

Kielce, dn. 17 marca 2023

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO
ul. Głowackiego 4
NO 26.4.2023.3.ali
25.02.2023
tel. 41 343-15-93, fax 41 344-47-32
(11)

Pytania i odpowiedzi na pytania

Dotyczy postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na: **3/2023 „Wykonywanie usług przewozowych w komunikacji miejskiej w Kielcach autobusami będącymi własnością Zamawiającego”**.

Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach informuje, że w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego, prowadzonym w „Trybie przetargu nieograniczonego” zgodnie z art. 132 ustawy z dnia 11 września 2019r. Prawo zamówień publicznych na postępowanie nr **3/2023 pt.: „Wykonywanie usług przewozowych w komunikacji miejskiej w Kielcach autobusami będącymi własnością Zamawiającego”** do Zamawiającego wpłynęły następujące pytania, dotyczące wyjaśnienia treści Specyfikacji Warunków Zamówienia:

I. W załączniku nr 1 do SWZ „Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia”,

Pytanie nr 1

dotyczy: pkt II ppkt 2.3 Jak Zamawiający rozumie wykonanie obowiązku przeprowadzenia przeglądów technicznych, obsługi codziennej, napraw bieżących bez posiadania stanowisk naprawczych?

Instrukcja obsługi autobusów zakłada posiadanie kanałów warsztatowych chociażby do wykonania codziennie tzw. przeglądu T0, który przewiduje przeprowadzenie czynności kontrolnych na kanale warsztatowym i czynności tych nie można wykonać bez dysponowania kanałami przeglądowymi.

Mając na uwadze wiek i naturalne zużycie autobusów stanowiących własność Zamawiającego brak stawiania wymogu posiadania przez wykonawcę stanowisk naprawczych wyposażonych w kanał przeglądowy może mieć istotny wpływ na bezpieczeństwo pasażerów.

Ponadto autobusy ze względu na swój wiek 13, 14 lat oraz przebiegi 800 tys. km wymagają dużego zaangażowania sił i środków aby zapewnić ich pełną gotowość do eksploatacji przez 365 dni w roku. Naszym zdaniem nie jest możliwa ciągła i bezpieczna eksploatacja tych autobusów bez profesjonalnego zaplecza technicznego, którego nieodzownym elementem są stanowiska naprawcze i kanały przeglądowe.

W związku z powyższym zasadnym byłoby wprowadzenie do zapisów SWZ wymogu dysponowania kanałami przeglądowymi i stanowiskami naprawczymi.

Odpowiedź:

Zamawiający określił minimalne warunki, których spełnienie pozwala ubiegać się o przedmiotowe zamówienie. W tych warunkach nie jest wymienione dysponowanie

kanalami przeglądowymi i stanowiskami naprawczymi. Zgodnie z zapisami SWZ Zamawiający wymaga, aby usługi przewozowe wykonywane były osobiście przez Wykonawcę. W Załączniku Nr 1 do SWZ Zamawiający określił, jakie czynności powinien wykonywać Wykonawca, aby należycie realizował przedmiot umowy. Określone tam czynności, za wyjątkiem wykonywania usług przewozowych, Wykonawca może wykonywać samodzielnie, posiadając odpowiednie zaplecze techniczne lub też może zlecać wykonanie tych czynności podwykonawcom.

Pytanie nr 2

dotyczy: pkt I ppkt 11.2

Jak Zamawiający wyobraża sobie utrzymanie czystości autobusów (warunek z pkt. I ppkt 11.2) jeżeli nie ma wymogu posiadania myjni autobusowej.

