

Zastępca Prezydenta Miasta Poznania

TZ-III.1711.4.2015
180215 01968

Pan
Bogusław Bajoński
Dyrektor
Zarządu Transportu Miejskiego
w Poznaniu
ul. Matejki 59
60-770 Poznań

Poznań, 17 lutego 2015 r.

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

z kontroli przeprowadzonej w trybie zwykłym w Zarządzie Transportu Miejskiego w Poznaniu, na podstawie planu kontroli zatwierdzonego przez Prezydenta Miasta Poznania na rok 2014, zgodnie z poleceniem przeprowadzenia kontroli z dnia 28 listopada 2014 r., stanowiącym załącznik nr 1. Kontrola dotyczyła sposobu realizacji umowy z Bull Polska Sp. z o.o. w zakresie odbioru prac realizowanych w ramach systemu PEKA.

Dla usystematyzowania czynności kontrolnych przyjęto program kontroli, który stanowi załącznik nr 2. Jednocześnie Kontrolujący dopełnili obowiązku wypełnienia „oświadczenia kontrolera o braku przeciwwskazań do przeprowadzenia kontroli i ochronie danych osobowych”, co potwierdzają dokumenty stanowiące załącznik nr 3.

Wstępne ustalenia

1. Jednostka kontrolowana:

Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu, 60-770 Poznań, ul. Matejki 59, w dalszej części protokołu zwany również ZTM.

2. Kontrolujący:

Kinga Budzińska – specjalista,
Roman Przybylski – specjalista,

3. Daty rozpoczęcia i zakończenia kontroli:

1 grudnia 2014 r. – 30 grudnia 2014 r.

4. Zakres kontroli:

Przedmiot kontroli

Kontroli poddano sposób realizacji umowy z Bull Polska Sp. z o.o. w zakresie odbioru prac realizowanych w ramach systemu PEKA.

Okresy objęte kontrolą

Od dnia 30 sierpnia 2012 r. – do dnia 30 grudnia 2014 r.

5. Podstawa prawna przeprowadzenia kontroli:

- Zarządzenie Nr 873/2012/P Prezydenta Miasta Poznania z dnia 21 grudnia 2012 r. w sprawie szczegółowych zasad i trybu przeprowadzania kontroli z upoważnienia Prezydenta Miasta Poznania przez Urząd Miasta Poznania;
- Polecenie przeprowadzenia kontroli nr GKM-XII.1711.7.2014 z 28 listopada 2014 r. wydane przez Panią Bożenę Przewoźną Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej Urzędu Miasta Poznania. Kontrolujący odnotowali fakt wszczęcia kontroli w Książce kontroli ZTM na 2014.

6. Miejsce prowadzenia kontroli:

Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu, 60-770 Poznań, ul. Matejki 59.

7. Kierownik jednostki kontrolowanej

Pan **Łukasz Domański** - zatrudniony na stanowisku dyrektora ZTM na podstawie umowy o pracę zawartej w dniu 14 sierpnia 2012r. pomiędzy Prezydentem Miasta Poznania, a panem Łukaszem Domańskim na okres od dnia 16.08.2012 r. do dnia 15.02.2013 r.

Pan **Rafał Kupś** – pełniący obowiązki dyrektora ZTM w Poznaniu na podstawie Zarządzenia Nr 135/2013/P Prezydenta Miasta Poznania z dnia 21 lutego 2013 r. - od dnia 16 lutego 2013 r. do dnia nawiązania stosunku pracy z dyrektorem ZTM.

Pan **Bogusław Bajoński** – zatrudniony na stanowisku dyrektora ZTM od dnia 18 marca 2013 r. do dnia 17 września 2013 r. na podstawie Zarządzenia Prezydenta Miasta Poznania Nr 196/2013/P z dnia 15 marca 2013 r., a następnie od dnia 18 września 2013 r. na czas nieokreślony na podstawie Zarządzenia Prezydenta Miasta Poznania Nr 628/2013/P z dnia 16 września 2013 r.

