

Znak sprawy: DZ.26.37.2025

Kraków, dnia 18.04.2025 r.

**Wykonawcy**  
**strona internetowa – platforma zakupowa**  
<https://platformazakupowa.pl/pn/kolejemalopolskie/proceedings>

Dotyczy postępowania w celu udzielenia zamówienia pn.: **„Dostawa 15 sztuk autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą ładowania z podziałem na zadania”**, prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na podstawie przepisów ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. 2024 poz. 1320 z późn.zm.).

## WYJAŚNIENIA I ZMIANY TREŚCI SPECYFIKACJI WARUNKÓW ZAMÓWIENIA

W związku z zapytaniami dotyczącymi zapisów Specyfikacji Warunków Zamówienia i załączników wniesionymi do Zamawiającego, Zamawiający „Koleje Małopolskie Sp. z o.o.” w Krakowie działając na podstawie art. 135 oraz art. 137 ustawy Pzp wyjaśnia i dokonuje zmian:

### Pytanie nr 1:

„Wnoszę o zmianę Specyfikacji Warunków Zamówienia (załączników do tego dokumentu) w zakresie:

- a) pkt 9 a) oraz b) Załącznika nr 3a do SWZ „Wymagania techniczne dla autobusu elektrycznego”;
- b) pkt 9 a) oraz b) Załącznika nr 3b do SWZ „Wymagania techniczne dla autobusu elektrycznego”;

poprzez usunięcia z treści ww. dokumentów wymogu zgodności przedmiotu zamówienia z Regulaminem nr 29 Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) oraz z Regulaminem nr 66 Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) i wymogu przedstawienia dowodów potwierdzających spełnienie tych warunków przez oferowane pojazdy z uwagi na określenie warunków, jakim ma odpowiadać przedmiot zamówienia w sposób naruszający zasadę uczciwej konkurencji oraz równego traktowania wykonawców, prowadzący do nieuprawnionego wyeliminowania niektórych wykonawców i produktów (pojazdów) z postępowania.

### **Uzasadnienie**

1. **Regulamin nr 29 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczący homologacji pojazdów w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego (dalej: „Regulamin nr 29 EKG ONZ”).**
  - 1.1. **Postanowienia Regulaminu nr 29 EKG ONZ w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego nie mają zastosowania do miejskich autobusów elektrycznych, w konsekwencji czego, spełnienie warunków ww. Regulaminu przez**

**oferowany autobus miejski nie powinno stanowić wymogu do ubiegania się o zamówienie w ramach przedmiotowego postępowania.**

- 1.2. Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w odniesieniu do ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego, zgodnie z pkt 1. Regulaminu nr 29 EKG ONZ **mają zastosowanie do pojazdów użytkowych w kategorii N (podkategoria N1, N2 oraz N3)**. Kategoria pojazdów definiowana jest zgodnie z treścią załącznika nr 7 do ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3), dokument TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2, ostatnio zmieniony poprawką nr 4 (dalej: „**Rezolucja**”).

## 1. Zakres

Niniejszy regulamin dotyczy pojazdów N <sup>(1)</sup> w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie.

<sup>(1)</sup> Zgodnie z definicją zawartą w ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, pkt 2.

- 1.3. **Kategoria N**, zgodnie z definicją zawartą w pkt 2.3-2.3.3. Rezolucji<sup>1</sup>, obejmuje pojazdy o napędzie silnikowym posiadające co najmniej cztery koła i **używane do przewozu towarów**, przy czym podkategoria:
- N1 obejmuje pojazdy używane do przewozu towarów i o masie maksymalnej nieprzekraczającej 3500 kg;
  - N2 obejmuje pojazdy używane do przewozu towarów o masie maksymalnej przekraczającej 3 500 kg, ale nieprzekraczającej 12 000 kg;
  - N3 obejmuje pojazdy używane do przewozu towarów o masie maksymalnej przekraczającej 12 000 kg.
- 2.3. Category N - Power-driven vehicles having at least four wheels and used for the carriage of goods
- 2.3.1. "Category N<sub>1</sub>": Vehicles used for the carriage of goods and having a maximum mass not exceeding 3,500 kg.
- 2.3.2. "Category N<sub>2</sub>": Vehicles used for the carriage of goods and having a maximum mass exceeding 3,500 kg but not exceeding 12,000 kg.
- 2.3.3. "Category N<sub>3</sub>": Vehicles used for the carriage of goods and having a maximum mass exceeding 12,000 kg.
- 1.4. **Autobus miejski**, zgodnie z pkt. 2.2-2.2.3. Rezolucji **zakwalifikowany został do pojazdów kategorii M3** (jako pojazd o napędzie silnikowym posiadający co najmniej 4 koła i używany **do przewozu pasażerów**, posiadający więcej niż 8 siedzeń oprócz siedzenia kierowcy, o masie maksymalnej przekraczającej 5000 kg). Zgodnie z pkt 2.2.4. Rezolucji, w obrębie kategorii M2 oraz M3 Prawodawca wyróżnił 3 klasy pojazdów, przy czym autobus miejski spełnia definicję **klasy I**, ujętą w pkt 2.2.4.1.1. Rezolucji, jako pojazd skonstruowany z miejscami dla pasażerów stojących, aby umożliwić częste przemieszczanie się pasażerów.

---

<sup>1</sup> Rezolucja nie ma oficjalnego polskiego tłumaczenia, lecz Pytający uwzględnił je w tekście zapytania.

