

Nowy Sącz, dnia 25 października 2024r.

Otrzymują:  
Wykonawcy w postępowaniu

## WYJAŚNIENIA TREŚCI SPECYFIKACJI WARUNKÓW ZAMÓWIENIA

Na podstawie art. 135 ust. 2 i 6 ustawy z dnia 11 września 2019r. Prawo zamówień publicznych (tj. Dz. U. z 2024 r. poz. 1320), zwanej dalej „ustawą”, zamawiający **Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Spółka z o.o. w Nowym Sączu**, zwana dalej „Zamawiającym” udostępnia treść zapytań wraz z wyjaśnieniami, gdyż zwrócono się o wyjaśnienie treści specyfikacji warunków zamówienia (dalej jako: „SWZ”).

### Pytanie 1 SWZ

Zamawiający zapisat:

T5.	Materiał lub technologia wykonania konstrukcji nadwozia i podwozia autobusu	3	Konstrukcja szkieletu wykonana ze stali o podwyższonej jakości zabezpieczonej antykorozyjnie metodą kateforezy całopojazdowej	3
			Konstrukcja szkieletu wykonana ze stali odpornej na korozję wg Normy PN-EN 10088 lub norma równoważna	2
			Konstrukcja szkieletu i poszycia nadwozia wykonana z innych materiałów lub innej technologii	0

Prosimy o usunięcie kryterium oceny ofert w zakresie sposobu zabezpieczenia antykorozyjnego w postaci zabezpieczenia metodą katodowego lakierowania zanurzeniowego (KTL – kateforezy), alternatywnie o zmianę punktacji i przyznanie 3 punktów za zaoferowanie konstrukcji nadwozia wykonanej ze stali nierdzewnej.

Kateforeza - rozwiązanie premiowane przez Zamawiającego, jest jednocześnie rozwiązaniem stosowanym wyłącznie przez jednego producenta, tj. MAN Truck & Bus Polska Sp. z o.o., al. Katowicka 9, Wolica, 05-830 Nadarzyn

Dowód: artykuł Autobusy MAN - korozji mówimy stop” ze strony producenta, źródło: <https://4trucks.pl/archiwum/3554/autobusy-man-korozji-mowimy-stop>

Autobusy MAN - korozji mówimy stop

Kateforeza to zaawansowany technologicznie proces elektrochemiczny, który polega na katodowym lakierowaniu powierzchni metalowych w zanurzeniu. W wielkim skrócie polega to na zanurzeniu elementów w specjalnej kąpeli i jednoczesnym podłączeniu napięcia. Sukces malowania elektroforetycznego wynika ze zdolności pokrywania mocno wgłębionych i skomplikowanych obszarów malowania, zazwyczaj niedostępnych przy malowaniu natryskowym lub przy standardowym zanurzeniowym. Ponadto grubość powłoki lakierniczej jest wszędzie identyczna, a jej twardość nie do uzyskania w żaden inny sposób. Dzięki temu otrzymuje się odporność absolutnie porównywalną z właściwościami stali nierdzewnej przy zachowaniu najlepszych właściwości konstrukcyjnych.

Jak to działa

Zainstalowany w Starachowicach system do kateforezy składa się z 10 wanien, które umożliwiają zanurzenie elementów o maksymalnych gabarytach: 15 m x 2,8 m x 3,8 m. To umożliwia zabezpieczanie także najdłuższych produkowanych w Starachowicach kadłubów - trzyosiowych autobusów typu Lion's City L. Pojazdy przegubowe są zanurzane w dwóch elementach - osobno

