

DIT-II.8060.47.2023

Wykonawcy
(uczestnicy postępowania)

Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego w Białymstoku informuje, że w postępowaniu na Świadczenie usług publicznych w zakresie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich ogłoszonym na podstawie art. 70¹ ustawy Kodeks cywilny w związku z rozporządzeniem (WE) NR 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 wpłynęły pytania, których treść wraz z odpowiedziami zamieszczam poniżej.

Zestaw 1

Pytanie 1. Dot. Załącznika nr 9 do Ogłoszenia: Wnosimy o podanie planowanych włączeń pojazdów Organizatora na przeglądy P4/P5 w poszczególnych okresach rozliczeniowych. Prosimy o przekazanie planu przeglądów w funkcji czasu dla każdego pojazdu udostępnionego przez Organizatora wraz z informacją kiedy przegląd jest planowany oraz jak długo planowane jest wyłączenie. Jest to konieczna informacja, aby Operator mógł zaplanować tabor zastępczy do którego zapewnienia jest zobowiązany oraz koszty z nim związane, jest to ważny aspekt bez którego przygotowanie oferty nie jest możliwe. Dodatkowo zgodnie z Art. 5a ust. 3 Rozporządzenia 1370/2007 "W przypadku udostępnienia taboru nowemu podmiotowi świadczącemu usługi transportu publicznego właściwy organ zawiera w dokumentach przetargowych wszelkie dostępne informacje na temat kosztów utrzymania taboru i jego stanu fizycznego." Obecnie dokumentacja nie zawiera danych spełniających te wymagania co jest niezgodne z tym Rozporządzeniem i powoduje brak konkurencyjności przetargu, ze względu na to że obecny Operator dysponuje tymi danymi.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż w Załączniku nr 9 do Ogłoszenia zostały podane planowane przeglądy P3-P5 w poszczególnych latach wynikające z Dokumentacji Systemu Utrzymania pojazdów kolejowych serii SA133 (typu 218Mc), SA105 (typu 213Ma), SA108 (typu 215M) i EN57AL, które będą wykorzystywane do realizacji umowy.

Pytanie 2. Dot. Pkt. 2.2.1 Umowy: Prosimy o wyjaśnienie zmiany wielkości pracy eksploatacyjnej w IV okresie rozliczeniowym, z czego wynika zmiana i czym jest spowodowana?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że IV okres rozliczeniowy przypada na rok 2028, który to jest rokiem przestępnym, co wiąże się ze zwiększeniem ilości kursów w tym okresie.

Pytanie 3. Dot. Par. 7. Pkt. 7.4 Umowy: Wnosimy o dodanie w pkt. 7.4 limitu odpowiedzialności odszkodowawczej Operatora - dodanie zapisu: "Strony zgodnie postanawiają, że maksymalna całkowita odpowiedzialność Operatora jest ograniczona do wysokości 10% wartości wynagrodzenia netto rocznego wynagrodzenia otrzymanego przez Operatora od Organizatora."

Nieograniczona odpowiedzialność Wykonawcy powoduje, że Wykonawca kalkuluje odpowiednie ryzyko w ofercie. Wprowadzenie limitu odpowiedzialności pozwoli Zamawiającemu na uzyskanie tańszych ofert w przedmiotowym postępowaniu.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji projektu umowy w powyższym zakresie.

Pytanie 4. Dot. Załącznika nr 9 do Ogłoszenia: Wnosimy o podanie danych w minimalnym zakresie jak poniżej dla pojazdów Organizatora:

1. Aktualny na dzień udzielenia informacji przebieg pojazdów wyrażony w kilometrach.
2. Kompletną informację n/t przebiegów wyrażonych w kilometrach pojazdów, dla których wykonano ostatni przegląd poziomu P3.
3. Kompletną informację n/t przebiegów wyrażonych w kilometrach pojazdów, dla których wykonano ostatni przegląd poziomu P4/P5.
4. Wnosimy o podanie stanu kół oraz obręczy w zakresie średnicy w okręgu tocznym na dzień ogłoszenia przetargu i wydania do niego dokumentacji. Podanie powyższego parametru na dzień 31.12.2022 może skutkować brakiem możliwości przygotowania rzetelnej wyceny utrzymania pojazdów Organizatora ponieważ poza obecnym Operatorem i Zamawiającym inne podmioty nie mają tych danych i skutkuje to brakiem możliwości przygotowania oferty.
5. Stan tarcz hamulcowych (dotyczy tylko pojazdów serii SA133, SA105, SA108) w zakresie najbardziej aktualnej na dzień udzielenia informacji dot. szerokości tarcz. Parametr szerokości mierzony zgodnie z obowiązującym DSU dla w/w serii pojazdów. Ewentualnie, alternatywnie prosimy o podanie parametru tzw. głębokości rowka kontrolnego tarcz hamulcowych. Przy podawaniu tej informacji prosimy o podanie daty i przebiegu, przy którym pomiar został wykonany.
6. Parametr średniego dystansu wyrażonego w kilometrach dla zużycia kół/obręczy. Prosimy o podanie osiągniętych, średnich przebiegów dla tych dwóch komponentów w warunkach eksploatacji pojazdów po liniach PKP PLK w Województwie Podlaskim, od stanu nowego, aż do osiągnięcia wymiaru kresowego.
7. Parametr średniego dystansu wyrażonego w kilometrach dla zużycia tarcz hamulcowych (dotyczy tylko pojazdów serii SA133, SA105, SA108). Prosimy o podanie osiągniętych, średnich przebiegów dla tego komponentu w warunkach eksploatacji pojazdów po liniach PKP PLK w Województwie Podlaskim, od stanu nowego, aż do osiągnięcia wymiaru kresowego.
8. Parametr średniego dystansu wyrażonego w kilometrach dla zużycia wstawek i okładzin hamulcowych. Prosimy o podanie osiągniętych, średnich przebiegów dla tych komponentów w warunkach eksploatacji pojazdów po liniach PKP PLK w Województwie Podlaskim, od stanu nowego, aż do zużycia.

