Tczew, dnia 28.01.2022 r.

ZUK.271.3.16.2021.11

**Dotyczy postępowania prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na: Świadczenie usług przewozowych transportu zbiorowego dla potrzeb komunikacji miejskiej w Tczewie w latach 2023 – 2033.**

Do Zamawiającego wpłynęły pisemne zapytania od Wykonawcy dotyczące przedmiotowego postępowania. Poniżej przedstawiam ich treść wraz z udzielonymi przez Zamawiającego odpowiedziami.

**Pytanie nr 1:**

Dot. Załącznik Nr. 2 do SWZ, §3, Pkt. 18. Liczba uchylnych wywietrzników (klap) dachowych.

W związku z zabudową na dachu pojazdu elementów trakcyjnych układu wysokonapięciowego oraz systemu szybkiego ładowania pozostaje ograniczona przestrzeń do zabudowy innych komponentów. Czy z związku z powyższym zamawiający dopuszcza rozwiązanie w którym pojazd nie będzie posiadał uchylnych wywietrzników dachowych, natomiast naturalna wentylacja powietrza zostaje zagwarantowana przez wysoce wydajny system wentylacji zintegrowany z klimatyzacją przestrzeni pasażerskiej?

**Odpowiedź:**

Zamawiający wprowadził zmianę w OPZ w postaci rezygnacji z wymogu zastosowania uchylnego wywietrznika (klapy) dachowego dla typów pojazdów eSN i ePN.

W związku z powyższym, zmienia się treść §2 pkt 18 załącznika nr 2 do OPZ, powyższy paragraf otrzymuje nowe brzmienie:

„18) liczba uchylnych wywietrzników (klap) dachowych:

* co najmniej 1 w autobusie SN;
* co najmniej 2 w autobusie PN;

 klapy otwierane i zamykane zdalnie z miejsca kierowcy;”

**Pytanie nr 2:**

Dot. Załącznik Nr. 2 do SWZ, §3, Pkt. 4.

Czy zamawiający dopuszcza możliwość zastosowania systemu ładowania baterii trakcyjnych poprzez pantograf zabudowany na dachu autobusu? Takie rozwiązanie zapewnia większą bezawaryjność procesu ładowania i większe uniezależnienie się od niesprzyjających warunków atmosferycznych.

W przypadku awarii ładowarki pantografowej lub braku prądu, możliwe jest odłączenie, grawitacyjne opuszczenie pantografu zabudowanego na dachu pojazdu i odjazd autobusu - tym samym odblokowanie stanowiska.

Kolejną zaletą jest mniejsza wrażliwość na opady śniegu. Pokrycie dachu autobusu grubą warstwą śniegu, uniemożliwia ładowanie przy pomocy pantografu odwróconego.

Prosimy o ponowne rozważenie możliwości zastosowania systemu ładowania baterii trakcyjnych poprzez pantograf zabudowany na dachu autobusu.

**Odpowiedź:**

Przyjęte rozwiązanie, polegające na tym, że elementem wyposażenia autobusu mają być zamontowane szyny do ładowania pantografem odwróconym, jest kompatybilne z rozwiązaniem w zakresie infrastruktury ładowania – budowy masztu z pantografem.

**Pytanie nr 3:**

Dot. Załącznik Nr. 2 do SWZ, §3, Pkt. 17.

Zwracamy się z prośbą o dopuszczenie rozwiązania w którym okno w ścianie tylnej będzie o takich wymiarach, że w jego świetle możliwe będzie wpisanie prostokąta o wysokości co najmniej 400 mm i szerokości co najmniej 1200 mm. W opisywanym rozwiązaniu powierzchnia prostokąta będzie zgodnie z wymogiem Zamawiającego nie mniejsza niż 4800 cm².

**Odpowiedź:**

Celem okna tylnego jest możliwość obserwowania przestrzeni za pojazdem, np. aby zobaczyć inny pojazd jadący z tyłu, w celu przesiadki. Okno o podanych wymiarach spełnia ów cel, dlatego Zamawiający dopuszcza rozwiązanie, w którym okno w ścianie tylnej będzie o takich wymiarach, że w jego świetle możliwe będzie wpisanie prostokąta o wysokości co najmniej 400 mm i szerokości co najmniej 1200 mm.

**Pytanie nr 4:**

Dot. SWZ, Pkt. 14. Opis kryteriów oceny oferty, ppkt. 3).

Zwracamy się do Zamawiającego z prośbą o potwierdzenie, że wymagana jest unifikacja taboru w ramach danego typu autobusu.

**Odpowiedź:**

W zakresie unifikacji autobusów w grupie B i C Zamawiający wymaga, aby wszystkie autobusy w ramach kategorii wielkościowych i napędowych, czyli SN, eSN, PN i ePN, spełniały ten warunek. Zamawiający dopuszcza, że ze względu na różnice konstrukcyjne pojazdów SN, eSN, PN i ePN, będą się one różniły pod kątem wyposażenia i aranżacji.

Zamawiający określił, iż unifikacja w zakresie poszczególnych wymienionych parametrów ma polegać na:

* umiejscowieniu rampy lub pochylni w drugich drzwiach;
* ujednoliceniu lokalizacji miejsca na wózek;
* ujednoliceniu aranżacji układu foteli pasażerskich w przestrzeni pasażerskiej w poszczególnych pojazdach danej grupy wielkościowej;
* identycznym rozmieszczeniu miejsc dla pasażerów stojących i siedzących w segmencie autobusów standardowych, oraz także na identycznym rozmieszczeniu miejsc w segmencie autobusów przegubowych; Zamawiający nie wymaga, aby rozmieszczenie miejsc było identyczne zarówno dla autobusów standardowych, jak i dla przegubowych;
* jednolitym rozmieszczeniu miejsc siedzących wyznaczonych dla osób z niepełnosprawnościami narządów ruchu w pojazdach z objętych unifikacją segmentów.

