**Związek Powiatowo-Gminny**

**„WIELKOPOLSKI TRANSPORT REGIONALNY”**

Poznań, dnia 12.04.2023 r.

Oznaczenie sprawy: AB.261.3.2023

Otrzymują:

– strona internetowa zamawiającego

Dotyczy: postępowania prowadzonego na platformie zakupowej w trybie przetargu nieograniczonego Dostawa niskoemisyjnych autobusów międzymiastowych klasy II z napędem hybrydowym pn: „Poprawa ekologiczności regionalnego transportu drogowego poprzez zakup taboru autobusowego zasilanego gazem ziemnym lub z napędem hybrydowym”

W związku z otrzymanymi zapytaniami dotyczącymi treści Specyfikacji Warunków Zamówienia, Zamawiający na podst. art. 135 ust. 2 ustawy z dnia 11 września 2019r - Prawo zamówień publicznych ( tj. Dz.U z 2022 poz. 1710 ze zm.), udziela następujących wyjaśnień:

| **Nr pytania** | **Treść pytania** | **Treść odpowiedzi zamawiającego** |
| --- | --- | --- |
| 1. | Dotyczy: Opis przedmiotu zamówienia, Wymagania stawiane pojazdom, Pkt. 5).  Czy Zamawiający dopuszcza możliwość udziału w postępowaniu i zaproponowaniu produktu który jest w końcowej fazie procedury homologacyjnej, jednakże ze względu na sprawy formalne w momencie składania oferty pojazd nie będzie jeszcze formalnie miał zamkniętej procedury homologacyjnej?  Producent oświadcza, że pojazdy w momencie dostawy będą posiadały świadectwo homologacji. | **Zamawiający podtrzymuje stanowisko zawarte w opisie przedmiotu zamówienia, które wymaga, aby oferowany pojazd posiadał świadectwo homologacji w dniu składania oferty.** Intencją Zamawiającego jest, aby oferowany pojazd nie był konstrukcją prototypową. |
| 2. | Dotyczy: Opis przedmiotu zamówienia, Wymagania stawiane pojazdom, Pkt. 3).  Czy Zamawiający dopuści aby dostarczony fabrycznie nowy autobus, nie używany do celów prezentacyjnych, testowych i podobnych, miał przebieg nie większy niż 2500 km ?  Proponowany dopuszczalny przebieg w chwili przekazania autobusu, wynika z konieczności przeprowadzenia dokładnych prób autobusu na terenie fabryki i transportu do odbiorcy „na kołach”, pozwalających w pełni zweryfikować jego właściwy stan techniczny. | W segmencie odpowiedzi z dnia 11.04.2023 roku, **Zamawiający podwyższył maksymalny przebieg pojazdu w dniu odbioru z 1.500 na 2.000 km**. Stoimy na stanowisku, że dystans 2.000 km zapewnia transport pojazdów „na własnych kołach” z większości fabryk autobusowych zlokalizowanych w krajach UE lub z krajów stowarzyszonych z UE. |
| 3. | Dotyczy: Opis przedmiotu zamówienia, Pkt 2.4) Parametry pracy układu napędowego.  Zwracamy się do Zamawiającego z prośbą o dopuszczenie rozwiązania w którym łączna maksymalna moc silnika spalinowego i elektrycznego (szczytowa) mieści się w przedziale od 270 - 400 kW. Opisywana konfiguracja została dobrana optymalnie do autobusu, a dobrane parametry oferują najkorzystniejsze osiągi dla Zamawiającego. | Zamawiający **wyraża zgodę** **na obniżenie łącznej** **maksymalnej mocy silnika** spalinowego i elektrycznego (szczytowej) **z poziomu 280 do 270 kW.** |
| 4. | Dotyczy: Opis przedmiotu zamówienia, Pkt 4.4) System centralnego smarowania.  Zwracamy się do Zamawiającego z prośbą o akceptację rozwiązania dla systemu centralnego smarowania, w którym sygnalizacją awarii systemu na desce rozdzielczej kierowcy jest równoznaczna z informacją orezerwie smaru w zasobniku oraz spadku ciśnienia w układzie na desce rozdzielczej kierowcy. | Zamawiający **wyraża zgodę** na zastosowanie w systemie centralnego smarowania, sygnalizacji awarii systemu na desce rozdzielczej kierowcy obejmującej także osiągnięcie stanu rezerwy smaru w zasobniku oraz spadku ciśnienia w układzie. |