Powyższe jest niezbędne do prawidłowego i rzetelnego skalkulowania kosztów utrzymania pojazdów Organizatora w okresie objętym przedmiotowym postępowaniem. Dodatkowo zgodnie z Art. 5a ust. 3 Rozporządzenia 1370/2007 "W przypadku udostępnienia taboru nowemu podmiotowi świadczącemu usługi transportu publicznego właściwy organ zawiera w dokumentach przetargowych wszelkie dostępne informacje na temat kosztów utrzymania taboru i jego stanu fizycznego." Obecnie dokumentacja nie zawiera danych spełniających te wymagania co jest niezgodne z tym Rozporządzeniem i powoduje brak konkurencyjności przetargu, ze względu na to że obecny Operator dysponuje tymi danymi.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że informacje zostały zamieszczone w tabeli stanowiącej załącznik nr 1 do odpowiedzi na pytania.

Pytanie 5. Dot. Załącznika nr 9 do Ogłoszenia: Wnosimy o podanie informacji czy pojazd Organizatora oznaczony jako SA108-009 aktualnie wyłączony z uwagi na realizację przeglądu poziomu P5 będzie dostępny do realizacji przewozów na dzień ich rozpoczęcia w ramach niniejszego postępowania przetargowego.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że pojazd SA108-009 na dzień rozpoczęcia świadczenia usług będzie dostępny do realizacji przewozów.

Pytanie 6. Dot. Załącznika nr 9 do Ogłoszenia: Wnosimy o podanie informacji czy pojazd Organizatora oznaczony jako SA108-009 aktualnie wyłączony z uwagi na realizację przeglądu poziomu P5 będzie dostępny do realizacji przewozów na dzień ich rozpoczęcia w ramach niniejszego postępowania przetargowego.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że odpowiedzi udzielono w pytaniu 5.

Pytanie 7. Dot. Załącznika nr 9 do Ogłoszenia: Wnosimy o podanie wiążącej informacji, czy dla pojazdów Organizatora SA105-103, SA108-007, SA108-009, SA133-012, SA133-020, EN57AL-1543, EN57AL-1544, EN57AL-1551, EN57AL-1529, EN57AL-1536 do dnia rozpoczęcia przewozów objętych niniejszym postępowaniem będą wymienione koła monoblokowe/obrycze. Z zapisów zawartych w Załączniku nr 9 do Ogłoszenia jasno wynika, że wskazane powyżej pojazdy mają koła/obrycze w zakresie średnicy zbliżające się do wymiaru naprawczego lub/i kresowego. Jakie dodatkowe wymiany są planowane do momentu rozpoczęcia kontraktu.

Dodatkowo zgodnie z Art. 5a ust 3 Rozporządzenia 1370/2007 "W przypadku udostępnienia taboru nowemu podmiotowi świadczącemu usługi transportu publicznego właściwy organ zawiera w dokumentach przetargowych wszelkie dostępne informacje na temat kosztów utrzymania taboru i jego stanu fizycznego." Obecnie dokumentacja nie zawiera danych spełniających te wymagania co jest niezgodne z tym Rozporządzeniem i powoduje brak konkurencyjności przetargu, ze względu na to że obecny Operator dysponuje tymi danymi.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że informacje zostały zamieszczone w tabeli stanowiącej załącznik nr 1 do odpowiedzi na pytania.

Pytanie 8. Dot. Art. 5 Umowy oraz Załącznik nr 4 do Umowy: Wnosimy o zastosowanie automatycznej waloryzacji bez konieczności składania wniosku przez Operatora, a na podstawie informacji o skalkulowanej przez Organizatora nowej stawce zwiększonej o indeksację wyliczoną zgodnie z wzorem z umowy. Dodatkowe procedury nie są konieczne ze względu na jasno i przejrzystość określone zasady oraz formułę. Brak jest konieczności prowadzenia dodatkowego procesu i komplikowanie tego procesu ze względu na jego jasny opis i kalkulacje opisaną formułą. Takie rozwiązanie spowoduje uproszczenie procesu dla obu stron i jest stosowane w wielu umowach PSC w innych regionach i miastach, np. w województwie Kujawsko-pomorskim w umowach z przewoźnikami kolejowymi.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje zmiany w powyższym zakresie.

Pytanie 9. Dot. Załącznika nr 4 do Umowy, pkt 6.3: przewiduje wskaźnik indeksacji W1, jednak nie ma informacji w jaki sposób będzie on ujęty w nowej stawce. Wnosimy o dodanie wzoru niezbędnego do kalkulacji wpływu Roczego Wskaźnika Waloryzacji W1 na stawkę. Na ten moment brak jest informacji jak wskaźnik W1 może wpływać na stawkę i w jakim zakresie.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że wskaźnik obliczamy przy każdorazowej zmianie przepisów obejmujących parametry określone w pkt. 6.3 +/- procentowo. Każdy z parametrów będzie wyliczany z osobna w zakresie jego wpływu na zmianę rekompensaty na pociągokilometr,

Pytanie 10. Dot. Załącznika nr 7 do Umowy pkt 4 ppkt. 2) wskazuje elektroniczne kanały sprzedaży takie jak: system własny Operatora, E-PODRÓŻNIK BILETY, KOLEO, SkyCash, Bilkom2 oraz automaty do sprzedaży biletów. Czy Organizator, biorąc pod uwagę rozwój technologiczny aplikacji oraz systemów sprzedażowych przewiduje w umowie możliwość zmian w zakresie dostępności sprzedażowej wskazanych kanałów na inne dostępne na rynku w uzgodnieniu z wybranym Operatorem?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że w przypadku pojawienia się nowej dostępności sprzedażowej dopuszcza się możliwość zmian w tym zakresie.