Z powyższego wynika, że mogą być zaoferowane różne modele autobusów jednego producenta, ale unifikacja dotyczyć ma całych grup B i C.

Dodatkowo Wykonawca winien uwzględnić zapis punktu 9 pisma z dnia 17.01.2022 r. nr ZUK.271.3.16.2021.10.

**Pytanie nr 5:**

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA Załącznik nr 2 PARAMETRY TECHNICZNO-UŻYTKOWE POJAZDÓW PRZEZNACZONYCH DO ŚWIADCZENIA USŁUG - § 1

Zamawiający podzielił realizację zamówienia na 3 grupy jak wynika z SIWZ p. 3.1.1 Dla tych grup określił parametry wymaganego taboru w § 1 w/w załącznika dla grupy:

A – autobusy miejskie niskopodłogowe typu:

- KN – o długości od 9,51 m do 11,00 m lub

- SN – o długości od 11,01 m do 13,50 m lub

- PN – o długości od 17,50 m,

**Pytanie 1** - Czy w powyższym zapisie spójnik lub oznacza, że Wykonawca może dowolnie wybrać z tej grupy 6 autobusów według swojego uznania? Jeśli nie to proszę podać ile autobusów o jakich długościach powinno operować w tej grupie?

A – elektryczne autobusy miejskie niskopodłogowe typu

- eKN – o długości od 9,51 m do 11,00 m lub

- eSN – o długości od 11,01 m do 13,50 m,

- ePN – o długości od 17,50 m do 18,50 m.

**Pytanie 2 –**

Jak należy interpretować występowanie lub brak spójnika lub Czy w tej grupie, również wybór które 3 autobusy mają być elektryczne należ w całości do Wykonawcy?

B – autobusy miejskie niskopodłogowe typu:

- SN – o długości od 11,01 m do 13,50 m lub

- PN – o długości od 17,50 m,

**Pytanie 1** - Czy w powyższym zapisie spójnik lub oznacza, że Wykonawca może dowolnie wybrać z tej grupy 18 autobusów według swojego uznania? Jeśli nie to proszę podać ile autobusów o jakich długościach powinno operować w tej grupie?

B – elektryczne autobusy miejskie niskopodłogowe typu:

- SN – o długości od 11,01 m do 13,50 m

- PN – o długości od 17,50 m,

**Pytanie 2** – Jak należy interpretować brak spójnika lub?. Czy w każdym z powyższych typorozmiarów ma być po 5 autobusów elektrycznych ? Czy może w tej grupie, również wybór, które 5 autobusów mają być elektryczne należ w całości do Wykonawcy?

**Odpowiedź:**

Przytoczone powyżej zapisy § 1 Załącznika nr 2 do OPZ zostały zmienione pismem z dnia 17.01.2022 r. nr ZUK.271.3.16.2021.10 punkt 1. Niniejsza zmiana obejmuje odpowiedź na powyższe pytania.

**Pytanie nr 6:**

W rozdziale 9 ust. 9.1. SWZ Zamawiający zawarł wymaganie dotyczące wniesienia wadium w przedmiotowym postępowaniu w wysokości 1 000 000 zł. Mając jednak na uwadze sytuację epidemiczną w kraju i związany z tym czas poważnego kryzysu dla firm transportowych Wykonawca zwraca się z pytaniem czy Zamawiający wyrazi zgodę na obniżenie wskazanej kwoty wadium do 500 000 zł. Podkreślenia wymaga, że procedury przetargowe są niezwykle czasochłonne, o czym świadczy choćby fakt wszczęcia przedmiotowego postępowania z ponad rocznym wyprzedzeniem przez Zamawiającego. To natomiast powoduje, że kwota wadium w pełnej wysokości pozostaje w czasie trwania postępowania w dyspozycji Zamawiającego. To z kolei może znacząco wpływać może na kondycję finansową wykonawcy, który nie może swobodnie dysponować swoim zasobem. Wykonawca wskazuje, że wadium w wysokości 500 tys zł zabezpieczy w pełni interes Zamawiającego, gdyż oferta zabezpieczona wadium także i w takiej wysokości świadczy o zdeterminowaniu wykonawcy w ubieganiu się o zamówienie publiczne.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie zmienia zapisów pkt 9.1 SWZ, pozostawia wadium w wysokości 1 000 000 zł.

**Pytanie nr 7:**

Pkt 3.1.2 – Zamawiający zastrzega sobie w każdym roku możliwość zmniejszenia liczby wozokilometrów – nie więcej niż o 15% lub zwiększenia – nie więcej niż o 5%

1. Pytanie 1 – Obniżenie w roku ilości km o 15% powoduje, że przy niskich marżach w tego typu usługach następuje utrata zysku i generowanie strat. Czy Zamawiający uzupełni zapis o warunek, że w czasie całej umowy możliwe będzie obniżenie ilości wzkm do 5% co i tak stwarza ryzyka dla Wykonawcy utraty istotnej części marży ale nie spowoduje straty na całej umowie.
2. Pytanie 2 – Możliwa zmiana ilości przewozów o 20% jest bardzo istotnym parametrem wpływającym na kalkulację oferty więc - czy zamawiający w celu sprawiedliwej i prawidłowej oceny ofert wskaże jaką wartość przyjąć do kalkulacji ceny oferty?

