WZP.271.1.37.2026 Ciechanów, dnia 30.10.2026 r.

Do Wykonawców
biorących udział w postępowaniu

Dotyczy: „Zakup taboru bezemisyjnego na potrzeby miejskiej komunikacji w Ciechanowie”

Szanowni Państwo,
Działając na podstawie art. 135 ust. 2 oraz art. 137 ust. 1ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz.U. 2026, poz.793 t.j.) Zamawiający w niniejszym postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego, przekazuje treść pytań wraz z odpowiedziami oraz dokonuje zmiany SWZ.

Wyjaśnienie ogólne dotyczące integracji (ma zastosowanie do pytań 1, 2, 3, 5, 6, 10, 12, 18, 20 i 22).

Zamawiający eksploatuje system zarządzania flotą, lokalizacji, dyspozytorski i monitoringu **Time4BUS**, obejmujący wszystkie autobusy komunikacji miejskiej. Zamawiający nie przewiduje wymiany tego systemu ani eksploatacji równolegle drugiego systemu (odrębnej aplikacji, odrębnego serwera lub odrębnego oprogramowania) do obsługi nowych pojazdów. Wymóg integracji wynika z uzasadnionych potrzeb Zamawiającego: jednolitej obsługi całej floty przez dyspozytora z jednego stanowiska, bezpieczeństwa pasażerów (czas reakcji na zdarzenie), jednolitego trybu zabezpieczania i wydawania materiału dowodowego, jednego zbioru danych osobowych (wizerunek) w rozumieniu RODO oraz ograniczenia kosztów utrzymania i licencji. Zamawiający **nie wymaga urządzeń określonego producenta**. Dopuszcza urządzenia dowolnego producenta, pod warunkiem że wszystkie wymagane funkcje są dostępne i obsługiwane **z poziomu systemu Time4BUS**, bez konieczności używania przez Zamawiającego dodatkowego oprogramowania, serwera lub aplikacji. Zapewnienie integracji (w tym ewentualne uzgodnienia z dostawcą systemu Time4BUS, licencje, prace wdrożeniowe i testy) należy do Wykonawcy i powinno zostać uwzględnione w cenie oferty.

A. Integracja z istniejącymi systemami

Pytanie 1. Równoważny system monitoringu – niezależny producent

Podstawa: Zał. 4, pkt 26, końcowy akapit, s. 12

Treść pytania: Czy Zamawiający dopuści system monitoringu innego producenta niż system obecnie eksploatowany, zapewniający pełną funkcjonalność OPZ i wymianę niezbędnych danych z istniejącą infrastrukturą? Prosimy o wskazanie producenta i

wersji obecnego systemu, oprogramowania do obsługi nagrań oraz zamkniętej listy wymaganych funkcji współpracy (podgląd, eksport nagrań, diagnostyka, alarmy), protokołów i zasad odbioru. Czy Zamawiający dopuszcza niezależne narzędzie do obsługi nagrań, jeżeli nie ma technicznej możliwości integracji centralnej?

Wnioskowane brzmienie zapisu: „Dopuszcza się system monitoringu dowolnego producenta, jeżeli spełnia wymagania funkcjonalne OPZ. Zakres koniecznej wymiany danych z systemami Zamawiającego, warunki dostępu i kryteria odbioru określa dokumentacja integracyjna udostępniona wszystkim wykonawcom. Nie wymaga się urządzeń ani oprogramowania identycznego z obecnie eksploatowanymi, o ile osiągnięta zostanie wymagana funkcjonalność i interoperacyjność."

***Odpowiedź Zamawiającego**:* Zamawiający dopuszcza system monitoringu (rejestrator, kamery, monitor) dowolnego producenta, pod warunkiem pełnej integracji z systemem Time4BUS eksploatowanym przez Zamawiającego. Obecnie eksploatowany system: Time4BUS. Zamknięta lista funkcji, które muszą być dostępne z poziomu systemu Time4BUS (dla każdego nowego autobusu, na takich samych zasadach jak dla pojazdów obecnie eksploatowanych):

1. podgląd obrazu na żywo z każdej kamery osobno i z wielu kamer jednocześnie;
2. przeglądanie nagrań archiwalnych zapisanych na rejestratorze pojazdu (wyszukiwanie po pojeździe, dacie, czasie i numerze kamery, przewijanie, pauza, zapis klatki);
3. zdalne pobieranie (zgrywanie) wskazanego fragmentu nagrania z rejestratora pojazdu przez transmisję bezprzewodową (LTE lub Wi-Fi w zajezdni) do systemu Zamawiającego;
4. eksport pobranego nagrania jako materiału dowodowego w formacie MP4 ze znakiem wodnym (pkt 26 OPZ);
5. informacja o stanie technicznym rejestratora i kamer (brak sygnału kamery, błąd/zapełnienie dysku, brak zapisu) – diagnostyka i alarmy;
6. powiązanie pojazdu w systemie z jego lokalizacją GPS, tak aby dyspozytor uruchamiał podgląd z poziomu mapy/listy pojazdów.

Zamawiający **nie dopuszcza** niezależnego narzędzia do obsługi nagrań, odrębnej aplikacji ani odrębnego serwera Wykonawcy jako sposobu spełnienia powyższych wymagań. Brak technicznej możliwości integracji z systemem Time4BUS oznacza niespełnienie wymagań OPZ. Oprogramowanie producenta rejestratora może być dostarczone dodatkowo (np. do odczytu dysku w stacji dokującej – rozwiązanie awaryjne), ale nie zastępuje integracji. Zamawiający nie przyjmuje wnioskowanego brzmienia. Zamawiający zmienia treść pkt 26 OPZ (ostatni akapit) – nowe brzmienie zamieszczono na końcu niniejszego pisma.

Pytanie 2. System centralny, dyspozytornia i udostępnienie interfejsów

Podstawa: Zał. 4, pkt 27.4 i pkt 29.2

Treść pytania: Prosimy o identyfikację producenta, nazwy, wersji i administratora systemu informacji przystankowej oraz systemu dyspozytorskiego. Jakie protokoły,

formaty i pola danych, identyfikatory, autoryzacja oraz metody testowania są wymagane dla lokalizacji, rozkładów jazdy, żądań połączeń głosowych i zdarzeń? Czy integracja wymaga udziału dostawcy obecnej centrali i czy wiąże się z kosztami licencji lub usług?

Wnioskowane brzmienie zapisu: „Zamawiający udostępnia wszystkim wykonawcom, przed terminem składania ofert, specyfikację niezbędnych interfejsów (w tym formaty i przykładowe komunikaty, zasady uwierzytelniania i dane testowe) oraz obiektywne kryteria odbioru integracji. Jeśli konieczny jest udział administratora lub dostawcy systemu, Zamawiający określa warunki organizacyjne, terminy, zakres prac i wszelkie opłaty, jednakowe dla wszystkich oferentów."

***Odpowiedź Zamawiającego**:* Systemem informacji przystankowej, systemem dyspozytorskim i systemem lokalizacji jest system Time4BUS Zamawiający nie jest właścicielem specyfikacji interfejsów tego systemu i nie przygotowuje dokumentacji integracyjnej. Zapewnienie integracji urządzeń pokładowych z systemem Time4BUS, w tym uzgodnienia z jego dostawcą, ewentualne licencje i usługi, należy do Wykonawcy i jest wliczone w cenę oferty. Zamawiający umożliwi Wykonawcy przeprowadzenie testów integracyjnych w swoim systemie w uzgodnionym terminie. Kryterium odbioru: poprawne działanie funkcji wymienionych w pkt 26, 27.4, 27.5 i 29 OPZ z poziomu systemu Time4BUS, potwierdzone testem odbiorczym (nowy pkt 26a OPZ). Zamawiający nie przyjmuje wnioskowanego brzmienia.

Pytanie 3. Import i aktualizacja danych rozkładowych

Podstawa: Zał. 4, pkt 27.4

Treść pytania: W jakim formacie i z jakiego źródła są udostępniane rozkłady jazdy, kursy, brygady, nazwy i identyfikatory przystanków? Czy dopuszcza się automatyczny import udokumentowanych plików CSV, XML, GTFS lub innego formatu bądź API, zamiast integracji bezpośrednio z konkretnym programem? Prosimy o udostępnienie plików przykładowych i zasad aktualizacji.

Wnioskowane brzmienie zapisu: „Komputer pokładowy umożliwia ręczny wybór linii i kursu oraz automatyczny import i aktualizację rozkładów jazdy z użyciem udokumentowanego formatu wymiany danych lub API. Zamawiający wskazuje format, identyfikatory i częstotliwość udostępniania danych. Nie wymaga się oprogramowania określonego producenta, jeśli funkcjonalność zostanie zachowana."

***Odpowiedź Zamawiającego**:* Rozkłady jazdy, kursy, brygady oraz nazwy i identyfikatory przystanków są prowadzone w systemie Time4BUS. Aktualny rozkład jazdy (linie, przystanki, odjazdy) jest publicznie dostępny pod adresem: https://time4bus.com/rozklad/ciechanow. Format i sposób przekazywania danych rozkładowych do komputera pokładowego wynikają z systemu Time4BUS – ich uzgodnienie z dostawcą systemu należy do Wykonawcy (wyjaśnienie ogólne). Zamawiający nie wymaga oprogramowania komputera pokładowego określonego producenta. Wymaga, aby komputer pokładowy umożliwiał ręczny wybór linii i kursu oraz automatyczne zasilanie danymi rozkładowymi z systemu Zamawiającego, bez ręcznego przepisywania danych i bez dodatkowego systemu po stronie Zamawiającego.

Pytanie 4. Kasowniki: zakres kompatybilności i blokowanie

Podstawa: Zał. 4, pkt 27, „Kasowniki – wymagania techniczne”, ppkt 1–4

Treść pytania: Prosimy o podanie producenta i modelu kasowników eksploatowanych przez ZKM oraz wyjaśnienie, czy wymóg „tego samego typu i modelu” odnosi się do dwóch nowych kasowników w jednym autobusie, czy do identyczności z urządzeniami już eksploatowanymi. Co obejmuje „kompatybilność”: wzór nadruku, taryfy, obsługę serwisową, raporty, komunikację z centralą czy blokowanie? Prosimy o dokumentację komend blokady, potwierdzeń i statusów. Czy można zastosować sterownik pośredniczący?