Ustalenia z kontroli

Zarząd Transportu Miejskiego działający na rzecz i w imieniu Miasta Poznań zawarł w dniu 30 sierpnia 2012 roku Umowę z firmą BULL Polska Sp. z o.o. (załącznik 4) na wykonanie Systemu „Poznańska Elektroniczna Karta Aglomeracyjna (PEKA)”.

Przedmiot zamówienia zawiera:

- wykonanie Systemu Centralnego i Podsystemu Transportowego PEKA, zgodnego z wymaganiami Zamawiającego opisanymi w SIWZ i SOPZ,
- wykonanie lokalnego centrum certyfikacji i personalizacji Kart PEKA,
- przeprowadzenie szkoleń osób wskazanych przez Zamawiającego,
- świadczenie usług serwisu gwarancyjnego i wsparcia technicznego zgodnie z Warunkami Świadczenia Serwisu Gwarancyjnego i Wsparcia Technicznego **SLA** (Service Level Agreement) oraz zobowiązanie do świadczenia usług serwisu pogwarancyjnego, w tym dostępności części zamiennych przez okres 10 lat od daty Odbioru Końcowego.

Umowa została zawarta w wyniku rozstrzygnięcia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie dialogu konkurencyjnego. W Umowie określono wynagrodzenie za wykonanie umowy, które wynosi 27 400 390,87 zł netto i jest wynagrodzeniem ryczałtowym. Realizacja umowy została podzielona na etapy, których wartość wynosiła:

- etap I: 8 014 461,85 zł + VAT 1 843 326, 23 zł,
- etap II: 1 830 172,99 zł + VAT 420 939, 79 zł,

- etap III: 16 885 756,02 zł + VAT 3 883 723,89 zł,
- etap IV – gwarancja – nie przysługuje dodatkowe wynagrodzenie.

Ponadto do w/w umowy zawarto następujące aneksy:

1. Aneks nr 1 do Umowy ZTM.IU.0730-32/12 (załącznik nr 5) zawarty w dniu 13 września 2012 r., w związku z omyłkami pisarskimi zawartymi w Umowie.
2. Aneks nr 2 do Umowy ZTM.IU.0730-32/12 (załącznik nr 6) zawarty w dniu 09 listopada 2012 r., który wprowadzał m.in. zmiany dotyczące technicznego sposobu zamówienia oraz zmiany zaoferowanego w ofercie sprzętu na technologicznie lepszy,
3. Aneks nr 3 do Umowy ZTM.IU.0730-32/12 (załącznik nr 7) zawarty w dniu 26 listopada 2012 r., który zmieniał formę zabezpieczenia należytego wykonania umowy z formy pieniężnej na gwarancję bankową.

W przedmiotowej umowie w § 13 wskazano zabezpieczenie należytego wykonania umowy w wysokości 10% wynagrodzenia brutto, tj. 3 370 248,00 zł. Przed podpisaniem umowy Wykonawca wniósł kwotę zabezpieczenia należytego wykonania umowy w formie pieniężnej, przy czym zabezpieczenie należytego wykonania umowy, zgodnie z zapisami umowy, ma być zwrócone Wykonawcy w terminie 30 dni od daty potwierdzenia usunięcia wad stwierdzonych przy Odbiorze Końcowym z zastrzeżeniem, iż Zamawiający pozostawi na zabezpieczenie roszczeń z tytułu rękojmi za wady 30% wysokości zabezpieczenia należytego wykonania umowy. Kwota ta zostanie zwrócona Wykonawcy nie później niż w 15 dni po upływie okresu rękojmi za wady. Punkt 4 § 13 zezwalał, w trakcie realizacji umowy Wykonawcy, na zmianę formy zabezpieczenia, przy czym musi być zachowana ciągłość zabezpieczenia bez zmniejszania jego wysokości.