| 5. | Dotyczy: Opis przedmiotu zamówienia, Pkt 6.4) Ogrzewanie.  Czy Zamawiający dopuści stosowany w naszych autobusach konwektorowo-nawiewny system ogrzewania przestrzeni pasażerskiej, który jest również dostępny w autobusach eksploatowanych  w innych polskich miastach ? | W opisie przedmiotu zamówienia w pkt 6.4.2), Zamawiający dopuścił system ogrzewania przestrzeni pasażerskiej za pomocą grzejników konwektorowych. |
| 6. | Dotyczy: Opis przedmiotu zamówienia, Pkt 2.2.1) Układ zasilania silnika spalinowego  Zwracamy się z prośbą o akceptację zbiornika oleju napędowego o pojemności 210 dm3 i zbiornika AdBlue 21 litrów. Pojemność zbiorników płynów eksploatacyjnych została dobrana optymalnie z uwagi na wysoką ekonomikę jednostki napędowej, co wydaje się szczególnie istotne w obecnych realiach cen oleju napędowego oraz czynnika AdBlue. | Z uwagi na specyfikę eksploatacji pojazdów, które mogą garażować poza zajezdnią Operatora, **Zamawiający podtrzymuje minimalną pojemność zbiornika paliwa na poziomie 300 dm3.** |
| 7. | Dotyczy: SWZ, Pkt. XI) miejsce i termin składania i otwarcia ofert.  W związku z przedłużającymi się procedurami uzyskania zgód wewnętrznych na złożenie oferty w ww. postępowaniu zwracamy się z wnioskiem o wydłużenie terminu składania ofert o 14 dni, tj. do 20 kwietnia 2023 r. | W segmencie odpowiedzi z dnia 29.03.2023 r. Zamawiający wyraził już taką zgodę. |
| 8. | Dotyczy: SWZ, Pkt. XIII 1.2) Kryteria oceny ofert, Parametry techniczno-użytkowe, Zastosowanie układu „start-stop”.  Zwracamy się do Zamawiającego z prośbą o potwierdzenie, że Zamawiający nie wymaga zastosowania układu „start stop” zgodnie z Opisem Przedmiotu Zamówienia w Pkt 2.1 i tym samym parametr ten nie jest punktowany. | Zamawiający potwierdza, że oferowany pojazd hybrydowy **nie musi być** obligatoryjnie wyposażony w układ „start-stop”, jednak zastosowanie takiego układu jest dodatkowo punktowane zgodnie z kryterium Tw parametrów techniczno-użytkowych. |
| 9. | Dotyczy: SWZ, Pkt. XIII 1.2) Kryteria oceny ofert, Parametry techniczno-użytkowe, Moment obrotowy silnika spalinowego.  Zwracamy się do Zamawiającego z prośbą o zweryfikowanie kryterium oceny wysokości momentu obrotowego. W obecnym systemie punktacji wydaję się, że preferowane się jednostki o wyższych pojemnościach które co prawda osiągają wyższe wartości momentu obrotowego ale zużywają tym samym więcej paliwa oraz AdBlue, co może mieć wpływ na całościowe koszty eksploatacji autobusu -TCO (Total Cost of Owership). Tym samym wnioskujemy o rezygnację z oceny powyższego rozwiązania. | Z uwagi na fakt, że kupowane autobusy będą przeważnie eksploatowane na liniach międzymiastowych poprowadzonych wzdłuż dróg krajowych 24, 92 i S11 oraz drogi wojewódzkiej DW434, charakteryzujących się dużym nasileniem ruchu samochodów ciężarowych, punktowany wysoki moment obrotowy silnika spalinowego ma gwarantować odpowiednią dynamikę jazdy, która umożliwi swobodne wyprzedzenie takich pojazdów. **W związku z powyższym Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SWZ w zakresie oceny wielkości maksymalnego momentu napędowego silnika spalinowego.** |