Zgodnie z pkt 11.2 Szczegółowego opisu przedmiotu zamówienia, stanowiącego załącznik nr 1 do SWZ organizowanego przez Gminę Kielce - Zarząd Transportu Miejskiego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na „Wykonywanie usług przewozowych w komunikacji miejskiej w Kielcach autobusami będącymi Zamawiającego” Wykonawca zobowiązany jest do **zapewnienia należytej dbałości o zewnętrzny i wewnętrzny wygląd autobusów oraz zapewnienia ich czystości w tym również poprzez ich mycie.** Mając na uwadze powyższy wymóg wnosi o udzielenie wyjaśnienia dlaczego wśród wymogów dotyczących wykonawcy nie znalazł się obowiązek posiadania myjni autobusowej, wzniesionej i użytkowanej zgodnie z powszechnie obowiązującymi przepisami, a w szczególności przepisu art. 391 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne zgodnie z którym „Obowiązek posiadania **pozwolenia wodnoprawnego** na szczególne korzystanie z wód na wprowadzanie do urządzeń kanalizacyjnych będących własnością innych podmiotów’ ścieków przemysłowych zawierających substancje szczególnie szkodliwe dla środowiska wodnego określone w przepisach wydanych na podstawie art. 100 ust. 1 dotyczy wytwórcy ścieków przemysłowych”. Myjnia autobusowa generuje ścieki przemysłowe, które w swoim składzie mogą zawierać m.in. substancje ropopochodne, substancje powierzchniowo czynne, siarczany, chlorki i metale ciężkie. Dlatego też myjnia autobusowa zaliczana jest do obiektów, które wymagają uzyskania pozwolenia wodnoprawnego na wprowadzanie do urządzeń kanalizacyjnych, będących własnością innych podmiotów, ścieków przemysłowych zawierających substancje szczególnie szkodliwe dla środowiska wodnego. Zgodnie z art. 3 pkt 38c ustawy prawo ochrony środowiska przez ścieki przemysłowe rozumie się ścieki niebędące ściekami bytowymi albo wodami opadowymi lub roztopowymi będącymi skutkiem opadów atmosferycznych, powstałe w związku z prowadzoną przez zakład działalnością handlową, przemysłową, składową, transportową lub usługową, a także będące ich mieszaniną ze ściekami innego podmiotu, odprowadzane urządzeniami kanalizacyjnymi tego zakładu. Definicję ścieków przemysłowych zawiera również ustawa Prawo wodne, gdzie w art. 16 pkt 64 ustawodawca powtórzył definicję zawartą w ustawie Prawo ochrony środowiska. Uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego jest procesem skomplikowanym, czasochłonnym i wymaga zgromadzenia szeregu dokumentów,

a jednocześnie brak spełnienia któregokolwiek z przewidzianych prawem warunków skutkowało będzie odmową udzielenia pozwolenia wodnoprawnego. W tym stanie rzeczy koniecznym i zasadnym jest, aby przyszły wykonawca już na etapie przystępowania do postępowania o udzielenie zamówienia publicznego legitymował się stosownym pozwoleniem wodnoprawnym na użytkowanie myjni autobusowej.

Odpowiedź:

Zamawiający określił minimalne warunki, których spełnienie pozwala ubiegać się o przedmiotowe zamówienie. W tych warunkach nie jest wymienione dysponowanie myjnią autobusową. Zgodnie z zapisami SWZ Zamawiający wymaga, aby usługi przewozowe wykonywane były osobiście przez Wykonawcę. W Załączniku Nr 1 do SWZ Zamawiający określił, jakie czynności powinien wykonywać Wykonawca, aby należyście realizować przedmiot umowy. Określone tam czynności, za wyjątkiem wykonywania usług przewozowych, Wykonawca może wykonywać samodzielnie, posiadając odpowiednie zaplecze techniczne lub też może zlecać wykonanie tych czynności podwykonawcom.

Pytanie nr 3

II. Warunki dotyczące obsługi i ochrony autobusów.

1. Wymagania dla bazy transportowej:

1.1. Zaplecze techniczne może stanowić wyłącznie jedna baza transportowa (o powierzchni nie mniejszej niż 8 000m² zlokalizowana w granicach administracyjnych Miasta Kielce, umożliwiająca całodobowe parkowanie autobusów spełniająca wymagania określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w komunikacji miejskiej oraz autobusowej komunikacji międzymiastowej z dnia 16 grudnia 2021r. (Dz.U.2022.125 z dnia 2022.01.19).

