

Kielce, 22.08.2025r.

Pytania i odpowiedzi na pytania

Dotyczy postępowania o udzielenie zamówienia publicznego :nr **5/2025** na **„Wykonywanie usług przewozowych w komunikacji miejskiej w Kielcach autobusami elektrycznymi 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: **„Wykonywanie usług przewozowych w komunikacji miejskiej w Kielcach autobusami elektrycznymi będącymi własnością Zamawiającego”** do Zamawiającego wpłynęły następujące pytania, dotyczące wyjaśnienia treści Specyfikacji Warunków Zamówienia:

Pytanie 1

SWZ p.21.5.3

- a. Zamawiający wymaga aby Wykonawca wykazał się zdolnościami technicznymi potwierdzonymi wykonaniem usług przewozowych o wartości min 24 mln. zł

Czy 24 mln dotyczą wartości netto czy brutto.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że należy przedstawić informację o nabytym doświadczeniu w ciągu ostatnich trzech lat przed upływem terminu do składania ofert a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, potwierdzającą, że Wykonawca wykonał należycie lub wykonuje należycie usługę/i przewozu osób w komunikacji miejskiej w łącznej liczbie minimum 3 000 000 km oraz o łącznej wartości minimum 24 000 000 zł brutto.

Pytanie 2

Załącznik nr 1 do SWZ p.7.5.

Zamawiający wskazuje, że „Wszystkie koszty związane z dojazdami do przystanków początkowych i zjazdami z przystanków końcowych oraz kilometry techniczne Wykonawca powinien uwzględnić w cenie kilometra wykonanego na linii komunikacyjnej”

Czy Zamawiający potwierdza, że wyrażenie wszystkie koszty nie dotyczy jednak kosztów paliwa tj. energii elektrycznej.

Odpowiedź:

Wskazany zapis odnosi się m.in. do kosztów pracy kierowców oraz innych kosztów operacyjnych Wykonawcy. Koszty energii elektrycznej ładowania autobusów na terenie parkingu Dworca Autobusowego ponosi Zamawiający.

Pytanie 3

Załącznik nr 12 do SWZ p.8.3

Zamawiający wymaga dodatkowego autobusu który ma posiadać Wykonawca wyposażonego jak autobusy Zamawiającego, którego wiek nie może być większy niż 5 lat w stosunku do autobusu zastępowanego.

Czy Zamawiający potwierdza, że limit wieku dotyczy rozpoczęcie przewozów, a nie utrzymanie takiego minimalnego wieku przez cały okres świadczenia usług tego z zamówienia.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że limit wieku dodatkowego autobusu, o którym mowa w SWZ („autobus, którego wiek nie może być większy niż 5 lat w stosunku do autobusu zastępowanego”), dotyczy momentu rozpoczęcia realizacji przewozów. Zapis oznacza, że na dzień rozpoczęcia świadczenia usług autobus zastępczy nie może mieć więcej niż 5 lat. Po roku obowiązywania, nie więcej niż 6 lat i analogicznie w kolejnych latach obowiązywania umowy.

Pytanie 4

Załącznik nr 1 do SWZ p.21

Zamawiający wymaga aby Wykonawca był odpowiedzialny za utrzymywanie w sprawności zainstalowanych w autobusach urządzeń w szczególności kasowników, tablic elektronicznych, systemu monitoringu systemu realizującego wygłaszanie zapowiedzi głosowych, bramek liczących oraz urządzeń do codziennej, automatycznej transmisji danych.

Czy Zamawiający tak jak dla autobusu (w p.6.2 i 10) poda też jakie okresy gwarancji będą miały zainstalowane w autobusach urządzenia o których mówi w p.8.21.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że okresy gwarancji dla urządzeń zainstalowanych w autobusach, o których mowa w pkt 8.21 SWZ (w szczególności kasowników, tablic elektronicznych, systemu monitoringu, systemu realizującego wygłaszanie zapowiedzi głosowych, bramek

liczących oraz urządzeń do codziennej, automatycznej transmisji danych), są tożsame z gwarancją całopojazdową, tj. wynoszą 72 miesiące.