- 2.2. Category M - Power-driven vehicles having at least four wheels and used for the carriage of passengers
- 2.2.1. "Category  $M_1$ ": Vehicles used for the carriage of passengers and comprising not more than eight seats in addition to the driver's seat.
- 2.2.2. "Category  $M_2$ ": Vehicles used for the carriage of passengers, comprising more than eight seats in addition to the driver's seat, and having a maximum mass not exceeding 5,000 kg.
- 2.2.3. "Category  $M_3$ ": Vehicles used for the carriage of passengers, comprising more than eight seats in addition to the driver's seat, and having a maximum mass exceeding 5,000 kg.
- 2.2.4. Vehicles of categories  $M_2$  and  $M_3$  belong to:
  - 2.2.4.1. For vehicles having a capacity exceeding 22 passengers in addition to the driver, there are three classes of vehicles:
    - 2.2.4.1.1. "Class I": Vehicles constructed with areas for standing passengers, to allow frequent passenger movement.
    - 2.2.4.1.2. "Class II": Vehicles constructed principally for the carriage of seated passengers, and designed to allow the carriage of standing passengers in the gangway and/or in an area which does not exceed the space provided for two double seats.
    - 2.2.4.1.3. "Class III": Vehicles constructed exclusively for the carriage of seated passengers.
- 1.5. Miejski autobus elektryczny, który jest przedmiotem zamówienia nie należy zatem do pojazdów z oddzielną kabiną kierowcy kategorii N w rozumieniu Regulaminu nr 29 EKG ON. Pojęcie "kabinę pojazdu użytkowego" w kontekście Regulaminu nr 29 EKG ONZ dotyczy pojazdów użytkowych, **które przewożą towary, a nie pasażerów**. Regulamin nr 29 EKG ONZ w tym zakresie koncentruje się wyłącznie na pojazdach użytkowych kategorii N, które są pojazdami zaprojektowanymi i przeznaczonymi do przewozu towarów. Oddzielna kabina kierowcy, w kontekście tego Regulaminu, odnosi się do **konstrukcji, w której kabina kierowcy jest oddzielona od przestrzeni ładunkowej, co jest typowe dla ciężarówek i innych pojazdów transportujących towary**.
- 1.6. Wymagania techniczne oraz konstrukcyjne, stawianie pojazdom przez Regulamin nr 29 EKG ONZ odnoszą się bezpośrednio do zapewnienia bezpieczeństwa kierowcy pojazdu ciężarowego, który znajduje się w kabinie, oddzielonej od przestrzeni ładunkowej (naczepy), na wypadek przesunięcia się ładunku wskutek np. gwałtownego hamowania, kolizji drogowej, etc. Nie sposób zatem przyjąć, że w jakimkolwiek zakresie stosowanie wymagań określonych w Regulaminie nr 29 EKG ONZ będzie celowe w przypadku autobusu miejskiego, a już nie sposób zrozumieć jakie motywy mogą kierować założeniem, że spełnianie tych wymogów jest warunkiem *sine qua non* ofertowanego pojazdu. Wymagania te są bowiem całkowicie nieadekwatne do tego rodzaju pojazdu oraz do przewozu pasażerów.
- 1.7. Podsumowując, dla miejskich autobusów, które są pojazdami kategorii M (przeznaczonymi do transportu osób), nie mogą znaleźć zastosowania regulacje dotyczące bezpieczeństwa i ochrony kierowcy, przewożącego ładunek towarowy pojazdem ciężarowym. Prawodawca w

sposób niebudzący wątpliwości wskazał w pkt 1. Regulaminu zakres jego stosowania, który nie obejmuje pojazdów przeznaczonych do przewozu ludzi.

**2. Regulamin nr 66 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji dużych pojazdów pasażerskich w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej (dalej: „Regulamin nr 66 EKG ONZ”).**

2.1. Także postanowienia Regulaminu nr 66 EKG ONZ nie mają zastosowania do miejskich autobusów elektrycznych, będących przedmiotem zamówienia, w konsekwencji czego, spełnienie warunków ww. Regulaminu przez oferowany autobus miejski nie powinno stanowić wymogu do ubiegania się o zamówienie w ramach przedmiotowego postępowania.

2.2. Zgodnie z pkt 1.1. Regulaminu nr 66 EKG ONZ (w brzmieniu obejmującym wszystkie obowiązujące teksty, w tym serię poprawek 02, które weszły w życie dnia 19 sierpnia 2010 r.), dotyczy jednopokładowych sztywnych lub przegubowych pojazdów kategorii M2 i M3, klasa II, III, lub B, przewożących więcej niż 16 pasażerów.

1.1. Niniejszy regulamin stosuje się do wszystkich jednopokładowych sztywnych lub przegubowych pojazdów należących do kategorii M<sub>2</sub> lub M<sub>3</sub>, klasy II lub III lub klasy B, przewożących powyżej 16 pasażerów <sup>(1)</sup>.

1.2. Na wniosek producenta niniejszy regulamin może stosować się również do dowolnego innego pojazdu kategorii M<sub>2</sub> lub M<sub>3</sub> nieuwzględnionego w pkt 1.1.

2.3. Zgodnie z definicją zawartą w Rezolucji, do treści której odsyła ww. przepis Regulaminu nr 66 EKG ONZ, jak wskazano już w pkt 1.4 niniejszego zapytania, elektryczny autobus miejski zakwalifikowany jest w kategorii M3, w klasie I.

