

Wrocław, dnia 10.12.2021 r.

Zamawiający:

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Spółka z o.o.

ul. Rysia 3

87-800 Wrocław

Odpowiedzi na pytania dotyczące wyjaśnień treści SWZ

Wszyscy zainteresowani

W związku z zadaniem przez jednego z Wykonawców pytaniem:

Dotyczy: postępowania prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego pn.: „ Dostawa nowych autobusów elektrycznych klasy MAXI oraz ładowarek dwufunkcyjnych-dwustanowiskowych dla Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Spółka z o.o. we Wrocławku”. – oznaczenie sprawy: NE/EZP- I/1/2021.

Wnosimy o zmiany jak poniżej celem umożliwienia Wykonawcy złożenia ważnej, niepodlegającej odrzuceniu oferty, a zatem – o poprawę konkurencyjności w niniejszym postępowaniu.

I. Wnioski dotyczące SWZ:

1. Rozdz. 3

Wniosek nr 1

Zamawiający w pkt 2 zastosował podział zamówienia na części – 1 – dostawa autobusów i 2- dostawa ładowarek.

W dalszej części (na str 3 SWZ) Zamawiający dopuszcza, że możliwe jest zawarcie umów oddzielnie z dwoma podmiotami, stąd wymaga współpracy między wykonawcami, w zakresie zapewnienia właściwej konfiguracji.

Natomiast w pkt 4 Zamawiający „nie dopuszcza składania ofert częściowych”.

W związku z powyższym wnosimy o jednoznaczną odpowiedź, czy Zamawiający dopuszcza składanie ofert częściowych – tj. odpowiednio ofert na część 1 i część 2 osobno.

Wnosimy o ujednoczenie zapisów w Rozdz. 3.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 1:

Zamawiający dopuszcza składanie ofert częściowych.

Zamawiający zmienia brzmienie zapisu pkt 4 na treść o brzmieniu:

4. Zamawiający dopuszcza składanie ofert częściowych.

2. Wniosek nr 2

Wnosimy o poprawne zamieszczenie SWZ z odpowiednią kolejnością stron (strona 7 zamieniona jest z 6) oraz zamieszczenie SWZ i Załącznika nr 4 w wersji edytowalnej. Ułatwi to pracę nad ww. dokumentami.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 2:

SWZ w wersji edytowalnej oraz Załącznik nr 4 zostały zamieszczone na stronie prowadzonego postępowania tj. www.bip.mpk.com.pl

3. Rozdz. 14, pkt 5 - „ocena techniczna”.

Wniosek nr 3

Kryterium nr 7

- Wnosimy o określenie, jaką ostatecznie maksymalną ilość punktów (3 czy 4) Zamawiający przyznaje w tym kryterium. W zapisach pojawia się rozbieżność.

- Wnosimy o zmianę oceny w ww. kryterium poprzez rozbieżność punktacji proporcjonalnie do zaoferowanego przez Wykonawców zużycia

Uzasadnienie

Przyznanie maksymalnej liczby punktów za najniższe zużycie przy jednoczesnym nie przyznaniu punktów wszystkim innym oferentom, którzy zaoferują zróżnicowane wyniki w zakresie zużycia energii elektrycznej, jest niesprawiedliwe.

Przykładowo- oferta gorsza od najlepszej o 0,2 kWh/ km otrzyma 0 pkt w kryterium podobnie, jak oferta ze zużyciem wyższym od najlepszej o 1 kWh/km- a więc znacznie wyższym niż obie ww. oferty.

Proponujemy aby oferta z najniższym zużyciem otrzymywała maksymalną liczbę punktów, natomiast oferty ze zużyciem wyższym od najniższego – odpowiednio mniej punktów według formuły: zużycie badane = zużycie najniższe/zużycie badane x liczba punktów możliwych do uzyskania w kryterium.

Zapewni to sprawiedliwą ocenę ofert złożonych w postępowaniu i przyczyni się do wzrostu konkurencyjności.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 3:

-Zamawiający dnia 24.11.2021 r. zamieścił na stronie prowadzonego postępowania tj. www.bip.mpk.com.pl informację o zmianie SWZ. Usunął rozbieżności w zapisach dotyczących kryterium nr 7.