Zamawiający winien żądać od oferentów wykazaniem się następujących dokumentów formalno-prawnych dla przedmiotowej nieruchomości przeznaczonej na bazę transportową:

- a) Udokumentowane prawo do dysponowania nieruchomości na cele związane z przedmiotową działalnością gospodarczą np.: wypis z ksiąg wieczystych, umowa dzierżawy, itp.**
- b) Oferent winien się wykazać dokumentami, że dla przedmiotowej bazy dysponuje zapewnieniem od gestorów, że ma zapewnione w szczególności odbiór ścieków.**
- c) Czy Zamawiający dopuszcza adaptacje istniejącej nieruchomości, budowę od podstaw nowej bazy. Jeżeli tak, to jaki termin na realizację jest oczekiwany przez Zamawiającego**

1.2. Teren bazy powinien:

- a) być ogrodzony,**
- b) być utwardzony (nawierzchnia: betonowa, bitumiczna, kostkowa betonowa lub klinkierowa), pozwalający na bezpieczną eksploatację pojazdów, eliminującą niebezpieczne sytuacje podczas poruszania się po terenie, oraz posiadający odpowiednią nośność dostosowaną do obciążeń wynikających z użytkowania autobusów,**

- c) być oświetlony w sposób eliminujący miejsca zaciemnione,
- d) posiadać powierzchniowe odwodnienie parkingu oraz eliminujące zastoiny wody oraz pozwalające na bezpieczne poruszanie się pracowników i pojazdów.

Proponowany sposób odwodnienia jest zbyt ogólny i nie spełnia szczegółowych wymagań dotyczących odprowadzenia ścieków o takim ładunku zanieczyszczenia jaki może generować powyższa baza. Zamawiający winien uzupełnić zamówienie o wymagania jakie są stawiane przy odprowadzeniu ścieków do wody lub gruntu czy istniejącej kanalizacji deszczowej. Chodzi tu o urządzenie do podczyszczania wód opadowych.

- e) zapewniać ruch bezkolizyjny,
- f) być zorganizowany zgodnie z przepisami BHP i p.poż.

1.3. Na terenie bazy muszą znajdować:

- a) pomieszczenie dyspozytorskie, wyposażone w system łączności zapewniający stały kontakt z kierowcami, przedstawicielami Zamawiającego oraz służbami ratowniczymi i policją,
- b) zaplecze socjalne dla pracowników,
- c) pomieszczenie przeznaczone do serwisowania i obsługi automatów mobilnych opisane w części I pkt 13.

Proponowany sposób wyposażenie bazy jest zbyt ogólny i trudny do sporządzenia kalkulacji cenowej oferty. Powyższe nie określa podstawowe wymagania jakie powinno spełniać zaplecze między innymi :

- liczba pracowników na jaką należy przewidzieć zaplecze socjalne
- stacja tankowania paliw: (ropa, gaz .energia elektryczna)
- pogotowie techniczne
- stacja serwisowania i przeglądów bieżących
- itp.

Zamawiający winien opracować PFU dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Pozwoli to oferentom na precyzyjne sporządzenie oferty, a komisji przetargowej do prawidłowej oceny przedłożonych ofert.

Odpowiedź:

Baza transportowa Wykonawcy podlega kontroli i dopuszczeniu przez Zamawiającego do użytkowania zgodnie z zasadami określonymi w SWZ, w tym w §5 projektu umowy. Zamawiający określił wymagania w stosunku do bazy transportowej w zakresie ważnym dla ochrony interesów Zamawiającego. Pozostałe wymagania w stosunku do bazy transportowej określają powszechnie obowiązujące przepisy prawa, które powinny być przestrzegane przez Wykonawcę. Do oceny tych wymagań są powołane odpowiednie instytucje państwowe, np. Państwowa Inspekcja Pracy, Inspekcja Sanitarna, Inspekcja budowlana.

Zamawiający nie zamierza rozszerzać wymagań co do bazy transportowej w proponowanym zakresie oraz opracowywać PFU dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Pytanie nr 4

dotyczy punkt I ppkt 10

Czy Zamawiający będzie zakładał przekazanie (tworzenie) rozkładów jazdy, które rozpoczynają się lub kończą w porze nocnej (3:30 — 4:00) jako rozkłady pracy (nie jazdy) 10 godzinne?

Odpowiedź:

Zgodnie z pkt. 10 Załącznika Nr 1 do umowy Zamawiający przewiduje planowane godziny kursowania autobusów od 3:30 – 24:00, a ustalenie czasu pracy kierowców należy do obowiązków Wykonawcy.