2.4. Kategoria M2 obejmuje pojazdy pasażerskie o maksymalnej dopuszczalnej masie nieprzekraczającej 5 ton. Z kolei kategoria M3 obejmuje pojazdy pasażerskie o maksymalnej dopuszczalnej masie przekraczającej 5 ton.

2.5. Klasy II i III oraz klasa B odnoszą się do różnych typów i zastosowań pojazdów, takich jak autokary i pojazdy dalekobieżne (klasa II i III) oraz pojazdy specjalistyczne (klasa B), które muszą spełniać określone normy dotyczące bezpieczeństwa konstrukcji nośnej.

2.6. Aktualne brzmienie pkt 1.1. Regulaminu nr 66 EKG ONZ jasno wskazuje zakres stosowania przepisów tegoż Regulaminu. Zakres ten nie obejmuje pojazdów zaliczonych do kategorii M3, klasy I. Prawodawca wskazując rodzaje pojazdów, które muszą spełniać wymogi ww. Regulaminu zdecydował się na wyliczenie kategorii i klas pojazdów, w sposób wyczerpujący, w postaci katalogu zamkniętego. Kategoria M3 Klasa I została wyłączona z zastosowania ww. Regulaminu w sposób celowy i świadomy.

2.7. Niezależnie bowiem od literalnego brzmienia przepisu określającego zakres stosowania Regulaminu, nie może ująć z pola widzenia zmiana, jaką wprowadzono do treści Regulaminu nr 66 EKG ONZ serią poprawek 02, które weszły w życie dnia 19 sierpnia 2010 r. W brzmieniu obowiązującym przed ww. poprawką, zgodnie z pkt 1. Regulaminu, niniejszy regulamin stosowany był rzeczywiście do wszystkich jednopokładowych sztywnych lub przegubowych pojazdów zaprojektowanych i zbudowanych do przewozu powyżej 22 pasażerów siedzących lub stojących, poza kierowcą i obsługą. Wówczas, także elektryczne autobusy miejskie wchodziłyby w zakres przedmiotowych regulacji. Prawodawca zdecydował się jednak na wyłączenie spod tych regulacji miejskich autobusów, wprowadzając poprawkę, wskutek której Regulamin nr 66 EKG ONZ znajduje zastosowanie wyłącznie do pojazdów wymienionych w pkt 1.1. Regulaminu i nie obejmuje pojazdów kategorii M3, klasy I, w której znajdują się elektryczne autobusy miejskie. Powyższy wniosek wynika w prosty sposób z porównania

brzmienia pkt 1 Regulaminu nr 66 EKG ONZ w wersji sprzed nowelizacji z 2010 roku i po tej nowelizacji, które to brzmienia wskazujemy poniżej:

Pkt 1 Regulaminu nr 66 EKG ONZ w brzmieniu sprzed 2010 roku

1. ZAKRES

Niniejszy regulamin stosuje się do wszystkich jednopokładowych sztywnych lub przegubowych pojazdów zaprojektowanych i zbudowanych do przewozu powyżej 22 pasażerów siedzących lub stojących, poza kierowcą i obsługą.

Pkt 1 Regulaminu nr 66 EKG ONZ w brzmieniu po nowelizacji z 2010 roku.

- 1.1. Niniejszy regulamin stosuje się do wszystkich jednopokładowych sztywnych lub przegubowych pojazdów należących do kategorii M<sub>2</sub> lub M<sub>3</sub>, klasy II lub III lub klasy B, przewożących powyżej 16 pasażerów <sup>(1)</sup>.
- 1.2. Na wniosek producenta niniejszy regulamin może stosować się również do dowolnego innego pojazdu kategorii M<sub>2</sub> lub M<sub>3</sub> nieujętego w pkt 1.1.
- 2.8. Pytający podnosi, że autobusy miejskie, jako pojazdy zaliczone do kategorii M<sub>3</sub>, klasy I, to pojazdy przeznaczone do transportu osób głównie w miastach i na krótkich dystansach (najczęściej w obrębie jednego miasta). Regulamin nr 66 nie obejmuje pojazdów tej klasy, ponieważ koncentruje się na pojazdach o wyższych wymaganiach dotyczących wytrzymałości konstrukcji, takich jak pojazdy dalekobieżne i autokary.
- 2.9. Regulamin nr 66 EKG ONZ w głównej mierze dotyczy ustalenia wymagań technicznych, mających na celu uzyskanie jak najwyższego poziomu bezpieczeństwa dla pasażerów oraz kierowcy, w przypadku przewrócenia się pojazdu do rowu, wskutek zdarzenia drogowego (kolizji, wypadku, etc.). Wymogi te są całkowicie nieadekwatne do konstrukcji oraz warunków drogowych, w jakich poruszają się autobusy miejskie.
- 2.10. Uwagi wymaga, że autobusy miejskie są zaprojektowane z myślą o krótkich trasach w obrębie jednego miasta i częstych przystankach, co wymaga łatwego dostępu do wnętrza i dużej liczby miejsc stojących. Autobusy miejskie poruszają się zwykle ze średnią prędkością nie przekraczającą 20 km/h, w terenie zabudowanym. Z kolei autokary dalekobieżne są przystosowane do długich podróży, oferując większy komfort i zaawansowane systemy bezpieczeństwa.
- 2.11. Autobusy miejskie przeznaczone są do przewożenia dużej liczby pasażerów, przy czym nie wszyscy pasażerowie podczas jazdy znajdują się na miejscach siedzących. Pasażerowie mogą podczas jazdy stać, a także przemieszczać się po pojeździe (dokonując m.in. zakupu biletu), zmieniać miejsce z siedzącego na stojące i odwrotnie, podróżować ze zwierzętami, rowerami, bagażami, wózkami dziecięcymi, etc. W autobusach miejskich wyznaczone miejsca siedzące nie posiadają pasów bezpieczeństwa (pasów tych także nie posiada kierowca), do których odnosi się treść Regulaminu, definiując je jako „urządzenia przytrzymujące”. Ponadto, w przestrzeni przeznaczonej dla pasażerów znajdują się kasowniki, automaty biletowe, uchwyty dla pasażerów, które stanowią dodatkowe elementy niezbędnego wyposażenia tej kategorii pojazdów, a które w przypadku ewentualnego zdarzenia drogowego stanowią dodatkowe zagrożenie dla pasażerów.
- 2.12. Z przeciwnej strony znajdują się autobusy dalekobieżne, do których znajdują zastosowanie przepisy Regulaminu nr 66 EKG ONZ. Autobusy te cechuje inne wyposażenie bezpieczeństwa, w tym montaż zagłówków, pasów bezpieczeństwa, podłokietników, a także odmienna od autobusów miejskich budowa okien i drzwi, które w autobusach miejskich zajmują większą część powierzchni całej konstrukcji pojazdu.