W dniu 26 listopada 2012 roku Zamawiający zawarł aneks nr 3 do umowy, w którym na wniosek Wykonawcy została wykonana zmiana formy zabezpieczenia należytego wykonania umowy z formy pieniężnej na **gwarancję bankową, która pozostaje ważna do dnia 22 września 2016 r.** (załącznik nr 7). Kwota gwarancji **uległa automatycznej redukcji do kwoty 1 011 074,42 zł w dacie 21 kwietnia 2014 roku.**

4. Aneks nr 4 do Umowy ZTM.IU.0730-32/12 (załącznik nr 8) zawarty w dniu 20 lutego 2013 r., który zmieniał m.in. terminy zakończenia I etapu oraz kwoty wynagrodzenia wykonawcy.
Na pierwszy etap realizacyjny został zmieniony termin wykonania z 177 dni kalendarzowych od daty zawarcia umowy na 226 dni, tj. na dzień 12 kwietnia 2013 roku. Powyższy aneks zmienił również kwoty wynagrodzenia Wykonawcy określone w § 9 ust. 3 umowy w następujący sposób:

- Wynagrodzenia za realizację I etapu umowy, opisane w § 9 ust. 3 lit. a umowy umniejsza się o kwotę odpowiadającą iloczynowi ilości materiałów wymienionych w § 2 ust. 1 i ust. 2 aneksu i ich cen jednostkowych. Skutkiem powyższego nowe wartości wynagrodzenia za realizację tego etapu wynosi netto 8 342 759,58 zł, **brutto 10 261 594,28 zł** (w umowie było netto 8 014 461,85 zł, **brutto 9 857 788,08 zł**),
- Wynagrodzenie za realizację II etapu umowy, opisane w § 9 ust. 3 lit. b umowy zwiększa się o kwotę odpowiadającą iloczynowi ilości materiałów wymienionych w § 2 ust. 2 aneksu i ich cen jednostkowych. Skutkiem powyższego nowe wartości wynagrodzenia za realizację tego etapu wynoszą netto 1 941 875,27 zł, brutto 2 388 506,88 zł (w umowie było netto 1 830 172,99 zł, brutto 2 251 112,78 zł).
- Wynagrodzenie za realizację III etapu umowy, opisane w § 9 ust. 3 lit. c umowy zwiększa się o kwotę odpowiadającą iloczynowi ilości materiałów wymienionych w § 2 ust. 1 aneksu i ich cen jednostkowych. Skutkiem powyższego nowe wartości wynagrodzenia za realizację tego etapu wynoszą netto 17 115 756,02 zł, brutto 21 052 379,91 zł (w umowie było netto 16 885 756,02 zł, brutto 20 769 479,91 zł).

5. Aneks nr 5 do Umowy ZTM.IU.0730-32/12 z(załącznik nr 9) zawarty w dniu 07 czerwca 2013 r., który zmieniał m.in. terminy zakończenia II etapu oraz kwoty wynagrodzenia wykonawcy.

Na drugi etap realizacyjny został zmieniony termin wykonania z 282 dni kalendarzowych od daty zawarcia umowy na 365 dni, tj. na dzień 30 sierpnia 2013 roku. Powyższy aneks zmienił również kwoty wynagrodzenia Wykonawcy określone w § 3 ust. 2 oraz § 3 ust. 3 Aneksu nr 4 do umowy w następujący sposób:

- Wynagrodzenie za realizację II etapu umowy, opisane w § 3 ust. 2 Aneksu nr 4 do umowy umniejsza się o kwotę odpowiadającą iloczynowi ilości materiałów wymienionych w § 2 ust. 1 Aneksu i ich cen jednostkowych. Skutkiem powyższego nowe wartości wynagrodzenia za realizację tego etapu wynoszą netto 1 935 891,53 zł, **brutto 2 381 146,58 zł** (w umowie było netto 1 830 172,99 zł, **brutto 2 251 112,78 zł**, w Aneksie nr 4 do umowy było netto 1 941 875,27 zł, brutto 2 388 506,88 zł).
- Wynagrodzenie za realizację III etapu umowy, opisane w § 3 ust. 3 Aneksu nr 4 do umowy zwiększa się o kwotę odpowiadającą iloczynowi ilości materiałów wymienionych w § 2 ust. 1 Aneksu i ich cen jednostkowych. Skutkiem powyższego nowe wartości wynagrodzenia za realizację tego etapu wynoszą netto 17 121 739,76 zł, **brutto**

21 059 739,91 zł (w umowie było netto 16 885 756,02 zł, **brutto 20 769 479,91 zł**, w Aneksie nr 4 do umowy było netto 17 115 756,02 zł, brutto 21 052 379,91 zł).