Pytanie nr 5

dotyczy punktu I ppkt 11.10

Czym kierował się Zamawiający określając temperaturę włączenia klimatyzacji przy temperaturze otoczenia 21°C? Informujemy, że oprogramowanie autobusu Solaris Urbino 12W45 i Solaris 10 w cyklu automatycznym pracy klimatyzacji, uniemożliwia jej załączenie w tej temperaturze. Aktualnie na terenie miasta Kielce ustaloną temperaturą włączenia klimatyzacji we wszystkich autobusach jest temperatura 23°C, co jest i tak dość niską temperaturą włączenia. Obecnie wszyscy producenci nowych autobusów wyposażają swoje klimatyzację w funkcję komfortu, powodujące automatyczne obniżenie temperatury wewnątrz pojazdu tylko o około 5°C w stosunku do temperatury otoczenia. Obniżenie temperatury włączenia klimatyzacji do poziomu 21°C, przy obecnie obowiązującej 23°C, jest nieistotne dla komfortu podróży pasażera, a powoduje zwiększone zużycie paliwa co w konsekwencji niepotrzebnie zanieczyszcza środowisko i będzie miało istotny wpływ na stawkę za wozokilometr.

Odpowiedź:

Zamawiający określając temperaturę włączenia klimatyzacji przy temperaturze otoczenia 21°C kierował się uwagami i skargami otrzymywanymi od pasażerów dotyczącymi nieschłodzonej lub niewłaściwie schłodzonej przestrzeni pasażerskiej. Zamawiający nie zgadza się ze stwierdzeniem Pytającego, że obniżenie temperatury włączenia klimatyzacji do poziomu 21°C z obowiązującej obecnie temperatury 23°C jest nieistotne dla komfortu podróży pasażera.

Pytanie nr 6

dotyczy punktu I ppkt 11.13

Czy Zamawiający wprowadzając nowe rozkłady jazdy będzie uwzględniał zapisy Ustawy o czasie pracy kierowcy, które nakładają na przewoźnika obowiązek przekazywania kierowcom rozkładów czasu pracy (grafików) w terminach nie krótszym niż: 14 dni dla czasu ciągłego i miesiąca dla czasu przerywanego - przed ich realizacją?

W związku z koniecznością zapewnienia na pętach autobusowych toalet dla kierowców to czy Zamawiający będzie planował linie w miejscach, gdzie nie ma takowych toalet, a jeśli tak to czy będzie zawiadamiał Wykonawcę o tym z odpowiednim wyprzedzeniem tak aby możliwe było zorganizowanie toalety dla kierowców pracujących na tej linii?

Czy w razie braku warunków do zapewnienia toalety kierowcom (np. z powodu braku stosownych pozwoleń) w danym miejscu Zamawiający planuje odstąpić od tworzenia takich linii? Przykładem takiej linii jest linia 23. (tam przewoźnik nie może zapewnić toalety dla kierowców).

Skoro Zamawiający dopuszcza w trakcie obowiązywania umowy zmianę rozkładów jazdy na istniejących liniach oraz tworzenie nowych linii, to czy Zamawiający przewiduje że nie pogorszy warunków odnośnie prędkości komunikacyjnej i kilometrów dojazdowych, a w razie pogorszenia czy będzie przewidziana rekompensata finansowa dla Wykonawcy? Kto będzie pokrywał koszty zmniejszenia prędkości komunikacyjnej oraz zwiększenia kilometrów dojazdowych?

Odpowiedź:

Zamawiający będzie uwzględniał zapisy Ustawy o czasie pracy kierowcy, jednakże nie wyklucza, że mogą wystąpić sytuacje awaryjne, na które Zamawiający nie ma wpływu, i wtedy rozkłady jazdy będą przekazywane w terminie krótszym niż 14 dni.

Za wyjątkiem sytuacji awaryjnych Zamawiający będzie informował Wykonawcę o zamiarze utworzenia nowej linii komunikacyjnej z 30 dniowym wyprzedzeniem, w celu umożliwienia Wykonawcy zorganizowania toalety dla kierowców.

Zamawiający nie przewiduje stosowania rekompensat w przypadku wystąpienia zmian w prędkości komunikacyjnej, ponieważ jest ona zależna od wielu czynników, na które zamawiający nie ma wpływu.