- 2.13. Wszystkie wyżej wskazane okoliczności bezpośrednio przekładają się na inne wymogi, dotyczące konstrukcji nośnej tych różnych rodzajów pojazdów. Warunki bezpieczeństwa, jakie muszą spełnić autokary dalekobieżne lub pojazdy specjalne, do których znajdują zastosowania przepisy Regulaminu nr 66 EKG ONZ są całkowicie nieadekwatne do pojazdów, jakimi są autobusy miejskie. Z tego względu nie należy stosować wymagań zawartych ww. Regulaminie do pojazdów, stanowiących przedmiot zamówienia.
- 2.14. Pytający pozwoli sobie przedstawić nieadekwatność warunków tego Regulaminu do autobusów miejskich w sposób obrazowy. Jakie znaczenie dla bezpieczeństwa pasażerów będzie miała sztywność konstrukcji pojazdu poruszającego się z prędkością 30/40 km/h, jeśli w razie kolizji lub przewrócenia się pojazdu, znajdujący się w nim pasażerowie (niezapięci pasami, stojący lub wprost przemieszczający się po autobusie), często podróżujący z niezabezpieczonym bagażem, wózkami dziecięcymi lub rowerami, będą turlać się po podłodze lub przemieszczać z boku na bok, uderzając w liczne poręcze, kasowniki lub wybite szyby, zajmujące większą część długości ścian pojazdów?! I dlaczego brak spełnienia tych wymagań, mimo posiadanej homologacji dla odpowiedniego typu pojazdów, miałby wykluczać oferowane pojazdy z Postępowania?!
3. **Brak stosowania Regulaminów w innych przetargach dotyczących analogicznego przedmiotu dostawy**
- 3.1. Najdobitniejszym dowodem na zasadność wniosków, adresowanych w niniejszym zapytaniu, jest praktyka innych zamawiających, ogłaszających przetargi na dostawę pojazdów o analogicznej specyfikacji (miejskich autobusów elektrycznych). Zasadnicza większość tych postępowań nie przewiduje obowiązku przedstawienia dowodu, w którym wykonawca wykaże spełnianie przez oferowany pojazd warunków przewidzianych w opisanych wyżej Regulaminach 29 oraz 66. Pytający zwraca ponadto uwagę, że **żaden wykonawca, ani inny podmiot nie wnieśli odwołań od ogłoszeń wszczynających te postępowania, aby zakwestionować brak stosowania warunków opisanych Regulaminów.**
- 3.2. Pytający wskazuje tu na następujące przykłady:
- a) postępowanie o zamówienie publiczne, zainicjowane ogłoszeniem opublikowanym w dniu 3 grudnia 2024 roku pod numerem nr 735756-2024 dla Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie;
  - b) postępowanie o zamówienie publiczne, zainicjowane ogłoszeniem opublikowanym w dniu 2 stycznia 2025 roku pod numerem nr 463-2025 dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii;
  - c) postępowanie o zamówienie publiczne, zainicjowane ogłoszeniem opublikowanym w dniu 8 października 2024 roku pod numerem nr 604608-2024 dla Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Bielsku-Białej Spółka z o.o.;
- 3.3. Żadne z opisanych wyżej ogłoszeń nie przepisuje wymogu przedstawienia dowodu, że oferowany pojazd wypełnia warunki Regulaminów 29 i 66. Co do zasadności braku stosowania ww. Regulaminów nie podniesiono żadnych odwołań; nie budziło to kontrowersji wśród wykonawców.

Skoro w ww. postępowaniach dopuszczalne było oferowanie pojazdów, które nie spełniały warunków Regulaminów nr 29 i 66, to jakie argumenty przemawiają za **całkowitym wykluczeniem** tych pojazdów z możliwości zaofertowania w niniejszym Postępowaniu? W ocenie Pytającego tych argumentów po prostu brak, co dowodzi, że wskazany warunek narusza zasady uczciwej konkurencji, prowadzi do bezzasadnego wykluczenia niektórych oferowanych produktów z Postępowania oraz prowadzi do nieuzasadnionej preferencji pojazdów, które spełniają warunki tych Regulaminów, pomimo że warunki te nie są adekwatne do zamierzonego sposobu użytkowania pojazdów przez Zamawiającego.”