Wnioskowane brzmienie zapisu: „W autobusie instaluje się dwa kasowniki jednakowego typu spełniające wymagania funkcjonalne i wymagany wzór oznaczenia biletu. Dopuszcza się kasowniki innego producenta, o ile spełniają określony przez Zamawiającego zakres kompatybilności. Blokowanie może być realizowane bezpośrednio z komputera pokładowego albo przez współpracujący moduł pośredniczący. Zamawiający udostępnia opis wymaganego interfejsu oraz kryteria odbioru.”

***Odpowiedź Zmawiającego**:* Zamawiający eksploatuje kasowniki RG Plus oraz MacroSystem. Wymóg „tego samego typu i modelu” oznacza, że oba kasowniki w jednym autobusie mają być jednakowe. Kompatybilność z kasownikami eksploatowanymi oznacza: wzór nadruku zgodny z pkt 27 ppkt 4 OPZ (ZKM 232 020225 1348), obsługę tych samych biletów papierowych oraz możliwość blokady kasowników z komputera pokładowego. Zamawiający dopuszcza kasowniki innego producenta niż wymienieni, spełniające te wymagania oraz realizację blokady bezpośrednio z komputera pokładowego lub przez moduł pośredniczący zamontowany w pojeździe.

Pytanie 5. Fizyczne przyciski i dwukierunkowa łączność z dyspozytorem

Podstawa: Zał. 4, pkt 29.2

Treść pytania: Czy Zamawiający dopuści trwale zamontowany, fizyczny panel przycisków podłączony do komputera pokładowego (zamiast przycisków zintegrowanych z jego obudową)? Prosimy o dokumentację zgłaszania żądania połączenia, sposobu prezentacji i alarmowania dyspozytora oraz technologii zestawiania połączenia głosowego (np. SIP/VoIP, GSM lub innej) i zasad testu.

Wnioskowane brzmienie zapisu: „Kierowca inicjuje kontakt za pomocą fizycznego przycisku w komputerze pokładowym lub trwałego panelu przycisków współpracującego z komputerem. Żądanie jest sygnalizowane w istniejącym systemie dyspozytorskim, a dyspozytor może zestawić dwukierunkową rozmowę. Wymagane interfejsy i kryteria odbioru Zamawiający określa w dokumentacji integracyjnej.”

***Odpowiedź Zamawiającego**:* Zamawiający dopuszcza trwale zamontowany fizyczny panel przycisków podłączony do komputera pokładowego, umieszczony w zasięgu kierowcy. Żądanie rozmowy musi być wizualizowane na mapie i sygnalizowane dźwiękowo **w systemie Time4BUS**, a dyspozytor musi zestawiać połączenie

dwukierunkowe **z poziomu systemu Time4BUS** – tak jak dla pojazdów obecnie eksploatowanych. Połączenia głosowe kierowca–dyspozytor są u Zamawiającego realizowane przez moduł **Time4BUSvoice** systemu Time4BUS; urządzenia pokładowe muszą współpracować z tym modułem. Rozwiązanie wymagające od dyspozytora korzystania z innej aplikacji lub telefonu nie spełnia wymagań. Integracja – po stronie Wykonawcy (wyjaśnienie ogólne).

Pytanie 6. System zliczania pasażerów APC – integracja i odbiór

Podstawa: Zał. 4, pkt 27, „System zliczania pasażerów"

Treść pytania: Czy dopuszcza się odrębny system APC powiązany z komputerem pokładowym lub platformą centralną za pomocą API/plików? Jakie kryterium dokładności zliczania obowiązuje, w jaki sposób liczone i korygowane jest obłożenie pojazdu oraz jak będzie przebiegał odbiór i eksport danych na poziomie przystanku i kursu?

Wnioskowane brzmienie zapisu: „System APC może stanowić niezależny podsystem, który za pomocą udokumentowanego interfejsu przekazuje dane o wejściach, wyjściach, obłożeniu, przystanku, linii i kursie. Oferent zapewnia eksport danych do udokumentowanego formatu, a Zamawiający określa metodę weryfikacji dokładności i kryteria odbioru."

***Odpowiedź Zamawiającego**:* Zamawiający dopuszcza system APC jako odrębny podsystem urządzeń w pojeździe, współpracujący z komputerem pokładowym. Dane (data, czas, linia, kurs, przystanek, wsiadający, wysiadający, napełnienie, podsumowanie kursu) muszą być dostępne dla Zamawiającego w systemie Time4BUS ; Zamawiający nie dopuszcza konieczności korzystania z odrębnej aplikacji Wykonawcy. Wymagana dokładność zliczania: min. 97% w odniesieniu do liczenia ręcznego, weryfikowana podczas odbioru na próbie min. 5 kursów.

B. Monitoring wizyjny i archiwizacja

Pytanie 7. Sześć gniazd dyskowych w rejestratorze

Podstawa: Zał. 4, pkt 26.2.h

Treść pytania: Czy Zamawiający dopuści rejestrator mobilny z jednym lub dwoma gniazdami na wymienne HDD/SSD, jeżeli wykaże 30-dniową retencję wszystkich wymaganych kamer przy parametrach uzgodnionych w OPZ? Jeśli wymaganych jest sześć miejsc na dyski, prosimy o określenie przewidywanego scenariusza rozbudowy, liczby przyszłych kamer i celu takiej rezerwy.

Wnioskowane brzmienie zapisu: „Rejestrator musi obsługiwać wymienne nośniki danych o łącznej pojemności zapewniającej rejestrację wszystkich wymaganych kamer przez minimum 30 dni. Nie ustala się minimalnej liczby gniazd na dyski. Dopuszcza się rejestrator z jednym lub dwoma nośnikami, jeżeli zostaną spełnione wymogi retencji, jakości i możliwości serwisowego wyjęcia nośnika."

***Odpowiedź Zamawiającego**:* Zamawiający zmienia wymóg i dopuszcza rejestrator umożliwiający zamontowanie **co najmniej 4** wymiennych nośników danych (HDD/SSD). Zamawiający nie dopuszcza rejestratora z 1 lub 2 gniazdami. Rezerwa gniazd jest uzasadniona potrzebami Zamawiającego: (1) możliwością rozbudowy systemu o kolejne kamery (np. kamery drzwi środkowych/tylnych, kamera kabiny kierowcy) w okresie eksploatacji pojazdu bez wymiany rejestratora, (2) możliwością wydłużenia okresu przechowywania nagrań ponad 30 dni (np. na żądanie organów ścigania lub w związku ze zmianą przepisów) oraz (3) ujednoliceniem wyposażenia i rezerwą serwisową na cały okres eksploatacji pojazdu. Liczba nośników montowanych przy dostawie musi zapewniać retencję min. 30 dni nagrań ze wszystkich kamer przy parametrach z odpowiedzi na pytanie 8. Zamawiający zmienia pkt 26.2.h OPZ.

Pytanie 8. Metoda weryfikacji retencji 30 dni

Podstawa: Zał. 4, pkt 26.2.e i opis monitoringu, s. 11–12

Treść pytania: Czy wymóg 30 dni ma być spełniony przy całodobowej rejestracji ze wszystkich kamer? Prosimy o podanie minimalnej liczby klatek/s, rozdzielczości, jakości/bitrate i kodeka oraz sposobu oceny pojemności. Czy akceptowane będzie obliczenie pojemności archiwum i demonstracja ciągłości zapisu zgodnie z ustawionymi parametrami?

Wnioskowane brzmienie zapisu: „Archiwum ma zapewniać co najmniej 30 dni nagrań z wszystkich wymaganych kamer przy parametrach kodowania i trybie pracy określonych w dokumentacji technicznej. Zgodność weryfikuje się na podstawie parametrów konfiguracji, obliczenia wymaganej pojemności i testu demonstracyjnego rejestracji i eksportu nagrań.”

***Odpowiedź Zamawiającego**:* Tak – 30 dni dotyczy rejestracji ze wszystkich kamer w czasie pracy pojazdu, przy założeniu pracy pojazdu 16 h/dobę. Minimalne parametry: rozdzielczość HD (min. 1280×720), min. 12 kl./s, kodek H.264 lub H.265. Zamawiający zaakceptuje obliczenie pojemności archiwum przedstawione przez Wykonawcę wraz z testem demonstracyjnym zapisu i eksportu podczas odbioru.

Pytanie 9. Podtrzymanie zasilania monitoringu przez 30 minut

Podstawa: Zał. 4, pkt 26, akapit o podtrzymaniu zasilania, s. 11–12

Treść pytania: Prosimy o potwierdzenie, czy wymagane 30 minut podtrzymania dotyczy nieprzerwanej pracy rejestratora wraz ze wszystkimi kamerami po zaniku głównego zasilania, czy wyłącznie bezpiecznego zachowania zapisanych danych. Czy Zamawiający dopuści alternatywę polegającą na bezpiecznym zamknięciu zapisu i automatycznym wznowieniu rejestracji, jeżeli nie jest wymagana dalsza obserwacja pojazdu bez zasilania?

Wnioskowane brzmienie zapisu: „System chroni nagrania przed uszkodzeniem wskutek zaniku zasilania i automatycznie wznawia rejestrację po jego przywróceniu. Dopuszcza się układ, który umożliwia bezpieczne zakończenie zapisu po zaniku zasilania bez 30-minutowej pracy wszystkich kamer, jako rozwiązanie równoważne w zakresie ochrony danych.”

***Odpowiedź Zmawiającego**:* Wymóg dotyczy pracy rejestratora wraz z kamerami przez 30 minut po zaniku sygnału stacyjki (np. rejestracja zdarzeń po zakończeniu kursu, w czasie postoju, wysiadania pasażerów lub po kolizji). Zamawiający nie dopuszcza rozwiązania polegającego wyłącznie na bezpiecznym zamknięciu zapisu. Zamawiający podtrzymuje wymaganie.

Pytanie 10. Udostępnianie obrazu na żywo i nagrań archiwalnych

Podstawa: Zał. 4, pkt 26, akapit dotyczący wewnętrznego proxy RTSP, s. 9–10

Treść pytania: Czy Zamawiający dopuszcza udostępnianie obrazu bieżącego poprzez RTSP i nagrań archiwalnych poprzez udokumentowane API lub funkcję eksportu, bez obowiązku wbudowanego serwera proxy RTSP? Prosimy o określenie liczby jednoczesnych odbiorców i strumieni, dopuszczalnej latencji oraz sposobu pomiaru obciążenia i jakości.