Pytanie 5

Umowa §4 p.2.b.

Ochroną ubezpieczeniową w zakresie AC zostaną objęte szkody powstałe w pojeździe i jego wyposażeniu polegające na: nagłego działania czynnika termicznego lub chemicznego pochodzącego z zewnątrz pojazdu. Czyli jeśli na przykład nastąpi zapalenie się autobusu w wyniku czynnika wewnętrznego (samozapłon) związanego z usterką to zgodnie z zapisem p.5 tego paragrafu Wykonawca zobowiązany jest do niezwłocznego poinformowania Zamawiającego o zaistniałej szkodzie oraz pokrycia kosztów naprawy z własnych środków.

Czy Zamawiający w ramach swojej polisy ubezpieczy autobusy również od takich zdarzeń, czy Wykonawca musi to zrobić na własny koszt. Oddzielne ubezpieczenie na takie zdarzenia jest istotnie droższe od sytuacji gdy jest ono w pakiecie z innymi ubezpieczeniami więc Wykonawca będzie musiał istotnie podnieść stawkę z uwagi na ten koszt.

Odpowiedź:

Zamawiający w ramach swojej polisy ubezpieczy autobusy od takich zdarzeń.

Pytanie 6

Umowa §5 p.4.

Zamawiający w przypadku stwierdzenia niezgodności bazy eksploatacyjnej z SWZ (załącznik nr 1 do umowy), Zamawiający nalicz karę umowną w wysokości 20% ceny brutto wskazanej w ofercie złożonej przez Wykonawcę (wartość brutto, która podlegała punktacji w kryterium cena w postępowaniu przetargowym). Niezgodności o których mowa mogą mieć różny charakter i niekoniecznie uniemożliwiający realizowanie zadań określonych umową. Nałożenie więc tak restrykcyjnej kary na Wykonawcę (praktycznie powodujących jego bankructwo) bez dania mu możliwości usunięcia niezgodności w racjonalnym terminie jest środkiem nadmiarowym.

Czy Zamawiający zmieni zapis na następujący: W przypadku stwierdzenia niezgodności bazy eksploatacyjnej z SWZ (załącznik nr 1 do umowy), Zamawiający nalicza karę umowną w wysokości 20% ceny brutto wskazanej w ofercie złożonej przez Wykonawcę (wartość brutto, która podlegała punktacji w kryterium cena w postępowaniu przetargowym) **mimo dania mu 30 dniowego okresu na usunięcie niezgodności**. Wysokość kary wyniesie zatem zł

brutto. dodatkowo w takim wypadku Zamawiający uprawniony jest w terminie kolejnych 14 dni do odstąpienia od umowy. Odstąpienie następuje w formie pisemnej.

Odpowiedź:

Zamawiający w dniu 13 sierpnia 2025r. dokonał modyfikacji §5 pkt. 4 Załącznika Nr 10 – Wzór umowy i zmniejszył wysokość kary do 10%. Nie przewiduje zmian w pozostałym zakresie.

Pytanie 7

Umowa §6 p.5.

Zamawiający określa procedurę związaną z egzekwowaniem kar nie wskazuje jednak w niej możliwości odwołania się od nałożonej kary w sytuacjach gdy uchybienie Wykonawcy nie jest związane z jego winą.

Czy Zamawiający wprowadzi możliwość procedury odwołania się od kary w przypadku gdy Wykonawca nie będzie poczuwał się do winy i miał na to stosowne dowody.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że brak przewidzianej w dokumentacji postępowania odrębnej procedury odwoławczej w zakresie nałożonych kar umownych nie uniemożliwia Wykonawcy kwestionowania zasadności naliczenia kary, a nałożenie kary nie wyłącza prawa Wykonawcy do przedstawienia swoich racji i dowodów zgodnie z obowiązującymi przepisami, w tym przepisami Kodeksu cywilnego.

Pytanie 8

Umowa §7 p.6-9.