Pytanie 11. Dot. Załącznika nr 9 do Ogłoszenia: Wnosimy o podanie informacji, czy w związku z szacowaniem przeglądów poziomu P5 dla pojazdów Organizatora SA133-001 i SA133-002 na 2024 w/w pojazdy będą dostępne do realizacji przewozów na dzień rozpoczęcia umowy objętej niniejszym postępowaniem przetargowym.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, na dzień rozpoczęcia umowy jeden z pojazdów SA133 może być niedostępny do realizacji przewozów.

Pytanie 12. Dot. Załącznika nr 8 do Ogłoszenia: Prosimy o udostępnienie danych przychodowych za okres 1.1-30.06.2023 w formacie jak w Załączniku nr 8 do ogłoszenia. Brak tych danych za ostatni okres oznacza brak możliwości prawidłowego oszacowania przychodów które są częścią wynagrodzenia, a więc oferty co uniemożliwia jej prawidłowe skalkulowanie.

Odpowiedź:

Zamawiający podaje poniżej dane za I półrocze br.:

- liczba pasażerów: 598 425,
- praca eksploatacyjna: 948 807,540 pockm,
- przychód na pociągokilometr: 5,70 zł

Pytanie 13. Dot. Załącznika nr 9 do Ogłoszenia: Prosimy o przekazanie dane dotyczących taboru za okres 1.1-30.06.23 jak w załączniku nr 9 i 9a do ogłoszenia. Brak tych danych za ten okres uniemożliwia weryfikację najnowszych danych mających wpływ na przygotowanie oferty.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że aktualne informacje zostały zamieszczone w tabeli stanowiącej załącznik nr 1 do odpowiedzi na pytania.

Pytanie 14. Dot. Załącznika nr 9 do Ogłoszenia: Wnosimy o oddzielne odpowiedzi na pytanie dotyczące danych taboru kolejowego, w odniesieniu do pojazdów elektrycznych serii EN57AL; Czy pojazdy wyposażone są w liczniki energii elektrycznej trakcyjnej?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że pojazdy serii EN57AL nie są wyposażone w liczniki energii elektrycznej, niemniej mają przygotowane miejsce do zamontowania licznika energii elektrycznej spełniające wymagania pomiaru i systemu transmisji danych określone w załączniku do Decyzji Nr 219/ET Członka Zarządu, Dyrektora Technicznego „PKP Energetyka” S.A z dnia 27 października 2008 roku pt. „Wymagania „PKP Energetyka” spółka z o.o. dla urządzeń do pomiaru energii elektrycznej prądu stałego”,

Zestaw 2.

Pytanie 15. Dot. Par. 3 pkt. 1 i Par. 4 pkt. 2 Umowy Dzierżawy: Proponujemy wprowadzić jasny zapis definiujący, że przedmiot dzierżawy można wyłącznie używać na potrzeby przewozów i czynności niezbędnych do ich realizacji (nocowanie, tankowanie, serwis) określonych w Umowie, a w innych przypadkach wprowadzić ew. karę, a nie inna stawka czynszu." Z umowy powinien wynikać jasny zapis, że pojazdy nie mogą być wykorzystywane bez zgody Zamawiającego.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że zapis w tym zakresie określa Par. 3 pkt 2 Umowy Dzierżawy.

Pytanie 16. W związku z par 4 ppkt 4.4.1 Umowy, w którym Zamawiający wskazuje na konieczność sprzedaży poprzez biletomaty na stacjach oraz w pojazdach, prosimy o potwierdzenie, że stacje na obszarze realizacji usługi i pojazdy Organizatora są wyposażone w biletomaty lub zostaną wyposażone w

przyszłości (jeśli tak, to kiedy?). Jeśli Organizator nie przewiduje montażu biletomatów w swoich pojazdach, prosimy o wykreślenie ppkt b z tego zapisu, a także zmianę brzmienia nagłówka na: "Bilety będą sprzedawane przez Operatora w wybranych z niżej wymienionych kanałów dystrybucji".

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż na dzień rozpoczęcia świadczenia usług w ramach niniejszego postępowania wszystkie pojazdy Zamawiającego będą wyposażone w biletomaty. Sprzedaż w biletomatach na stacjach jest zależna od Wykonawcy, jeżeli Wykonawca uzna za konieczne i ma możliwość prowadzenia sprzedaży biletów na stacjach powinien to skalkulować w ofercie.

Pytanie 17. Biorąc pod uwagę punkt 5 Preambuły do umowy, oraz decyzje o wykorzystaniu Taboru Organizatora do wykonywania umowy prosimy o informację czy pojazdy Zamawiającego spełniają wymagania zawarte w umowie oraz ile obecnie miejsc na przewóz rowerów znajduje się w każdym pojeździe (brak dokładnych informacji w Załączniku 10 do Umowy). W przypadku braku spełniania tych wymogów przez tabor Zamawiającego prosimy o usunięcie wymogów, które nie są spełniane przez Tabor Zamawiającego.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że pojazdy stanowiące własność Zamawiającego posiadają miejsca przystosowane do przewozu rowerów.

Pytanie 18. Dot. Par 3 pkt. 4 Umowy Dzierżawy: Zapis, że Dzierżawca odpowiada za przeglądy do 4 poziomu przy jednoczesnym zapisie, że za przeglądy P4/P5 odpowiada Wydierżawiający. Proponujemy zmienić zapis na, "Dzierżawca odpowiada do 3 poziomu włącznie" dla jasności sytuacji.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje zmiany w powyższym zakresie.