**Odpowiedź:**

Zamawiający zmienił zapisy punktu 3.1.2 SWZ pismem z dnia 17.01.2022 r. nr ZUK.271.3.16.2021.10 punkt 8. Niniejsza zmiana obejmuje odpowiedź na powyższe pytania.

**Pytanie nr 8:**

Pkt 3.2 - Zamawiający żąda wskazania przez Wykonawcę na Formularzu oferty, stanowiącym załącznik nr 1 do SWZ, części zamówienia, których wykonanie zamierza powierzyć Podwykonawcom

a. Pytanie – Ponieważ zamówienie jest zdefiniowane jako świadczenie usług przewozowych transportu zbiorowego proszę o potwierdzenie czy podwykonawstwo dotyczy wyłącznie wykonywania przewozów, ale nie dotyczy już innych zadań pośrednio związanych z ich wykonywaniem np. naprawy autobusów, sprzątania itp.

**Odpowiedź:**

Zgodnie z pkt 3.2 SWZ Zamawiający dopuszcza podwykonawstwo w ramach realizacji przedmiotowego zamówienia, również w „zadaniach pośrednich” związanych z wykonaniem zamówienia np. naprawy autobusów, sprzątania itp.

**Pytanie nr 9:**

Pkt 3.6.3.1 – Zamawiający zobowiązuje Wykonawcę aby w terminie do 10 dni kalendarzowych, licząc od dnia rozpoczęcia świadczenia usługi przewozu dostarczył Zamawiającemu oświadczenia o zatrudnieniu pracownika na podstawie umowy o pracę. Taki wymóg powoduje zwiększenie kosztów dla Wykonawcy w związku z wcześniejszym zatrudnianiem kierowców a co za tym idzie konieczność podniesienia stawki.

a. Pytanie – Czy Zamawiający zrezygnuje z tego wymogu mając na uwadze kolejne zdanie w którym mowa, że Wykonawca, na każde pisemne żądanie Zamawiającego, w terminie 5 dni kalendarzowych, zobowiązany jest do dostarczenia Zamawiającemu stosownych oświadczeń/dokumentów.

**Odpowiedź:**

Wykonawca zobowiązany jest w terminie 10 dni kalendarzowych, licząc od dnia rozpoczęcia świadczenia usługi przewozu, tj. od dnia 1 września 2023 roku, dostarczyć Zamawiającemu oświadczenia o zatrudnieniu pracownika na podstawie umowy o pracę. Zdaniem Zamawiającego jest to wystarczający czas na, przygotowanie odpowiedniego oświadczenia/oświadczeń.

Wykonawca zobowiązany jest zatrudnić na podstawie stosunku pracy osoby wykonujące czynności w zakresie bezpośredniego przewozu pasażerów komunikacją miejską (kierowców autobusów) od dnia 1 września 2023 roku, i w odniesieniu do tychże osób/pracowników winien przedstawić oświadczenie o którym mowa w pkt 3.6.3.1 SWZ.

Zamawiający pozostawia zapis punktu 3.6.3.1 bez zmian.

**Pytanie nr 10:**

Pkt 13.6 – jeżeli cenę za wykonanie całości zamówienia podano rozbieżnie słownie i liczbą, przyjmuje się, że prawidłowo podano liczbę wozokilometrów przyjętych do realizacji zamówienia i zapis ceny jednostkowej brutto za jeden wozokilometr

a. Pytanie – Którą cenę Zamawiający uzna za prawidłową podaną liczbą czy słownie?. Druga część powyższego zapisu tego nie wskazuje.

**Odpowiedź:**

Zamawiający uzna za prawidłową cenę odpowiadającą sumie iloczynów wyliczonych dla poszczególnych typów pojazdów, poprzez pomnożenie szacunkowej liczby wozokilometrów dla danego typu pojazdów przyjętej do realizacji zamówienia i ceny brutto za jeden wozokilometr podanej dla danego typu pojazdu.

**Pytanie nr 11:**

Pkt 14.2 1) kryterium „cena” (C) - będzie rozpatrywane na podstawie ceny ofertowej za wykonanie całości przedmiotu zamówienia (brutto).

a. Pytanie Jaką cenę przyjmie Zamawiający w przypadku opisanym w p.13.6 b) jeżeli cena wynikająca z obliczenia ceny jednostkowej przez ilości wzkm będzie wyższa od ceny podanej w ofercie za wykonanie całości przedmiotu zamówienia?

**Odpowiedź:**

Zamawiający za prawidłową uzna cenę wynikającą z sumy iloczynów/wyliczeń przyjętych dla poszczególnych typów pojazdów, podanych w pkt 1 Formularza oferty.

**Pytanie nr 12:**

Pkt 14.2 2) Kryterium ,,ukształtowanie podłogi autobusów”

a. Pytanie 1– Czy aby uzyskać punkty z tego kryterium koniecznym jest aby wszystkie autobusy SN e-SN i PN e-PN spełniały ten warunek?

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, że wszystkie autobusy winny spełniać niniejszy warunek. Zamawiający nie przewiduje zróżnicowania wagi punktowej w przypadku powyższego kryterium.