Określona przez Zamawiającego metodyka zmiany stawki nie jest do końca sprawiedliwa dla Wykonawcy i wprowadza istotny element ryzyka związanego z tym, że w momencie kalkulowania oferty nie wie jak będą wyglądać (jaką będą miały wartość) parametry do wyliczania wskaźnika wzrostu/obniżenia stawki. W sierpniu 2025r. jeszcze nie znana jest wartość tych parametrów dla roku kalendarzowego 2025 który z kolei jest rokiem bazowym do którego będzie odnoszony rok 2026 (żeby wyliczyć stawkę na rok 2027). Wprowadza to istotny element spekulacji a nie kalkulacji stawki.

Czy Zamawiający zmieni okres bazowy jako 12 miesięcy od złożenia oferty tj. okres wrzesień 2024 – sierpień 2025 i pierwszą waloryzację wprowadzi we wrześniu 2026.

Odpowiedź:

Zamawiający nie zamierza wprowadzać zmian we wnioskowanym zakresie.

Pytanie 9

Umowa §9 p.1

W przypadku, gdy Wykonawca nie rozpocznie świadczenia usług przewozowych w terminie określonym w §2 niniejszej umowy, Zamawiający może odstąpić od niniejszej umowy w terminie kolejnych 7 dni.

Czy Zamawiający może wyjaśnić co oznacza sformułowanie: rozpocznie świadczenie usług przewozowych w terminie określonym w §2 niniejszej umowy bo czy rozpoczęcie świadczenia usług to wprowadzenie na linie 1,2,3 ... 14 autobusów (bo rozpoczęcie może być interpretowane jako wprowadzenie nawet 1 autobusu). Podobnie z terminem w §2 określony jest termin jako data (dzień), więc podobnie czy rozpoczęcie przewozów np. 0:20 jest już przekroczeniem terminu wskazanego w umowie.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że przez rozpoczęcie realizacji usług należy rozumieć rozpoczęcie świadczenia przewozów zgodnie z zawartą umową, na wszystkich liniach objętych zamówieniem, w pełnym zakresie i zgodnie z obowiązującymi rozkładami jazdy.

Pytanie 10

Umowa §9. p.1

Konsekwencje zapisu: *W przypadku powtarzających się przypadków nienależytego wykonania umowy Zamawiający zastrzega sobie prawo do jej rozwiązania za uprzednim miesięcznym okresem wypowiedzenia na koniec miesiąca kalendarzowego* są dla Wykonawcy bardzo poważne, natomiast formułowanie *nienależyte* może być interpretowane w bardzo różny sposób zarówno przez Zamawiającego jak i Wykonawcę. Podobnie powtarzające się przypadki można też różnie interpretować.

Czy Zamawiający doprecyzuje powyższe zapisy tak aby maksimum ograniczyć ich dowolną interpretację.

Odpowiedź:

Zamawiający w dniu 13 sierpnia 2025r. dokonał modyfikacji §9 pkt. 1 Załącznika Nr 10 – Wzór umowy, w której uszczegółowił przesłanki rozwiązania umowy.

Pytanie 11

Umowa §16. p.1 i 9.

Zapisy wskazane w tych punktach są ze sobą niespójne i nie logiczne. Jeśli Wykonawca przekazuje autobusy wraz z infrastrukturą ładownia oraz instrukcje, inne dokumenty, urządzenia

i narzędzia Zamawiającemu to Zamawiający jest odpowiedzialny za dalsze ich przekazanie nowemu Wykonawcy.

Czy Zamawiający wykreśli p.9 z §16

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że zapis p.9 z §16 ma na celu zapewnienie sprawnego przekazania autobusów oraz pozostałej infrastruktury nowemu operatorowi i uniknięcia powtarzania oceny stanu technicznego autobusów i ich wyposażenia oraz infrastruktury przy odbiorze od dotychczasowego operatora i przekazaniu nowemu operatorowi. Zamawiający będzie uczestniczył w procesie odbioru i przekazania a Wykonawca będzie zobowiązany do współpracy w tym, aby przekazywany sprzęt został przekazany możliwie szybko kolejnemu Wykonawcy.