| 10. | Dotyczy: SWZ, Pkt. XIII 1.2) Kryteria oceny ofert, Parametry techniczno-użytkowe, Moc szczytowa silnika elektrycznego  Zamawiający w przedmiotowym postępowaniu oczekuje zaoferowania autobusów hybrydowych.  W związku z dynamicznym rozwojem technologicznym, na rynku dostępnych jest wiele zróżnicowanych rozwiązań w zakresie napędów hybrydowych, wszystkie mają na celu obniżenie zużycia paliwa i tym samym emisji szkodliwych gazów, zatem należy uznać, że każde z rozwiązań implikuje korzyści w zakresie ochrony środowiska. Z dostępnych informacji wynika, że większość współcześnie dostępnych rozwiązań hybrydowych posiada silniki elektryczne w przedziale mocy od 12 kW do 74 kW. Opisywane rozwiązania są nieskomplikowane pod względem technicznym i nie wymagają znaczących inwestycji finansowych. Biorąc pod uwagę powyższą argumentację, kierujemy do Zamawiającego prośbę o docenienie każdego typu napędu hybrydowego i zrównanie kryterium oceny wg. następującego schematu:  75 kW i powyżej – 10 pkt;  od 12 do 74 kW – 7 pkt;  Poniżej 12 kW – 0 pkt; | Zaproponowany system oceny uwzględnił możliwość zakupu zarówno autobusów z napędem typu „full-hybrid”, jak i „mild-hybrid”. Ponadto w tej ostatniej grupie pojazdów, następuje coraz większe różnicowanie stosowanych silników elektrycznych pod względem mocy oraz baterii trakcyjnych pod względem ich pojemności, co ma wpływ na obniżenie zużycia paliwa, przy jednoczesnym zachowaniu odpowiednich parametrów trakcyjnych koniecznych do osiągnięcia w ruchu międzymiastowym. **Uwzględniając powyższe, Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy oceny ofert w kryterium Tme** (Moc szczytowa silnika elektrycznego) |
| 11. | Pytanie 1 – w SWZ – Specyfikacja Warunków Zamówienia – rozdział XIII.1.2. Kryterium „T” – Parametry techniczno-Użytkowe – Tj  Jednolitość rozwiązań technicznych:  „Ten sam producent silnika, co całego pojazdu = 7 pkt. Oferty nie spełniające warunków powyżej = 0 pkt.”  Czy w przypadku w którym producentem silnika pojazdu jest jedna spółka (np. spółka A) natomiast producentem całego pojazdu jest inna spółka (np. spółka B) i każda z tych spółek jest samodzielnym podmiotem tzn. posiada swoją osobowość prawną, przy czym zarówno spółka A jak i Spółka B należą do tej samej grupy kapitałowej – koncernu, w ofercie należy wskazać, że nie spełniono wymogu jednolitości rozwiązań technicznych (pkt XIII.1.2 ppkt. 2 w SWZ)? | Zamawiający przygotowując dokumentację przetargową nie wchodził w zagadnienia struktury właścicielskiej i organizacyjnej poszczególnych producentów autobusowych. O ile kompletny pojazd, jak i jednostka napędowa w nim zastosowana, oferowane są pod tą samą marką, to Zamawiający przyjmie, że został spełniony warunek jednolitości rozwiązań technicznych. |
| 12. | w Załączniku Nr 5 do SWZ - Opis przedmiotu zamówienia - wymagania szczegółowe ….., pkt 6.2 – Siedzenia, ust 1 ppkt.  a: „ Co najmniej 42 fotele …….., wyposażone w podłokietniki.”  Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie, w którym tylko fotele znajdujące się bliżej osi autobusu będą wyposażone w podłokietniki zamocowane od strony głównego korytarza? | **Zamawiający akceptuje rozwiązanie**, w którym tylko fotele znajdujące się bliżej osi autobusu będą wyposażone w podłokietniki zamocowane od strony głównego korytarza |