**Pytanie nr 13:**

Pkt 14.2 3) Kryterium ,,unifikacja autobusów w grupie B i C”

1. Pytanie 1 – Czy aby uzyskać punkty z tego kryterium koniecznym jest aby wszystkie autobusy SN e-SN i PN e-PN spełniały ten warunek?
2. Pytanie 2 – Mając na uwadze, że autobusy grupy B i C istotnie się różnią proszę o wyjaśnienie na czym ma polegać unifikacja w zakresie poniższych parametrów:

b.i. rampa (pochylnia) dla wózków, (np. konstrukcja czy umiejscowienie w których drzwiach?)

b.ii. aranżacja miejsca na wózki, (np. sposób mocowania wózka czy umiejscowienie w przestrzeni pasażerskiej?)

b.iii. układ siedzisk, (o jaki układ chodzi?

b.iv. rozmieszczenie miejsc dla pasażerów stojących i siedzących, - o jakie rozmieszczenie chodzi w autobusie przegubowym zawsze jest inne niż w standardowym.

b.v. rozmieszczenie miejsc dla pasażerów z niepełnosprawnościami, - o jakich pasażerów z jakimi niepełnosprawnościami chodzi? Czy z upośledzeniem organów ruchu (protezy, kule itp.) słuchu czy wzroku? Czy w autobusach mają być dla nich miejsca dedykowane? A jeśli tak to w jakich ilościach.

**Odpowiedź:**

Pytanie 1 - Zamawiający wymaga, aby wszystkie autobusy w ramach poszczególnych kategorii wielkościowych i napędowych, czyli SN, eSN, PN i ePN, spełniały ten warunek. Zamawiający dopuszcza, że ze względu na różnice konstrukcyjne pojazdów SN, eSN, PN i ePN, będą różniły się pod kątem wyposażenia i aranżacji.

Dodatkowo, Zamawiający pismem z dnia 17.01.2022 r. nr ZUK.271.3.16.2021.10 punkt 9, dodał do pkt 14.2.3 nowy zapis dotyczący spełniania w/w kryterium oraz zmodyfikował definicję unifikacji wykreślając cechy pojazdu jak: liczba i układ drzwi wejściowych, szerokość drzwi.

Pytanie 2:

b.i. - Zamawiający wymaga, aby rampa lub pochylnia dla wózków, była umiejscowiona w drugich drzwiach pojazdu.

b.ii. - Zamawiający wymaga, aby lokalizacja miejsca na wózek była ujednolicona w poszczególnych rodzajach pojazdów.

b.iii. - Zamawiający wymaga, aby układ foteli pasażerskich w przestrzeni pasażerskiej w poszczególnych pojazdach danej grupy wielkościowej był w jednolitej aranżacji.

b.iv. - Zamawiający wymaga, aby rozmieszczenie miejsc dla pasażerów stojących i siedzących było jednolite w segmencie autobusów standardowych, a także jednolite w segmencie autobusów przegubowych. Zamawiający nie wymaga, aby rozmieszczenie miejsc było identyczne zarówno dla autobusów standardowych, jak i dla przegubowych.

b.v. - Zamawiający wymaga, aby rozmieszczenie miejsc siedzących wyznaczonych dla osób z niepełnosprawnościami organów ruchu było jednolite w pojazdach objętych unifikacją segmentów.

**Pytanie nr 14:**

Uprzejmie proszę o informację, czy Zamawiający dopuszcza możliwość składanie ofert przez

Wykonawcę, który w okresie ostatniego roku oraz usługi wykonywanej, a jeszcze niezakończonej zgodnie z zawartą umową wykonuje przewozy o liczbie wzkm większej niż 2.200.000 (słownie: dwa miliony dwieście tysięcy) w skali maksymalnej 24 miesięcy, lecz wykonywanej w ramach umowy z JST dla potrzeb Gminy nie spełniając wymogu zawartego w definicji „komunikacji miejskiej” w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokona oceny spełniania warunków udziału w postępowaniu na dalszym etapie prowadzonego postępowania, posiadając/dysponując dokumentami złożonymi przez Wykonawcę. Posiadając jedynie w/w treść zapytania Zamawiający nie może ocenić spełniania warunku zdolności technicznej wskazanego w punkcie 5.1.2 ppkt 4 SWZ.

**Pytanie nr 15:**

§ 2 p.1 4) – Zamawiający wymaga Wykonawca posiadał ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej Wykonawcy w zakresie świadczonych usług, w szczególności w pełnym zakresie odpowiedzialności wobec pasażerów z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania usług oraz szkód osobowych i rzeczowych powstałych w związku z wykonywaniem usług.

a. Pytanie – Czy wysokość sumy ubezpieczenia OC o którym mówi Zamawiający jest w gestii Wykonawcy tj. może on ustalić ją dowolnie według swojej oceny?

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie wskazuje sumy ubezpieczenia OC. Wykonawca sam winien oszacować wartość na jaką zawrze polisę OC, biorąc pod uwagę istotę ubezpieczenia jaką jest ochrona majątkowa, która obejmuje sytuacje, gdy ubezpieczony zobligowany jest do zniwelowania wyrządzonych przez niego szkód w następstwie tak zwanego czynu niedozwolonego oraz zakres przedmiotowego zamówienia.

Zamawiający przypomina, iż zgodnie z zapisami SWZ, Wykonawca odpowiada za sprzęt do pobierania opłat, przekazany na czas świadczenia usługi.

**Pytanie nr 16:**

§ 2 p.4 – Zamawiający wymaga wykazu autobusów za pomocą których Wykonawca zamierza świadczyć usługi, łącznie z autobusami rezerwowymi, ale nie podaje ile autobusów rezerwowych ma posiadać Wykonawca.

a. Pytanie 1 – Czy Zamawiający potwierdza, że wybór ilości i rodzaju autobusów rezerwowych po do decyzji Wykonawcy?

b. Pytanie 2 – Zamawiający nigdzie nie określił jakim wymaganiom mają odpowiadać autobusy rezerwowe, czy w tym zakresie Zamawiający również pozostania wolną rękę Wykonawcy?