W związku z powyższymi zmianami treści SWZ Zamawiający przedłużył termin składania ofert do dnia **17.12.2021 r. godz. 10:00.**

Zamawiający przychyliła się do wniosku i zmienia brzmienie treści SWZ

Tabela pkt 7

Oraz Rozdział 14 SWZ „Opis kryteriów, którymi Zamawiający będzie się kierował przy wyborze oferty wraz z podaniem wag tych kryteriów”, w części 1, punkt 5.7 na treść o brzmieniu:

Zamawiający przyzna punkty w Kryterium 7 „Zużycie energii elektrycznej w kWh na 1 km przebiegu W/s SORT 2

$$E_n = \frac{E_{\min}}{E_{\text{bad}}} \times 3 \text{ pkt.}$$

4. Rozdział 14, pkt 5.7.

Wniosek nr 4

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający nie wymaga złożenia z ofertą dokumentu pn. Test SORT2 i że dokument ten należy dostarczyć na etapie realizacji umowy, nie później niż 30 dni przed pierwszą dostawą pojazdów.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 4.

Zamawiający zmienia brzmienie treści Rozdziału 14. Część 1. Pkt 5.7 na treść o brzmieniu:

Zaoferowana wartość zużycia energii musi zostać potwierdzona w dokumencie, wydanym przez jednostkę badawczą posiadającą certyfikat do przeprowadzenia takich pomiarów, który Wykonawca zobowiązany jest przedłożyć na etapie realizacji umowy, nie później niż na 10 dni przed pierwszą dostawą autobusów .

5. Rozdział 14 pkt 10 – Gwarancja

Wniosek nr 5

Prosimy o informację, czy Zamawiający przyzna punkty w kryterium Gwarancja ofertom z gwarancją inną niż podana w kryteriach.

Dla przykładu – ile punktów otrzyma oferta z zaproponowaną gwarancją na całość autobusu długości 65 miesięcy ? Ile punktów dla przykładu otrzyma oferta z gwarancją na magazyny energii długości 11 lat ?

Zamawiający w pkt 13 wyjaśnia jedynie zasady zaokrąglenia długości gwarancji do pełnego miesiąca.

Czy Zamawiający zamierza zróżnicować punktację za długość gwarancji na poszczególne elementy dla okresów pośrednich między określonymi w kryteriach ? Byłoby to z korzyścią dla Zamawiającego, który dzięki rozszerzeniu gwarancji np poprzez podzielenie jej na miesiące mógłby uzyskać korzystniejsze okresy udzielonej gwarancji.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 5.

Zamawiający pozostawia zapisy SWZ bez zmian.

II. Wnioski dotyczące Załącznika nr 4 do SWZ

1. Pkt II ppkt 2 – materiały konstrukcji podwozia

Wniosek nr 6

Wnosimy o modyfikację zapisu na następujący:

„Konstrukcja podwozia z profili wykonanych z aluminium lub ze stali odpornej na korozję zgodnie z PN-EN 10088 lub ze stali konstrukcyjnej o zwiększonej wytrzymałości i wysokiej odporności na korozję, zabezpieczonej dodatkowo przed korozją w sposób umożliwiający eksploatację bez konieczności wykonywania naprawy głównej min. 15 lat.”

Uzasadnienie

Jest uzasadnionym, przyjętym rozwiązaniem w produkcji pojazdów na świecie, iż wybór technologii budowy pojazdu powinien być pozostawiony Wykonawcy, który daje na swoją technologię odpowiednie okresy gwarancji. Wykonawca jako wiodący dostawca autobusów na świecie w swoich produktach stosuje technologie, których skuteczność została potwierdzona w okresie wieloletniej eksploatacji pojazdów w różnych warunkach użytkowania. Dla produktów Wykonawcy nie jest możliwe zagwarantowanie wymaganych przez Zamawiającego okresów dostawy z uwzględnieniem

narzuconych przez niego sposobów budowy pojazdów. Zmiany konstrukcji wymagają wieloletnich badań i doświadczeń w warunkach rzeczywistych.