| 13. | w Załączniku Nr 5 do SWZ - Opis przedmiotu zamówienia - wymagania  pkt 22:  „Wykonawca zobowiązany jest w ramach realizacji funkcji promocyjnej dostarczyć 100 modeli autobusów odwzorowujących dokładnie autobusy będące przedmiotem zamówienia. Model wykonany winien być z tworzyw sztucznych lub metalu.”  Czy Zamawiający uzna powyższy warunek za spełniony, jeśli Wykonawca dostarczy 100 modeli autobusów odwzorowujących typ pojazdu, ale nie odwzorowujących wszystkich szczegółów zabudowy (ilość miejsc, układ drzwi i podłogi, ilość okien, itp.)? | W ramach realizacji zadań promocji projektu, Zamawiający oczekuje, aby Wykonawca dostarczył 100 sztuk modeli pojazdu objętego ofertą. Zamawiający potwierdza, że nie muszą być to modele w 100% odwzorowujące dostarczane pojazdy. Zmawiający nie narzuca skali, ani materiału, z jakich wykonany ma być model. Najważniejsze, że dostarczane modele nie mogą być zabawkami, tylko modelami kolekcjonerskimi podobnymi do tych, jakie są oferowane w sieciach serwisowych poszczególnych producentów autobusowych. |
| 14. | Specyfikacja Warunków Zamówienia – rozdział XIII.1.4. Kryterium „D” – Terminy dostaw:  Czy w przypadku wydłużenia się procedury przetargowej, wynikającego z postępowań odwoławczych, Zamawiający przewiduje zmianę terminów dostaw zadeklarowanych przez Wykonawcę? Jeśli tak, według jakiego klucza będą te terminy modyfikowane? | Terminy dostaw są pochodną posiadanych środków własnych oraz możliwych terminów pozyskania dofinansowania w ramach Polskiego Ładu. Ostateczny termin zakończenia dostaw ustalony na 31 sierpnia 2024 roku jest terminem ostatecznym nie podlegającym zmianie. Dodatkowe punkty za przyspieszenie rozpoczęcia dostaw, jak i ich zakończenie wynikają z posiadanych środków finansowych. Zamawiający zdaje sobie sprawę, że produkcja autobusów to proces długotrwały. Termin rozpoczęcia dostaw został ustalony, przyjmując założenie, że podpisanie umowy nastąpi najpóźniej do końca maja 2023 roku. Na razie **Zamawiający nie przewiduje zmian w zakresie oceny ofert w ramach kryterium D.** Jeżeli pojawią się jakiekolwiek powody przedłużenia się terminu podpisania umowy to terminy zawarte w kryterium D zostaną przesunięte proporcjonalnie do przesunięcia terminu podpisania umowy na dostawę pojazdów, jednak jak wskazano powyżej, ostateczny termin dostawy nie może przekroczyć datę 31 sierpnia 2024 roku. |
| 15. | w załączniku nr 4 do projektowanych zapisów umowy – Ramowe wymagania dotyczące gwarancji oraz serwisu dla autobusów hybrydowych – rozdział III, ust 1.:  „Wykonawca, w okresie trwania gwarancji całopojazdowej, udzieli Operatorowi wskazanemu przez Zamawiającego autoryzacji wewnętrznej na samodzielne dokonywanie planowych przeglądów i napraw. W takim przypadku, Wykonawca jest zobowiązany pokryć Operatorowi, wskazanemu przez Zamawiającego (podmiotowi który otrzyma autoryzację), koszty robocizny tych przeglądów zgodnie z katalogiem norm czasowych Wykonawcy i stawkami obowiązującymi w innych ASO Wykonawcy oraz koszty użytych części zgodnie z instrukcją napraw i obsług”    1.Czy Zamawiający oczekuje, że cena sprzedaży będzie zawierała również koszt wszystkich planowych przeglądów eksploatacyjnych i serwisowych (np. wymiana oleju, filtrów, regulacje, itp.), wymaganych przez producenta, w podanych przez niego w instrukcji serwisowej interwałach?  2.Skoro Zamawiający oczekuje od Wykonawcy poniesienia kosztów wyposażenia warsztatu Operatora, przeszkolenia jego personelu i udzielenia licencji na bezpłatne używanie specjalistycznego oprogramowania (wszystkie te koszty wliczone są w stawki rbh obowiązujące w ASO Wykonawcy) – oczekiwanie wynagrodzenia za koszty robocizny w takiej samej wysokości jak w ASO Wykonawcy może być traktowana jako próba uzyskania dodatkowych, nieuzasadnionych dochodów. Czy Zamawiający zaakceptuje stawkę za roboczogodzinę w wysokości 150 PLN – średnia stawka w rozliczeniach