**Odpowiedź:**

Liczba i rodzaj autobusów rezerwowych pozostaje do decyzji Wykonawcy, przy czym Zamawiający bezwzględnie wymaga świadczenia usług pojazdami typów zdefiniowanych w poszczególnych grupach w Opisie Przedmiotu Zamówienia SWZ, z pełnym wymaganym wyposażeniem. Wykonawca ma możliwość zastępowania pojazdów spalinowych pojazdami rezerwowymi spalinowymi lub elektrycznymi, a elektrycznych – wyłącznie elektrycznymi. W zakresie pojemności pasażerskiej stosowana jest natomiast zasada możliwości zastępowania pojazdu podstawowego rezerwowym tego samego typu lub pojazdem pojemniejszym, np. ePN zamiast eKN lub eSN, eSN zamiast eKN, itp.

**Pytanie nr 17:**

§ 3 p.1 - 1.Wykonawca we własnym zakresie emituje i sprzedaje bilety na usługi objęte Umową.

a. Pytanie 1 – Czy Zamawiający potwierdza, że przychody ze sprzedaży biletów są jego przychodami.

b. Pytanie 2 – Czy Zamawiający udostępni informację o wysokości przychodów uzyskanych ze sprzedaży biletów za ostanie 12 miesięcy przez obecnego wykonawcę przewozów

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, iż przychody ze sprzedaży biletów stanowią przychód Wykonawcy.

Informacja o wysokości przychodów ze sprzedaży biletów zawarta jest w piśmie z dnia 17.01.2022 r. nr ZUK.271.3.16.2021.10 punkt 4 (załącznik nr 1 do pisma nr ZUK.271.3.16.2021.10).

**Pytanie nr 18:**

§ 5 p.2 – Zamawiający wprowadzi tymczasowe rozkłady jazdy, uwzględniające wystąpienie tych okoliczności i przewidywany czas ich trwania. W SIWZ p. 13.3 Zamawiający wskazuje, że Wykonawca na swój koszt drukuje i wywiesza na przystankach rozkłady jazdy autobusów nie wskazuje jednak, że nie dotyczy to rozkładów tymczasowych.

a. Pytanie Czy Zamawiający potwierdza, że Wykonawca nie będzie miał obowiązku drukowania i wywieszania rozkładów tymczasowych?

b. Ile szacunkowo w ciągu roku Wykonawca ma przyjąć, że nastąpi zmiana rozkładu, aby mógł oszacować koszty z tym związane do kalkulacji stawki

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, że Wykonawca będzie miał obowiązek drukowania i wywieszania rozkładów tymczasowych.

Zamawiający planuje wprowadzanie nowych rozkładów jazdy średnio 3 razy w roku.

**Pytanie nr 19:**

§ 7 p.1 3) i 4) - Ponieważ Wykonawca odpowiada za szkody: ładowarki szybkiego ładowania autobusów elektrycznych, usytuowanej na Transportowym Węźle Integracyjnym w Tczewie oraz urządzeń zintegrowanego systemu „Fala”,

a. Pytanie – Jaka jest wartość tych urządzeń? Jest to niezbędne do odpowiedniego ich ubezpieczenia i określenia kosztów tego ubezpieczenia

**Odpowiedź:**

Wartość urządzeń służących do ładowania autobusów ma wynieść około 1 230 000 zł brutto.

**Pytanie nr 20:**

§ 7 p.3 – Gdyby Zamawiający był zobowiązany do zaspokojenia roszczeń powstałych w związku z wykonywaniem przez Wykonawcę usług, Wykonawca przekaże niezwłocznie Zamawiającemu kwotę równą wysokości zaspokojonych roszczeń.

a. Pytanie – Czy z uwagi na bardzo szerokie pojęcie „związku z wykonywaniem” i dużymi konsekwencjami dla Wykonawcy, Zamawiający zmieni to sformułowania na: „był zobowiązany do zaspokojenia roszczeń powstałych z winy Wykonawcy usług”.

**Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia zapis w brzmieniu jak w Projektowanych postanowieniach umowy SWZ.

**Pytanie nr 21:**

§ 10 p.1-10 – Co prawda Zamawiający przedstawił zasady i mechanizm waloryzacji stawki ale w sposób nie do końca jasny i odpowiadający podstawowemu celowi waloryzacji umownej którym jest urealnienie wynagrodzenia wykonawcy w przypadku zmian ceny materiałów lub kosztów związanych z realizacją kontraktu publicznego. Zgodnie i przedstawionym mechanizmem, Wykonawca może wnioskować o podniesienie stawki w wyniku waloryzacji jeśli wskaźnik wzrostu lub spadku cen towarów i usług konsumpcyjnych (poziom zmiany ceny) publikowanego przez Główny Urząd Statystyczny (inflacja) ulegnie zmianie o 5% lub więcej i Wykonawca udowodni, że w takiej wysokości wzrosły jego koszty, może wtedy zostać zwaloryzowana jego stawka od 1% do 3%. Jak jest powszechnie wiadomo w miejskich przewozach autobusowych podstawowymi składnikami kosztów są: koszty wynagrodzeń, koszty paliwa i koszty pozyskania i utrzymania taboru.

a. Pytanie 1 - Co Zamawiający uzna za wystarczający dowód na wykazanie wpływu zmiany wskaźnika GUS na wykonanie przedmiotu umowy

b. Pytanie2 – Co Zamawiający uzna za wystarczający dowód na wzrost wynagrodzeń u Wykonawcy?