**Odpowiedź nr 1 WYJAŚNIENIE:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy OPZ.

Eksplatacja autobusów w ruchu miejskim, podmiejskim i regionalnym wiąże się z narażeniem na różnego rodzaju kolizje oraz zdarzenia drogowe wynikające z ruchu pojazdów.

Zamawiający jednocześnie wskazuje, iż pojazdy własne wykorzystuje na liniach po terenie miast oraz w ruchu podmiejskim i regionalnym gdzie średnia prędkość każdego z pojazdów wynosi ponad 28 km/h, co jest znacząco większą wartością niż w przypadku autobusów w ruchu miejskim. Zamawiający wskazuje także, iż sposób eksploatacji pojazdów wskazuje na większe odległości pomiędzy przystankami, poruszanie się po drogach o podniesionych limitach prędkości (poza terenem zabudowanym). Zamawiający w trosce o bezpieczeństwo przewożonych pasażerów, jak też prowadzących pojazdy formułuje w taki sposób wymagania techniczne, aby wdrażać coraz więcej rozwiązań minimalizujących ryzyko tego typu zdarzeń. Jednym z przykładów z postępowań przetargowych jest chociażby obligatoryjne wymaganie systemu unikania kolizji informującego kierowcę np. o obiektach pojawiających się w martwych strefach, czy potencjalnych zagrożeniach z prawej oraz lewej strony pojazdu. Działania prowadzone przez Zamawiającego w tym zakresie dążą do tego, aby w wielu aspektach eksploatacyjnych to autobus mógł zapobiegać, bądź łagodzić skutki kolizji. Idąc tą ścieżką rozwoju technicznego, Zamawiający wymaga aby pojazdy spełniały wymogi w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego spełniającego Regulamin nr 29 EKG ONZ Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) - Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego [2019/1850], a także wymaga aby Pojazdy spełniały wymogi homologacji pojazdu w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich w zakresie wyposażenia pojazdu w w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie autobusu zgodnie z Regulaminem nr 66 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji dużych pojazdów pasażerskich w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej (dalej: „Regulamin nr 66 EKG ONZ”).

Potencjalny klient widząc, iż oferowany produkt spełnia wymagania wskazanych regulaminów może wnioskować, iż wszystkie aspekty bezpieczeństwa zostaną dochowane.

Zamawiający wskazuje na zasadność żądania spełnienia przez przedmiot zamówienia warunków wynikających z Regulaminu 29 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – w zakresie urządzeń zabezpieczających bezpieczeństwo osób przebywających w kabinie autobusu oraz Regulaminu nr 66 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji dużych pojazdów pasażerskich w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej (dalej: „Regulamin nr 66 EKG ONZ”).

Żądanie aby pojazd spełniał warunki opisane w specyfikacji technicznej ma bezpośredni związek z przedmiotem zamówienia. Głównym celem jest aby zakupione autobusy zapewniały bezpieczeństwo kierowcy i przewożonych pasażerów. Spełnienie Regulaminu nr 29 EKG ONZ oraz Regulaminu nr 66 daje zapewnienie zwiększonego bezpieczeństwa oferowanego pojazdu. Istotne jest, aby oferowane pojazdy uwzględniały sprawdzone warunki ochrony dla kierowcy oraz pasażerów w przypadku zderzeń, co sprawia, że preferuje wyniki działań wykonawców zmierzających do zwiększania bezpieczeństwa oferowanych autobusów. Spełnienie wymagań jest celem większości producentów autobusów miejskich (kat. M3), gdyż stanowią one potwierdzenie nowoczesnych rozwiązań konstrukcyjnych, odnoszących się do bezpieczeństwa pasażerów jak i kierowców, niezależne od kategorii pojazdu. Trudno w tym miejscu wskazać więc, że przedmiotowe wymagania nie mają związku z przedmiotem zamówienia.

#### **Pytanie nr 2:**

„Pytanie dotyczy: Opisu przedmiotu zamówienia 3b – Wymagania techniczne dla autobusu elektrycznego / XXIII System informacji pasażerskiej i system monitoringu, pkt. 9.p.d Wykonawca wnosi o dopuszczenie urządzenia wyposażonego w przemysłowe złącze zasilające skręcane (do obudowy). Rozwiązanie takie jest powszechnie stosowane w urządzeniach transportu publicznego, gwarantując trwałe i niezawodne połączenie.”

**Odpowiedź nr 2 WYJAŚNIENIE:**

Zamawiający dokonuje zmiany zapisu OPZ – Załącznik 3b rozdział XXIII. System informacji pasażerskiej i system monitoringu pkt 9 lit. p ppkt) e

**BYŁO**

e) Zasilanie – złącze M12-A (24V DC)

**JEST**

e) Zasilanie – złącze M12-A (24V DC) lub złącze skręcane w formie przemysłowej (24V DC)

**Pytanie nr 3:**

„Pytanie dotyczy: Opisu przedmiotu zamówienia 3b – Wymagania techniczne dla autobusu elektrycznego / XXIII System informacji pasażerskiej i system monitoringu, pkt. 10 Wykonawca pragnie poinformować iż, nie ma możliwości skonfigurowania urządzenia BAT450-FEUW zgodnie z określonymi przez Zamawiającego równoważnymi parametrami, to znaczy: WLAN 2,4 GHz oraz 5 GHz, dwa moduły radiowe obsługujące jednocześnie transmisję danych w standardzie 4G/3G/GPRS. W związku z powyższym, Wykonawca wnosi o potwierdzenie że, za urządzenie równoważne uzna takie, które będzie posiadało ilość oraz rodzaj interfejsów radiowych jak dla urządzenia BAT450-FEUW czyli: 1x LTE oraz 1x Wi-Fi (802.11ac lub Wi-Fi 802.11n).”