pierwszy oraz drugi człon. Generalnie proces kateforezy zaczyna się od odtłuszczenia zespawanego szkieletu z oblawianiem i od tego momentu przebiega on już automatycznie. Całą „kąpielą”, która trwa 53 minuty steruje komputer, poruszając suwnice z zawieszonym szkieletem. Dodajmy, że przed każdorazowym zanurzeniem przyjmowany jest kąt  $4^\circ$  w stosunku do wanny, a dodatkowo przy stacji odtłuszczania, fosforanowania, kateforezy kadłub jest dodatkowo poruszany poziomo o  $2^\circ$  na boki. Takie „bujanie” ma na celu usunięcie powietrza nagromadzonego w środku profili i zwiększenie powierzchni zabezpieczonej przed korozją. Po płukaniu następuje aktywacja powierzchni - tutaj sole fosforanu i tytanu przygotowują szkielet do fosforanowania, na jego powierzchni tworzy się warstwa kryształów cynku. To pierwsze zabezpieczenie przed korozją. Nadmiar związków usuwamy poprzez kolejne płukanie, a samą powłokę przygotowuje się w procesie pasywacji. Wreszcie następuje najważniejszy moment - w zasadzie serce całego systemu: lakierowanie katodowe. W wannie z roztworem wody demi o niskiej przewodności (ok. 75 proc. objętości), części stałych - żywic, pigmentu (ok. 20 proc.) oraz innych składników (ok. 5 proc.) zanurzamy szkielet i przykładamy napięcie 280 V. Aby nie podłączyć przy okazji całego zakładu do prądu, na ten moment suwnica zostawia zanurzony kadłub razem z trawersą i odjeżdża na 6 minut. Natomiast w wannie następuje prawdziwa lekcja chemii i fizyki - 96 rur po bokach prostokątnej wanny tworzy anody (+), a podłączony do prądu szkielet staje się wielką katodą (-). Wzajemne przyciąganie się przeciwnie naładowanych cząsteczek powoduje silne i dokładne pokrycie całej, także wewnętrznej, powierzchni elementów. Maksymalna grubość powstałej powłoki to 30 mikrometrów. Utworzenie jej izoluje kadłub, zanika wtedy różnica potencjałów, a prąd przestaje płynąć. Następnie, po jego wyciągnięciu i spłukaniu nadmiaru farby, następuje proces suszenia. I tutaj nie ma żartów - kadłub przez 40 minut stoi w piecu, gdzie temperatura sięga 180 stopni. Potem następuje jego ochłodzenie, aby móc w nim umożliwić dalsze prace montażowe.



Wanny zanurzeniowe i konstrukcja autobusu MAN

Zakład MAN w Starachowicach jest w Grupie MAN Truck & Bus centrum kompetencyjnym produkcji autobusów niskopodłogowych, gdzie powstają autobusy miejskie marki MAN z napędem elektrycznym, konwencjonalnym oraz CNG.

Aby zapewnić najwyższą jakość swoich wyrobów i spełnić oczekiwania klientów, zakład rozwinął specjalistyczne technologie produkcyjne. Zakład MAN Bus jako **JEDYNY PRODUCENT AUTOBUSÓW W POLSCE** posiada w pełni zautomatyzowane urządzenie do kataforezy, tj. najnowocześniejszą linię do zabezpieczania antykorozyjnego autobusów.

Profile ze stali odpornej na korozję (PN-EN 10088), w tym stal 1.4003

Stal ferrytyczna 1.4003 często zastępuje stal węglową, gdyż posiada wyższą wytrzymałość także w niskich i wysokich temperaturach oraz znacznie wyższą odporność na korozję. Posiada także znaczną twardość, jest trwała, podatna do spawania i formowania. Typowe zastosowania tej stali to budowa wagonów, ram autobusowych, pojemników, silosów, transporterów, kontenerów.

Stal 1.4003 już sama w sobie jest stalą o wysokiej odporności na korozję. Mimo tego producenci pojazdów stosują szereg metod mających zabezpieczyć konstrukcję pojazdu przed korozją, w tym przede wszystkim zabezpieczenie profili zamkniętych i konserwację podwozia.

W celu zabezpieczenia profili zamkniętych w wewnętrzną ich część aplikuje się produkt zabezpieczający (na bazie olejów i wosków) za pomocą specjalnie wyprofilowanych dysz i pistoletów, które działając pod wysokim ciśnieniem wytwarzają mgiełkę wdzierającą się w każdy zakamarek struktury. Do aplikacji stosuje się otwory technologiczne wykonane na etapie produkcji struktury.