Pytanie 12

Załącznik nr 13 do SWZ

Operator wyłoniony w ramach przetargu musi spełniać następujące wymogi:

1. Stanowisko serwisowe – powinno znajdować się w pomieszczeniu spełniającym ogólnie przyjęte normy techniczne i sanitarne, zgodnie z§2 pkt. 3 wzoru umowy serwisowej.
2. Personel techniczny – wszelkie czynności obsługowe i naprawcze muszą być wykonywane przez odpowiednio przeszkolonych pracowników technicznych.
3. Wyposażenie techniczne warsztatu, obejmujące:
 - multimetr
 - miernik rezystancji izolacji
 - ręczne narzędzia nieiskrzące i izolowane (klucze płaskie, nasadki, klucz dynamometryczny)
 - podnośniki kolumnowe
 - podest roboczy dla pracowników
 - możliwość zapięcia uprząży przy pracach na dachu pojazdu
 - mobilny dźwig lub suwnica
 - kanał naprawczy
 - magazyn części zamiennych
 - czujniki dymu
 - instalacja pneumatyczna/kompresor

– gniazdo trójfazowe

- a. Nowoczesne serwisy techniczne oraz warsztaty wykorzystują zamiennie kanały naprawcze lub podnośniki kolumnowe.

Prosimy o dopuszczenie tych rozwiązań jako równoważnych i zezwolenie Wykonawcy na wybór preferowanej przez niego metody.

Wybudowanie kanału serwisowego jest rozwiązaniem znacznie droższym i bardziej czasochłonnym, niż zakup podnośników. Wymóg posiadania kanału serwisowego znacznie ogranicza możliwość znalezienia potencjalnej zajezdni i w dużym stopniu faworyzuje obecnych operatorów świadczących usługi na terenie miasta Kielce.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że zgodnie z informacją uzyskaną od dostawcy autobusów dopuszcza możliwość posiadania kanału serwisowego lub podnośnika kolumnowego.

- b. Prosimy o dopuszczenie możliwości korzystania z wyspecjalizowanej firmy zewnętrznej w zakresie mobilnego dźwigu lub suwnicy. Oba te narzędzia wykorzystywane będą jedynie do serwisu urządzeń klimatyzacyjnych lub baterii trakcyjnych. Ich zakup do tak ograniczonego zakresu napraw jest wydatkiem o małym uzasadnieniu ekonomicznym.

Odpowiedź:

Zgodnie z informacją uzyskaną od dostawcy autobusów, nie jest niezbędne posiadanie dźwigu czy suwnicy, jednakże należy wskazać nazwę i adres firmy, która w razie konieczności będzie świadczyć usługę takim urządzeniem. Dane powinny umożliwić identyfikację takiej firmy w celu potwierdzenia jej istnienia i działania.

Należy zwrócić uwagę, że w przypadku napraw odpłatnych, koszty wynajęcia takiego urządzenia będzie musiał pokryć Wykonawca, a w przypadku napraw gwarancyjnych będzie to Solaris.

Pytanie 13

OPZ. Pkt 8.6

Obowiązki Wykonawcy:

...

Zapewnienie obsługi autobusów przez kierowców z minimum dwunastomiesięcznym doświadczeniem jako kierowca autobusu, ubranych

w jednolite stroje służbowe. Każdy kierowca musi znać język polski w stopniu umożliwiającym komunikowanie się z pasażerami, kontrolerami, pracownikami Zamawiającego, służbami ratowniczymi i policją.

W nawiązaniu do odpowiedzi Zamawiającego z dnia 14.08.2025:

„Odpowiedź:

Z uwagi na wartość przekazywanych autobusów oraz fakt, że na Zamawiającym spoczywa opłacanie składek ubezpieczenia OC i AC, Zamawiający nie zamierza dokonywać zmian we wnioskowanym zakresie”.

Prosimy ponownie o w/w zmianę zapisu. Rozumiemy, że Wykonawca autobusy o znacznej wartości oraz że to on ponosi koszty opłacania składek OC i AC.

Jednak wymóg dwunastomiesięcznego doświadczenia dla wszystkich kierowców stanowi znaczne utrudnienie w realizacji kontraktu.