Wnioskowane brzmienie zapisu: „System zapewnia równoczesny dostęp do obrazu bieżącego oraz materiału archiwalnego za pomocą udokumentowanych interfejsów transmisji i eksportu, w tym RTSP dla obrazu bieżącego oraz API, ONVIF w odpowiednim profilu lub równoważnego sposobu dostępu do archiwum. Dopuszcza się realizację funkcji przez rejestrator albo dodatkowy komponent; nie wymaga się odrębnego wewnętrznego serwera proxy RTSP.”

***Odpowiedź Zamawiającego**:* Zamawiający nie narzuca technologii udostępniania strumieni (wbudowany serwer proxy RTSP, RTSP, ONVIF, API lub inna), pod warunkiem że obraz na żywo i nagrania archiwalne są dostępne **z poziomu systemu Time4BUS**. Wymagane minimum: jednoczesny dostęp co najmniej 2 użytkowników systemu Zamawiającego do obrazu na żywo z pojazdu i jednoczesny podgląd min. 4 kamer, przy jednoczesnym, nieprzerwanym zapisie lokalnym na rejestratorze. Udostępnianie strumieni nie może przerywać ani obniżać jakości nagrywania. Rozwiązanie, w którym obraz jest dostępny wyłącznie w aplikacji lub na serwerze Wykonawcy, nie spełnia wymagań. Zamawiający zmienia treść pkt 26 OPZ (akapit o proxy RTSP).

Pytanie 11. Maksymalna latencja podglądu 0,5 s

Podstawa: Zał. 4, pkt 26.3

Treść pytania: Prosimy o zdefiniowanie metody pomiaru opóźnienia 0,5 s: moment rejestracji kadru, moment wyświetlenia, warunki sieci i obciążenia, rozdzielczość oraz FPS. Czy dla podglądu kierowcy dopuszcza się niezależny strumień niskiej latencji i odrębny strumień HD do nagrywania?

Wnioskowane brzmienie zapisu: „Opóźnienie lokalnego podglądu na monitorze kierowcy nie przekracza 0,5 s w warunkach pomiaru określonych przez Zamawiającego. Dopuszcza się oddzielny strumień podglądowy o niskim opóźnieniu oraz niezależny strumień archiwizacyjny HD.”

***Odpowiedź Zamawiającego**:* Wymóg 0,5 s dotyczy wyłącznie lokalnego podglądu na monitorze w kabinie kierowcy i mierzony jest od zdarzenia przed kamerą do

wyświetlenia na monitorze (np. test ze stoperem/zegarem w kadrze), przy pracy wszystkich kamer i trwającym zapisie. Zamawiający dopuszcza oddzielny strumień podglądowy o niskim opóźnieniu i niezależny strumień archiwizacyjny HD. Wymóg nie dotyczy podglądu zdalnego przez sieć komórkową.

Pytanie 12. MP4, znak wodny oraz dane o kursie i przystanku

Podstawa: Zał. 4, pkt 26, wymagania dotyczące zapisu MP4 i znaku wodnego, s. 11

Treść pytania: Czy Zamawiający dopuści mechanizm kryptograficznego zapewnienia integralności pliku MP4 oraz zsynchronizowane metadane o numerze pojazdu, prędkości, numerze linii i przystanku, jeżeli dane te są widoczne w bezpłatnym narzędziu odtwarzającym i mogą zostać wyeksportowane wraz z nagraniem? Prosimy o wskazanie źródła tych danych oraz formatu ich dostarczania do rejestratora.

Wnioskowane brzmienie zapisu: „System eksportuje nagrania w formacie MP4 wraz z datą i czasem, numerem pojazdu, prędkością, numerem linii i nazwą przystanku. Integralność materiału zapewnia graficzny znak wodny nanoszony w momencie zapisu albo równoważny mechanizm kryptograficzny; wymagane dane mogą być zapisane w obrazie lub w zsynchronizowanych, zabezpieczonych metadanych dostępnych w bezpłatnym narzędziu odczytu i przekazywanych wraz z materiałem.”

***Odpowiedź Zamawiającego**:* Zamawiający podtrzymuje wymóg graficznego znaku wodnego nanoszonego w rejestratorze w momencie zapisu, widocznego bezpośrednio na nagraniu (data i godzina, numer inwentarzowy pojazdu, prędkość, numer linii, nazwa przystanku). Materiał wydawany jest m.in. Policji i sądom i musi być czytelny w dowolnym odtwarzaczu MP4, bez specjalnego oprogramowania. Dodatkowy mechanizm kryptograficzny integralności jest dopuszczalny jako uzupełnienie, nie jako zamiennik znaku wodnego. Źródłem danych o linii i przystanku jest komputer pokładowy dostarczany w ramach zamówienia – zapewnienie przekazywania tych danych do rejestratora należy do Wykonawcy.

Pytanie 13. Zasilanie kamer 12 V, 24 V lub PoE

Podstawa: Zał. 4, pkt 26.1.h

Treść pytania: Czy Zamawiający dopuści kamery IP zasilane zgodnie ze standardem IEEE 802.3af/at (PoE), przy czym zasilanie switcha lub konwertera PoE jest pobierane z instalacji pojazdu 24 V DC? Czy dopuszczalne są również kamery z wejściem 24 V DC?

Wnioskowane brzmienie zapisu: „Kamery mogą być zasilane napięciem 12 V DC, 24 V DC lub w standardzie PoE, z użyciem odpowiedniego układu zasilającego z instalacji pojazdu. Wszystkie komponenty muszą działać prawidłowo w dopuszczalnym zakresie napięć i warunkach środowiskowych autobusu.”

***Odpowiedź Zamawiającego**:* Zamawiający dopuszcza kamery zasilane z rejestratora: napięciem stałym 12 V DC z wyjścia zasilającego rejestratora lub w standardzie PoE (IEEE 802.3af/at) ze złącza PoE rejestratora. Zamawiający nie dopuszcza zasilania

kamer z odrębnych zasilaczy, przetwornic ani switchy PoE. Zamawiający zmienia pkt 26.1.h OPZ.

Pytanie 14. Osłony kamer i odporność IK10

Podstawa: Zał. 4, pkt 26.1.f

Treść pytania: Czy dopuszcza się kompletne kamery w obudowie antywandalowej IK10, z fabryczną osłoną obiektywu, w miejsce wymiennej szyby z poliwęglanu, przy zachowaniu wymaganej odporności oraz możliwości serwisowej wymiany urządzenia?

Wnioskowane brzmienie zapisu: „Kamery znajdujące się w strefach dostępnych dla pasażerów są chronione obudową lub osłoną o klasie odporności co najmniej IK10. Dopuszcza się fabryczną osłonę zintegrowaną z kamerą albo osłonę wymienną. Nie wymaga się dodatkowej szyby z poliwęglanu, jeśli kompletne urządzenie spełnia wymaganą klasę odporności."

***Odpowiedź Zamawiającego**:* Tak. Zamawiający dopuszcza kamery w obudowie antywandalowej IK10 z fabryczną osłoną obiektywu, bez dodatkowej wymiennej szyby z poliwęglanu. Zamawiający zmienia pkt 26.1.f OPZ.

C. SIP, łączność, audio i wyposażenie

Pytanie 15. Rozmiar wyświetlacza 21,5 cala

Podstawa: Zał. 4, pkt 27.1.d

Treść pytania: Czy Zamawiający dopuści ekran o nominalnej przekątnej 21,5 cala, oferowany rynkowo jako ekran klasy 22 cale, zachowujący rozdzielczość Full HD i wszystkie wymagane funkcje?

Wnioskowane brzmienie zapisu: „Wewnętrzny monitor informacji pasażerskiej ma nominalną przekątną co najmniej 21,5 cala, rozdzielczość co najmniej 1920 × 1080 oraz spełnia pozostałe wymagania OPZ."

***Odpowiedź Zamawiającego**:* Tak. Zamawiający dopuszcza monitor o przekątnej nominalnej min. 21,5" (klasa 22") i rozdzielczości min. 1920×1080. Zamawiający zmienia pkt 27.1.d OPZ.

Pytanie 16. LCD HDMI z oddzielnym odtwarzaczem Ethernet

Podstawa: Zał. 4, pkt 27.1.d

Treść pytania: Czy Zamawiający dopuści wyświetlacz LCD połączony interfejsem HDMI z osobnym kontrolerem/odtwarzaczem SIP posiadającym Ethernet, tak aby funkcja sieciowa należała do całego zestawu, niekoniecznie samego panelu LCD?

Wnioskowane brzmienie zapisu: „Wewnętrzna tablica informacji pasażerskiej może składać się z panelu LCD i osobnego modułu sterującego. Komunikację Ethernet zapewnia moduł sterujący, a sygnał obrazu może być przesyłany do panelu za pomocą HDMI lub równoważnego cyfrowego interfejsu. Zestaw traktowany jest jako jeden funkcjonalny wyświetlacz SIP."

***Odpowiedź Zamawiającego**:* Tak, pod warunkiem że zestaw (panel + moduł sterujący z Ethernet) jest sterowany z komputera pokładowego i stanowi jeden funkcjonalny wyświetlacz.

Pytanie 17. Wzmacniacz cyfrowy sterowany przez moduł

Podstawa: Zał. 4, pkt 27.2

Treść pytania: Czy Zamawiający dopuści cyfrowy wzmacniacz audio z wejściem liniowym i/lub mikrofonowym oraz funkcją priorytetu komunikatów (MUTE), o ile komputer pokładowy realizuje wymaganą regulację głośności i uprawnienia użytkowników za pomocą odrębnego sterownika lub modułu Ethernet?

Wnioskowane brzmienie zapisu: „System zapowiedzi zapewnia cyfrowe wzmocnienie sygnału, wymagane poziomy głośności i priorytet komunikatów. Sterowanie i uprawnienia użytkowników mogą być realizowane z komputera pokładowego przez Ethernet bezpośrednio do wzmacniacza albo przez dodatkowy kontroler współpracujący ze wzmacniaczem poprzez interfejs audio i sterujący.”

***Odpowiedź Zamawiającego**:* Tak, pod warunkiem zapewnienia regulacji głośności i uprawnień użytkowników z panelu komputera pokładowego oraz priorytetu komunikatów.