W kolejnym etapie przeprowadza się kompleksową konserwację podwozia autobusu. Olej antykorozyjny jest aplikowany przy pomocy specjalistycznych zakrzywionych dysz i pistoletów, dzięki czemu można dotrzeć w trudno dostępne miejsca podwozia. Środek jest nakładany natryskowo – przy użyciu wysokiego ciśnienia powstaje mgiełka, która osadza się wszędzie. Preparat przedostaje się do trudno dostępnych miejsc przez otwory technologiczne, które są opracowane już na etapie konstruowania pojazdu, dzięki czemu umożliwia zabezpieczenie np. ramy lub podłużnic od środka. Konserwacja podwozia obejmuje całe podwozie (m.in. podłużnice, ramy) wraz ze wszystkimi ruchomymi elementami zawieszenia – z zabiegu wyłączony jest jedynie układ wydechowy, hamulce, chłodnica, itp.

Co ważne, zarówno metoda zabezpieczenia profili zamkniętych, jak i konserwacja podwozia mogą być realizowane na w pełni zabudowanym autobusie, w tym na częściach autobusu po zakończonej naprawie blacharskiej.

Powłoki te są w pełni odnawialne, czego nie można powiedzieć o powłokach, które zostały nieniesione metodą KTL (kataforezy).

Podsumowując, to właśnie autobus, którego konstrukcja jest wykonana ze stali nierdzewnej (zgodnej z normą PN-EN 10088) jest łatwiej naprawić, ponieważ w tym przypadku istnieje możliwość odtworzenia fabrycznej powłoki antykorozyjnej, co – z przyczyn technologii wykonania zabezpieczenia struktury autobusu metodą KTL – nie może nastąpić.

W przypadku kataforezy (KTL), naruszenie raz nałożonych powłok antykorozyjnych poprzez cięcie profili i ich spawanie bezpowrotnie je niszczy w tych miejscach i tego typu zabezpieczenia – na zabudowanym autobusie – nie jesteśmy w stanie przywrócić do stanu sprzed naprawy.

Jak wynika z powyższej analizy premiowanie metody KTL względem stosowania stali nierdzewnej jest nieuzasadnione.

Wnioskujemy o możliwość zmiany zapisów SWZ, które usuną lub zmienią wyżej wymienione kryterium oceny ofert. Kryterium w obecnym brzmieniu premiuje tylko jednego producenta, dyskryminując pozostałych.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia zapis SWZ bez zmian. Zamawiający podnosi, że kryteria oceny ofert ze swej natury - poprzez promowanie określonych cech lub funkcjonalności - prowadzą do zwiększenia szans na uzyskanie zamówienia przez jednych wykonawców, ograniczając te szanse innym wykonawcom. Przede wszystkim jednak dobór kryteriów oceny ofert, stosownie do art. 239 ustawy, ma umożliwić wybór oferty najkorzystniejszej. W określonych przez ustawę ramach Zamawiający mogą dowolnie dobrać kryteria jakościowe do swoich uzasadnionych potrzeb. [por. Wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dn. 08 maja 2023 r. Sygn. Akt KIO 1110/23].

**Pytanie 2 SWZ**

Zamawiający zapisał:

T2.	Rodzaj zawieszenia przedniego	2	Zawieszenie zależne - sztywna belka	2
			Zawieszenie niezależne	0

Prosimy o rezygnację z premiowania rozwiązania zawieszenia przedniego w postaci belki sztywnej. Rozwiązanie w postaci zawieszenia niezależnego jest bardziej komfortowe.

**Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia zapis SWZ bez zmian. Zamawiający podnosi, że wskazane w zapytaniu kryterium jakościowe T2. wyraża pożądane, istotne dla Zamawiającego cechy przedmiotu zamówienia. To Zamawiający decyduje, co zamierza nabyć, jakie cechy oferowany przedmiot ma posiadać, a także które z możliwych cech tego przedmiotu są bardziej pożądane z perspektywy celów postępowania i realizacji zamówienia.

