszkodzonych lub zniszczonych na skutek warunków eksploatacji;
- wad będących następstwem kolizji, wypadków, katastrof i zdarzeń losowych, chyba, że te wynikły w skutek wad autobusu;
- wad powstałych w wyniku wandalizmu.

Jednocześnie prosimy o potwierdzenie, że obligatoryjne terminy napraw określone w umowie nie dotyczą sytuacji, w której Zamawiający dokonał kolizji autobusu lub został poszkodowany w kolizji. W takiej sytuacji termin napraw będzie indywidualnie ustalany z serwisem i uzależniony od procesu oszacowania szkód oraz od zakresu naprawy powypadkowej.

Powyższe zapisy stanowią standardowe zakresy współpracy serwisowej.

Odpowiedź:

Zamawiający modyfikuje treść załącznika 6 Projekt umowy, dodając w paragrafie 4 ust 12 i 13

Pytanie 15:**Dot. załącznika nr 1 do SWZ, Opis przedmiotu zamówienia, pozycja Systemy ADAS/GSR - Kamera cofania, system zmęczenia, ISA, blokada alkoholowa - Wymagane**

Prosimy o potwierdzenie, czy Zamawiający pisząc blokada alkoholowa miał na myśli obecność instalacji, która umożliwia zamontowanie takiego urządzenia, czy też intencją zapisu jest wyposażenie autobusu w taką blokadę.

O ile obecne uwarunkowania prawne co do obecności systemów bezpieczeństwa w ramach ADAS wymagają obecności instalacji do zamontowania urządzenia w postaci blokady alkoholowej, o tyle samo urządzenie nie jest wymagane. Przez fakt konieczności wykonywania systematycznej niezbędnej kalibracji tego urządzenia przed okresowym badaniem technicznym, gdzie sama kalibracja oraz zwiększony koszt badań technicznych generują koszty, wyposażenie takie nie jest popularne wśród właścicieli, którzy nie dopuszczają takiej możliwości, aby kierowca w autobusie szkolnym prowadził pojazd po spożyciu alkoholu.

Odpowiedź:

Tak, Zamawiający doprecyzowuje, że zapis dotyczący blokady alkoholowej odnosi się do instalacji/przystosowania pojazdu umożliwiającego montaż urządzenia, a nie do obowiązku dostarczenia i instalacji samej blokady alkoholowej.

Józef Kaczmarek
Burmistrz Uniejowa