6. Aneks nr 6 do Umowy ZTM.IU.0730-32/12 (załącznik nr 10) zawarty w dniu 02 czerwca 2014 r., który dokonuje zmianę nr identyfikacji podatkowej i regon Zamawiającego

7. Aneks nr 7 do Umowy ZTM.IU.0730-32/12 (załącznik nr 11) zawarty w dniu 12 listopada 2014 r., który zmienia termin realizacji III etapu realizacji umowy,

8. Aneks nr 8 do Umowy ZTM.IU.0730-32/12 (załącznik nr 12) zawarty w dniu 26 listopada 2014 r., który zmienia treść umowy w załączniku nr 2 do umowy.

Zgodnie z zapisami umowy, przedmiot umowy został podzielony na etapy i części. Potwierdzeniem prawidłowego wykonania przedmiotu zamówienia, lub jego części było podpisanie przez zamawiającego poszczególnych protokołów odbioru (załączniki 13-16).

W protokołach zostały zapisane zalecenia, uwagi, wnioski i zastrzeżenia, w celu umożliwienia dostawcy wdrożenia zmian w sposobie działania systemu.

W § 9 przedmiotowej umowy w pkt. 3 lit. d zapisano, że za realizację 4 etapu umowy (gwarancje) Wykonawcy nie przysługuje dodatkowe wynagrodzenie. Koszty gwarancji zostały ujęte w cenach sprzętu, oprogramowania i instalacji, w zakresie etapów realizowanych 1-3.

W § 14 omawianej Umowy Zamawiający określił ewentualne kary jakie może nałożyć na Wykonawcę z tytułu nienależytego bądź nieterminowego wykonania poszczególnych etapów realizacyjnych przedmiotu umowy, tj.:

Ustęp 2

- pkt a) 0.02% łącznej ceny umowy brutto za każdy dzień zwłoki w wykonaniu każdego z etapów realizacyjnych opisanych w § 3 ust. 3
- pkt b) 0.01% łącznej ceny umowy brutto za każdy dzień zwłoki w usuwaniu wad działania systemu zapisanych w protokole odbioru wstępnego i/lub odbioru cząstkowego.

Ustęp 3

W przypadku przekroczenia przez Wykonawcę parametrów SLA określonych w załączniku nr 2 do umowy, zamawiającemu przysługuje prawo żądania kar umownych w wysokości:

- a) 2000 zł za każdą rozpoczętą godzinę zwłoki w usuwaniu Awarii krytycznej,
- b) 1000 zł za każdą rozpoczętą godzinę zwłoki w usuwaniu Awarii poważnej
- c) 500 zł za każdą rozpoczętą godzinę zwłoki w usuwaniu Awarii ograniczającej,
- d) 2000 zł za każdy dzień zwłoki w rozwiązaniu Problemu krytycznego,

e) 1000 zł za każdy dzień zwłoki w rozwiązaniu Problemu poważnego,

f) 500 zł za każdy dzień zwłoki w rozwiązaniu Problemu ograniczającego oraz konsultacji.

Definicje kategorii awarii i problemów zostały zapisane w dokumencie Warunki Świadczenia Serwisu Gwarancyjnego i Wsparcia Technicznego **SLA** (załącznik nr 17)

Ustęp 4

Suma kar umownych nie może przekroczyć 30% wartości łącznej ceny umowy netto.

Ustęp 5

Zamawiający może potrącić karę umowną z bieżącego wynagrodzenia wykonawcy, a Wykonawca oświadcza, że wyraża na to zgodę.