**Pytanie 3 SWZ, OPZ**

Zamawiający w SWZ zapisał :

T4.	Układ drzwi wejściowych	3	3 drzwi w układach 2-2-2, 1-2-2, 2-2-1	3
			2 drzwi w układzie 2-2-0	0

Zamawiający w OPZ zapisał :

7.	Liczba drzwi:	Wariant podstawowy 2	Wariant w kryterium T4 3
8.	Układ drzwi:	2-2-0	2-2-2; 1-2-2; 2-2-1,

Prosimy o dopuszczenie rozwiązania z drzwiami w układzie 1-2-1 i 1-2-0, przy czym prosimy o premiowanie rozwiązania z układem 1-2-1.

**Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia zapis SWZ bez zmian. Zamawiający podnosi, że wskazane w zapytaniu kryterium jakościowe T4. wyraża pożądane, istotne dla Zamawiającego cechy przedmiotu zamówienia. To Zamawiający decyduje, co zamierza nabyć, jakie cechy oferowany przedmiot ma posiadać, a także które z możliwych cech tego przedmiotu są bardziej pożądane z perspektywy celów postępowania i realizacji zamówienia.

**Pytanie 4 OPZ**

Zamawiający zapisał:

- 5.7 Ładowanie magazynu energii odbywało się będzie przez złącze typu „Plug in” – umiejscowione w dwóch miejscach: przód oraz z boku przed pierwszą osią, zabezpieczone przed przepływem prądu podczas ładowania do złączy, które nie są podłączone;

Prosimy o akceptację lokalizacji jednego z gniazd ładowania w tylnej części prawego boku pojazdu.

**Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia zapis SWZ bez zmian. Zamawiający podnosi, że ma prawo opisać przedmiot zamówienia w sposób uwzględniający jego uzasadnione potrzeby [por. Wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 26 października 2023 r., sygn. akt KIO 3023/23].

### **Pytanie 5 OPZ**

Zamawiający zapisał:

- 13.6 Sterowanie drzwi elektropneumatyczne ze stanowiska kierowcy;
  - 16.2 Sterowanie drzwi elektro-pneumatyczne ze stanowiska kierowcy poprzez przyciski z sygnalizacją świetlną, dla każdego drzwi osobne (możliwość otwarcia i zamknięcia wszystkich drzwi jednym przyciskiem);
  - 16.4 Drzwi I, II i III otwierane do wewnątrz pojazdu;
  - 16.8 Drzwi z uchwytnymi dla wsiadających jednocześnie zabezpieczające szyby drzwi przed wypchnięciem, wyposażone w mechanizm automatycznego powrotnego otwierania (zamontowany w uszczelce drzwi) chroniący pasażera przed przyciśnięciem (rewersowanie drzwi przy zamknięciu);
1. Prosimy o dopuszczenie drzwi, które będą sterowane elektrycznie. Jest to rozwiązanie, które jest bardziej odporne na trudne warunki zimowe.
  2. Prosimy o dopuszczenie rozwiązania, w którym drzwi II i ewentualnie III będą otwierać się na zewnątrz autobusu
  3. Prosimy o rezygnację z zapisu dotyczącego poręczy w drzwiach, które mają zabezpieczać szyby drzwi przed wypchnięciem.

### **Odpowiedź:**

1. Zamawiający pozostawia zapis SWZ bez zmian.
2. Zamawiający pozostawia zapis SWZ bez zmian.
3. Zamawiający pozostawia zapis SWZ bez zmian.

Zamawiający podnosi, że ma prawo opisać przedmiot zamówienia w sposób uwzględniający jego uzasadnione potrzeby [por. Wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 26 października 2023 r., sygn. akt KIO 3023/23].