c. Pytanie 3 – Co Zamawiający uzna za wystarczający dowód na wzrost kosztów paliwa mają na uwadze że zależą one nie tylko od ceny ale ich przejechanych km oraz zużycia jednostkowego

d. Pytanie 4 - Jaki parametr Zamawiający uzna za wystarczający do udowodnienia wzrostu kosztów pozyskania i utrzymania taboru?

e. Pytanie 5 – Czy Wykonawca całe ryzyko związane z nieadekwatnością możliwej waloryzacji (max 3% ) lub jej brakiem (inflacja poniżej 5) do możliwego wzrostu jego kosztów związanych z realizacją umowy, które przy rocznym wzroście kosztów ma poziomie 4,99% osiągną ponad 30%, ma uwzględnić w marży i oferowanej stawce za wzkm?

f. Pytanie 6 – Czy Wykonawca będzie miał prawo do waloryzacji stawki za wzkm jeżeli jego faktyczne koszty wzrosną o ponad 5% (wynagrodzenia i paliwo) a inflacja będzie niższa niż 5%? (takie sytuacje zdarzały się dość często w przeszłości)

**Odpowiedź:**

Zamawiający pismem z dnia 17.01.2022 r. nr ZUK.271.3.16.2021.10 punkt 14, wykreślił postanowienia § 10 ust. 1 - 10 projektowanych postanowień umowy SWZ i wprowadził nowe zapisy dotyczące waloryzacji wynagrodzenia (załącznik nr 2 do pisma nr ZUK.271.3.16.2021.10).

**Pytanie nr 22:**

W § 11 p. 4. Zamawiające w przypadku prowadzenia obserwacji na przystankach dopuszcza obecność, przy jej dokonywaniu, upoważnionego przedstawiciela Wykonawcy.

a. Pytanie – Czy Zamawiający potwierdza, że o takich kontrolach będzie powiadamiał Wykonawcę z wyprzedzeniem umożliwiającym Wykonawcy delegowanie swojego pracownika do obserwacji kontroli i uzgodnienia protokołu z kontroli?

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, że o kontrolach będzie powiadamiał Wykonawcę z wyprzedzeniem.

Dodatkowo, Zamawiający będzie sporządzał Raporty z kontroli i przekazywał je Wykonawcy.

**Pytanie nr 23:**

W § 11 p. 7 .Zamawiający wymaga aby Wykonawca sporządzał i przedstawiał Zamawiającemu następujące informacje i wskaźniki:

a.i. wskaźnikowe przychody z każdej linii,

a.ii. wskaźnikowe zestawienie dotyczące sprzedaży poszczególnych

rodzajów biletów oraz osiągniętych z tego tytułu przychodów,

b. Pytanie 1 – Czy w pierwszym punkcie chodzi o wskaźnik przychodu z biletów na km?

c. Pytanie 2 – O jakie wskaźnikowe zestawienie chodzi Zamawiającemu?

**Odpowiedź**

Zamawiający wyjaśnia, iż chodzi o ogólny przychód brutto zarówno z biletów jak i przychód z kart miejskich czy z walidatorów.

Wykonawca zobowiązany jest przypisać do każdej linii kwoty przychodów, jednak nie znając ich w pełni, np. z biletów papierowych przypisuje je wskaźnikowo - bazując na % pracy przewozowej linii.

**Pytanie nr 24:**

W § 13 p.1.1) Zamawiający ustalił karę „za nieświadczenie usług z *przyczyn leżących po stronie Wykonawcy* „ jako 3-krotność kwoty równej iloczynowi liczby niezrealizowanych wozokilometrów i ceny brutto jednego wozokilometra. Zakładając,że Wykonawca byłby w stanie uzyskać nawet 10% marzę (co jest małoprawdopodobne), kara taka spowoduje, że niewykonanie 1 km pozbawi Wykonawcęmarży z kolejnych 30 km. Mając na uwadze że miałoby to dotyczyć sytuacji nie tylkospowodowanych winą Wykonawcy ale również, leżących po stronie wykonawcy (cojest pojęciem znacznie szerszym) kara taka jest nadmiernie wysoka

a. Pytanie – Czy Zamawiający zmieni zapis ograniczając karę do 1krotności kwoty równej iloczynowi liczby niezrealizowanych wozokilometrów i ceny brutto jednego wozokilometra?

**Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia wysokość kar umownych wskazana w projektowanych postanowieniach umowy SWZ.

**Pytanie nr 25:**

W § 13 p.1.5) Zamawiający bardzo wysoko chce karać za uchybienia w estetyce pojazdu (50-krotność ceny biletu tj. 160 za stwierdzony przypadek. Kara ta jest nawet wyższa niż za realizowanie przewozów pojazdem niesprawnym pod względem techniczno-eksploatacyjnym (30-krotność) co jest dość dziwne. Poza tym przy ocenie występuje znaczny element subiektywny.

1. Pytanie 1 – czy Zamawiający zmniejszy wysokość kary za estetykę do 20- krotności kwoty równej iloczynowi liczby niezrealizowanych wozokilometrów i ceny brutto jednego wozokilometra
2. Pytanie 2. Czy Zamawiający doprecyzuje zapis, że „kompleksowa ocena stanu estetycznego pojazdów następuje komisyjnie z przedstawicielem Wykonawcy” **przy wyjeździe autobusu z bazy**

**Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia wysokość kar umownych wskazana w projektowanych postanowieniach umowy SWZ.

Na podstawie art. 137 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych, Zamawiający zmienia treść § 13 ust. 1 pkt 5 projektowanych postanowień umowy SWZ, poprzez dodanie w końcowym nawiasie zapisu „*przy wyjeździe z bazy, bądź na pierwszym przystanku początkowym*”.