Ustęp 6

Strony postanawiają że całkowita odpowiedzialność wykonawcy za zobowiązania wynikające z niniejszej umowy nie będzie przekraczać kwoty odpowiadającej Łącznej Cenie Umowy

Ustęp 7

Strony w stosunkach między sobą wyłączają odpowiedzialność za utracone korzyści.

Ustęp 8

Kary umowne za opóźnienie w wykonaniu przedmiotu zamówienia nie będą naliczane w przypadku jeśli opóźnienie zostanie spowodowana przez działania lub zaniechania organów administracji państwowej lub samorządowej, podmiotów z którymi Wykonawca zobowiązany jest konsultować rozwiązania bądź których stanowisko, zgodę, zezwolenie jest zobowiązany uzyskać, a także w przypadku gdy do powstania opóźnienia dojdzie z powodu działania Siły wyższej.

Wykonana przez kontrolujących analiza możliwych do naliczenia kar, wykazała, że łączna maksymalna suma kar umownych wynikająca z umowy mogłaby wynosić 8.220.117,26 zł.

W odpowiedzi na pismo kontrolujących z dnia 10 listopada 2014 r. (załącznik 18) ZTM pismem z dnia 24 listopada 2014 (nr ZTM.EGK.0714-209-1/14/13 - załącznik nr 19) przekazał informację dot. wysokości naliczonych kar dla firmy BULL Polska Sp. z o.o., skuteczności ich egzekucji oraz wysokości dokonanych wpłat na poczet kar.

Z przedstawionych informacji wynika że ZTM wystawił następujące noty:

- nr 78/2014 z dnia 08 sierpnia 2014 r. w kwocie 23.000 zł, za przekroczenia (11 godzin) czasu przywrócenia systemu po awarii krytycznej z SLA – pożar w serwerowni,
- nr 79/2014 2014 z dnia 08 sierpnia 2014 r. w kwocie 48.000 zł z tytułu naruszenia zapisów umowy (48 godzin) – kasowniki w pojazdach,

- nr 90/2014 z dnia 28 sierpnia 2014 r., w kwocie 12.000 zł z tytułu przekroczenia (6 godzin) czasu przywrócenia systemu po awarii krytycznej z SLA („pad” systemu),
- nr 91/2014 z dnia 29 sierpnia 2014r., w kwocie 228.000 zł z tytułu przekroczenia usunięcia zgłoszonego problemu krytycznego (114 dni) brak możliwości pobierania słowników, puli numerów wezwań zgodnie z SLA (czytniki kontrolerskie).

Łączna suma wystawionych not wynosi 311.000 zł co stanowi 3.8% możliwych do wystawienia kar. Nota nr 90/2014 została przez Wykonawcę zapłacona w dniu 02 września 2014 r., natomiast pozostałe noty są nadal przedmiotem sporu między Zamawiającym, a Wykonawcą.

Pismem z dnia 9 grudnia 2014 r. ZTM poinformował, że na dzień 9 grudnia 2014 r. wysokość i ilość naliczonych kar nie uległa zmianie. (załącznik 20)

ZTM pismem z dnia 15 września 2014 r. ZTM.IC.0730-2-93/14 wskazuje Wykonawcy przyczyny naliczenia kar umownych oraz ich wysokość (załącznik nr 21).

Pismem z dnia 25 września 2014 r. ZTM.IC.0730-2-90/14 ZTM zwrócił się do wykonawcy z prośbą o zapłatę kary umownej naliczonej notą nr 91/2014 z dnia 29 sierpnia 2014 r. (załącznik 22). Powodem wystawienia kary umownej było wystąpienie problemu krytycznego – braku możliwości pobierania słowników, puli numerów wezwań, co skutkowało brakiem możliwości dokonywania kontroli biletowej. ZTM w ww. piśmie podkreśla, że **jako podstawę naliczenia kar wzięt pod uwagę tylko jedno z 26 nierozwiązanych zgłoszeń** na dzień 25 września 2014 r.