**Odpowiedź nr 3 WYJAŚNIENIE:**

Zamawiający zmienia zapis rozdz. XXIII ust. 11 Opisu przedmiotu zamówienia stanowiący załączniki 3a do SWZ oraz zapis rozdz. XXIII ust. 10 Opisu przedmiotu zamówienia stanowiący załączniki 3b do SWZ w następujący sposób:

**BYŁO:**

Jeden, zarządzany przez Zamawiającego (w sposób zdalny i lokalny na pojeździe) modem/router, urządzenie Hirschmann typu BAT450-FEUW lub inny równoważny spełniający wymagania: wymiana danych poprzez WLAN 2,4 GHz oraz 5 GHz konfiguracja anten MIMO, dwa moduły radiowe obsługujące jednocześnie transmisję danych w standardzie 4G/3G/GPRS, obsługa dwóch kart SIM; minimum 1 port eth 1Gbit/s, RJ45; Kartę SIM (1 szt. na pojazd) dostarcza Zamawiający, za jej pośrednictwem realizowane są połączenia z siecią Użytkownika w ramach:

- a. systemu ładowania danych,
- b. informacji o lokalizacji pojazdu,
- c. systemu dyspozytorskiego,
- d. informacji diagnostycznych systemów elektronicznych w pojeździe,
- e. systemu monitoringu,
- f. system emisji reklam.

**JEST:**

Jeden, zarządzany przez Zamawiającego (w sposób zdalny i lokalny na pojeździe) modem/router, urządzenie spełniające co najmniej następujące wymagania: wymiana danych poprzez WLAN 2,4 GHz oraz 5 GHz konfiguracja anten MIMO, dwa moduły radiowe obsługujące jednocześnie transmisję danych w standardzie 4G/3G/GPRS, obsługa dwóch kart SIM; minimum 1 port eth 1Gbit/s, RJ45; Kartę SIM (1 szt. na pojazd) dostarcza Zamawiający, za jej pośrednictwem realizowane są połączenia z siecią Użytkownika w ramach:

- a. systemu ładowania danych,
- b. informacji o lokalizacji pojazdu,
- c. systemu dyspozytorskiego,
- d. informacji diagnostycznych systemów elektronicznych w pojeździe,
- e. systemu monitoringu,
- f. system emisji reklam.

**Pytanie nr 4:**

„Pytanie dotyczy: Opisu przedmiotu zamówienia 3b – Wymagania techniczne dla autobusu elektrycznego / XXIII System informacji pasażerskiej i system monitoringu, pkt. 13, pkt. 14, pkt. 15, pkt. 16j Wykonawca wnosi o dopuszczenie urządzenia wyposażonego w przemysłowe złącze zasilające typu WAGO. Z doświadczenia Wykonawcy, proponowane rozwiązanie jest bezawaryjne i w naszej opinii, optymalne cenowo. Prosimy o pozytywne rozpatrzenie naszej prośby.”

**Odpowiedź nr 4 WYJAŚNIENIE:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy OPZ.

**Pytanie nr 5:**

„Pytanie dotyczy: Opisu przedmiotu zamówienia 3b – Wymagania techniczne dla autobusu elektrycznego / XXIII System informacji pasażerskiej i system monitoringu, pkt. 16h Zwracamy się z prośbą o udzielenie informacji oraz wskazanie źródła, z którego Wykonawca może skorzystać, do pobierania i wyświetlania informacji przesiadkowej w pojeździe.”

**Odpowiedź nr 5 WYJAŚNIENIE:**

Zamawiający informuje, iż dostęp do end-pointów zawierających aktualne rozkłady jazdy w formacie GTFS zostaną udostępnione Wykonawcy na etapie realizacji umowy. Jednocześnie Zamawiający zmienia Załącznik nr 3b XXIII System informacji pasażerskiej i system monitoringu pkt 16 lit h:

**BYŁO:**

h. Prezentacja informacji o przesiadkach do innych operatorów transportu publicznego, zgodnie z wymaganiami Zamawiającego.

**JEST:**

h. Prezentacja informacji o przesiadkach, w tym też innych operatorów transportu publicznego, zgodnie z wymaganiami Zamawiającego. Po stronie Wykonawcy jest stworzenie systemu i konfiguracja o przesiadkach.

**Zamawiający zmienia zapisy Załącznika nr 3a XXIII System informacji pasażerskiej i system monitoringu pkt 17 lit h:**

**BYŁO:**

h. Prezentacja informacji o przesiadkach do innych operatorów transportu publicznego, zgodnie z wymaganiami Zamawiającego.

**JEST:**

h. Prezentacja informacji o przesiadkach, w tym też innych operatorów transportu publicznego, zgodnie z wymaganiami Zamawiającego. Po stronie Wykonawcy jest stworzenie systemu i konfiguracja o przesiadkach.