Pytanie 18. Zdarzenia, limit 1 s i pozycja GPS co 15 s

Podstawa: Zał. 4, pkt 27.5 ppkt 1–5

Treść pytania: Czy czas 1 s na udostępnienie zdarzenia w aplikacji jest liczony od odebrania komunikatu przez serwer, zgodnie z brzmieniem OPZ? Czy pozycja GPS ma być rejestrowana co 15 s, a inne zdarzenia natychmiast po wykryciu? Prosimy o wskazanie punktu pomiaru i scenariusza, w którym łączność komórkowa jest niedostępna.

Wnioskowane brzmienie zapisu: „Pozycja pojazdu jest rejestrowana nie rzadziej niż co 15 s. Pozostałe wymagane zdarzenia są rejestrowane w chwili wystąpienia. Po odebraniu poprawnego komunikatu przez serwer zdarzenie jest dostępne w aplikacji w czasie nie dłuższym niż 1 s. Podczas braku transmisji dane są buforowane i przekazywane automatycznie po przywróceniu łączności.”

***Odpowiedź Zamawiającego**:* Tak – czas 1 s liczony jest od odebrania komunikatu przez serwer systemu Zamawiającego (Time4BUS). Pozycja GPS rejestrowana jest nie rzadziej niż co 15 s, pozostałe zdarzenia – w chwili wystąpienia. W razie braku łączności dane są buforowane (min. 200 zdarzeń) i przesyłane automatycznie po przywróceniu łączności do systemu Zamawiającego.

Pytanie 19. Wykaz sygnałów z pojazdu i CAN tylko do odczytu

Podstawa: Zał. 4, pkt 27.5.3 i pkt 29.2–3

Treść pytania: Prosimy o zamknięty wykaz sygnałów i zdarzeń wymaganych przez monitoring oraz system dyspozytorski, wraz z opisem źródła sygnału i formatem

udostępnienia. Czy dopuszcza się odseparowany interfejs CAN przeznaczony wyłącznie do odczytu, interfejs udostępniony przez producenta autobusu lub izolowane wejścia I/O?

Wnioskowane brzmienie zapisu: „Wykaz sygnałów wymaganych przez wyposażenie elektroniczne zawiera nazwy zdarzeń, źródła, formaty i sposób odbioru. Dopuszcza się ich odczyt za pomocą odseparowanego interfejsu CAN bez funkcji sterowania, dedykowanego API producenta pojazdu lub odseparowanych wejść dyskretnych. Nie jest wymagane ingerowanie w sterowanie krytycznymi układami pojazdu."

***Odpowiedź Zamawiającego**:* Wymagane sygnały: stacyjka (zapłon), otwarcie/zamknięcie drzwi (każde drzwi osobno), bieg wsteczny, prędkość, przycisk alarmowy/żądania rozmowy, przycisk wózka inwalidzkiego, przebieg, stan naładowania baterii trakcyjnej (SOC). Zamawiający dopuszcza odczyt przez odseparowany interfejs CAN (tylko odczyt), interfejs producenta pojazdu lub odseparowane wejścia dyskretne. Nie jest wymagana ingerencja w sterowanie układami pojazdu. Sygnały muszą być dostępne w systemie Time4BUS.

D. Dodatkowe niejasności

Pytanie 20. Niespójne określenie serwera Zamawiającego i Wykonawcy

Podstawa: Zał. 4, pkt 27.4 oraz pkt 27.5.4–5

Treść pytania: W pkt 27.4 wskazano wysyłanie pozycji do serwera wskazanego przez Zamawiającego, natomiast w pkt 27.5.4–5 do serwera Wykonawcy. Który z nich ma być odbiorcą danych i systemem źródłowym? Czy Zamawiający wymaga jednoczesnego wysyłania do dwóch systemów? Prosimy o podanie adresowania/logiki integracji, listy pól, częstotliwości transmisji, zasad autoryzacji, retencji danych oraz stron odpowiedzialnych za serwery i koszty.

Wnioskowane brzmienie zapisu: „Dane lokalizacyjne i zdarzeniowe są przesyłane do systemów wskazanych w załączniku integracyjnym. Zamawiający określa liczbę i role serwerów, wymagane formaty komunikatów, parametry API, zasady uwierzytelniania, retencji i odbioru oraz podział kosztów utrzymania infrastruktury. Dopuszcza się serwer wykonawcy jako warstwę pośredniczącą, jeżeli wymagane dane docierają do systemu Zamawiającego."

***Odpowiedź Zamawiającego**:* Jedynym odbiorcą danych lokalizacyjnych i zdarzeniowych jest system Zamawiającego Time4BUS. Zamawiający nie wymaga i **nie dopuszcza** przesyłania danych do serwera Wykonawcy jako systemu, z którego Zamawiający miałby korzystać, ani pośredniczącego serwera Wykonawcy, od którego działania zależałoby dostarczenie danych do systemu Zamawiającego. Sformułowanie „serwera wykonawcy" w pkt 27.5 ppkt 4 i 5 OPZ jest omyłką – Zamawiający zmienia je na „serwera systemu Zamawiającego". Formaty komunikatów i zasady autoryzacji wynikają z systemu Time4BUS – zapewnienie zgodności należy do Wykonawcy (wyjaśnienie ogólne). Utrzymanie serwera Time4BUS pozostaje po stronie Zamawiającego.

Pytanie 21. Karty SIM, operator i koszty transmisji

Podstawa: Zał. 4, pkt 27.5.4

Treść pytania: Jacy operatorzy kart SIM są obecnie stosowani przez Zamawiającego i czy wymóg oznacza tę samą sieć radiową, tego samego operatora handlowego, czy tylko wymaganą jakość pokrycia? Czy dopuszcza się router dual-SIM i kartę innego operatora przy spełnieniu wymagań zasięgu oraz bezpieczeństwa? Na jaki okres Wykonawca ma zapewnić abonament i transmisję danych?

Wnioskowane brzmienie zapisu: „Transmisja danych jest realizowana w sieci LTE lub nowszej, z pokryciem obszaru eksploatacji autobusów. Dopuszcza się dowolnego operatora zapewniającego wymaganą łączność oraz router dual-SIM. Okres świadczenia i sposób finansowania abonamentu oraz wymagany pakiet danych określa Zamawiający."

***Odpowiedź Zamawiającego**:* Karty SIM do modemów dostarcza usługodawca platformy Time4BUS, z którą współpracuje Zamawiający (tak jak dla obecnie eksploatowanych pojazdów); karty zostaną przekazane Wykonawcy do montażu. Wykonawca nie dostarcza kart SIM ani nie zapewnia abonamentu i transmisji danych – nie wlicza tych kosztów do ceny oferty. Zamawiający dopuszcza router dual-SIM. Zamawiający zmienia pkt 27.5.4 OPZ.

Pytanie 22. Zapasowy dysk a obsługa i odczyt nagrań

Podstawa: Zał. 4, pkt 26.2.e–f, opis stacji dokującej i bezprzewodowego pobierania, s. 9–12

Treść pytania: Czy dodatkowy dysk twardy ma być dostarczony jako zapasowy element serwisowy, pozostający poza rejestratorem, czy ma uczestniczyć w jednoczesnym zapisie (np. RAID)? Czy przy bezprzewodowym odczycie i eksporcie przez Ethernet/Wi-Fi jest konieczna dedykowana stacja dokująca USB, czy wystarczy rozwiązanie oferujące równoważną funkcję archiwizacji i dostarczenia materiału dowodowego?

Wnioskowane brzmienie zapisu: „Dostarcza się dodatkowy nośnik HDD/SSD zgodny z rejestratorem, przeznaczony na wymianę serwisową, bez obowiązku jednoczesnego montażu i prowadzenia zapisu na obu nośnikach. Nagrania można odczytać, archiwizować i wyeksportować przez sieć lub z wyjmowanego nośnika przy użyciu udokumentowanego narzędzia; dedykowana stacja dokująca nie jest wymagana, jeśli zachowano równoważną funkcjonalność."

***Odpowiedź Zamawiającego**:* Dodatkowy dysk jest zapasowym nośnikiem serwisowym, przechowywanym poza rejestratorem; nie wymaga się jednoczesnego zapisu (RAID). Podstawowym sposobem dostępu do nagrań i ich zgrywania jest **system Time4BUS** (zdalnie przez LTE/Wi-Fi – odpowiedź na pyt. 1 i 10). Stacja dokująca USB (lub równoważny czytnik nośnika z oprogramowaniem do odczytu bez ograniczeń licencyjnych) jest wymagana jako awaryjna droga odczytu nagrań w razie awarii łączności lub uszkodzenia pojazdu – Zamawiający podtrzymuje ten wymóg (1 szt. na dostawę).

Pytanie 23. Liczba i położenie kamer

Podstawa: Zał. 4, pkt 26.1.a–e oraz opis nad tabelą

Treść pytania: Prosimy o potwierdzenie, że wymagana minimalna liczba kamer wynosi pięć: dwie w przestrzeni pasażerskiej, jedna w kabinie obserwująca drogę przed pojazdem, jedna po prawej stronie przy drzwiach i jedna cofania. Czy kamera obserwująca drogę, ale zamontowana wewnątrz pojazdu, jest uznawana za kamerę wewnętrzną? Czy kamera cofania może być zintegrowana z systemem rejestracji i jednocześnie dostarczać obraz wspomagający manewr cofania?

Wnioskowane brzmienie zapisu: „Minimalny zestaw obejmuje pięć kamer: dwie obejmujące przestrzeń pasażerską, jedną wewnętrzną obserwującą drogę przed autobusem, jedną zewnętrzną boczną oraz jedną kamerę cofania. Dopuszcza się wykorzystanie obrazu z kamery cofania zarówno do rejestracji, jak i do podglądu kierowcy, jeżeli nie ogranicza to wymaganej funkcjonalności.”

Zwracamy się o opublikowanie wyjaśnień i ewentualnych zmian dokumentacji na stronie prowadzonego postępowania w terminie umożliwiającym wszystkim zainteresowanym wykonawcom przygotowanie porównywalnych ofert. Jeżeli wprowadzone zmiany wymagałyby istotnej aktualizacji kalkulacji i integracji, wnosimy o odpowiednie przedłużenie terminu składania ofert zgodnie z przepisami Pzp.