To na Wykonawcy spoczywa ciężar wyprodukowania pojazdu spełniającego kryteria Zamawiającego pod kątem wytrzymałości i odporności na korozję przez deklarowany wieloletni okres eksploatacji i gwarancji z konsekwencjami finansowymi dla Wykonawcy w przypadku jakichkolwiek problemów (15 i więcej lat). I tę wytrzymałość jako wiodący światowy producent autobusów elektrycznych – i jeden z liderów w ich sprzedaży na świecie - zapewniamy.

Jeszcze raz podkreślamy, iż z punktu widzenia użytkownika i właściciela autobusu istotne jest, aby konstrukcja pojazdu była wykonana w sposób umożliwiający długoletnią i bezproblemową eksploatację i zapewniała gwarancję, również w zakresie odporności na korozję.

Zamawiający wymaga zabezpieczenia antykorozyjnego stali użytej do budowy podwozia w jeden konkretny sposób (KTL). Tymczasem istnieje dużo więcej sposobów skutecznego zabezpieczenia antykorozyjnego stali (np. za pomocą malowania proszkowego, malowania „na mokro”, kataforezy poszczególnych elementów, a nie całej kompletnej kratownicy i inne).

W ppkt 1 Zamawiający nie wymaga konkretnych materiałów i zabezpieczeń konstrukcji nadwozia. Natomiast w ppkt 2, opisując wymagania co do konstrukcji podwozia, Zamawiający stosuje zamknięty krąg materiałów, z których ono może zostać wykonane, pomijając inne, nie gorsze, dostępne na rynku materiały i sposoby zabezpieczeń.

Pragniemy podkreślić, że oferowane przez nas rozwiązanie doceniane jest przez najbardziej wymagających przewoźników w aglomeracjach miejskich w całej Europie.

Mając na uwadze powyższą argumentację wnosimy jak na wstępie – o stosowną modyfikację zapisów dotyczących poszerzenia kręgu materiałów do budowy podwozia i ujednoczenie zapisów do wymagań z zapisu ppkt 1.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 6:

Zamawiający pozostawia zapisy SWZ bez zmian.

2. Pkt III, ppkt 4.3

Wniosek nr 7

Wnosimy o dopuszczenie możliwości opuszczenia pojazdu do normalnej wysokości bez funkcji prędkości, manualnie za pomocą przycisku na desce rozdzielczej.

Z punktu widzenia bezpieczeństwa to kierowca powinien decydować o możliwości bezpiecznego opuszczenia pojazdu. Dla przykładu- jeżeli nie będzie bezpieczne opuszczenie pojazdu po osiągnięciu wymaganej przez Zamawiającego prędkości, pojazd może zahaczyć o przeszkodę terenową gdyż kierowca nie miałby wpływu na bezpieczne utrzymanie wysokości pojazdu.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 7:

Zamawiający pozostawia zapisy SWZ bez zmian.

3. Pkt VI, ppkt 2

Wniosek nr 8

Wnosimy o dopuszczenie jako równoważnego rozwiązania – felg aluminiowych.

Felgi te, utrzymując trwałość porównywalną z felgami stalowymi, gwarantują obniżenie masy własnej pojazdu, co ma korzystny wpływ na zużycie energii.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 8:

Zamawiający pozostawia zapisy SWZ bez zmian.

4. Pkt VIII

a) Ppkt 1.1.

Wniosek nr 9

Wnosimy o dopuszczenie silnika o momencie obrotowym nie niższym niż 400 Nm

Uzasadnienie

Silniki elektryczne charakteryzują się innym zakresem pracy oraz znacznie wyższą sprawnością niż silniki spalinowe. Zatem nie ma potrzeby stosowania silników o tak wysokim momencie obrotowym jak minimalny wymagany w zapisie.

Zastosowany przez nas silnik przy momencie ponad 400 Nm zapewnia optymalną moc i dynamikę autobusu nawet w skrajnych warunkach topograficznych.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 9:

Zamawiający pozostawia zapisy SWZ bez zmian.

b) Ppkt 2

Wniosek nr 10

Wnosimy o modyfikację 1 akapitu poprzez dopisanie po słowie „bojlera” słów: „- jeżeli występuje”.