Pytanie 19. Dot. Umowy Dzierżawy: Wydierżawiający zastrzega możliwość przekazania obowiązku wykonania naprawy w poziomie P4-P5 Dzierżawcy, na zasadach określonych w Załączniku nr 3. Jednak załącznik nr 3 nie wskazuje okoliczności, w których takie przekazanie obowiązku ma nastąpić. Ponadto w takim wypadku zlecenie byłoby poza zakresem usług zleconych w postępowaniu więc powinno nastąpić w drodze oddzielnego zlecenia, nie może być rozliczone na zasadach wynikających z umowy. Takie przeglądy oznaczają wysokie koszty i Operator musi znać zasady na jakich takie przeglądy miałyby być wykonane jeśli jest to objęte umową, podczas gdy na ten moment brak jest precyzyjnego określenia takich zasad. Nie ma jasności jak takie zlecenie miałyby być przekazane, brak informacji kto ponosi odpowiedzialność za gwarancję i rękojmię. Takie zlecenie powinno być przedmiotem osobnego postępowania z jasnymi zasadami wykonania i podziału ryzyk, w przeciwnym wypadku zachodziłaby obawa, iż może to zostać uznane za nie przestrzeganie przepisów (w tym przepisów ustawy Prawo zamówień publicznych) dla zlecenia usług powyżej progów.

Odpowiedź:

Zamawiający na etapie postępowania określił, że utrzymanie pojazdów w poziomie P4-P5 leży po stronie Wydierżawiającego nie mniej potwierdza, że ewentualne przekazanie obowiązku wykonania napraw w poziomie P4-P5 może nastąpić poza zakresem usług przewozowych na zasadach określonych w załączniku nr 3 umowy dzierżawy.

Pytanie 20. Prosimy o informację czy Zamawiający planuje modernizację taboru, którego jest właścicielem? Jeśli tak to w jakim zakresie i w jakich terminach oraz jak to wpłynie na dostępność taboru?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że wydierżawia pojazdy po modernizacji (EN57AL) oraz fabryczne (SA) i poza wykonaniem prac wynikających z Dokumentacji Systemu Utrzymania nie planuje ich modernizacji.

Pytanie 21. Dot. Par. 3 pkt. 9 Umowy Dzierżawy stanowi: „9. Wydierżawiający nie ponosi względem Dzierżawcy odpowiedzialności z tytułu nienależytego świadczenia przez producenta lub wyko-

nawcą napraw gwarancyjnych.” Czy w związku z tym Wyzierżawiający przekaze Dzierżawcy roszczenia w stosunku do producenta czy wykonawców lub dostawców do roszczeń gwarancyjnych? Prosimy o przekazanie informacji które pojazdy i komponenty są na gwarancji.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że pojazdy, którym przed dniem rozpoczęcia świadczenia usług wykonano duże naprawy, przeglądy objęte będą gwarancją. Informacje w tym zakresie zostaną przekazane wraz podpisaniem umowy dzierżawy z Wykonawcą.

Pytanie 22. Dot. Par. 5 pkt. 2 Umowy Dzierżawy stanowi: „2. Koszty ubezpieczenia casco Pojazdów ponosi Dzierżawca (...)”, a brak jest podanej wartości do ubezpieczenia pojazdów. Prosimy o wskazanie wartości na jaką powinny zostać ubezpieczone w przypadku szkody całkowitej. Wnosimy o podanie sumy ubezpieczeniowej oddającej pełną wartość pojazdów do ubezpieczenia w celu określenia kosztów składki jako elementu składowej oferty. ”

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że informacje zostały zamieszczone w tabeli stanowiącej załącznik nr 1 do odpowiedzi na pytania.

Pytanie 23. Dot. Par. 5 pkt. 3 pkt. 2) Umowy Dzierżawy stanowi: „3. W celu ustalenia odpowiedzialności ubezpieczyciela albo zarządcy infrastruktury oraz ustalenia wysokości odszkodowania, Dzierżawca jest zobowiązany do: (...) 2) zabezpieczenia i dostarczenia właściwemu ubezpieczycielowi albo zarządcy infrastruktury na nośniku elektronicznym materiału filmowego z zaistniałego zdarzenia z kamer monitoringu, w którym zostały wyposażone pojazdy”. Prosimy o podanie informacji czy pojazdy mają zainstalowany monitoring zewnętrzny (w Załączniku nr 10 jest tylko informacja czy jest monitoring, ale brak informacji czy wewnętrzny czy zewnętrzny).

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że tabor należący do Organizatora jest wyposażony w kamery monitoringu zewnętrznego i wewnętrznego.

Pytanie 24. Dot. Par. 6 pkt. 5 Umowy Dzierżawy stanowi: „5. Wyzierżawiający dopuszcza zmianę przedmiotu dzierżawy wymienionego w par. 1 ust. 1 za zgodą Dzierżawcy. Zmiana taka wymaga, pod rygorem nieważności, formy pisemnej w postaci aneksu.” Wnosimy o doprecyzowanie jakiego rodzaju zmianę Zamawiający ma na myśli: czy zwiększenie ilości taboru przez Wyzierżawiającego czy zmniejszenie czy jego modernizację? Jak to wpłynie na koszty operatora? Wnosimy o konkretne sprecyzowanie tego punktu w sposób zapewniający jasność co do przygotowania oferty.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza że, zmiana dotyczy zwiększenia ilości taboru.

Pytanie 25. Prosimy o aktualizację tabeli w Załączniku nr 1 do Umowy pod kątem obecnych stacji i przystanków osobowych w siatce połączeń Organizatora (np. brak przystanku Białystok Zielone Wzgórze oraz do usunięcia przystanek Białystok Wiadukt).

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że odpowiedzi na pytanie udzielono w pytaniu 80.

Pytanie 26. Prosimy o potwierdzenie, że punkt 2.2.4 Umowy odnosi się do zmiany pracy Eksploatacyjnej tylko w zakresie określonym minimalnym i maksymalnym poziomem zgodnie z umową i ogłoszeniem.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza przypuszczenie Wykonawcy.