**Pytanie nr 6:**

„Pytanie dotyczy: Opisu przedmiotu zamówienia 3b – Wymagania techniczne dla autobusu elektrycznego / XXIII System informacji pasażerskiej i system monitoringu, pkt. 20c Wykonawca wnosi o doprecyzowanie czy Zamawiający oczekuje dostawy UPS oraz akumulatorów, czy dostarczenia samego modułu UPS zasilanego z baterii pojazdu? Takie rozwiązanie, tj. podtrzymanie systemu CCTV z baterii pojazdu, pozwoli na zmniejszenie kosztów oraz nie będzie wymagało konieczności wygospodarowania dodatkowej przestrzeni technicznej na zasobniki energii.”

**Odpowiedź nr 6 WYJAŚNIENIE:**

Zamawiający zgodnie z Opiskiem przedmiotu zamówienia wymaga dostarczenia UPS wraz z akumulatorami.

**Pytanie nr 7:**

„Pytanie dotyczy: Opisu przedmiotu zamówienia 3b – Wymagania techniczne dla autobusu elektrycznego / XXIII System informacji pasażerskiej i system monitoringu, pkt. 20d Wykonawca wnosi o akceptację rozwiązania, w którym to komunikacja bezprzewodowa z rejestratorem, będzie realizowana za pomocą routera opisanego w „System informacji pasażerskiej i system monitoringu” pkt 10. Powyższe rozwiązanie spowoduje uproszczenie instalacji na pojeździe, poprzez zmniejszenie ilości wymaganych anten, co będzie dodatkowo skutkowało mniejszą ingerencją w poszycie pojazdu. Alternatywnie, Wykonawca wnosi o dopuszczenie rejestratora wyposażonego w moduł Wi-Fi 5GHz, kompatybilnego z punktami dostępowymi na zajezdni, których to dostawy Zamawiający oczekuje i za pomocą których to, ma zamiar pobierać zgromadzone na rejestratorze dane.”

**Odpowiedź nr 7 WYJAŚNIENIE:**

Zamawiający nie wyraża zgody na zastosowanie komunikacji bezprzewodowej pomiędzy modułami w Systemie Informacji Pasażerskiej (SIP) oraz systemie monitoringu wizyjnego (CCTV). Komunikacja bezprzewodowa, będzie bardziej podatna na interferencje i zakłócenia, a zarazem mniej stabilna w porównaniu z komunikacją przewodową. Dodatkowo problematyczna może być konfiguracja i utrzymanie systemu w modelu bezprzewodowym. Najważniejsza natomiast jest kwestia bezpieczeństwa, mając na względzie fakt, że połączenia bezprzewodowe są bardziej narażone na nieautoryzowany dostęp, co może stanowić ryzyko dla bezpieczeństwa przesyłanych danych.

**Pytanie nr 8:**

Pytanie dotyczy: Opisu przedmiotu zamówienia 3b – Wymagania techniczne dla autobusu elektrycznego / XXIII System informacji pasażerskiej i system monitoringu, pkt. 23 W celu właściwego skalkulowania oferty oraz przeprowadzenia wymaganych integracji, Wykonawca prosi o informację, odnośnie użytkowanego obecnie systemu przez Zamawiającego oraz wskazanie możliwości integracji z w/w rozwiązaniem. Prosimy o zapewnienie, że Zamawiający jest w posiadaniu odpowiednich protokołów komunikacyjnych oraz wszelkich pozostałych informacji, niezbędnych do wykonania integracji. W przypadku braku możliwości przekazania odpowiednich w/w protokołów komunikacyjnych, zwracamy się z prośbą o dopuszczenie dostarczenia rozwiązania równoważnego.

**Odpowiedź nr 8 WYJAŚNIENIE:**

Zamawiający informuje, że korzysta z systemu Polgard, w którym stosowane są następujące protokoły komunikacyjne: TCP/IP, HTTP/HTTPS, FTP, RTSP, NTP.

Zamawiający nie zapewnia dostarczenia protokołów komunikacyjnych. Wszystkie wymagane prace dodatkowe w zakresie integracji zapewnia Wykonawca. Zamawiający dopuszcza rozwiązania równoważne w przypadku spełnienia wymagań zawartych w OPZ – Załącznik nr 3b rozdział XXIII pkt 23. Wykonawca, który powołuje się na rozwiązania równoważne opisywane przez Zamawiającego jest obowiązany udowodnić w ofercie, w szczególności za pomocą przedmiotowych środków dowodowych, że proponowane rozwiązania w równoważnym stopniu spełniają wymagania opisane w OPZ.

**Pytanie nr 9:**

„Pytanie dotyczy: Opisu przedmiotu zamówienia 3b – Wymagania techniczne dla autobusu elektrycznego / XXIII System informacji pasażerskiej i system monitoringu, pkt. 18 Czy Zamawiający dopuści regulację głośności wygłaszanych komunikatów dostosowaną do zmieniającej się prędkości pojazdu ? W naszej ocenie takie rozwiązanie da lepszy efekt i jest powszechnie stosowane w pojazdach. Regulacja w zależności od poziomu tła będzie wymagała zastosowania kilku punktów pomiarowych oraz opracowania odpowiedniego algorytmu, który może nie spełnić oczekiwań Zamawiającego, ponadto takie rozwiązanie będzie wymagało wykonania dodatkowej instalacji elektrycznej co znacznie podraża samo rozwiązanie. Prosimy o rozpatrzenie naszej prośby.”