***Odpowiedź Zamawiającego**:* Potwierdzamy: minimum 5 kamer – 2 w przestrzeni pasażerskiej, 1 wewnętrzna w kabinie obserwująca drogę przed pojazdem (traktowana jako kamera wewnętrzna), 1 zewnętrzna na prawej ścianie nadwozia (obszar drzwi), 1 kamera cofania. Kamera cofania może jednocześnie rejestrować obraz i dostarczać podgląd przy cofaniu. Obraz ze wszystkich kamer musi być dostępny w systemie Time4BUS.

Zmiana treści SWZ (Załącznik nr 4 – OPZ)

1. Pkt 26 – akapit o transmisji wideo – otrzymuje brzmienie:

> „System musi umożliwiać transmisję obrazu „na żywo” z poszczególnych kamer oraz dostęp do nagrań archiwalnych zapisanych na rejestratorze, z poziomu systemu Time4BUS eksploatowanego przez Zamawiającego, z możliwością jednoczesnego udostępnienia wielu strumieni wideo (min. 2 użytkowników, min. 4 kamery jednocześnie) bez przerywania i obniżania jakości zapisu lokalnego. Zamawiający nie narzuca technologii udostępniania strumieni (np. wbudowany serwer proxy RTSP, RTSP, ONVIF, API).”

2. Pkt 26 – ostatni akapit („Wymagany jest system eksploatowany w autobusach Zamawiającego…”) – otrzymuje brzmienie:

> „Zamawiający eksploatuje system Time4BUS i nie przewiduje jego wymiany ani eksploatacji drugiego, równoległego systemu. Dostarczony system monitoringu (dowolnego producenta) musi być w pełni zintegrowany z

systemem Time4BUS, tak aby z jego poziomu – bez dodatkowego oprogramowania, aplikacji lub serwera – Zamawiający mógł: a) prowadzić podgląd obrazu na żywo z każdej kamery i z wielu kamer jednocześnie, b) przeglądać nagrania archiwalne zapisane na rejestratorze pojazdu (wg pojazdu, daty, czasu i numeru kamery), c) zdalnie pobierać (zgrywać) wskazane fragmenty nagrań z pojazdu przez transmisję bezprzewodową (LTE oraz Wi-Fi w zajezdni) i eksportować je w formacie MP4 ze znakiem wodnym, d) otrzymywać informacje o stanie rejestratora i kamer (diagnostyka i alarmy). Zapewnienie integracji, w tym uzgodnienia z dostawcą systemu Time4BUS, licencje i prace wdrożeniowe, należy do Wykonawcy w ramach ceny oferty. Rozwiązanie wymagające korzystania przez Zamawiającego z odrębnego oprogramowania, aplikacji lub serwera Wykonawcy nie spełnia wymagań. Wykonawca przeszkoli pracowników Zamawiającego z obsługi systemu."

3. Nowy pkt 26a – Odbiór integracji – dodaje się:

„Warunkiem odbioru pojazdu jest pozytywny test integracji przeprowadzony w systemie Time4BUS Zamawiającego, obejmujący co najmniej: podgląd na żywo każdej kamery, odtworzenie nagrania archiwalnego z wybranego dnia i godziny, zdalne pobranie fragmentu nagrania (min. 5 minut) i jego eksport w MP4 ze znakiem wodnym, wyświetlenie pozycji GPS i zdarzeń pojazdu, zgłoszenie żądania rozmowy przez kierowcę i nawiązanie połączenia przez dyspozytora, oraz zgłoszenie alarmu awarii kamery. Test potwierdza się protokołem."

4. Pkt 26.1.f – „kamery muszą być niedostępne dla pasażerów i zabezpieczone obudową lub osłoną (fabryczną lub wymienną) o stopniu wytrzymałości min. IK10."

5. Pkt 26.1.h – „kamery systemu powinny być zasilane z rejestratora: napięciem stałym 12 V DC z wyjścia zasilającego rejestratora lub w standardzie PoE (IEEE 802.3af/at) ze złącza PoE rejestratora."

6. Pkt 26.2.h – „urządzenie powinno posiadać możliwość zamontowania co najmniej 4 wymiennych nośników danych (HDD/SSD); liczba nośników zamontowanych przy dostawie musi zapewniać retencję zgodną z pkt 26.2.e."

7. Pkt 27.1.d – „tablicę wewnętrzną LCD o przekątnej nominalnej min. 21,5", 1920×1080 pikseli, z komunikacją Ethernet (dopuszcza się panel z osobnym modułem sterującym)."

8. Pkt 27.5 ppkt 4 i 5 – wyrazy „serwera wykonawcy" / „serwera Wykonawcy" zastępuje się wyrazami „serwera systemu Zamawiającego (Time4BUS)".

9. Pkt 27.5 ppkt 4, zdanie drugie – otrzymuje brzmienie: „Karty SIM do modemów dostarcza usługodawca platformy Time4BUS, z którą współpracuje Zamawiający; Wykonawca montuje je w urządzeniach pokładowych. Dopuszcza się router dual-SIM."

Zmienione brzmienie OPZ ma zastosowanie odpowiednio do wszystkich dokumentów zamówienia, w tym do Załącznika nr 7 (wymagane parametry techniczne). W przypadku rozbieżności pierwszeństwo ma OPZ w brzmieniu nadanym niniejszymi zmianami.

Zamawiający przedstawia dalszą część zapytań wraz z wyjaśnieniami z odrębną numeracją.

1. Pytanie Wykonawcy
Czy zamawiający dopuszcza dostawę autobusów elektrycznych wyprodukowanych w Republice Turcji, oferowanych przez wykonawcę posiadającego siedzibę w Polsce lub innym państwie UE?
Odpowiedź Zamawiającego
Zamawiający dopuszcza dostawę autobusów wyprodukowanych w Republice Turcji, oferowanych przez wykonawcę posiadającego siedzibę w Polsce lub innym państwie UE, pod warunkiem że autobusy te spełniają wszystkie wymagania techniczne, jakościowe i funkcjonalne określone w Opisie Przedmiotu Zamówienia. Zamawiający nie określił w dokumentach zamówienia, na podstawie art. 16b ust. 2 ustawy Pzp, warunków zamówienia mniej korzystnych w odniesieniu do dostaw pochodzących z państw trzecich niebędących stronami umów międzynarodowych, w związku z czym autobusy wyprodukowane w Republice Turcji mogą być oferowane na takich samych zasadach jak autobusy wyprodukowane w państwach członkowskich Unii Europejskiej.

2. Pytanie Wykonawcy
Czy zamawiający potwierdza, że wobec dostaw autobusów pochodzenia tureckiego nie zastosował szczególnych ograniczeń lub mniej korzystnych warunków na podstawie art. 16b ust. 2 PZP?
Odpowiedź Zamawiającego
Zamawiający potwierdza, że nie określił w dokumentach zamówienia, na podstawie art. 16b ust. 2 ustawy Pzp, warunków zamówienia mniej korzystnych w odniesieniu do dostaw pochodzących z państw trzecich niebędących stronami umów międzynarodowych, w tym z Republiki Turcji

3. Pytanie Wykonawcy
Czy zamawiający dopuszcza, aby turecki producent był dostawcą lub podwykonawcą polskiego wykonawcy?
Odpowiedź Zamawiającego
Zamawiający dopuszcza, aby producent mający siedzibę w Republice Turcji był dostawcą (zbywcą) autobusów na rzecz wykonawcy, tj. aby przedmiotem dostawy były autobusy wyprodukowane przez takiego producenta i nabyte od niego przez wykonawcę. Zamawiający nie dopuszcza natomiast, aby podmiot pochodzący z państwa trzeciego niebędącego stroną umów międzynarodowych, w tym z Republiki Turcji, był podwykonawcą lub dalszym podwykonawcą, tj. aby wykonawca lub

podwykonawca powierzył mu wykonanie części zamówienia, ani aby wykonawca polegał na zdolnościach lub sytuacji takiego podmiotu jako podmiotu udostępniającego zasoby, o którym mowa w art. 118 ust. 1 ustawy Pzp. Zamawiający nie skorzystał bowiem z uprawnień, o których mowa w art. 16b ust. 1 pkt 3-5 ustawy Pzp.

4. Pytanie Wykonawcy

Czy zamawiający dopuszcza bezpośredni udział tureckiego producenta jako wykonawcy bądź członka konsorcjum, uwzględniając art. 16b PZP?

Odpowiedź Zamawiającego

Zamawiający nie dopuszcza bezpośredniego udziału tureckiego producenta, tj. ubiegania się o udzielenie zamówienia przez wykonawcę prowadzącego działalność gospodarczą i mającego siedzibę w Republice Turcji, samodzielnie ani wspólnie z innymi wykonawcami (w tym jako członka konsorcjum). Republika Turcji nie jest stroną Porozumienia Światowej Organizacji Handlu w sprawie zamówień rządowych ani innej umowy międzynarodowej gwarantującej na zasadzie wzajemności i równości dostęp do rynku zamówień publicznych, której stroną jest Unia Europejska, a Zamawiający nie określił w dokumentach zamówienia ani w ogłoszeniu o zamówieniu, że o udzielenie zamówienia mogą ubiegać się wykonawcy pochodzący z państw trzecich niebędących stronami umów międzynarodowych lub wykonawcy wspólnie z takimi wykonawcami (art. 16b ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy Pzp). Oferta złożona przez takiego wykonawcę albo wspólnie z takim wykonawcą podlega odrzuceniu na podstawie art. 226 ust. 1 pkt 5a ustawy Pzp.

5. Pytanie Wykonawcy

Czy zamawiający przewiduje dodatkowe wymagania dotyczące kraju pochodzenia autobusu, komponentów lub akumulatorów wynikające z finansowania projektu ze środków UE?

Odpowiedź Zamawiającego

Zamawiający nie przewiduje dodatkowych wymagań w tym zakresie.

6. Pytanie Wykonawcy

Czy wymóg mocy silnika minimum 200 kW odnosi się do mocy znamionowej ciągłej czy maksymalnej (szczytowej)?

Odpowiedź Zamawiającego

Wymóg mocy silnika 200 kW odnosi się do mocy znamionowej, ciągłej.

7. Pytanie Wykonawcy

Czy wymaganie centralnego umiejscowienia silnika jest bezwzględne, czy dopuszczalny jest równoważny układ napędowy, w szczególności silnik zintegrowany z osią.

Odpowiedź Zamawiającego
Zamawiający wymaga, aby silnik był umieszczony centralnie.