W odniesieniu do zwiększenia kilometrów dojazdowych i zjazdowych związanych ze zmianą tras linii komunikacyjnych lub utworzenia nowych linii Zamawiający informuje, że nie planuje zasadniczych zmian, które powodowałyby znaczne zwiększenie kilometrów dojazdowych i zjazdowych.

Pytanie nr 7

dotyczy punktu I ppkt 7

Czy Zamawiający w związku ze zmianą tras linii komunikacyjnych albo tworzenia nowych linii komunikacyjnych przewiduje wypłatę dla Wykonawcy rekompensaty związanej ze zwiększeniem ilości kilometrów dojazdowych?

Odpowiedź:

W odniesieniu do zwiększenia kilometrów dojazdowych i zjazdowych związanych ze zmianą tras linii komunikacyjnych lub utworzenia nowych linii Zamawiający informuje, że nie planuje zasadniczych zmian, które powodowałyby znaczne zwiększenie kilometrów dojazdowych i zjazdowych.

II. W załączniku nr 9 do SWZ „Wzór umowy”

Pytanie nr 8

dotyczy § 6 pkt 3

Prosimy o wyjaśnienie, dlaczego Zamawiający zastosował tak wysoką (30%) łączną wysokość

kar umownych, niewspółmierną do wartości zamówienia, zwłaszcza biorąc pod uwagę wiek i naturalne zużycie autobusów stanowiących własność Zamawiającego?

Odpowiedź:

Ustawa Prawo zamówień publicznych nie określa maksymalnego poziomu kar umownych. W praktyce stosuje się kary umowne w przedziale od 20% do 35%. Zamawiający przyjął maksymalny poziom kar umownych w wysokości 30% uznając, że poziom taki będzie adekwatny do wartości zamówienia i zapewni należyte wykonanie umowy. Uwzględniając jednak wniosek Pytającego Zamawiający dokona zmiany SWZ w ten sposób, że przewidziana w § 6 wzoru umowy maksymalna wysokość kar umownych nie przekroczy 20%.

Pytanie nr 9

dotyczy §7 pkt 11 oraz § 7 pkt 14 i 15

W jakim celu wprowadzane jest ograniczenie możliwości waloryzacji stawki za 1 km przebiegu w zależności czy wskaźnik waloryzacji „W” wzrośnie lub spadnie o 1% kwartał do kwartału oraz ograniczenie waloryzacji całego kontraktu do 25% stawki wskazanej w ofercie? Dla obydwu stron pożądanym powinno być aby waloryzacja była przeprowadzana w oparciu o realne zmiany cen (kosztów). Wprowadzenie ograniczenia waloryzacji zawsze będzie niekorzystne dla jednej ze stron ponieważ ograniczenie to w swym założeniu powoduje oderwanie waloryzacji od rzeczywistych zmian w gospodarce. Mając na uwadze aktualny stan gospodarki i sytuację międzynarodową nie zasadnym jest też wprowadzanie górnego limitu waloryzacji wynagrodzenia umownego. Celem każdej umowy nie może być wykorzystywanie obiektywnych i niezależnych od stron okoliczności wyłącznie na korzyść tylko jednej ze stron.

Odpowiedź:

Zasady wprowadzenia w umowie zmian wynagrodzenia należnego Wykonawcy odpowiadają zapisom art. 439 ustawy Prawo zamówień publicznych.

Celem wprowadzonych regulacji jest rozłożenie ryzyka pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą, związanego z wzrostem lub spadkiem inflacji i ceny oleju napędowego, natomiast ustalenie maksymalnego wzrostu stawki ma na celu możliwość zaplanowania wysokości środków niezbędnych do sfinansowania umowy. Wzór umowy w §7 określa również sposób postępowania w przypadku, gdy maksymalna wysokość stawki za 1 km przebiegu zmieniona wskutek wprowadzonych zasad jej zmiany przekroczy 25% wysokości stawki wskazanej w ofercie Wykonawcy.