**Odpowiedź nr 9 WYJAŚNIENIE:**

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę.

**Pytanie nr 10:**

„Pytanie dotyczy: Opisu przedmiotu zamówienia 3b – Wymagania techniczne dla autobusu elektrycznego / XXIII System informacji pasażerskiej i system monitoringu, 13. Wyświetlacz zewnętrzny przedni. Zamawiający określił minimalne wymagania dotyczące wymiarów tablicy oraz jej rozdzielczości. Prosimy o dopuszczenie do zastosowania tablicy o rozdzielczości min. 24x200 w rozstawieniu punktów świetlnych(raster) od 5 do 10 mm, przy zachowaniu wymaganego przez Zamawiającego minimalnego obszaru wyświetlania. Wskazana przez Wykonawcę tablica, to tablica o standardowych wymiarach, stosowana w pojazdach komunikacji miejskiej(autobusach) jako tablica czołowa. W opinii Wykonawcy, zastosowanie takiej tablicy nie ogranicza konkurencji a dodatkowo, wpływa na obniżenie kosztu wdrożenia oraz serwisu takiego urządzenia. Prosimy o rozpatrzenie naszej prośby.”

**Odpowiedź nr 10 WYJAŚNIENIE:**

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę.

**Pytanie nr 11:**

„Pytanie dotyczy: Opisu przedmiotu zamówienia 3b – Wymagania techniczne dla autobusu elektrycznego / XXIII System informacji pasażerskiej i system monitoringu, 14. Wyświetlacz zewnętrzny boczny oraz 15. Wyświetlacz zewnętrzny tylny. Zamawiający określił minimalne wymagania dotyczące wymiarów tablic oraz ich rozdzielczości. Prosimy o dopuszczenie do zastosowania tablicy o rozdzielczości min. 24x128 w rozstawieniu punktów świetlnych(raster) od 5 do 10mm, przy zachowaniu wymaganego przez Zamawiającego minimalnego obszaru wyświetlania. Proponowana przez Wykonawcę tablica, zapewni odpowiedni, wystarczający poziom i jakość prezentowania treści dla pasażerów. Ze względu na jej powszechność, zdecydowanie obniża koszty zarówno wdrożenia oraz serwisu w przyszłości. Prosimy o rozpatrzenie naszej prośby.”

**Odpowiedź nr 11 WYJAŚNIENIE:**

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę.

**Pytanie nr 12:**

„Pytanie dotyczy: Opisu przedmiotu zamówienia 3b – Wymagania techniczne dla autobusu elektrycznego / XXIII System informacji pasażerskiej i system monitoringu, punkt 9, podpunkt f oraz j. Zwracamy się z prośbą o informacje, jakiego systemu dyspozytorskiego obecnie używa Zamawiający. Czy system dyspozytorski to również system odpowiedzialny za „ładowanie danych na pojazdy” ? Prosimy o informację o możliwościach integracji z obecnie użytkowanym systemem. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający jest w posiadaniu odpowiednich protokołów komunikacyjnych, w celu umożliwienia przeprowadzenia integracji. W przypadku braku w/w protokołów, zwracamy się z prośbą o umożliwienie dostarczenia rozwiązania równoważnego.”

**Odpowiedź nr 12 WYJAŚNIENIE:**

Zamawiający używa obecnie system dyspozytorski Municom, który jest odpowiedzialny za wymianę danych z pojazdem. Producent systemu Municom ma opracowane API do integracji z systemami zewnętrznymi. Zamawiający nie zapewnia dostarczenia API do integracji. Wszystkie wymagane prace dodatkowe w zakresie integracji zapewnia Wykonawca.

**Pytanie nr 13:**

„Pytanie dotyczy: Opisu przedmiotu zamówienia 3b – Wymagania techniczne dla autobusu elektrycznego / XXIII System informacji pasażerskiej i system monitoringu, punkt 9, podpunkt l. Zamawiający w ciągu 30 dni od podpisania umowy, uzgodni i zatwierdzi wygląd panelu kierowcy. Na etapie składania oferty, nie jest możliwe skalkulowanie ilości godzin oraz prac po stronie Wykonawcy, niezbędnych do wykonania, w celu dostosowania obecnie posiadanego wyglądu przez Wykonawcę.

Prosimy o określenie minimalnych wymogów dotyczących prezentacji graficznej na panelu kierowcy lub odstępnie z w/w zapisów.”

**Odpowiedź nr 13 WYJAŚNIENIE:**

Zamawiający wymaga standardowych informacji prezentowanych na panelu kierowcy w tym m.in.:

- Numer linii
- Kierunek linii
- Numer brygady
- Odstępstwo od rozkładu
- Kolejny przystanek
- Wygłaszanie komunikatów głosowych
- Zmiana aktualnego przystanku
- Godzina
- Najbliższe 2-3 przystanki i godziny odjazdu
- Numer pojazdu
- Klawisze funkcyjne: wybór kursu/napisy specjalne/linie dodatkowe
- Monitoring – funkcja wyświetlenia obrazu ze wskazanych kamer po aktywacji funkcji otwarcia drzwi

Treść niniejszego pisma stanowi integralną część Specyfikacji Warunków Zamówienia oraz Projektowanych postanowień umowy, znak sprawy: DZ.26.37.2025.

.....  
*Kierownik Zamawiającego lub osoba upoważniona  
do podejmowania czynności w jego imieniu |*