### **Pytanie 6 OPZ**

Zamawiający zapisał:

- 16.21 Drzwi pierwsze – oddzielna obsługa z możliwością blokowania pierwszego skrzydła wyposażonego w zamek patentowy (trzy klucze w komplecie), drugie skrzydło blokowane mechanicznie od wewnątrz (klucz ryglujący). Możliwość otwierania i zamykania pierwszych drzwi przyciskiem ukrytym z przodu pojazdu. Możliwość otwierania i zamykania tylko jednej połówki (drugiej) I drzwi klawiszem;

Prosimy o dopisanie informacji: „dotyczy drzwi I w układzie dwuskrzydłowym”.

### **Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia zapis SWZ bez zmian. Zamawiający podnosi, że ma prawo opisać przedmiot zamówienia w sposób uwzględniający jego uzasadnione potrzeby [por. Wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 26 października 2023 r., sygn. akt KIO 3023/23].

## **Pytanie 7 Wzór umowy**

Zamawiający zapisał:

### **§ 8**

#### **Kary Umowne**

1. Z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania obowiązków wynikających z niniejszej Umowy, bądź Umowy serwisowej, Wykonawca zobowiązany jest zapłacić Zamawiającemu kary umowne, bez względu na to czy szkoda faktycznie zaistniała. Wykonawca zobowiązuje się zapłacić Zamawiającemu następujące kary umowne:
  - a. w przypadku odstąpienia od Umowy przez Zamawiającego z powodu okoliczności, za które odpowiedzialność ponosi Wykonawca, w wysokości 10% całkowitej wartości Umowy brutto, o której mowa w § 5 ust. 2 Umowy;
  - b. za zwłokę w wykonaniu Etapu I lub II przedmiotu Umowy oraz za zwłokę w usunięciu wad lub usterek stwierdzonych podczas odbioru Etapu I lub II przedmiotu Umowy – w wysokości 0,5 % wynagrodzenia Wykonawcy brutto odpowiednio za Etap I lub II obliczonego wg. cen jednostkowych, o których mowa w § 5 ust. 1 za każdy kalendarzowy dzień zwłoki licząc od terminu wskazanego przez Zamawiającego zgodnie z § 2 ust. 1 odpowiednio pkt. 1 lub 2 i ust. 13 pkt 4;
  - c. za zwłokę w wymianie całego magazynu energii, z powodu nie zachowania wymaganego minimalnego poziomu pojemności na poziomie odpowiednio:
    - a) w okresie gwarancji 96 mies. minimum 84%,
    - b) w okresie gwarancji 108 mies. minimum 82%,
    - c) w okresie gwarancji 120 mies. minimum 80%- ich wartości nominalnej (początkowej) w całym okresie gwarancji – w wysokości 500,00 zł brutto za każdy rozpoczęty dzień zwłoki, począwszy od ósmego dnia kalendarzowego, licząc od dnia zgłoszenia;
  - d. za zwłokę w usunięciu wady lub usterki powodującej nie osiągnięcie minimalnego zasięgu autobusu zadeklarowanego na podstawie oświadczenia Wykonawcy zawartego w pkt 4 oferty Wykonawcy – 1000 zł za każdy rozpoczęty dzień zwłoki, począwszy od ósmego dnia kalendarzowego, licząc od dnia zgłoszenia za każdy stwierdzony przypadek;

Prosimy o zmianę zapisu:

*Wykonawca zobowiązuje się zapłacić Zamawiającemu kary umowne...*

na następujący:

*Zamawiający ma prawo żądać od Wykonawcy kar umownych...*

1. Prosimy o zmianę sposobu naliczania kar z wynagrodzenia brutto na netto.
2. Dot. ust. 1 lit b). Prosimy o zmniejszenie kary za zwłokę w wykonaniu Etapu I lub Etapu II z 0,5 na 0,1% oraz zmianę kary umownej za zwłokę w usunięciu wad i usterek z 0,5 na 0,1% oraz dodatkowo nie liczonego od wynagrodzenia za Etap I lub Etap II tylko za wartość elementu, którego wada lub usterka dotyczy.
3. Dot. ust. 1 lit c) i d). Prosimy o zredukowanie kar wskazanych w pkt. c) i d) o połowę, tj. do 250 zł i 500 zł za każdy rozpoczęty dzień zwłoki.