8. Pytanie Wykonawcy
Czy zamawiający dopuszcza autobus z systemem ładowania CCS2 DC, który nie posiada pokładowej ładowarki AC 22 kW?
Odpowiedź Zamawiającego
Zamawiający wymaga, aby ładowarka była pokładowa AC o mocy minimum 22kW.

9. Pytanie Wykonawcy
Czy test SORT 2 musi zostać wykonany dla dokładnej konfiguracji zaoferowanego pojazdu, czy dopuszczalny jest raport z badań homologicznej wersji referencyjnej?
Odpowiedź Zamawiającego
Test SORT 2 musi dotyczyć oferowanego autobusu.

10. Pytanie Wykonawcy
Czy wymagany zasięg 200 km ma być potwierdzony przy określonym obciążenia pasażerskim i pracy klimatyzacji lub ogrzewania?
Odpowiedź Zamawiającego
Zasięg autobusu 200 kilometrów ma być potwierdzony przy obciążeniu pasażerskim oraz podczas pracy wszystkich systemów w które jest wyposażony autobus

11. Pytanie Wykonawcy
Czy zamawiający dopuści rozwiązania równoważne w zakresie systemów informacji pasażerskiej, monitoringu, kasowników i diagnostyki, pod warunkiem zapewnienia wymaganej integracji?
Odpowiedź Zamawiającego
System informacji pasażerskiej, kasowniki, monitoring wizyjny muszą być kompatybilne z systemami eksploatowanymi przez przewoźnika.

12. Pytanie Wykonawcy
Czy zamawiający dopuszcza rozwiązanie alternatywne wobec koła zapasowego, jeśli producent nie przewiduje tradycyjnego koła zapasowego dla tej konfiguracji?
Odpowiedź Zamawiającego
Wymagania Zamawiającego są określone w Opisie Przedmiotu Zamówienia.

13. Pytanie Wykonawcy
Jaka jest całkowita kwota brutto zabezpieczona w budżecie na dostawę dwóch autobusów elektrycznych?

Odpowiedź Zamawiającego
Kwotę przeznaczoną na realizację zamówienia Zamawiający ogłosi w terminie przewidzianym w PZP.

14. Pytanie Wykonawcy
Czy zapisy dotyczące płatności w 2028 r. oznaczają, że nie przewiduje się zaliczek na produkcji pojazdów?
Odpowiedź Zamawiającego
Zamawiający nie przewiduje zaliczek na realizację zamówienia.

15. Pytanie Wykonawcy
Czy zamawiający dopuszcza zapewnienie gwarancji i serwisu przez autoryzowanego partnera producenta w Polsce?
Odpowiedź Zamawiającego
Zamawiający dopuszcza zapewnienie gwarancji i serwisu przez autoryzowanego partnera producenta w Polsce.

16. Pytanie Wykonawcy
Czy 15-letni obowiązek dostępności części i aktualizacji diagnostycznych ma być realizowany bezpośrednio przez producenta czy może być realizowany przez jego autoryzowanego przedstawiciela.
Odpowiedź Zamawiającego
Obowiązek zapewnienia części zamiennych ciąży na Wykonawcy zamówienia.

17. Pytanie Wykonawcy
W większości prowadzonych poprzednio postepowaniach przetargowych Zamawiający wymagał, aby w przedmiocie dostawy udział towarów lub oprogramowania wykorzystywanego w wyposażeniu sieci telekomunikacyjnych pochodzących z państw członkowskich Unii Europejskiej, państw, z którymi Unia Europejska zawarła umowy o równym traktowaniu przedsiębiorców, lub państw wobec których na mocy decyzji Rady stosuje się przepisy dyrektywy 2014/25/UE, przekraczał 50%. Zamawiający wymagał Oświadczenia, określającego udział towarów pochodzących z państw członkowskich Unii Europejskiej, państw, z którymi Unia Europejska zawarła umowy o równym traktowaniu przedsiębiorców, lub państw, wobec których na mocy decyzji Rady stosuje się przepisy dyrektywy 2014/25/UE, w wartości netto oferowanego autobusu; oświadczenie musiało zawierać zestawienie (specyfikację) ww. towarów, z określeniem ich szacunkowej wartości (jednostkowej i łącznej), netto, w PLN lub w % wartości netto oferowanego autobusu oraz kraj pochodzenia danego towaru.
W obecnym postępowaniu Zamawiający nie stawia takich wymogów. Zwracamy się z wnioskiem o wprowadzenie powyższego warunku do SWZ, dzięki temu

Zamawiającemu zostaną zaoferowane autobusy o standardach jakości wykonania i parametrach, w tym obsłudze posprzedażnej (m.in. kwestie serwisowe) i realizacji dostaw części zamiennych funkcjonujących na rynku Unii Europejskiej. Nie bez znaczenie jest dofinansowanie zakupu autobusów zeroemisyjnych ze środków unijnych.

Odpowiedź Zamawiającego

Zamawiający informuje, że nie dokonuje zmian w treści Specyfikacji Warunków Zamówienia w zakresie wnioskowanym przez Wykonawcę. Wymóg, o którego wprowadzenie wnosi Wykonawca, odpowiada uprawnieniu przewidzianemu w art. 393 ust. 1 pkt 4 ustawy Pzp, które przysługuje w postępowaniu o udzielenie zamówienia sektorowego. Niniejsze postępowanie jest prowadzone przez zamawiającego klasycznego na zasadach ogólnych. Jednocześnie Zamawiający nie skorzystał z uprawnienia, o którym mowa w art. 16b ust. 2 ustawy Pzp, i nie określił w dokumentach zamówienia warunków zamówienia mniej korzystnych w odniesieniu do dostaw pochodzących z państw trzecich niebędących stronami umów międzynarodowych.

18. Pytanie Wykonawcy

Wnosimy o wdrożenie wytycznych wyroku TSUE w sprawie C-652/22 Kolin poprzez wprowadzenie ograniczenia udziału wykonawców z państw trzecich, z którymi Unia Europejska nie jest związana umową międzynarodową gwarantującą na zasadzie wzajemności i równości dostęp do rynku zamówień publicznych. Zgodnie z przywołanym orzeczeniem „podmiot zamawiający może przedstawić w dokumentach zamówienia warunki traktowania, które mają odzwierciedlać obiektywną różnicę między sytuacją prawną tych wykonawców a sytuacją prawną wykonawców z Unii i z państw trzecich, które zawarły z Unią taką umowę”.

Pragniemy zauważyć, że producenci autobusów z Unii Europejskiej nie mają zapewnionego pełnego dostępu do rynku zamówień publicznych w państwach takich jak Chińska Republika Ludowa czy Republika Turcji, co z kolei pozwala producentom pochodzącym z tych państw wzmocnić swoją pozycję na własnych lokalnych rynkach, a następnie tak uzyskaną przewagę wykorzystać w przetargach prowadzonych m. in w Polsce. Ponadto tacy producenci – szczególnie z Chińskiej Republiki Ludowej – otrzymują dodatkowe wsparcie państwa, podczas gdy na podobną pomoc nie mogą liczyć ich konkurenci UE. Wprowadzenie opisanych niżej ograniczeń pozwoli (przynajmniej częściowo) zniwelować tak niezasadnie uzyskaną przewagę przez podmioty z państw, które nie zapewniają równego traktowania na swoich rynkach wykonawcom z Unii Europejskiej.

Zwracamy uwagę na szczególne uprawnienia Zamawiającego – jako tzw. zamawiającego sektorowego – wynikające z art. 393 ust. 1 pkt 2 i 4 PZP, które w świetle wyroku Trybunału umożliwiają w sposób zgodny z prawem zróżnicowanie sytuacji wykonawców z państw, które nie zapewniają dostępu do swojego rynku zamówień publicznych podmiotom z UE.

Wobec tego wnosimy o zastrzeżenie w dokumentach zamówienia, że o jego udzielenie nie mogą ubiegać się wykonawcy, z którymi Unia Europejska nie jest związana umową międzynarodową gwarantującą na zasadzie wzajemności i równości dostęp do rynku zamówień publicznych. Alternatywnie wnosimy o przyjęcie w opisie pozacenowych kryteriów oceny ofert dodatkowych punktów w przypadku zaoferowania pojazdów, które zostały wyprodukowane przez podmiot mający siedzibę w Unii Europejskiej lub państwie, z którym została zawarta ww. umowa międzynarodowa.

Odpowiedź Zamawiającego

Zamawiający informuje, że nie dokonuje zmian w treści Specyfikacji Warunków Zamówienia w zakresie wnioskowanym przez Wykonawcę. W zakresie wniosku głównego wprowadzanie do dokumentów zamówienia odrębnego zastrzeżenia nie jest konieczne, gdyż skutek, o który wnosi Wykonawca, wynika wprost z ustawy. Zamawiający nie określił w dokumentach zamówienia ani w ogłoszeniu o zamówieniu, że o udzielenie zamówienia mogą ubiegać się wykonawcy pochodzący z państw trzecich niebędących stronami umów międzynarodowych lub wykonawcy wspólnie z takimi wykonawcami (art. 16b ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy Pzp), w związku z czym oferta złożona przez takiego wykonawcę albo wspólnie z takim wykonawcą podlega odrzuceniu na podstawie art. 226 ust. 1 pkt 5a ustawy Pzp (por. odpowiedź na pytanie nr 4). W zakresie wniosku alternatywnego Zamawiający nie przewiduje przyznawania dodatkowych punktów w ramach pozacenowych kryteriów oceny ofert w zależności od miejsca wyprodukowania pojazdów lub siedziby ich producenta i nie korzysta z uprawnienia, o którym mowa w art. 16b ust. 2 ustawy Pzp. Przepisy art. 393 ust. 1 pkt 2 i 4 ustawy Pzp, na które powołuje się Wykonawca, mają zastosowanie w postępowaniu o udzielenie zamówienia sektorowego, a niniejsze postępowanie jest prowadzone przez zamawiającego klasycznego na zasadach ogólnych.