Pytanie 27. Dot. Załącznika nr 9a do Ogłoszenia: wnosimy o udostępnienie informacji dotyczącej spalania pojazdów za lata poprzednie. Odniesienia danych do spalania z jednego roku gdzie pogoda oraz praca eksploatacyjna nie była reprezentatywna w stosunku do lat pozostałych ma duży wpływ na ofertę. W przypadku braku danych Oferent musi założyć ryzyko którego nie może skwantyfikować co przełoży się na wyższe koszty oferty.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że nie będzie uaktualniał Załącznika nr 9a za lata poprzednie gdyż podane wartości za okres od 1 stycznia 2022 r. – 31 grudnia 2022 r. tj. okres 4 pór roku ze zmiennymi warunkami pogodowymi są reprezentatywne i zbliżone do lat wcześniejszych co nie powinno mieć dużego wpływu na ofertę.

Pytanie 28. Prosimy o udostępnienie danych historycznych za poprzednie lata o potokach pasażerskich i przychodach z podziałem na linie komunikacyjne objęte umową zgodnie z załącznikiem nr 1 do Umowy.

Odpowiedź:

Zamawiający informacje historyczne za okres czterech lat udostępnił w Załączniku nr 8 do Ogłoszenia.

Pytanie 29. Dot. Pkt. 27) Definicje w Umowie stanowią: "Roczna Praca Eksploatacyjna" oznacza liczbę pociągokilometrów w ramach realizacji Przewozów zgodnie z rozkładem jazdy w Okresie Rozliczeniowym (bez zjazdów do stacji postojowych i dojazdów do stacji postojowych); Roczna Praca Eksploatacyjna może być przedstawiona w ujęciu planowanym lub wykonanym. Wykonywanie Przewozów w formie Przewozów Zastępczych nie wpływa na wymiar Rocznej Pracy Eksploatacyjnej, która jest jak dla Przewozów wykonywanych pociągami." Wnosimy o jednoznaczne potwierdzenie: czy realizacja rocznej pracy eksploatacyjnej Przewozami Zastępczymi będzie płatna jak realizowana pociągami? Czy za każdy przejazd Pojazdem Zastępczym Zamawiający zapłaci tak jak za przejazd pociągiem?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że finansowanie kolejowej komunikacji zastępczej jest określone w Regulaminie Zarządcy Infrastruktury.

Zestaw 3.

Pytanie 30. Wnosimy o przekazanie Protokołu z postępowania przetargowego na wykonywanie usług: „Świadczenie usług publicznych w publicznym transporcie zbiorowym w kolejowych przewozach pasażerskich na terenie województwa podlaskiego w okresie od 1 stycznia 2025 r. do 31 grudnia 2019 r.” (Nr: DIT-II.8060.47.2023), zwany dalej „Przetarg”. Protokół stanowi informację jawną i powinien zostać udostępniony.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż niniejsze postępowanie prowadzone jest na podstawie art. 70¹ ustawy Kodeks cywilny w związku z Rozporządzeniem (WE) NR 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, w związku z czym Zamawiający wszelkie informacje dotyczące prowadzonego postępowania zawarł w Ogłoszeniu oraz Załącznikach do Ogłoszenia.

Zestaw 4.

Pytanie 31. Wnosimy o przekazanie informacji czy Zamawiający wykonał Analizę dostępności taboru, o której mowa w art. 5 a Rozporządzenia nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (zwane dalej „Rozporządzenie 1370/2007”). Wnosimy o jej udostępnienie – taka analiza stanowi informację jawną i powinna zostać udostępniona.

Pomimo faktu, że Zamawiający udostępnia własny tabor w przedmiotowym Postępowaniu Przetargowym, ale jednocześnie dopuszcza użycie też taboru przez Operatora co jest wyrażone w Preambule Umowy wymagane jest wykonanie takiej analizy dostępności taboru zgodnie z Rozporządzeniem nr 1370/2007, gdyż tabor nie pokrywa w całości zapotrzebowania oraz pojazdy będą w kolejnych latach wyłączone ze względu na przeglądy P4/P5. Zgodnie z Załącznikiem nr 9 do Umowy pkt. 14 “Operator zobowiązany jest do utrzymania odpowiedniej rezerwy taborowej umożliwiającej realizację zleconych przewozów w sposób nieprzerwany podczas koniecznych do przeprowadzenia przeglądów i napraw

wykorzystywanych pojazdów kolejowych.” Jeśli Organizator nie będzie wykonywał P4 i P5 w terminie to koszty zastąpienia pojazdów poniesie Operator.

Analiza co do taboru jest zatem wymagana i powinna zostać udostępniona Wykonawcy na etapie Postępowania Przetargowego. Artykuł 5a ust. 1 Rozporządzenia 1370/2007 stanowi: “1. Z myślą o wszechstronności konkurencyjnej procedury przetargowej właściwe organy oceniają, czy konieczne są środki do zapewnienia skutecznego i niedyskryminacyjnego dostępu do odpowiedniego taboru. W ocenie tej uwzględnia się obecność na rynku właściwym przedsiębiorstw prowadzących leasing taboru kolejowego lub innych podmiotów rynkowych prowadzących leasing taboru. Sprawozdanie z oceny jest udostępniane publicznie.”

Ponadto zwracamy uwagę, że ust. 3 art. 5a stanowi: „3. W przypadku udostępnienia taboru nowemu podmiotowi świadczącemu usługi transportu publicznego właściwy organ zawiera w dokumentach przetargowych wszelkie dostępne informacje na temat kosztów utrzymania taboru i jego stanu fizycznego.” Brak jest w dokumentacji przetargowej kosztów utrzymania taboru udostępnianego przez Zamawiającego: wnosimy o przekazanie szacowanych kosztów utrzymania taboru w rozbiciu na poszczególne lata od 2015 r. do 2019 r.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że informacje zostały zamieszczone w załączniku 2 do odpowiedzi na pytania.

Zestaw 5.