Problem z dostępnością kierowców autobusów jest problemem masowym w całej Polsce. Praktyką, która jest stosowana przez nas, jest uruchamianie Akademii Kierowców, która ma na celu szkolenie i uzupełnianie braków w obsadzie kierowców. Na takim rozwiązaniu korzysta cały lokalny rynek.

Wymóg dwunastomiesięcznego doświadczenia dla wszystkich kierowców praktycznie uniemożliwia dopływ nowych kierowców co będzie skutkowało problemami w obsłudze kontraktu.

Mając na uwadze dobro Zamawiającego oraz dbałość o powierzone autobusy prosimy o dopuszczenie maksymalnie 30% ilości wszystkich kierowców z doświadczeniem mniejszym niż 12 miesięcy.

Odpowiedź:

Zamawiający nie zamierza dokonywać zmian we wnioskowanym zakresie.

Pytanie 14

SWZ

Prosimy o informację czy i w jakim formacie Zamawiający przekaże pliki z rozkładami jazdy, żeby można było je zaimportować do systemów Wykonawcy.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że rozkłady jazdy są dostępne do wglądu w załączniku nr 11 do SWZ. Zamawiający może przekazać pliki z użytkowanego oprogramowania BusMan – (rbryx100.dbf, rtrax.dbf) po podpisaniu umowy.

Pytanie 15

ppkt 35.1 SWZ „Koszty energii elektrycznej zużytej przy ładowaniu baterii autobusów będzie ponosił Zamawiający”.

Jak Zamawiający widzi możliwość spełnienia powyższego warunku dla ładowarki serwisowej. Powyższa ładowarka powinna znajdować się u Wykonawcy i umożliwiać naładowanie autobusu w przypadku awarii, naprawy lub obsługi serwisowej. Najlepszym rozwiązaniem będzie zamontowanie podlicznika w punkcie ładowania u Wykonawcy i obciążenie Zamawiającego wg wskazań licznika i stawek energii (łącznie z kosztami dostawy) jakie ponosi Wykonawca.

Odpowiedź:

Zamawiający nie planuje uruchamiania dodatkowego licznika energii elektrycznej w siedzibie Wykonawcy. Koszty związane z użytkowaniem ładowarki serwisowej na terenie zajezdni Wykonawca powinien uwzględnić w cenie wozokilometra składanej oferty. Zamawiający pokryje koszty jedynie energii elektrycznej z licznika na terenie parkingu Dworca Autobusowego.

Pytanie 16

Dotyczy załącznika nr 1 do SWZ „Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia”

ppkt 8.5 Zapewnienie prawidłowego ładowania autobusów elektrycznych

Jak Zamawiający widzi możliwość spełnienia powyższego warunku. Ponieważ infrastruktura ładowania znajduje się na terenie Zamawiającego, Wykonawca nie ma wpływu na stan sieci energetycznej Zamawiającego do której podłączone są ładowarki, ich stanu oraz prawidłowości ładowania. Kierowca po zjeździe autobusu z linii tylko go podłącza do ładowarki i sprawdza status ładowania. Stan naładowania autobusu, kontrolowany jest dopiero przed wyjazdem. Dlatego dopiero przed wyjazdem można stwierdzić także sprawność ładowarki oraz ewentualną awarię sieci elektrycznej.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że udostępni zdalny dostęp umożliwiający nadzór nad procesem ładowania autobusów. Zadaniem Wykonawcy w tym zakresie będzie zapewnienie służb, które będą na bieżąco analizować dostępne informacje i w przypadku występujących awarii/usterek podejmować kroki zmierzające do ich usunięcia.

Pytanie 17

ppkt 8.20. Zapewnienie stałego kontaktu dyspozytora z kierowcami w autobusach

Czy Zamawiający dopuszcza system łączności zamontowany w autobusach, a oparty na radiotelefonach?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że autobusy fabrycznie nie będą wyposażone w system łączności, zadaniem Wykonawcy będzie zapewnienie stałego kontaktu dyspozytora z kierowcami w dowolnej formie umożliwiającej bieżące przekazywanie informacji o możliwych utrudnieniach na trasie przejazdu, ewentualnych objazdach i innych istotnych informacji związanych z wykonywaną usługą przewozową.