19. Pytanie Wykonawcy

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu pojazdy wyposażone wyłącznie w system ładowania prądem stałym (DC) o mocy do 300 kW, bez możliwości ładowania prądem przemiennym (AC)? Zwracamy uwagę, że zastosowanie technologii ładowania DC o mocy 300 kW umożliwia znaczne skrócenie czasu ładowania pojazdu, co przekłada się na zwiększenie jego dostępności operacyjnej oraz efektywności eksploatacji. W związku z powyższym zwracamy się z prośbą o dopuszczenie wskazanego rozwiązania jako równoważnego do wymagań określonych w dokumentacji przetargowej

Odpowiedź Zamawiającego

Ze względu na stosowane obecnie systemy ładowania autobusów Zamawiający nie ma możliwości dopuszczenia systemu ładowania prądem stałym.

20. Pytanie Wykonawcy

Działając w imieniu (zanonimizowano - nazwa wykonawcy) jako potencjalny wykonawca, który zamierza uczestniczyć w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego pn. „Zakup taboru bezemisyjnego na potrzeby miejskiej komunikacji w Ciechanowie”, nr sprawy WZP.271.1.37.2026, prowadzonym przez Gminę Miejską Ciechanów, wnosimy o zmianę warunku udziału w postępowaniu dotyczącego zdolności technicznej lub zawodowej, określonego w SWZ w następujący sposób:

„Zamawiający uzna warunek za spełniony, jeżeli Wykonawca wykaże, że w okresie ostatnich 3 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie dostarczył co najmniej dwa fabrycznie nowe autobusy elektryczne o długości całkowitej od 8,0 do 9,6 m każdy”.

W ocenie Wykonawcy powyższy warunek został określony w sposób nadmiernie rygorystyczny, nieproporcjonalny do przedmiotu zamówienia oraz mogący prowadzić do nieuzasadnionego ograniczenia konkurencji.

I. Zarzuty

Zamawiającemu zarzucamy naruszenie:

1. Art. 16 pkt 1 Pzp – poprzez ukształtowanie warunku udziału w postępowaniu w sposób mogący naruszać zasadę uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców, w szczególności przez ograniczenie dostępu do postępowania wykonawcom posiadającym odpowiednie doświadczenie w dostawach autobusów elektrycznych, lecz niemogącym wykazać się dostawą dokładnie dwóch pojazdów mieszczących się w przedziale długości wskazanym przez Zamawiającego.
2. Art. 16 pkt 3 Pzp – poprzez ustanowienie warunku, którego rygoryzm nie został wykazany jako niezbędny i proporcjonalny do uzasadnionych potrzeb Zamawiającego.
3. Art. 112 ust. 1 Pzp – poprzez określenie warunku udziału w postępowaniu w sposób nadmiernie szczegółowy, nieproporcjonalny do przedmiotu zamówienia i wykraczający poza wymagany poziom niezbędny do oceny zdolności Wykonawcy do należytej realizacji zamówienia.
4. Art. 116 ust. 1 Pzp – poprzez ustanowienie warunku dotyczącego doświadczenia w sposób mogący wykraczać poza zakres niezbędny do potwierdzenia zdolności technicznej lub zawodowej Wykonawcy.

II. Uzasadnienie

Przedmiotem zamówienia jest dostawa dwóch autobusów elektrycznych. Zamawiający wymaga jednocześnie, aby wykonawca wykazał się wcześniejszą dostawą co najmniej dwóch fabrycznie nowych autobusów elektrycznych, z których każdy miał długość całkowitą od 8,0 do 9,6 m.

W konsekwencji warunek udziału został skonstruowany w taki sposób, że wymaga wykazania się doświadczeniem odpowiadającym zarówno liczbie zamawianych pojazdów, jak i ściśle określonym parametrom technicznym przedmiotu zamówienia.

Takie ukształtowanie warunku powoduje, że o dopuszczeniu do postępowania może decydować nie tyle rzeczywista zdolność wykonawcy do dostarczenia dwóch autobusów elektrycznych, ile fakt wcześniejszej realizacji dostawy pojazdów o określonej, identycznej konfiguracji ilościowej i technicznej.
Należy podkreślić, że warunki udziału w postępowaniu mają służyć weryfikacji zdolności wykonawcy do należytego wykonania zamówienia, a nie wymagać wykazania, że wykonawca wcześniej zrealizował zamówienie identyczne z aktualnie udzielanym.
Zgodnie z art. 112 ust. 1 Pzp warunki udziału powinny być określane jako minimalne poziomy zdolności, proporcjonalne do przedmiotu zamówienia i umożliwiające ocenę zdolności wykonawcy do jego należytej realizacji. Z kolei art. 116 ust. 1 Pzp pozwala Zamawiającemu wymagać odpowiedniego doświadczenia, jeżeli jest ono niezbędne do zapewnienia odpowiedniego poziomu realizacji zamówienia.
Przepisy te nie dają jednak podstaw do automatycznego utożsamiania doświadczenia wystarczającego do realizacji zamówienia z doświadczeniem w wykonaniu dostawy o dokładnie tej samej liczbie i tych samych parametrach pojazdów.
Wykonawca, który należycie zrealizował dostawy autobusów elektrycznych w większej liczbie, w ramach kilku zamówień albo autobusów o zbliżonych parametrach technicznych, może posiadać kompetencje wystarczające do realizacji niniejszego zamówienia. Sam fakt, że jego dotychczasowe dostawy nie odpowiadały dokładnie konfiguracji wymaganej przez Zamawiającego, nie przesądza o braku zdolności do należytego wykonania umowy.
W szczególności wątpliwości budzi konieczność wykazania dostawy co najmniej dwóch pojazdów o długości mieszczącej się dokładnie w przedziale 8,0–9,6 m, jeżeli Zamawiający nie wykaże, że doświadczenie w dostawach autobusów o zbliżonej długości, lecz nieznacznie wykraczającej poza wskazany przedział, nie pozwala na rzetelną ocenę zdolności wykonawcy.
Analogicznie należy ocenić wymaganie wykazania dostawy co najmniej dwóch autobusów. Zamawiający powinien wykazać, dlaczego wcześniejsza realizacja dostawy jednego autobusu elektrycznego o wymaganych parametrach, uzupełniona innymi odpowiednimi doświadczeniami wykonawcy, nie mogłaby stanowić wystarczającego potwierdzenia jego zdolności do realizacji dostawy dwóch pojazdów. Nie przesądzamy, że taki łagodniejszy warunek musi zostać przyjęty, lecz wskazujemy na konieczność jego rozważenia w ramach oceny proporcjonalności.
Zamawiający ma prawo określić wymagany poziom doświadczenia, jednak powinien wykazać, że przyjęte ograniczenia są obiektywnie uzasadnione zakresem, charakterem i stopniem złożoności zamówienia oraz że nie istnieje rozwiązanie mniej restrykcyjne, które pozwoliłoby równie skutecznie zweryfikować zdolność wykonawcy.

III. Orzecznictwo Krajowej Izby Odwoławczej
Powyższe stanowisko znajduje oparcie w orzecznictwie Krajowej Izby Odwoławczej.

1. Wyrok KIO z 6 maja 2021 r., sygn. akt KIO 834/21
Izba wskazała, że:
„Warunek udziału w postępowaniu nie musi i nie powinien obejmować zamówienia identycznego, bo też nie taka jest rola wykazania warunków udziału w postępowaniu. Powinien umożliwiać on ocenę zdolności (potencjału) wykonawcy do wykonania przedmiotu zamówienia. Ponadto warunki udziału w postępowaniu powinny być określane z zachowaniem zasady proporcjonalności".
Powyższe stanowisko potwierdza, że warunek udziału nie powinien być konstruowany w sposób wymagający wcześniejszej realizacji zamówienia identycznego z obecnym. W niniejszym postępowaniu szczególne wątpliwości budzi łączne wymaganie tej samej liczby autobusów i ściśle określonego przedziału ich długości.
2. Wyrok KIO z 9 sierpnia 2013 r., sygn. akt KIO 1825/13
Izba wskazała, że wymagane doświadczenie powinno odnosić się do dostaw odpowiadających przedmiotowi zamówienia pod względem rodzaju i charakteru, a nie wyłącznie do dostaw tożsamych, stanowiących dokładne powtórzenie przedmiotu zamówienia.
Pomimo że orzeczenie zapadło na gruncie poprzednio obowiązującej ustawy Pzp, przedstawiona w nim zasada pozostaje istotna przy interpretacji obecnych art. 112 ust. 1 i art. 116 ust. 1 Pzp.
3. Uchwała KIO z 5 czerwca 2018 r., sygn. akt KIO/KD 21/18
Uchwała dotyczyła kontroli postępowania na dostawę 30 autobusów miejskich. Kwestionowano warunek wymagający wykazania dostaw określonych grup autobusów w liczbie odpowiadającej liczbie autobusów zamawianych w danej grupie oraz spełniających wskazane parametry techniczne.
KIO nie uwzględniła zastrzeżeń Zamawiającego do wyniku kontroli Prezesa UZP. Sprawa ta jest szczególnie istotna dla niniejszego postępowania, gdyż dotyczyła warunku doświadczenia przy dostawie autobusów i problemu wymagania doświadczenia odpowiadającego ilości oraz parametrom zamawianego taboru.
Orzeczenie to przemawia za koniecznością szczegółowego zbadania, czy wymaganie wykazania dostaw o takiej samej liczbie i określonych parametrach technicznych jest uzasadnione rzeczywistymi potrzebami Zamawiającego, czy też prowadzi do nieproporcjonalnego ograniczenia konkurencji.

IV. Wniosek końcowy
Mając na uwadze powyższe, wnosimy o:
1 Zmianę warunku udziału w postępowaniu poprzez jego złagodzenie w zakresie wymaganej liczby autobusów i dopuszczalnych parametrów długości pojazdów.
2 Dopuszczenie doświadczenia w dostawach autobusów elektrycznych porównywalnych pod względem rodzaju i charakteru, bez konieczności wykazania

dostawy pojazdów o konfiguracji ilościowej i długości identycznej z przedmiotem zamówienia.
3. Dokonanie odpowiedniej zmiany SWZ oraz, jeżeli będzie to wymagane, przedłużenie terminu składania ofert.
Proponujemy, aby treść warunku udziału w postępowaniu była następująca: „Zamawiający uzna, że wykonawca spełnia warunek w powyższym zakresie, jeżeli wykaże, że w okresie ostatnich 3 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie, wykonał należycie co najmniej dwie (2) dostawy obejmujące co najmniej 1 (jeden) nowy autobus elektryczny.”