Zdaniem kontrolujących ZTM miał możliwość i podstawy do naliczenia kar umownych w wyższej wysokości niż zostały nałożone. ZTM w ww. pismach wskazuje, że podstawą naliczenia kar było jedynie jedno zdarzenie (nie działający jeden kasownik i jedno wybrane przez ZTM zgłoszenie dot. braku możliwości dokonywania kontroli biletowej) z wielu zaistniałych i udokumentowanych przez ZTM awarii. ZTM w omawianych pismach wskazuje, że ilość nie działających kasowników była znacznie wyższa niż jeden, a powtarzalne awarie w kolejnych dniach nie zostały przez Wykonawcę usunięte w terminie wskazanym w umowie. Wykonawca zamknął problem w systemie JIRA, jednakże problem pozostał nierozwiązany i istniał na dzień 25 września 2014 r.

Zdaniem kontrolujących, jeśli pozostałe zgłoszenia dotyczące ww. awarii (nie działające kasowniki i czytniki kontrolerów) wynikały z winy wykonawcy, ZTM powinien dokonać naliczenia kolejnych kar umownych.

Kontrolujący otrzymali pismem z dnia 16 grudnia 2014 r. (załącznik 23) wyciąg z rejestru zgłoszeń awarii i ich napraw (interwencji serwisowych) prowadzonego przez Wykonawcę (aktualny na dzień 11 grudnia 2014 r.). Rejestr zawiera informacje dotyczące wszystkich

zgłoszeń, w tym awarii, nowych funkcjonalności, błędów, zapytań oraz między innymi informacji o statusie danego zgłoszenia. W wykazie znajduje się 579 zdarzeń, podzielonych na:

- **232 awarie (w tym 15 niezweryfikowanych),**
- **151 problemów,**
- **111 problemów/błędów,**
- **7 nowych funkcjonalności,**
- **69 pytań.**

Każde zgłoszenie jest weryfikowane przez wykwalifikowanego pod względem merytorycznym pracownika ZTM (Dział Teleinformatyki i Telekomunikacji ZTM). W uzasadnionych przypadkach, w porozumieniu z Działem Prawnym ZTM, prowadzone są postępowania związane z nałożeniem na Wykonawcę kar umownych oraz ich egzekucją.

Do każdego zdarzenia przypisana jest osoba zgłaszająca (po stronie ZTM, bądź Przewoźnika) i osoba ze strony Wykonawcy (gwaranta). Podjęcie działań przez Wykonawcę, sygnalizowane jest przez wysłanie e-maila na adres zgłaszającego pracownika.

Kontrolujący dokonali także analizy raportów sprzedażowo – usługowych, które są okresowo przesyłane przez ZTM do WGKiM (załącznik nr 24) oraz raporty z przeprowadzanych w pojazdach MPK Poznań kontroli (załącznik nr 25). Z przedstawionych informacji na temat ilości napływających reklamacji w danym dniu wynika, że większość przyjętych reklamacji i awarii dotyczy błędnego funkcjonowania systemu PEKA. Analiza przedstawionych w raportach informacji, zdaniem kontrolujących wykazuje, że system nadal wymaga wdrażania zmian.

Dodatkowo, w związku z faktem, że w początkowych miesiącach działania system PEKA nie funkcjonował prawidłowo (odnotowano w tym okresie znaczącą ilość reklamacji), Zamawiający powinien był rozważyć możliwość naliczenia kolejnych kar Wykonawcy.

Wnioski:

Dotychczas Zamawiający nałożył na Wykonawcę 4 kary, z których tylko 1 została zapłacona. Z przedstawionych dokumentów wynika, iż kwestia naliczania kar jest przedmiotem spornym. Wykonawca nie zgadza się z zasadnością wystawionych not za kary umowne.

ZTM w swojej korespondencji podkreśla, że **jako podstawę naliczenia kar wzięt pod uwagę tylko jedno z 26 nierozwiązanych zgłoszeń** na dzień 25 września 2014 r.