**Pytanie nr 26:**

W § 13 p.1.12) Zamawiający wymaga skomunikowania pojazdów w celu umożliwienia przesiadania się pasażerów, określonych w rozkładzie jazdy dla kierowcy, ale w pkt.14) nakłada kary za opóźnienia odjazdu powyżej 1 minuty w odjeździe z przystanku początkowego lub pośredniego, wyszczególnionego w rozkładzie jazdy dla kierowcy.

a. Pytanie – Czy Zamawiający zrezygnuje z tego wymogu mając na uwadze, że jego wypełnienie może narazić Wykonawcę na kolejną karę.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, iż będzie analizował każdy przypadek opóźnienia. Jeżeli opóźnienie nastąpi z powodu skomunikowania autobusów, to taka kara nie będzie nakładana.

Zamawiający pozostawia niniejszy zapis.

**Pytanie nr 27:**

W § 13 p.1.15)Zamawiający nakłada karę za niewłaściwy ubiór kierowcy jednocześnie nigdzie nie precyzując jaki ma być właściwy ubiór kierowcy.

a. Pytanie – Czy Zamawiający wykreśli ten punkt z katalogu kar?

**Odpowiedź:**

Zamawiający w § 4 ust. 4 załącznik nr 1 do OPZ wskazał jaki ubiór obowiązuje kierowców w trakcie świadczenia przedmiotowej usługi. Poza powyższymi wytycznymi Zamawiający nie narzuca Wykonawcy innych wymogów co do ubioru kierowców.

Zamawiający pozostawia w/w kary umowne.

**Pytanie nr 28:**

W § 13 p.1. 22) Zamawiający określa karę, za brak w wyznaczonych miejscach ogłoszeń taryfowych, porządkowych i innych informacji Zamawiającego oraz ogłoszeń przekazanych do ekspozycji przez Zamawiającego. Nie ma jednak w treści Umowy informacji ile takich miejsc wyznaczonych będzie i ile może być ogłoszeń przekazywanych Wykonawcy.

a. Pytanie Czy Zamawiający obniży karę do 10-krotności kwoty równej iloczynowi liczby niezrealizowanych wozokilometrów i ceny brutto jednego wozokilometra?

b. Pytanie 2 - Czy Zamawiający poda miejsca do umieszczania ogłoszeń taryfowych?

**Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia wskazaną wysokość kar umownych.

Ogłoszenia taryfowe należy umieścić w pobliżu środkowych drzwi i na tylniej ścianie kabiny kierowcy.

**Pytanie nr 29:**

W § 13 p.1. 25), 26), 27), 36), 36) Zamawiający nakłada kary za kwestie związaną z opłatą pasażera za przejazd. Mając na uwadze, że wpływy ze sprzedaży biletów zgodnie z § 8 p.1 stanowią przychód Wykonawcy ustalanie kar dla sytuacji opisanych w w/w punktach jest nie logiczne i stanowi jedynie dodatkowe ryzyko dla Wykonawcy.

a. Czy Zamawiający wykreśli te podpunkty z katalogu stosowanych kar?

**Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia w/w punkty w katalogu kar umownych.

**Pytanie nr 30:**

W § 13 p.1. 39 ) Zamawiający określa karę za odstąpienie od umowy przez Zamawiającego lub Wykonawcę, z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy – w wysokości 30% ustalonego wynagrodzenia umownego brutto, określonego w § 8 ust. 2 Umowy. Jest to absurdalna kara Wykonawcy mając na uwadze jej wysokość odnosi się do całkowitego wynagrodzenia brutto za czas obowiązywania umowy. Zamawiający zabezpieczenie dobrego wykonania ustalił na 2% ustalonego wynagrodzenia umownego brutto

a. Pytanie – Czy Zamawiający wykreśli tą karę z katalogu kar umownych.

**Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia zapis § 13 ust. 1 pkt 39 projektowanych postanowień umowy SWZ.

**Pytanie nr 31:**

W § 13 p.8 Zamawiający chce aby Strony ustaliły, iż maksymalna łączna wysokość kar umownych, których mogą dochodzić Strony, nie może przekroczyć 30 % ustalonego wynagrodzenia umownego brutto, określonego w § 8 ust. 2 Umowy. Jest to warunek dla Wykonawcy absurdalny, mając na uwadze, że marże a tego typu przetargach nie przekraczają 10% to łączne kary na poziomie 15% wynagrodzenia będą powodowały bankructwo firmy realizującej taki kontrakt.

a. Pytanie – Czy Zamawiający zmieni zapis na – „iż maksymalna łączna wysokość kar umownych, których mogą dochodzić Strony, nie może przekroczyć 30 % ustalonego wynagrodzenia umownego brutto, określonego w § 8 ust. 2 Umowy”

**Odpowiedź:**

Wykonawca wnosi o zapis, który już jest u Zamawiającego. Podana propozycja zmiany jest treścią § 13 ust. 8 projektowanych postanowień umowy SWZ.

**Pytanie nr 32:**

W § 15 p.3 i 4 Zamawiający przewidział różne możliwości zmiany ustaleń umowa w p.5 wskazał, że Umowa może ulec zmianie tylko w zakresie, w jakim **okoliczności** określone powyżej **będą pozostawały w adekwatnym związku przyczynowym** z terminem wykonania Umowy, sposobem wykonania Umowy lub wysokością wynagrodzenia Wykonawcy

1. Pytanie – Czy Zamawiający doprecyzuje co należy zrozumieć pod pojęciem adekwatnego związku przyczynowego?

**Odpowiedź:**

Konstrukcja adekwatnego związku przyczynowego wynika z treści art. 361 § 1 k.c.