III. W załączniku nr 5 do umowy Kary umowne

Pytanie nr 10

rodzaj uchybienia Lp. 3, 4, 5, 7, 19

W pierwszej kolejności zaznaczyć należy, że przewidywane przez Zamawiającego kary umowne są skrajnie wysokie i mają charakter represyjny, a nie prewencyjny dla Wykonawcy. Wbrew stanowisku Zamawiającego wysokość kar umownych nie ma wpływu na jakość usług

(potwierdza to porównanie jakości usług świadczonych na podstawie umowy podstawowej i umowy „unijnej”). Nie jest logicznym zastrzeżenie kar umownych w taki sposób, że z powodu uchybień podczas wykonania kursu kary mogą przekroczyć wielokrotnie karę za niewykonanie tego kursu. Priorytetem dla Zamawiającego i Wykonawcy powinno być wykonanie kursu i dowieszenie pasażerów do miejsca przeznaczenia. A system kar proponowany przez Zamawiającego może skłaniać do rezygnacji z wykonania kursu kosztem pokrzywdzenia pasażerów. **W tym stanie rzeczy Wykonawca proponuje aby łączna wysokość kar za dany kurs nie była wyższa niż kara za niewykonanie kursu.**

Czy w sytuacji gdy uchybienia wynikają lub są konsekwencją blokowania przystanków lub pętli przez samochody albo zalegający tam śnieg (albo inne niezależne od Wykonawcy przeszkody) Zamawiający będzie odstępował od karania Wykonawcy? Czy w takiej sytuacji Zamawiający będzie płacił (ponosił koszty) za niewykonanie kursu z w/w powodu (z uwzględnieniem doliczenia kilometrów dojazdowych w związku z koniecznością podmiany autobusu)? Przypadek blokowania wyjazdu z pętli.

Odpowiedź:

Zamawiającemu zależy na jak najwyższej jakości wykonywanych usług. Kary umowne nakładane są za niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy wynikające z winy Wykonawcy. Jeżeli wynikają one z sytuacji niezależnych od Wykonawcy, wówczas kary umowne nie są nakładane. Uwzględniając jednak częściowo wniosek Pytającego, Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że w Załączniku Nr 5 do wzoru umowy po tytule „ UWAGA” dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3. Jeżeli wskutek nienależytego wykonania umowy suma kar umownych nałożonych za nienależyte wykonanie umowy w czasie realizacji jednego kursu przekroczyłaby 1.000,00 zł, kara umowna zostanie naliczona w wysokości 1.000,00 zł”.

Pytanie nr 11

rodzaj uchybienia Lp 6

Co Zamawiający rozumie przez określenie „pole przystanku” (w szczególności gdy przystanek wyznaczony jest tylko poprzez słupek ze znakiem)? Zdaniem Wykonawcy należy doprecyzować to pojęcie, aby można było określić kiedy kierowca zatrzymuje się prawidłowo. Być może konieczne będzie nawet prowadzenie jakichś oznaczeń informujących kierowcę i pasażerów gdzie znajduje się pole przystanku.

Odpowiedź:

Zamawiający poprzez określenie „pole przystanku” rozumie, że autobus powinien zostać zatrzymany na przystanku w taki sposób, aby umożliwić pasażerom wsiadającym bądź wysiadającym skorzystanie z każdych drzwi pojazdu. Zamawiający nie uważa za konieczne wprowadzanie dodatkowych oznaczeń w tym zakresie.

Pytanie nr 12

rodzaj uchybienia lp. 11

Czy w przypadku gdy kontroler biletowy lub kontroler ruchu zażąda od kierowcy autobusu

działania sprzecznego z kodeksem ruchu drogowego albo działania naruszającego słusne interesy pasażerów (np. zablokowanie wyjść z autobusu dla wszystkich pasażerów i ich przetrzymywanie a nie tylko dla pasażera który nie skasował biletu) to czy Zamawiający przejmie na siebie odpowiedzialność prawną i finansową wynikającą z podporządkowania się kierowcy żądaniom kontrolera? Czy w przypadku zmiany trasy lub przerwania trasy na żądanie kontrolera Wykonawca otrzyma od Zamawiającego zwrot kosztów za niedokończony kurs lub za niewykonany kurs (a tym samym czy zostaną doliczone kilometry lub gdy nastąpiła podmiana autobusu - kosztów związanych z podmianą)? Wobec powyższego proponujemy wprowadzenie rekompensaty w przypadku straconego kursu w wysokości wynagrodzenia za wykonanie pełnego kursu. Natomiast w przypadku gdy został wysłany dodatkowy autobus proponujemy wprowadzenie rekompensaty w wysokości zwrotu kosztów dojazdu.