Zdaniem kontrolujących ZTM miał możliwość i podstawy do naliczenia kar umownych w wyższej wysokości niż zostały nałożone. ZTM w ww. przypadku wskazuje, że podstawą naliczenia kar było jedynie jedno zdarzenie (niedziałający jeden kasownik i jedno wybrane przez ZTM zgłoszenie dot. braku możliwości dokonywania kontroli biletowej) z wielu zaistniałych i udokumentowanych przez ZTM awarii.

Wobec licznych zgłoszeń mieszkańców, reklamacji zgłoszonych do WGKiM i ilości samych reklamacji w ZTM należy stwierdzić, że działania ZTM związane z doprowadzeniem systemu PEKA do stabilnego funkcjonowania były niewystarczające. Ciągłe problemy z funkcjonowaniem czytników w pojazdach - raporty o kasowaniu, błędne naliczanie opłat i w konsekwencji, konieczność zgłaszania reklamacji mogą znacząco przyczyniać się do spadku zainteresowania komunikacją miejską.

W ocenie kontrolujących przewidziana w Umowie droga egzekucji prawidłowego, niewadliwego wykonania przedmiotu umowy w postaci sprawnie działającego systemu, nie została przez ZTM wyczerpana.

ZTM nie wykorzystał wszystkich możliwych, przewidzianych w umowie, środków prawnych, w odpowiednich, ujętych w niej, terminach.

Kontrolowana jednostka winna dołożyć starań, aby system rozliczeń przejazdów, jako fundament funkcjonowania systemu komunikacji miejskiej, działał sprawnie, a występujące błędy oraz problemy w działaniu infrastruktury były sukcesywnie eliminowane. System PEKA jest jednym ze strategicznych elementów funkcjonowania miasta, który znacząco wpływa na kreowanie dobrej opinii o transporcie miejskim w Poznaniu, zarówno przez mieszkańców miasta, jak i osoby przyjezdne.

Należy mieć na uwadze, iż proces naliczania kar umownych w omawianym przypadku jest skomplikowany, gdyż całość wynagrodzenia została już wypłacona i wymagane są dodatkowe analizy, czy w obecnym czasie takie działania mogą być jeszcze podjęte. Ponadto nakładanie kar umownych może rodzić dodatkowe koszty po stronie Miasta,

natomiast sam Wykonawca będzie wykazywał, iż zaistniałe wcześniej awarie nie powstały z jego winy. Kontrolujący zalecają rozważenie rozliczenia pozostałej kwoty gwarancji na poczet kar za nieustanne zawieszanie się systemu i niestabilne działanie terminali.

Kontrolujący zwracają uwagę ponadto, że jednostka kontrolowana jest jednocześnie jednostką sektora finansów publicznych, która zgodnie z art. 44 ust. 3 pkt. a ustawy o finansach publicznych powinna stosować się do zapisu: „Wydatki publiczne powinny być dokonywane w sposób celowy i oszczędny z zachowaniem zasad:

- a) uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów,
- b) optymalnego doboru metod i środków służących osiągnięciu założonych celów.”,

co oznacza, że obowiązkiem kierownika jednostki jako sektora finansów publicznych jest także dochodzenie wszystkich możliwych do wyegzekwowania należności wynikających z zapisów umownych od Wykonawcy umowy.

Zalecenia:

Wobec ustaleń z przeprowadzonej kontroli zaleca się:

1. Weryfikację techniczną wszystkich 579 zgłoszeń pod kątem zakwalifikowania zdarzeń jako awaria/błąd systemu, powstałych z winy Wykonawcy.
2. Po ustaleniu, że zgłoszenia wymienione w punkcie 1 zaleceń mogą być zakwalifikowane jako awaria/błąd systemu, powstałych z winy Wykonawcy, przeprowadzenie szczegółowej analizy możliwości naliczenia kar umownych dotyczących niewłaściwie wykonanego przedmiotu umowy, które zaistniały w okresie jej obowiązywania, w szczególności w okresie trzeciego etapu realizacji umowy, jak i obecnym, czwartym etapie umowy (okres gwarancji) oraz możliwości rozliczenia pozostałej kwoty gwarancji na poczet kar za nieustanne zawieszanie się systemu i niestabilne działanie terminali oraz oszacowanie ryzyka prawnego obecnego nałożenia kar w świetle postanowień umownych z firma BULL Polska Sp. z o.o.