Pytanie 32. Dot. Załącznika nr 9 do Umowy, Pkt 12 ppkt. e. Prosimy o potwierdzenie, że wszystkie pojazdy Organizatora posiadają obecnie system zliczania pasażerów wymagany umową lub kiedy zostaną w niego wyposażone? Jeśli pojazdy nie są obecnie wyposażone w system lub Organizator nie planuje ich doposażyć, prosimy o wykreślenie tego zapisu. W przypadku gdy Organizator planuje wyposażać swoje pojazdy w jakimś okresie w taki system, wnosimy o wprowadzenie 18 miesięcznego okresu przejściowego dla taboru Operatora.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że tabor stanowiący własność Województwa jest wyposażony w system zliczania pasażerów.

Pytanie 33. Dot. Umowy par. 4 ppkt 4.4.2. Prosimy o wskazanie taryf i ofert handlowych innych operatorów jakie Organizator wymaga w ramach przedmiotowej Umowy w zakresie dotyczącym honorowania i wzajemnej sprzedaży biletów.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że jeżeli zachodzi taka potrzeba umowy powinny być zawarte z operatorami świadczącymi kolejowe przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej.

Pytanie 34. Dot. Pkt. 13 Ogłoszenia: Proponujemy zmianę punktu 13 Ogłoszenia w sposób umożliwiający dokonanie wizji lokalnej w tym wizji lokalnej co do stanu taboru oprócz jego opisanie przez Zamawiającego w dokumentach przetargowych „Zamawiający umożliwi oferentowi zapoznanie się ze stanem technicznym pojazdów”. Wizja lokalna jest niezbędna co do oceny m.in. stanu technicznego pojazdów. Wizja lokalna wpłynie na lepsze zrozumienie stanu technicznego taboru przez co korzystnie wpłynie na ofertę, a tym samym przysze oszczędności Zamawiającego. Tabor stanowi bardzo ważny element umowy. Rozporządzenie nr 1370/2007 w art. 5a ust. 3 wskazuje "3. W przypadku udostępnienia taboru nowemu podmiotowi świadczącemu usługi transportu publicznego właściwy organ zawiera w dokumentach przetargowych wszelkie dostępne informacje na temat kosztów utrzymania taboru i jego stanu fizycznego." W naszym przekonaniu dokumentacja przetargowa nie zawiera w sposób wyczerpujący wszelkich informacji co do stanu taboru, stąd też wizja lokalna stanowiłaby dodatkową wartość dla Wykonawcy oraz mogłaby się przełożyć na oszczędności Zamawiającego.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji Ogłoszenia w powyższym zakresie.

Pytanie 35. Dot. Pkt. VIII.II pkt. 1 ppkt 1) Ogłoszenia o przetargu: Prosimy o wskazanie jakich konkretnie art. z jakich ustaw oczekuje Zamawiający, żeby wskazać w KRK w odniesieniu do pkt. 1) podpunkt a) i jaki art. z jakiej ustawy oczekuje Zamawiający, żeby wskazać w dokumencie KRK w odniesieniu do pkt. b) (pkt b) brzmi „wobec którego prawomocnie orzeczono zakaz ubiegania się o zamówienie publiczne“)?

Odpowiedź:

Zamawiający uzna informację uzyskaną z Krajowego Rejestru Karnego, w której jako podstawę zapytania Wykonawca wskaże art. 108 ust. 1 pkt 1 i 4 Prawo zamówień publicznych. Treść wymagań wskazanych przez Zamawiającego w rozdziale VII.II pkt 1 ppkt 1) Ogłoszenia jest tożsama z treścią wskazanych przepisów ustawy Prawo zamówień publicznych. Należy zauważyć, iż Zaświadczenie o niekaralności, gdy opatrzone jest pieczęcią „NIE FIGURUJE” oznacza, że dana osoba czy podmiot są niekarane. Zgodnie z § 12 ust. 2 i 4 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 7 lipca 2015 r. w sprawie udzielenia informacji o osobach oraz o podmiotach zbiorowych na podstawie danych zgromadzonych w Krajowym Rejestrze Karnym, zwrot „NIE FIGURUJE” oznacza, że w rejestrze nie ma danych osoby lub podmiotu, których dotyczy zapytanie o karalność, czyli dana osoba czy podmiot nie były karane.

Pytanie 36. Dot. Pkt. 7.3 w par. 7 Umowy: W związku z wysokością limitu kar umownych na poziomie 10% prognozowanej Rekompensaty, wnosimy o obniżenie tego limitu oraz wnosimy o zmianę par. 7.4 pkt. 7.3 poprzez wprowadzenie zapisu w miejsce dotychczasowego o następującej treści: "7.3 Strony zgodnie postanawiają, że łączna wysokość kar umownych dotyczących zdarzeń, które wystąpiły w danym Okresie Rozliczeniowym nie może przekroczyć 3% kwoty prognozowanej Rekompensaty Finansowej określonej w Rocznym Planie Finansowym dla tego Okresu Rozliczeniowego". Wysokość limitu kar umownych wpływa na cenę ofert, stąd wnosimy o ich zmniejszenie, a tym samym oznacza to niższe koszty dla Zamawiającego (każde ryzyko jest odpowiednio wyceniane przez Wykonawcę).

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji Umowy w powyższym zakresie.

Pytanie 37. Wnosimy o wykreślenie pkt. 7.6 w Umowie lub dopisanie, że odpowiedzialność wobec osób trzecich jest ograniczona do wysokości polisy Operatora.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji Umowy w powyższym zakresie.

Pytanie 38. Dot. Pkt. 4.1.5 Umowy: Wnosimy o wykreślenie pkt. 4.1.5 w pkt. 4 Umowy lub dodanie w tym pkt. uzasadnione i odpowiednio udokumentowane przez Zamawiającego koszty Operator powinien zapłacić w terminie 14 dni tj. prosimy o zmianę zdania w pkt. 4.1.5 Umowy z "Powstałe koszty Operator powinien zapłacić w terminie 14 dni od otrzymania noty księgowej" na "Powstałe uzasadnione i odpowiednio udokumentowane przez Organizatora koszty Operator powinien zapłacić w ciągu 14 dni od otrzymania i zaakceptowania przez Operatora odpowiedniej noty księgowej."