W oferowanych przez nas pojazdach nie ma konieczności zastosowania bojlera akumulującego podgrzaną ciecz do ogrzewania pojazdu z uwagi na zastosowanie innych, równie efektywnych elementów układu ogrzewania i chłodzenia pojazdu.

Zamawiający w części dotyczącej ogrzewania pojazdu nie wymaga tego urządzenia.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 10:

Zamawiający w Pkt XXXIII ppkt 5 Załącznika nr 4 do SWZ określa wymóg podgrzewacza elektrycznego mając na myśli boiler prekondycjonowany.

Zamawiający pozostawia zapisy SWZ bez zmian.

c) Ppkt 3

Wniosek nr 11

Wnosimy o obniżenie wymogu dotyczącego energii użytkowej do 300 kWh na końcu życia baterii.

Ponadto wnosimy o zmianę treści zapisu kryterium oceny ofert (Rozdział 14, pkt 5 kryterium nr 8 na następującą:

„Pojemność użytkowa na początku życia magazynu energii powyżej 340 kWh – 3.0 pkt”

Uzasadnienie

Dostawcy systemu magazynowania energii – celem zachowania sprawności baterii przez dłuższy czas eksploatacji – wymagają ograniczenia jej pojemności użytkowej (tzw okna użyteczności) w stosunku do pojemności nominalnej.

Ponadto należy pamiętać, że użytkowa pojemność baterii ulega naturalnemu procesowi zmniejszeniu w trakcie eksploatacji pojazdu.

W autobusie typu MAXI, celem zachowania paramentów użytkowych pojazdu (czyli możliwości przewożenia odpowiedniej ilości pasażerów a nie- nadmiernej ilości baterii kosztem ilości pasażerów) wymaganie Zamawiającego może być realnie spełnione na początku życia baterii. Natomiast chcąc spełnić wymóg zachowania 330 kWh (bądź uzyskać dodatkowe punkty w kryterium oceny ofert oferując pojemność powyżej 340 kWh) przez cały cykl życia baterii należałoby przyjąć, że pojemność ta będzie wyższa od 330 (340) kWh na początku życia baterii i będzie stopniowo obniżać się aż do osiągnięcia wymaganej przez Zamawiającego.

Reasumując- proponujemy modyfikację zapisu wymogu na następujący:

„Energia użytkowa na koniec „życia” magazynu energii – min. 300 kWh.”

oraz rozwiązania preferowanego- jak na wstępie.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 11:

Zamawiający pozostawia zapisy SWZ bez zmian.

a) Ppkt 4

Wniosek nr 12

Wnosimy o potwierdzenie, że Zamawiający uzna warunek przejechania bez doładowania dystansu 230 km w warunkach określonych w procedurze badania E-SORT2 wg UITP.

Wnosimy o ujednoczenie zapisów z zapisami PKt IX, ppkt.1.3. który precyzuje wymóg w sposób jasny.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 12:

Zamawiający uzupełnia brzmienie zapisu pkt IX 1.3 o treść o brzmieniu:

Zamawiający wymaga, aby zdolność magazynowania energii w pojeździe umożliwiła przejechanie autobusu przy zasilaniu elektrycznym w warunkach odpowiadających realizowanym przez Zamawiającego zadań niezależnie od panujących warunków atmosferycznych w zakresie występowania temperatur od -30°C do +40°C co najmniej 230 km, bez doładowywania baterii w warunkach odpowiadających E-SORT 2wg UITP.

b) Ppkt 5

Wniosek nr 13

Wnosimy doprecyzowanie, że Zamawiający ma na myśli licznik zużycia energii przez autobus, a nie licznik jej poboru.

Liczniki poboru energii są dostępne po stronie systemu ładowania autobusów.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 13:

Zamawiający ma na myśli licznik poboru energii.
Zamawiający pozostawia zapisy SWZ bez zmian.

c) Ppkt 6

Wniosek nr 14

Wnosimy o potwierdzenie, że Zamawiający przyjmując definicję „cyklu doładowanie” bierze pod uwagę zmieniającą się w czasie (obniżającą się – co wyjaśniono we wniosku nr 11 powyżej) ilość energii użytkowej.