Wykonawcy z serwisami posiadającymi autoryzację wewnętrzną? | 1. **Zamawiający lub Operator**, wskazany przez niego **jest gotowy do ponoszenia w okresie gwarancji wszelkich kosztów wymiany płynów eksploatacyjnych, filtrów i innych materiałów eksploatacyjnych** w ramach planowych przeglądów eksploatacyjnych i serwisowych, wymaganych przez producenta, w podanych przez niego w instrukcji serwisowej interwałach. **Zamawiający lub Operator**, wskazany przez niego **jest gotowy także do ponoszenia w okresie gwarancji wszelkich kosztów niezbędnych regulacji** przeprowadzanych w ramach planowych przeglądów eksploatacyjnych i serwisowych, o ile czynności te nie będą prowadzone w ramach autoryzacji wewnętrznej.  2. Kosztów wyposażenia warsztatu Operatora, przeszkolenia jego personelu i udzielenia licencji na bezpłatne używanie specjalistycznego oprogramowania powinny zostać rozliczone w ramach ceny zakupu dostarczanych pojazdów, a nie być wliczane w stawkę rbh obowiązującej w ASO Wykonawcy.  Wielkość stawki za robociznę przeglądów i napraw gwarancyjnych wynika z kalkulacji Operatora, wskazanego przez Zamawiającego i będzie elementem oddzielnej umowy serwisowej. |
| 16. | w Projektowanych Zapisów Umowy § 9 Kary umowne ppkt od 5 do 9 zostało napisane:  5. Zamawiający może naliczyć Wykonawcy karę umowną w wysokości 1.500,00 zł (słownie: jeden tysiąc pięćset złotych 00/100), za każdy dzień zwłoki w dostawie któregokolwiek Autobusu poza termin określony w § 2 ust. 1 za każdy z Autobusów osobno.  6. Zamawiający może naliczyć Wykonawcy karę umowną w wysokości 10.000,00 zł (słownie: dziesięć tysięcy złotych 00/100), za każdy przypadek braku zmiany przez Wykonawcę wynagrodzenia podwykonawcy na zasadach wskazanych w § 8 ust. 15 Umowy.  7. Przestój autobusu z powodu naprawy gwarancyjnej wykonywanej przez serwis Wykonawcy trwający dłużej niż termin określony w załączniku nr 4 do Umowy, uprawnia Zamawiającego do naliczenia kary umownej w wysokości 500 zł (słownie: pięćset złotych 00/100), za każdy rozpoczęty dzień przestoju za każdy Autobus oraz wydłuża okres gwarancji autobusu o cały czas przestoju.  8. Zamawiający może naliczyć Wykonawcy karę umowną w przypadku braku zapewnienia pojazdu zastępczego lub braku spełnienia przez podstawiony pojazd zastępczy parametrów odpowiadających parametrom autobusów objętych umową w wysokości 1.500,00 zł (słownie: tysiąc pięćset złotych 00/100) za każdy dzień.  9. Zamawiający może naliczyć Wykonawcy karę umowną w wysokości 1.500,00 zł (słownie: jeden tysiąc pięćset złotych 00/100) za każdy dzień zwłoki w przypadku naprawy gwarancyjnej pojazdu trwającej ponad 21 dni, za każdy z Autobusów osobno.  Odnosząc się do w/w zapisów oraz porównując realne ceny kar umownych prosimy o zmianę zapisów na:  5. Zamawiający może naliczyć Wykonawcy karę umowną w wysokości 800,00 zł (słownie: osiemset złotych 00/100), za każdy dzień zwłoki w dostawie któregokolwiek Autobusu poza termin określony w § 2 ust. 1 za każdy z Autobusów osobno.  6. Zamawiający może naliczyć Wykonawcy karę umowną w wysokości 4.000,00 zł (słownie: cztery tysiące złotych 00/100), za każdy przypadek braku zmiany przez Wykonawcę wynagrodzenia podwykonawcy na zasadach wskazanych w § 8 ust. 15 Umowy.  7. Przestój autobusu z powodu naprawy gwarancyjnej wykonywanej przez serwis Wykonawcy trwający dłużej niż termin określony w załączniku nr 4 do Umowy, uprawnia Zamawiającego do naliczenia kary umownej w wysokości 300 zł (słownie: trzysta złotych 00/100), za każdy rozpoczęty dzień przestoju za każdy Autobus oraz wydłuża okres gwarancji autobusu o cały czas przestoju.  