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji Umowy w powyższym zakresie.

Pytanie 39. Dot. Załącznika nr 9 pkt. 1 ppkt. a) do Umowy: W związku z tym, że Rozporządzenie MliR z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (t.j. Dz.U. nr 360 z 2015r z późn. zm.) w par. 21 ust. 5 przewiduje kursowania pociągów pasażerskich bez kierownika pociągu, stosownych informacji przewozowych mogą udzielać w związku z tym rozporządzeniem również inni pracownicy drużyny pociągowej. Aby zapewnić zgodność prawną wnosimy o doprecyzowanie zapisu przez Zamawiającego na "a) Podawania do publicznej wiadomości (w tym w pociągach u drużyny pociągowej) rozkładu jazdy pociągów."

Odpowiedź:

Zamawiający modyfikuje postanowienia Załącznika nr 9 pkt 1 ppkt a) do Umowy w brzmieniu: "a) Podawania do publicznej wiadomości (w tym w pociągach u drużyny pociągowej) rozkładu jazdy pociągów."

Pytanie 40. Dot. Załącznika nr 9a do Ogłoszenia: wnosimy o udostępnienie informacji dotyczących zużycia energii elektrycznej w poprzednich latach dla pojazdów serii EN57AL w aspekcie ostatnich 3-5 lat z podziałem na poszczególne jednostki oraz miesiące, w których jeździły.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że zużycie energii elektrycznej z lat poprzednich w tabeli poniżej:

Nr kolejowy	IV kw. 2021 r.	I kw.2022 r.	II kw.2022 r.	III kw.2022 r.	IV kw.2022 r.	I kw.2023 r.	II kw.2023 r.	III kw.2023 r.
EN57AL-1529	0	26784	159374	35061	168662	150093	150093	164847
EN57AL-1536	0	80174	295878	249814	101222	112321	112321	113978
EN57AL-1543	41742	85457	178665	105174	132470	140991	140991	0
EN57AL-1544	154908	143992	147275	113906	80713	53342	53342	164491
EN57AL-1551	55009	57314	51301	47172	86111	47573	47573	41983
EN57AL-1555	54124	18896	38232	45546	0	82417	82417	124890

Zestaw 6.

Pytanie 41. Dot. spełnienia wymogu w zakresie pkt. VIII.II pkt. 5) Ogłoszenia.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że informacja w tym zakresie powinna być złożona wraz z ofertą.

Zestaw 7.

Pytanie 42. Wnosimy o doprecyzowanie/skorygowanie informacji zawartych w Załączniku nr 9 do Ogłoszenia w zakresie kolumny "Szacowane przeglądy w kolejnych latach". Na przykład dla pojazdu SA133-009 podano, że przeglądy poziomu P3-1 wystąpią kolejno, dwa w roku 2024 i jeden w 2026. Biorąc pod uwagę cykl przeglądowy i rebusy dla poziomów P3 zawarte w udostępnionym przez Państwa DSU dla pojazdów serii SA133 występowanie przeglądów P3-1 w ilości trzech po sobie jest niezgodna z cyklem przeglądowym. Prosimy o skorygowania informacji i przedstawienie prawidłowej dla wszystkich pojazdów. Brak prawidłowych informacji spowoduje konsekwencje w postaci złej kalkulacji oferty.

Odpowiedź:

Zamawiający poprawia omyłkę pisarską dotyczącą przeglądu pojazdu SA133-009 w Załączniku nr 9 do Umowy i otrzymuje brzmienie „P3-2”

Pytanie 43. Dot. Pkt. 5.1.4 lit. b) Umowy: W związku z przewidywaną wypłatą Rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów obsługi pociągowej - pkt 5.1.4 lit. b) Umowy wnosimy o doprecyzowanie sposobu rozliczenia w/w kosztów przy jednoczesnym wprowadzeniu dodatkowej pozycji we wniosku o wypłatę Rekompensaty.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji Załącznika nr 17 do Umowy.

Pytanie 44. Dot. Par. 9 Umowy: Wnosimy o dodanie w pkt. 9.7 w par. 9 Umowy o następującym brzmieniu: "9.7. Strony zgodnie postanawiają, że w przypadku wzrostu kosztów wynikających z okoliczności nieprzewidzianych na etapie składania oferty i podpisywania umowy np. wynikających ze zmiany przepisów jakie weszły w życie po podpisaniu Umowy, Strony ustalą, że zostaną one pokryte poprzez podwyższenie wynagrodzenia w sposób w jaki zmiana ta wpływa na nie poprzez obustronny proces uzgodnienia. Operator będzie zobowiązany do poinformowania Zamawiającego o takich kosztach niezwłocznie, a Strony ustalą wspólnie termin nie później niż w ciągu 14 dni od złożenia takiej informacji. Proces uzgodnienia zakończy się nie później niż 30 dni od złożenia informacji. W przypadku braku porozumienia Strony powołają wspólnie Audytora, którego koszt pokrywają wspólnie w celu rozstrzygnięcia wątpliwości. Ustalenia audytora są dla strony wiążące." Wykonawca może ująć w ofercie koszty jakie są możliwe do przewidzenia na etapie postępowania przetargowego, okoliczności niemożliwe do skalkulowania na etapie postępowania przetargowego, z przyczyn nie leżących po stronie

Wykonawcy nie mogą stanowić wyłącznego ryzyka Wykonawcy. Jest to również niezgodne z zapisami 1370/2007, aby całkowite ryzyko przerzucać na Wykonawcę.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji Umowy w powyższym zakresie.