Związek przyczynowy według Kodeksu cywilnego istnieje jedynie wówczas, gdy w łańcuchu kolejnych przyczyn i skutków mamy do czynienia **tylko z takimi przyczynami, które normalnie wywołują dane skutki.** Jeżeli natomiast skutek jest następstwem przyczyny nietypowej to wówczas, w świetle kodeksu cywilnego, nie istnieje związek przyczynowy między tym zdarzeniem a skutkiem.

O adekwatności powiązania przyczynowego decyduje typowość, czyli empirycznie weryfikowalna **powtarzalność** wynikania ze zdarzenia określanego jako przyczyna faktu definiowanego jako skutek. W przyjętej w prawie polskim teorii przyczynowości nie mieszczą się więc wszelkie odstępstwa od koncepcji powiązania typowego (normalnego), chociażby w otaczającej rzeczywistości znajdowały one czasami incydentalne (nietypowe) potwierdzenie (tak [m.in](http://m.in). Sąd Apelacyjny w Białymstoku w sprawie I ACa 772/20 z dn. 10.09.2021 r.).

Mając powyższe na uwadze, analizując czy pomiędzy zdarzeniami zachodzi adekwatny związek przyczynowy należy ocenić, czy powstały skutek pozostaje w relacji przyczynowej do zdarzenia pierwotnego, ustala się czy fakt B (skutek), pojawiłby się gdyby nie fakt A (przyczyna).

Gdy nasuwają się wnioski, że fakty pozostają ze sobą w związku przyczynowo-skutkowym, należy odpowiedzieć, czy związek ten jest **związkiem adekwatnym**, wyrażonym słowami **normalne następstwa*.*** Należy wówczas przyrównać dany skutek do ustaleń wzorcowych, które tworzy się na podstawie prognozy prawdopodobieństwa wystąpienia skutku i jeżeli się w nich nie mieści odrzuca się go jako nietypowy.

**Pytanie nr 33:**

W § 15 p.8 Strony zobowiązują się dokonać zmiany wysokości wynagrodzenia należnego Wykonawcy, o którym mowa w § 8 ust. 2 Umowy w przypadku wystąpienia okoliczności o których mowa w pkt.2 tj. zmiany wysokości minimalnego wynagrodzenia za pracę albo wysokości minimalnej stawki godzinowej pod warunkiem, że o ile Wykonawca wykaże, że zmiany te mają wpływ na koszty wykonania zamówienia przez Wykonawcę. Jak jest powszechnie wiadomo na rynku pracy występuje niedobór kierowców i w celu zapewnienia odpowiedniej ich ilości do obsługi przewozów trzeba im zaoferować stawki istotnie przekraczające minimalne wynagrodzenie określane ustawowo. W takiej sytuacji koszty wykonawcy nie są związane z minimalnym ustawowym wynagrodzeniem i jego ewentualną zmianą, ale z sytuacją na rynku pracy grupy zawodowej kierowców. Taki zapis oparty na minimalnym ustawowym wynagrodzeniu nie daje Wykonawcy możliwości wprowadzenia zmiany do umowy która by mogła skompensować wzrost jego kosztów, tym bardziej, że zmiana wynagrodzenia Wykonawcy wynikająca z mechanizmu waloryzacji uzależniana jest jedynie od zmiany „wskaźnik GUS” – za poprzedni rok kalendarzowy.

a. Pytanie – Czy Zamawiający wprowadzi do mechanizmu waloryzacji wynagrodzenia Wykonawcy zapis o możliwości zmiany wynagrodzenia Wykonawcy w przypadku zmiany średniego wynagrodzenia w gospodarce podawanego przez GUS i wykreśli stosowne zapisy z §15?

**Odpowiedź:**

Zgodnie z art. 436 pkt 4 lit. b ustawy Prawo zamówień publicznych, Zamawiający jest zobowiązany ująć w treści umowy zawartej na okres dłuższy niż 12 miesięcy, zapisy dotyczące zmiany wysokości wynagrodzenia w przypadku zmiany wysokości minimalnego wynagrodzenia za pracę.

Zmianę wynagrodzenia Wykonawcy w przypadku zamiany wysokości średniego wynagrodzenia w gospodarce, określają zapisy projektowanych postanowień umowy SWZ dotyczące waloryzacji wynagrodzenia zmienione pismem z dnia 17.01.2022 r. nr ZUK.271.3.16.2021.10.

Ponadto, jako pracowników Wykonawcy wskazano tylko kierowców, a przecież przewoźnik może zatrudniać osoby na innych stanowiskach związanych z obsługą zamówienia/świadczeniem przedmiotowej usługi.

**Pytanie nr 34:**

W § 17 p.2 3) i 4) Zamawiający wskazuje bardzo wysokie parametry związane z realizacją Umowy które mogą być przesłanką do jej rozwiązania jeżeli **nastąpią one** **z przyczyn zależnych od Wykonawcy**.

a. Czy Zamawiający zmieni zapis „jeżeli nastąpią one z przyczyn zależnych od Wykonawcy” na „**jeżeli nastąpią one z winy Wykonawcy**”

**Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia zapisy jak w projektowanych postanowieniach umowy SWZ.

**UWAGA:**

Uprzejmie przypominam, iż terminy składania i otwarcia ofert wyznaczone na dzień 11.02.2022 r. nie ulegają zmianie.

Niniejsze pismo stanowi część składową Specyfikacji Warunków Zamówienia.

 Podpisał:

 Przemysław Boleski

 Dyrektor Zakładu Usług Komunalnych w Tczewie