8. Zamawiający może naliczyć Wykonawcy karę umowną w przypadku braku zapewnienia pojazdu zastępczego lub braku spełnienia przez podstawiony pojazd zastępczy parametrów odpowiadających parametrom autobusów objętych umową w wysokości 800,00 zł (słownie: osiemset złotych 00/100) za każdy dzień.  9. Zamawiający może naliczyć Wykonawcy karę umowną w wysokości 800,00 zł (słownie: osiemset złotych 00/100) za każdy dzień zwłoki w przypadku naprawy gwarancyjnej pojazdu trwającej ponad 21 dni, za każdy z Autobusów osobno. | Zamawiający, w odpowiedzi na wniosek zwarty w pytaniu ustala następujące wysokości kar umownych:  Zamawiający może naliczyć Wykonawcy karę umowną w wysokości **800,00** zł (słownie: osiemset złotych 00/100), za każdy dzień zwłoki w dostawie któregokolwiek Autobusu poza termin określony w § 2 ust. 1 za każdy z Autobusów osobno.  6. Zamawiający może naliczyć Wykonawcy karę umowną w wysokości **5.000,00** zł (słownie: pięć tysięcy złotych 00/100), za każdy przypadek braku zmiany przez Wykonawcę wynagrodzenia podwykonawcy na zasadach wskazanych w § 8 ust. 15 Umowy.  7. Przestój autobusu z powodu naprawy gwarancyjnej wykonywanej przez serwis Wykonawcy trwający dłużej niż termin określony w załączniku nr 4 do Umowy, uprawnia Zamawiającego do naliczenia kary umownej w wysokości **400 zł** (słownie: czterysta złotych 00/100), za każdy rozpoczęty dzień przestoju za każdy Autobus oraz wydłuża okres gwarancji autobusu o cały czas przestoju.  8. Zamawiający może naliczyć Wykonawcy karę umowną w przypadku braku zapewnienia pojazdu zastępczego lub braku spełnienia przez podstawiony pojazd zastępczy parametrów odpowiadających parametrom autobusów objętych umową w wysokości **800,00** zł (słownie: osiemset złotych 00/100) za każdy dzień.  9. Zamawiający może naliczyć Wykonawcy karę umowną w wysokości **1200,00** zł (słownie: jeden tysiąc dwieście złotych 00/100) za każdy dzień zwłoki w przypadku naprawy gwarancyjnej pojazdu trwającej ponad 21 dni, za każdy z Autobusów osobno. |
| 17. | Dot. § 9 ust. 18 Wzoru Umowy – zgodnie ze wskazanym postanowieniem umowy, za datę zapłaty wynagrodzenia należnego Wykonawcy uważa się dzień obciążenia rachunku bankowego Zamawiającego. Należy zwrócić uwagę, że postanowienie to w obecnym brzmieniu jest niezgodne z powszechną zasadą oraz linią orzecznictwa Sądu Najwyższego (por. uchwała SN z dnia 4 stycznia 1995 r. sygn. III CZP 164/94) zgodnie z którą, za dzień spełnienia świadczenia pieniężnego w postaci bezgotówkowej uważa się dzień uznania rachunku bankowego wierzyciela (tu Wykonawcy), a nie dzień obciążenia rachunku bankowego dłużnika (tu Zamawiającego). W związku z powyższym, Wykonawca wnosi o zmianę przedmiotowego postanowienia, w ten sposób, że za dzień zapłaty Zamawiający uzna dzień uznania rachunku bankowego Wykonawcy. | Zamawiający wyraża zgodę na proponowane brzmienie zapisu § 9 ust. 18 Wzoru Umowy w taki sposób, że za datę zapłaty wynagrodzenia należnego Wykonawcy uważa się dzień uznania rachunku bankowego Wykonawcy. |