Uściślając- bezpośrednio po dostawie autobusów cyklem wg definicji przyjętej w pkt 6 byłoby naładowanie baterii od 0 SOC (czyli okna użyteczności) do 330 kWh. A na koniec życia baterii byłoby to naładowanie baterii od 0 do 300 kWh (przyjmując naszą argumentację z Wniosku nr 11)

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 14:

Nie. Do 330 kWh.

d) Ppkt 9

Wniosek nr 15

Wnosimy o wykreślenie ostatniego zdania tego ppkt.

Ewentualnie wnosimy modyfikację, zezwalającą na podjęcie przez Wykonawcę- jako gwaranta- odpowiednich działań naprawczych celem zagwarantowania Zamawiającemu odpowiedniej pojemności użytkowej magazynów energii bez konieczności bezwzględnej wymiany całości magazynu energii na nowy.

Uzasadnienie

Z punktu widzenia Zamawiającego istotne jest, jaką ilością energii będzie dysponował w wymaganym czasie, a po stronie Wykonawcy powinien być sposób jej zapewnienia. Oznacza to, że w przypadku spadku użytecznej/dostępnej pojemności magazynu energii poniżej 80% wartości początkowej Wykonawca podejmie odpowiednie działania naprawcze.

Oczywistym jest, że to Wykonawca, jako gwarant jest odpowiedzialny za zapewnienie Zamawiającemu odpowiednich parametrów baterii trakcyjnych w okresie gwarancji. Bazując na wieloletnim doświadczeniu wiemy, iż nie zawsze konieczna jest wymiana magazynów energii na nowe – co znacznie podraża wartość zamówienia. Zastosowanie zaproponowanej przez nas modyfikacji zapisu zapewni Zamawiającemu obniżenie kosztu zamówienia przy jednoczesnym zachowaniu odpowiedniej jakości i funkcjonalności magazynów energii.

Dlatego biorąc pod uwagę powyższą argumentację, wnosimy jak na wstępie.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 15:

Przychylamy się do prośby Wykonawcy.

Zamawiający zmienia brzmienie treści zapisu pkt 9 Rozdział VIII Załącznik nr 4 do SWZ na treść o brzmieniu:

9. Magazyny energii elektrycznej mają zapewnić bezawaryjną eksploatację i zachowanie w całym okresie gwarancji (8 lat - 96 miesięcy) pojemność energetyczną na poziomie minimum 80% ich wartości nominalnej (początkowej). W przypadku nie zachowania wymaganego minimalnego poziomu pojemności energetycznej Wykonawca zobowiązany jest w okresie gwarancji do ich wymiany na nowe lub do podjęcia odpowiednich działań naprawczych celem zagwarantowania Zamawiającemu odpowiedniej pojemności użytkowej magazynów energii bez konieczności bezwzględnej wymiany całości magazynu energii na nowy. .

5. Pkt IX ppkt 2

Wniosek nr 16

Prosimy o potwierdzenie, że pod pojęciem: „kompatybilny z dotychczas eksploatowanymi przez zamawiającego autobusami i ładowarkami” Zamawiający ma na myśli parametry określone w Pkt IX, ppkt 3 i 4.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 16:

Tak, Zamawiający poza spełnieniem Pkt IX ppkt 3 i 4 ma na myśli fizyczną kompatybilność komunikacji i ładowania pomiędzy ładowarkami i autobusami i odwrotnie.

Mając na uwadze, że zadanie zostało podzielone na dwie części istotne jest aby ładowarki były kompatybilne z nowo dostarczonymi autobusami oraz obecnie eksploatowanymi pojazdami.

Wobec powyższego, Zamawiający mimo dołożenia należytej staranności w opisie technicznym zamówienia, mającym na celu zapewnienie tej kompatybilności wymaga od Wykonawców (w przypadku gdy umowy na poszczególne części zadania zostaną zawarte z różnymi Wykonawcami) współpracy między nimi, w zakresie uzgodnień technicznych mających na celu właściwą konfigurację ładowarek z nowo dostarczonymi autobusami oraz z autobusami obecnie posiadanymi przez Zamawiającego.