3. Rozważenie możliwości zatrudnienia firmy zewnętrznej (w chwili braku wykwalifikowanych specjalistów w tej dziedzinie), celem zlecenia analiz i ekspertyz technicznych i prawnych opisanych w punkcie 1 i 2 niniejszych zaleceń.
4. W przypadku realizacji przedsięwzięć o podobnej skali, bądź specyfice, zaleca się:
 - W przypadku zaistnienia krytycznych (nieprzewidzianych) sytuacji, podjęcie działań ze wsparciem innych służb miejskich (tj. Wydział Nadzorujący, Biuro Prezydenta, Biuro Promocji Miasta), w tym wspólne poszukiwanie rozwiązań zmniejszających napięcia społeczne.
 - Uwzględnienie w planowanych kosztach projektu środków na zlecenie ewentualnych analiz i ekspertyz technicznych oraz usług wsparcia technicznego specjalistycznej firmy branżowej, które pozwolą na właściwe zabezpieczenie interesu Miasta w tego typu przedsięwzięciach.

Z poważaniem

ZASTĘPCA PREZYDENTA
MIASTA POZNANIA
Maciej Wudarski

17. 02. 2015

Od wystąpienia pokontrolnego nie przysługują środki odwoławcze.

Załączniki:

1. Polecenie przeprowadzenia kontroli nr GKM-XII.1711.7.2014 z 28 listopada 2014 r.,
2. Program kontroli,
3. Oświadczenia kontrolerów o braku przeciwwskazań do przeprowadzenia kontroli i ochronie danych osobowych”,
4. umowa nr ZTM.IU.0730-32/12 z 30.08.2012 r.,
5. aneks nr 1 z dnia 13.09.2012 r.,
6. aneks nr 2 z dnia 9.11.2012 r.,
7. aneks nr 3 z dnia 26.11.2012 r.,
8. aneks nr 4 z dnia 20.02.2013 r.,
9. aneks nr 5 z dnia 7.06.2013 r.,
10. aneks nr 6 z dnia 2.06.2014 r.,
11. aneks nr 7 z dnia 12.11.2014 r.,
12. aneks nr 8 z dnia 26.11.2014 r.,
13. Protokół Odbioru Wstępnego Pierwszego Etapu Realizacyjnego z dnia 12.04.2013 r.,
14. Protokół Odbioru Wstępnego Drugiego Etapu Realizacyjnego z dnia 10.09.2013 r.,
15. Protokół Odbioru naprawy wad nieistotnych zgłoszonych w ramach odbioru Drugiego Etapu Realizacyjnego z dnia 10.10.2013 r.,
16. Protokół Odbioru Wstępnego Trzeciego Etapu Realizacyjnego (Protokół Odbioru Końcowego) z dnia 30.06.2014 r.,
17. Dokument SLA,
18. pismo WGKiM z dnia 10.11.2014 r. GKM-XII.7243.4.215.2014 (101114 00664),
19. pismo ZTM z dnia 24.11.2014 r. ZTM.EGK.0714-209-1/14/13,
20. pismo ZTM z dnia 9.12.2014 r. ZTM.EGK.0714-209-2/14,
21. pismo ZTM z dnia 15.09.2014 r. ZTM.IC.0730-2-93/14,
22. pismo ZTM z dnia 25.09.2014 r. ZTM.IC.0730-2-90/14,
23. pismo ZTM z dnia 16.12.2014 r. ZTM.IC.0730-2-110/14,
24. raporty usługowo-sprzedawczy z dnia 09 grudnia 2014 r.,
25. zestawienie informacji o systemie PEKA w pojazdach MPK za 12-14 grudnia 2014 r.