Odpowiedź:

Kierowca autobusu powinien odmówić spełnienia żądań kontrolera, jeżeli powodowałyby to naruszenie przepisów o ruchu drogowym lub innych obowiązujących przepisów prawa. W przypadku żądań kontrolera, które nie naruszają przepisów prawa, a dotyczą przeprowadzanej kontroli biletów i spowodują wyrządzenie szkody Wykonawcy, udokumentowana szkoda i jej wysokość zostanie pokryta przez Zamawiającego.

Pytanie nr 13

rodzaj uchybienia Lp 9, 10, 14, 15, 16, 20, 22, 24, 25, 32

Tak wprowadzony przez Zamawiającego sposób naliczania kary umownej (za każdy kurs, dzień) oraz wysokość kary jest nieadekwatne do szkody jaka może powstać z tej przyczyny. Bardziej zasadnym byłoby nałożenie ewentualnie kary za „każdy stwierdzony przypadek” a przy określeniu wysokości kary konieczne należy uwzględnić fakt, że wiek autobusów to 13-14 lat i wszystkie zainstalowane w tych autobusach urządzenia elektroniczne (np. monitoring) mają tyle samo lat i są wyeksploatowane w wyniku pracy w bardzo niekorzystnych warunkach - duże różnice temperatur, drgania oraz kurs. Proponujemy aby suma kar naliczonych za dany kurs nie przekroczyła kwoty kary za niewykonanie kursu.

Odpowiedź:

Zamawiający wprowadzając powyższe kary oczekuje niezwłocznego usunięcia stwierdzonych usterek w celu prawidłowego wykonywania przedmiotu zamówienia. Wprowadzone kary powinny silnie mobilizować Wykonawcę do szybkiego usuwania niesprawności w funkcjonowaniu ważnych dla Zamawiającego i pasażerów urządzeń. Uwzględniając jednak częściowo wniosek Pytającego, Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że w Załączniku Nr 5 do wzoru umowy po tytule „UWAGA” dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3. Jeżeli wskutek nienależytego wykonania umowy suma kar umownych nałożonych za nienależyte wykonanie umowy w czasie realizacji jednego kursu przekroczyłaby 1.000,00 zł, kara umowna zostanie naliczona w wysokości 1.000,00 zł”.

Pytanie nr 14

rodzaj uchybienia Lp 19

Wysokość kary umownej naliczona za niewłaściwą jakość usług wynikająca z udowodnionych skarg pasażerów jest dla kierowcy zbyt wysoka (wzrost o 300% w stosunku do dotychczas obowiązującej) uwzględniając bardzo duży stres jakiemu są poddawani w czasie swojej pracy. Taka sytuacja nie jest motywująca dla kierowców, którzy często są celem ataków wynikających ze złośliwości lub frustracji ze strony pasażerów.

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga, aby usługa była świadczona na jak najwyższym poziomie, zgodnie z oczekiwaniami pasażerów. Należy podkreślić, że kara umowna jest nakładana przez Zamawiającego na Wykonawcę usług przewozowych, a nie na kierowcę autobusu, który jest pracownikiem Wykonawcy. Dalszy sposób postępowania przez Wykonawcę z nałożoną karą umowną stanowi jego wewnętrzną regulację, na którą Zamawiający nie ma wpływu.

Pytanie nr 15

rodzaj uchybienia Lp 41

Co należy rozumieć pod pojęciem „inny przypadek” niewykonania lub nienależytego wykonania umowy powodujący naliczanie kary umownej? Takie sformułowanie jest zbyt ogólne i nie ostre, a w konsekwencji może powodować, że Wykonawca będzie mógł być karany za wszystko.

Odpowiedź:

Pod pojęciem „inny przypadek” niewykonania lub nienależytego wykonania umowy powodujący naliczanie kary umownej należy rozumieć każdy przypadek niewykonania lub nienależytego wykonania umowy nie ujęty Załączniku Nr 5 do umowy. Sposób wykonania umowy i nałożony w tym celu obowiązki Wykonawcy określone są we wzorze umowy i załącznikach do umowy.

DYREKTOR
Dolnic
mgr Barbara Damian