**Odpowiedź:**

1. Zamawiający pozostawia zapis SWZ bez zmian.
2. Zamawiający pozostawia zapis SWZ bez zmian.
3. Zamawiający pozostawia zapis SWZ bez zmian.

Zamawiający podnosi, że wysokość kar umownych nie nosi znamion wygórowania a tym bardziej rażącego wygórowania ich wysokości. Ponadto zgodnie z treścią art. 436 pkt 3 ustawy Wzór umowy zawiera postanowienia określające łączną maksymalną wysokość kar umownych.

### **Pytanie 8 Wzór umowy serwisowej**

Zamawiający zapisał:

#### **§6**

1. W przypadku konieczności wykonania obsługi i napraw, przekraczających możliwości techniczne Zamawiającego, w zewnętrznych ASO Wykonawca zobowiązuje się do:
  - 1.1. Wykonania naprawy gwarancyjnej w terminie nie przekraczającym 3 dni od daty zgłoszenia reklamacji oraz pokrycia kosztów dojazdów do ASO, o ile ASO będzie znajdowała się poza Nowym Sączem.
  - 1.2. Zapłacenia kar umownych za niewykonanie napraw w terminach wynikających z pkt. 1.1. w wysokości 1 000 PLN za każdy dzień opóźnienia, co nie wyłącza prawa Zamawiającego dochodzenia odszkodowania uzupełniającego na zasadach ogólnych, jeżeli kara umowna nie pokrywa w całości poniesionej szkody.

Dot. ust. 1 pkt. 1.2. Prosimy o zredukowanie kar wskazanych w pkt. 1.2 o połowę, tj. do 500 zł za każdy dzień opóźnienia.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia zapis SWZ bez zmian. Zamawiający podnosi, że wysokość kar umownych nie nosi znamion wygórowania, a tym bardziej rażącego wygórowania ich wysokości. Ponadto zgodnie z treścią art. 436 pkt 3 ustawy Wzór umowy zawiera postanowienia określające łączną maksymalną wysokość kar umownych.

### **Pytanie 9 Wzór umowy serwisowej**

Zamawiający zapisał:

4. W razie niewykonania lub nienależytego wykonania przez Wykonawcę któregokolwiek z zobowiązań określonych w ust. 1-3 powyżej, w szczególności poprzez stosowanie zawyżonych cen części zamiennych, bezpodstawną odmowę dostarczenia lub utrudnianie dostępu do części zamiennych, zaniechanie zapewnienia aktualizacji oprogramowania, utrudnianie lub uniemożliwienie Zamawiającemu eksploatacji, napraw, utrzymania i modernizacji autobusów z zastosowaniem części zamiennych, narzędzi specjalnych, oprogramowania lub rozwiązań technicznych nie pochodzących od Wykonawcy – Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 100 000,00 zł za każdy przypadek naruszenia, co nie wyłącza prawa Zamawiającego dochodzenia odszkodowania uzupełniającego na zasadach ogólnych, jeżeli kara umowna nie pokrywa w całości poniesionej szkody.

Prosimy o zredukowanie kar wskazanych w ust. 4 o połowę, tj. do 50 000 zł za każdy przypadek naruszenia.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia zapis SWZ bez zmian. Zamawiający podnosi, że wysokość kar umownych nie nosi znamion wygórowania a tym bardziej rażącego wygórowania ich wysokości. Ponadto zgodnie z treścią art. 436 pkt 3 ustawy Wzór umowy zawiera postanowienia określające łączną maksymalną wysokość kar umownych.

**PROKURENT**  
  
*mgr inż. Dorota Hebda*

**WICEPREZES ZARZĄDU**  
**ds. Techniczno-Eksploatacyjnych**  
  
*mgr inż. Tomasz Wesółowski*