V. Wniosek o niezwłoczne rozpatrzenie pisma
Mając na uwadze, że dzień 26 października 2026 r. jest ostatnim dniem terminu na wniesienie odwołania do Krajowej Izby Odwoławczej w zakresie kwestionowanego warunku udziału w postępowaniu, oczekujemy niezwłocznego rozpatrzenia niniejszego wniosku oraz przekazania odpowiedzi przed upływem wskazanego terminu.
Prosimy o pilne poinformowanie Wykonawcy, czy Zamawiający uwzględni wniosek i dokona zmiany Specyfikacji Warunków Zamówienia. Niezwłoczne stanowisko Zamawiającego jest niezbędne, aby Wykonawca mógł podjąć świadomą decyzję co do skorzystania z przysługujących mu środków ochrony prawnej.
Jednocześnie wskazujemy, że niniejszy wniosek nie stanowi zrzeczenia się przez Wykonawcę prawa do wniesienia odwołania do Krajowej Izby Odwoławczej ani nie oznacza rezygnacji z dochodzenia ochrony prawnej w związku z zakwestionowanym warunkiem udziału w postępowaniu.
Odpowiedź Zamawiającego
Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę warunku udziału w postepowaniu.

21. Pytanie Wykonawcy
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 zwarła umowy o równym traktowaniu przedsiębiorstw?
Odpowiedź Zamawiającego
Zamawiający potwierdza, że 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 zwarła umowy o równym traktowaniu przedsiębiorstw.

22. Pytanie Wykonawcy
Zwracam się z prośbą o potwierdzenie, czy Zamawiający dopuści do udziału w przedmiotowym postępowaniu ofertę złożoną przez wykonawcę mającego siedzibę w

Polsce, jeżeli oferowany w tej ofercie autobus zostanie wyprodukowany w państwie niebędącym stroną Porozumienia WTO w sprawie zamówień rządowych – GPA.

Odpowiedź Zamawiającego

Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu ofertę złożoną przez polskiego wykonawcę na autobus wyprodukowany przez państwo nie będące stroną Porozumienia WTO.

23. Pytanie Wykonawcy

Prosimy o rozszerzenie katalogu wyłączeń z gwarancji i 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, tarcze hamulcowe, klocki hamulcowe, pióra wycieraczek, opony, żarówki, bezpieczniki oraz płyny eksploatacyjne.

Odpowiedź Zamawiającego

Zamawiający określił zasady gwarancji w tym zakresie w § 6 ust.5 Umowy.

24. Pytanie Wykonawcy

Prosimy o podanie rocznego przebiegu jaki będzie pokonywać autobus?

Odpowiedź Zamawiającego

Roczny przebieg autobusu wyniesie około 50 tysięcy kilometrów.

25. Pytanie Wykonawcy

Proszę o doprecyzowanie zapisu par. 6 ust. 9 dotyczącego przedłużenia okresu gwarancji w odniesieniu do naprawionego lub wymienionego elementu. W obecnym brzmieniu zapis może sugerować, że dla każdego elementu gwarancja biegnie od nowa od chwili jego naprawy lub wymiany, co w praktyce mogłoby prowadzić do nieograniczonego w czasie obowiązywania gwarancji. W związku z tym wnosimy o zmianę zapisu w sposób następujący: „Okres gwarancji w odniesieniu do naprawionego lub wymienionego elementu ulega przedłużeniu wyłącznie o czas jego niesprawności, liczony od momentu zgłoszenia usterki do momentu zakończenia naprawy gwarancyjnej.”

Odpowiedź Zamawiającego

Przedłużenie okresu gwarancji zostało doprecyzowane w Umowie.

26. Pytanie Wykonawcy

Zwracam się z wnioskiem o modyfikację treści § 8 ust. 1 pkt 2 projektu umowy w zakresie wysokości kar umownych, w szczególności poprzez obniżenie stawki kary umownej za zwłokę w realizacji dostawy albo w usunięciu wad z 0,1% do 0,05%

wartości brutto umowy za każdy dzień zwłoki, a w przypadku zwłoki dłuższej niż 30 dni – z 0,2% do 0,1% wartości brutto umowy za każdy rozpoczęty dzień zwłoki.

Odpowiedź Zamawiającego

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikacje postanowień w zakresie wysokości kar umownych.

27. Pytanie Wykonawcy

W Załączniku 4 do SWZ – Opis Przedmiotu Zamówienia, pkt 2 w tabeli, Zamawiający pisze: „Minimalna liczba miejsc do przewozu pasażerów - Ilość stałych miejsc siedzących – min. 20, z czego min. 4 siedzenia dostępne z niskiej podłogi dostępne dla pasażera bez konieczności pokonywania wewnątrz autobusu jakichkolwiek stopni" Czy Zamawiający jest skłonny zmienić zapis na: „Minimalna liczba miejsc do przewozu pasażerów - Ilość stałych miejsc siedzących – min. 20, z czego min. 2 siedzenia dostępne z niskiej podłogi dostępne dla pasażera bez konieczności pokonywania wewnątrz autobusu jakichkolwiek stopni"?

Odpowiedź Zamawiającego

Zamawiający nie zmienia zapisu dotyczącego ilości miejsc siedzących dostępnych z niskiej podłogi. Cztery miejsca siedzące to minimum jakie wymaga Zamawiający.

28. Pytania Wykonawcy

W Załączniku 4 do SWZ – Opis Przedmiotu Zamówienia, pkt 4 w tabeli, Zamawiający pisze: „Magazyny energii Ładowarka - Autobus musi być wyposażony w zamontowaną w autobusie ładowarkę pokładową (OBC) umożliwiającą ładowanie baterii trakcyjnych autobusu z sieci prądu przemiennego AC. Ładowarka pokładowa musi posiadać moc znamionową nie mniejszą niż 22 kW oraz możliwość ładowania autobusu z sieci 3-fazowej 400V AC. Ładowarka musi być zintegrowana z układem ładowania autobusu i współpracować z systemem zarządzania baterią BMS oraz systemem zarządzania energią pojazdu. Ładowarka musi być wyposażona w zabezpieczenia przeciwprzepięciowe, przeciążeniowe i zwarciowe. Ma zapewniać podłączenie i rozłączenie źródła zasilania w sposób bezpieczny dla użytkownika i pojazdu. Gniazdo umieszczone z boku po prawej stronie lub z tyłu autobusu" Czy Zamawiający jest skłonny dopuścić rozwiązanie w którym wykonawca dostarczy pojazd wyposażony w ładowarkę przenośną mieszczącą się w luku bagażowym pojazdu spełniającą wszystkie wymagania opisane przez Zamawiającego?

Odpowiedź Zamawiającego

Zamawiający nie dopuszcza, aby ładowarka była przenośna i umieszczona w łuku bagażowym.

29. Pytanie Wykonawcy

W Załączniku 4 do SWZ – Opis Przedmiotu Zamówienia, pkt 4 w tabeli, Zamawiający pisze: „Magazyny energii Ładowarka - Autobus musi być wyposażony w zamontowaną w autobusie ładowarkę pokładową (OBC) umożliwiającą ładowanie baterii trakcyjnych autobusu z sieci prądu przemiennego AC. Ładowarka pokładowa musi posiadać moc znamionową nie mniejszą niż 22 kW oraz możliwość ładowania autobusu z sieci 3-fazowej 400V AC. Ładowarka musi być zintegrowana z układem ładowania autobusu i współpracować z systemem zarządzania baterią BMS oraz systemem zarządzania energią pojazdu. Ładowarka musi być wyposażona w zabezpieczenia przeciwprzepięciowe, przeciążeniowe i zwarciowe. Ma zapewniać podłączenie i rozłączenie źródła zasilania w sposób bezpieczny dla użytkownika i pojazdu. Gniazdo umieszczone z boku po prawej stronie lub z tyłu autobusu" Zwracamy się z prośbą o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga aby fakt wyposażenia pojazdu w ładowarkę OBC umożliwiający ładowanie magazynu energii z sieci prądu przemiennego był potwierdzony zapisami w świadectwach homologacji na zgodność z Regulaminem 10 EKG ONZ, Regulaminem 100 EKG ONZ oraz świadectwie homologacji typu pojazdu, dopuszczającym pojazd do poruszania się i rejestracji na terenie RP.

Odpowiedź Zamawiającego

Odpowiedź na to pytanie reguluje § 1 pkt. 3 projektu Umowy. Dostarczone autobusy (zgodnie z OPZ) posiadają na dzień dostawy homologację, certyfikaty i atesty zgodnie z obowiązującymi przepisami, umożliwiające ich rejestrację w Rzeczpospolitej Polskiej.

Jednocześnie Zamawiający informuje o uzupełnieniu ogłoszenia o zamówieniu o omyłkowo pominięty zapis, który znajduje się w SWZ. Uzupełnienie treści ogłoszenia dotyczy dokumentów wymaganych na potwierdzenie spełniania warunku udziału w postępowaniu dotyczącego sytuacji ekonomicznej lub finansowej, tj.: „*Informacji banku lub spółdzielczej kasy oszczędnościowo kredytowej potwierdzającej wysokość posiadanych środków finansowych lub zdolność kredytową wykonawcy, w okresie nie wcześniejszym niż 3 miesiące przed jej złożeniem (załącznik Wykonawcy)*."

W związku z powyższymi odpowiedziami i zmianami SWZ, Zamawiający przekazuje zmienione ogłoszenie o zamówieniu, Opis Przedmiotu Zamówienia po zmianach oraz Załącznik Wymagane Parametry Techniczne po zmianach.

Zamawiający informuje, że ulega zmianie termin składania ofert z dnia 12.11.2026 r. na dzień **16.11.2026 r. do godz. 11:00.** Otwarcie ofert nastąpi w dniu **16.11.2026 r. o godz. 12:00.**

W konsekwencji zmianie ulega termin związania ofertą do dnia 13.02.2027 r.

Analogicznej zmianie ulegają postanowienia SWZ oraz ogłoszenie o zamówieniu

W postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego komunikacja między Zamawiającym a wykonawcami odbywa się przy użyciu Platformy e-Zamówienia, która jest dostępna pod adresem https://ezamowienia.gov.pl Wykonawca składa ofertę za pośrednictwem zakładki „Oferty/wnioski”, widocznej w podglądzie postępowania po zalogowaniu się na konto Wykonawcy.

Z up. Prezydenta Miasta

Iwona Kowalczuk

I Zastępca Prezydenta Miasta