Pytanie 18

ppkt 9.2 Wykonawca zobowiązany jest chronić autobusy wraz ze znajdującym się wyposażeniem przed kradzieżą, uszkodzeniem, zniszczeniem i dewastacją

Jak Zamawiający widzi możliwość spełnienia powyższego warunku ponieważ autobusy po zjeździe z linii komunikacyjnej będą parkowane i ładowane na terenie Zamawiającego, a Wykonawca na czas ich postoju na tym terenie, nie będzie mógł odpowiednio mógł chronić te pojazdy.

Odpowiedź:

Teren dworca autobusowego jest dozorowany przez system monitoringu, a obowiązkiem Wykonawcy jest zabezpieczenie autobusów przed dostępem do nich osób trzecich poprzez , np. zamknięcie drzwi i okien. Obowiązkiem Wykonawcy jest zapewnienie pełnej ochrony autobusów w czasie ich postoju na bazie eksploatacyjnej , a także podczas wykonywania przewozu osób i postojów pomiędzy kursami.

Pytanie 19

Dotyczy załącznika nr 10 do SWZ „Wzór umowy”

§ 7 ppkt 5.2 dodatkowe kilometry wykonane przez Wykonawcę

Do powyższych kilometrów, powinny być doliczone także kilometry, na które Wykonawca nie ma większego wpływu, a wynikłe z konieczności wymiany autobusu spowodowanej brakiem prądu w akumulatorach autobusu potrzebnego do dalszej realizacji linii komunikacyjnej. Powodem takiej sytuacji może być min:

- niepełne naładowanie akumulatorów (brak czasu na pełne naładowanie – większość linii w SWZ kończy bardzo późno, a rozpoczyna wcześniej)

- nadmierne zużycie prądu z akumulatorów spowodowane pracą klimatyzacji w okresie letnim lub pracą ogrzewania w okresie zimowym. Wykonawca nie ma wpływu na pracę powyższych urządzeń.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że bezpośrednio do pracy przewozowej, na dzień roboczy nie będą kierowane wszystkie przekazane autobusy. Do zadań Wykonawcy będzie należało prawidłowe zarządzanie przekazaną rezerwą autobusów, nadzorowanie procesu ładowania i prowadzenie wszystkich innych czynności umożliwiających właściwe przygotowanie autobusów do obsługi linii. Ewentualne koszty podmiiany autobusów w trakcie prowadzonej obsługi powinny zostać uwzględnione w ofercie.

Pytanie 20

§ 1 ppkt 12

Postanowienie to reguluje kwestię zaistnienia siły wyższej. Co jednak w sytuacji gdy z powodu zaistnienia siły wyższej nie będzie można w sposób długotrwały ładować autobusów elektrycznych. Czy w takiej sytuacji wykonywanie umowy będzie wstrzymane, czy też Wykonawca będzie musiał zapewnić autobusy zastępcze o napędzie spalinowym? Jakie warunki miałyby spełniać takie autobusy zastępcze? Ile miałyby być takich autobusów? Kto ponosiłby koszty ich eksploatacji, napraw i paliwa? Czy w przypadku przestoju spowodowanego zaistnieniem siły wyższej Zamawiający przewiduje rekompensatę dla Wykonawcy z powodu poniesionych kosztów i utraconych korzyści?

Odpowiedź:

W przypadku wystąpienia niezależnych od Wykonawcy długotrwałych trudności z ładowaniem akumulatorów Zamawiający informuje, że będzie możliwe czasowe wstrzymanie obsługi. Linie przede wszystkim mają być obsługiwane przekazanymi autobusami elektrycznymi, a ewentualne wykorzystanie autobusu rezerwowego (będącego własnością wykonawcy) powinien być incydentalny i możliwie krótki. Zamawiający nie przewiduje wprowadzenia rekompensaty dla Wykonawcy w przypadku zaistnienia siły wyższej, czasowo uniemożliwiającej realizację zamówienia w wyniku długotrwałych trudności z ładowaniem autobusów elektrycznych.