6. Pkt XXIV, ppkt 2.

Wniosek nr 17

Wnosimy o modyfikację zapisu na następujący:

„szerokość wejścia przez drzwi dwukrzydłowe, o szerokości minimalnej zgodnej z Regulaminem nr 107 EKG ONZ”

Uzasadnienie

Autobusy są projektowane i podlegają homologacji na podstawie Regulaminu 107 EKG ONZ, który wyznacza podstawowe minimalne wymagania, które musi spełniać pojazd aby podlegać homologacji.

W zakresie szerokości drzwi Regulamin precyzuje te zapisy dopuszczając szerokość nieco mniejszą, niż wymagana przez Zamawiającego.

Dlatego zwracamy się z wnioskiem o dopuszczenie drzwi szerokości nieznaczniej mniejszej niż wymagane 1200 mm, ale zgodnej z normą i obowiązującymi przepisami prawa.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 17:

Zamawiający pozostawia zapisy SWZ bez zmian.

7. Pkt XXIII, ppkt 1 oraz Pkt XXIV ppkt 6

Wniosek nr 18

Zwracamy się z wnioskiem o modyfikację ww. ppkt poprzez dopuszczenie okien bocznych oraz szyb w drzwiach pasażerskich- podwójnych.

Uzasadnienie

W autobusach elektrycznych rozwiązanie to jest znacznie korzystniejsze od oszklenia pojedynczego. Stosowanie podwójnego oszklenia szyb w autobusach elektrycznych jest celowym, korzystnym działaniem, poprawiającym izolację autobusu, a więc bilans energetyczny, poprzez ograniczenie strat energii, spowodowanych zbyt szybkim wyziębieniem/nagrzaniem pojazdu. Ma to przełożenie na wydłużenie zasięgu pojazdu.

Autobus dobrze wyizolowany dużo wolniej oddaje ciepło przy niskiej temperaturze zewnętrznej oraz znacznie dłużej utrzymuje komfortową niższą niż zewnętrzna temperaturę w upalne dni. Dzięki temu udało nam się w naszych pojazdach ograniczyć od kilku do kilkanaście procent zużycie energii elektrycznej potrzebnej na działanie urządzeń grzewczych i chłodzących. Zastosowane przez nas urządzenia mogą mieć mniejszą moc i dzięki temu pojazd może zużyć zaoszczędzoną energię na trakcję – czyli osiągnąć większy przebieg bez doładowania baterii, przy zachowaniu komfortu pasażerów.

W autobusach elektrycznych właśnie minimalizacja zużycia energii elektrycznej – zarówno ze względów ekologicznych, jak i ekonomicznych, jest priorytetem, do której dąży każdy producent. Biorąc pod uwagę powyższe argumenty wioskujemy jak na wstępie.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 18:

Zamawiający dopuszcza okna boczne podwójne oraz szyby w drzwiach pasażerskich – podwójne.

Zamawiający zmienia brzmienie treści zapisów w Załączniku nr 4 do SWZ:

Pkt XXIII ppkt 1.

1. Szyby boczne pojedyncze lub podwójne, przyciemnienie szyb zgodnie z wymogami homologacyjnymi.

Oraz pkt XXIV ppkt 6.

6. Szyby w drzwiach pojedyncze lub podwójne za wyjątkiem pierwszego skrzydła pierwszych drzwi – szyba podwójna.

8. Pkt IX ppkt 4 oraz pkt VIII 11.

Wniosek nr 19

Prosimy o ujednoczenie wymogu umiejscowienia gniazda ładowania Combo2 – czy ma ono się znajdować „w prawym boku nad przednim nadkolem” (VIII, 11), czy „w przedniej ścianie/masce autobusu” (IX, 4). W obecnym stanie zapisy są ze sobą sprzeczne.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 19:

Zamawiający zmienia brzmienie treści Załącznik nr 4 do SWZ Pkt. IX ppkt 4 na treść o brzmieniu:

4. Gniazdo ładowania Combo 2 Type2/Mode4 CC S 125A (200A) o mocy 40 do 120 kW usytuowane w prawym boku nad przednim kołem.

PREZES ZARZĄDU

mgr inż. Andrzej Stuski
(podpis kierownika Zamawiającego)