| 18. | Dot. §14 ust. 1 pkt 4 PPU – Wykonawca wnosi o wykreślenie niniejszego postanowienia. W ocenie Wykonawcy, nie dokonanie zmian w tym przedmiocie doprowadzi w istocie do obciążenia Wykonawcy okolicznościami, za które nie ponosi on odpowiedzialności. Zamawiający nie doprecyzował bowiem, co stanowić może powód odmowy rejestracji Autobusu/Autobusów przez organ (nie wyłączając przy tym braku zawinienia Wykonawcy), co może uzasadniać odstąpienie od umowy przez Zamawiającego. Jednocześnie niniejsze postanowienie wydaje się być całkowicie zbędne, mając na uwadze brzmienie §1 ust. 11 PPU, który proporcjonalnie wyczerpuje możliwe środki zaradcze w przypadku odmowy rejestracji pojazdów przez organ. Zgodnie bowiem z §1 ust. 11 SWZ: „Czynności związane z rejestracją Autobusów przeprowadzi Zamawiający. Gdyby jednak, na podstawie dostarczonych przez Wykonawcę dokumentów, odmówiono rejestracji i dopuszczenia Autobusów do ruchu, całość obowiązków i kosztów związanych z dostosowaniem Autobusów do polskich norm i wymagań zgodnych z polskimi przepisami homologacyjnymi, przepisami homologacyjnymi Unii Europejskiej oraz innymi właściwymi w zakresie rejestracji Autobusów spoczywa na Wykonawcy albo też Wykonawca według wyboru Zamawiającego będzie zobowiązany do zwrotu poniesionych w tym zakresie przez Zamawiającego kosztów”. Podjęcie ewentualnych działań w oparciu o postanowienia ogólne, wobec których Wykonawca zobowiązuje się do należytej realizacji zawartej umowy, w tym dokonanie prawidłowej rejestracji pojazdów w związku z §1 ust. 1 PPU, jawią się jako w pełni zabezpieczające interesy Zamawiającego. | Zamawiający oświadcza, że w jego interesie jest zakup i zarejestrowanie pojazdów, zgodnie z obowiązującymi przepisami i będzie robił wszystko, aby dostarczone pojazdy zarejestrować bez zbędnej zwłoki. Nie mniej Zamawiający oczekuje pełnego wsparcia ze strony Wykonawcy, jeżeli pojawi się jakakolwiek przyczyna, która uniemożliwi zarejestrowanie dostarczonych pojazdów. Ponieważ proces rejestracji pojazdów jest postępowaniem administracyjnym, organ rejestrujący pojazdy, w przypadku odmowy rejestracji, musi podać jej powody. W takim przypadku korzystamy z zapisów dotyczących wsparcia ze strony Wykonawcy w procesie rejestracji pojazdów. Sporny zapis dotyczy tylko tych Wykonawców, którzy nie podejmą współpracy w zakresie rozwiązania problemu.  Niniejsze zapisy w ocenie zamawiającego są spójne i nie pozostają w kolizji tym samym nie zachodzi przyczyna która wymuszałaby zmianę zapisów PPU. |
| 19. | Dot. Zał. nr 5 do Umowy – Wykonawca wnosi o potwierdzenie, że odmowa odbioru technicznego pojazdu oraz odbioru końcowego pojazdu będzie mogła uzasadniać tylko i wyłącznie wada istotna, która wystąpiła w przedmiocie zamówienia. W przypadku wystąpienia wady nieistotnej, Zamawiający odbierze pojazd i wyznaczy Wykonawcy odpowiedni termin na naprawienie usterki. | **Zamawiający potwierdza, że odmowa odbioru technicznego pojazdu oraz odbioru końcowego pojazdu będzie mogła uzasadniać tylko i wyłącznie wada istotna, która wystąpiła w przedmiocie zamówienia.** |
| 20. | Dot. §9 ust. 11 Wzoru Umowy - Wykonawca wnosi o obniżenie maksymalnego limitu kar umownych z 20% całkowitego wynagrodzenia brutto na 15% całkowitego wynagrodzenia brutto. W ocenie Wykonawcy obecny limit kar umownych jest rażąco wygórowany i nieproporcjonalny do zakresu przedmiotu zamówienia. Taka wartość limitu kar umownych obarcza Wykonawcę nieuzasadnionym ryzykiem kontraktowym. | Zamawiający akceptuje propozycję obniżenia kar umownych do poziomu 15% całkowitego wynagrodzenia brutto. |

Zamawiający informuje, że wszystkie udzielone odpowiedzi zamieszczone na stronie prowadzonego postępowania (tj. Wyjaśnienia nr 1,2,3,4 i 5) są wiążące dla Wykonawców, a dokumenty zamówienia należy odczytywać zgodnie z intencją i brzmieniem odpowiedzi.