Pytanie 21

§ 4 p. 1 ppkt 6

Zamawiający jest zobowiązany do ponoszenia kosztów energii elektrycznej związanej z ładowaniem autobusów. Proszę o wyjaśnienie kto jest odpowiedzialny za zapewnienie dostarczania energii elektrycznej do ładowania i/lub paliwa dla zastępczych autobusów spalinowych?

Odpowiedź:

Koszty energii elektrycznej do ładowania autobusów przekazanych oraz autobusu zastępczego (będącego własnością Wykonawcy) ładowarkami na terenie parkingu Dworca autobusowego ponosi Zamawiający. Wymagane jest wcześniejsze zgłoszenie tego typu pojazdu do Zamawiającego z uwagi na konieczność wprowadzenia autobusu do systemu ładowania.

Koszty paliwa (oleju napędowego) do autobusów zastępczych będą obciążały Wykonawcę.

Pytanie 22

§16 ppkt 4

W postanowieniu tym jest mowa o warunkach zwrotu pojazdów Zamawiającemu. Wykonawca jest odpowiedzialny za ponadnormatywne zużycie lub braki w wyposażeniu. Czy Zamawiający przewiduje uzupełnienie tego postanowienia o odpowiedzialności Wykonawcy tylko w przypadku zawinionego przez Wykonawcę ponadnormatywnego zużycia lub braku wyposażenia? Ponadnormatywne zużycie może wynikać z technologii pojazdów elektrycznych, natomiast braki w wyposażeniu mogą wynikać z przyczyn niezawinionych przez Wykonawcę.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że zwracane autobusy powinny posiadać wszystkie elementy wyposażenia, zgodnie ze stanem ilościowym, w jakim Wykonawcy autobusy zostały przekazane w użytkowanie. Obowiązkiem Wykonawcy jest bieżące odtwarzanie wyposażenia do stanu umożliwiającego jego nieprzerwane użytkowanie.

Pytanie 23

Dotyczy załącznika nr 5 do umowy (Kary umowne)

W SWZ w punkcie 11.7 Zamawiający informuje, że pojazdy wyposażone są w automatyczny system klimatyzacji/ogrzewania przestrzeni pasażerskiej bez możliwości ingerencji kierowcy. Co należy rozumieć przez „wymagane temperatury”, o których mowa jest w punkcie 24 i 25

tabeli kar umownych? Jeżeli kierowca nie ma wpływu na te temperatury to czy zasadnym jest przewidywanie tego rodzaju kary?

Odpowiedź:

Kierowca nie ma możliwości ingerencji w zakres temperatur w zaprogramowane zakresy temperatur, jednak system musi zostać uruchomiony, a obowiązkiem Wykonawcy jest utrzymywanie w sprawności wszystkich urządzeń zainstalowanych w autobusie w tym systemu klimatyzacji i ogrzewania. System kar dotyczy przypadków gdy Wykonawca nie wywiązuje się z powyższych obowiązków.

Pytanie 24

Kary przewidziane w punktach: 13, 19, 34, 37 i 39 są określone w sposób bardzo ogólny, z wykorzystaniem nieostrych określeń. Czy Zamawiający przewiduje skonkretyzowanie i uszczegółowienie warunków zastosowania tych kar, celem uniknięcia ich stosowania w sposób zbyt arbitralny?

Odpowiedź:

Zamawiający nie podziela oceny jakoby opisane w pkt 13, 19, 34, 37 i 39 przypadki nienależytego wykonania umowy miały ogólny charakter lub były nieostre. Obowiązki Wykonawcy związane z realizacją umowy opisane są w samej umowie, jak i w załącznikach do umowy. Katalog kar umownych opisujący rodzaj nienależytego wykonania umowy, w razie wątpliwości co do zakresu znaczeniowego użytego określenia, należy porównywać z zapisanymi obowiązkami Wykonawcy.

DYREKTOR
Barbara Damian
mgr Barbara Damian