Pytanie 45. Brak jest Załącznika nr 6 do Umowy w dokumentacji przetargowej udostępnionej przez Zamawiającego - wnosimy o przekazanie Załącznika nr 6 do Umowy.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że zgodnie z postanowieniami Umowy oraz Załącznikiem nr 5 do Umowy wypełniony danymi Roczny Plan Finansowy, opracowany według wzoru stanowiącego załącznik nr 5, będzie stanowił załącznik nr 6 do Umowy.

Pytanie 46. Dot. Pkt. 1 Załącznik nr 4 do Umowy: Wnosimy o wykreślenie zapisu "Waloryzacja będzie stosowana tylko wtedy gdy Roczny Wskaźnik Waloryzacji przekroczy 1%." Zastosowanie takiego mechanizmu, że waloryzacja jest stosowana jak przekroczy 1% spowoduje znaczące ryzyko dla Operatora, ponieważ może oznaczać brak indeksacji w przypadku gdy z formuły indeksacji wychodzi poniżej 1% a co z kolei można oznaczać brak pokrycia zwiększonych kosztów w postaci wyższej rekompensaty o wpływie nawet do ok. 700 000 - 1 000 000 PLN/rocznie na wynik Wykonawcy (1% od Rekompensaty w ciągu 5 lat po waloryzacji w zależności od stawki - co w przypadku całego kontraktu powoduje ogromne potencjalne ryzyko). Oznacza to wprost konieczność doszacowania tego ryzyka w ofercie, a więc wyższe koszty dla Zamawiającego. Wykreślenie tego zapisu pozwoli na zmniejszenie ryzyka dla Operatora, brak ryzyka dla Zamawiającego, a przez to pozwoli uzyskać przez Zamawiającego niższe oferty cenowe w przetargu.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji Umowy w powyższym zakresie.

Pytanie 47. Dot. Załącznika nr 4 do umowy pkt 6.5 - Prosimy o uzupełnienie opisu waloryzacji przychodu gwarantowanego zgodnie z nagłówkiem. Waloryzacja przychodu gwarantowanego oparta o przejrzyste wskaźniki - np. inflację pozwoli na zwiększenie zakładanego przychodu w ofercie a jednocześnie wpłynie na zmniejszenie Rekompensaty w kolejnych okresach dla Zamawiającego co przełoży się na znaczące oszczędności.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji Umowy w powyższym zakresie.

Pytanie 48. Dot. Pkt. 1 Umowy (Definicje) pkt. 33) - Siła Wyższa: W związku z tym, że definicja Siły Wyższej wyklucza "zdarzenia związane z pracami inwestycyjnymi, modernizacjami, usterkami i brakiem dostępu do infrastruktury kolejowej, za które odpowiada Zarządca", prosimy o podanie wszystkich planowanych przez Zarządcę prac inwestycyjnych, modernizacji, usterek i brak dostępu do infrastruktury, za które odpowiada Zarządca w okresie świadczenia usług, które Operator powinien założyć w Umowie. W przypadku braku takiej możliwości, w całości lub w zakresie nie doprecyzowanym, prosimy o informację jak te nieprzewidziane zdarzenia, o których nawet Zamawiający nie miałyby wiedzy, a których Operator tym bardziej nie jest w stanie przewidzieć, będą rozliczane w umowie i w jaki sposób wpływ tych nieprzewidzianych zdarzeń zostanie pokryty Rekompensatą.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że informacje w tym zakresie są w załączniku nr 1 do Umowy oraz w Sieciowym harmonogramie zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy opublikowanym i aktualizowanym corocznie na stronie Zarządcy Infrastruktury.

Zestaw 8.

Pytanie 49. Dot. Pkt. 5 Ogłoszenia o Przetargu: Wnosimy o dodanie zapisu "Zamawiający na etapie i w czasie określonym dla konstrukcji RRJ, wspólnie z operatorem, na bazie wzorcowego RRJ (załącznik nr3) przystąpi do prac planistycznych nad ostatecznym kształtem oferty RRJ (Roczny Rozkład

Jazdy). Współpraca obu stron będzie miała na celu osiągnięcie najwyższej jakości i efektywności oferty dla pasażera poprzez: nawiązanie maksymalnej liczby skomunikowań pociągów w ramach oferty regionalnej i międzywojewódzkiej, określenie zapotrzebowania na pojemność składów na bazie potoków, zwiększenia dostępności i atrakcyjności połączeń np. poprzez łączenie relacji pociągów, rozwiązywania kolizji innymi przewoźnikami (np. IC na liniach jednotorowych) w konsekwencji uzgodnienie zmiany godzin wiodących wybranych tras z załącznika nr 3, dopracowanie terminów kursowania pociągów w ramach ważnych linii komunikacyjnych łączących sąsiadujące regiony-węzły przesiadkowe (Ełk, Czeremcha, Siedlce, Małkinia, Czyżew), optymalizację obiegów tak, aby zapotrzebowanie na pojazdy w ruchu nie przekroczyło 14 pojazdów.

Odpowiedź: Zamawiający nie przewiduje modyfikacji Umowy w powyższym zakresie. Jednocześnie nie odżegnuje się od współpracy z Wykonawcą w tym zakresie.

Pytanie 50. Dot. Pkt. IV ppkt. 12 Ogłoszenia o Przetargu: Wnosimy o doprecyzowanie zapisu przez Zamawiającego, czy Zamawiający również dopuszcza możliwość zlecenia przez Operatora usługi trakcyjnej innemu podmiotowi. Proponujemy uzupełnić treść pkt IV ppkt. 12 Ogłoszenia o zapis "Zamawiający dopuszcza możliwość zlecenia usług trakcyjnych przez Operatora innemu podmiotowi zewnętrznemu". W obecnej sytuacji niedoboru na rynku taboru i braku maszynistów jest to rozwiązanie, które jest powszechnie stosowane.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w powyższym zakresie. Jednocześnie w przypadku konieczności powierzenia realizacji zadania podwykonawcy Wykonawca uzgodni to z Zamawiającym.

Pytanie 51. Dot. Par. 3 pkt. 3.5 ppkt. 2 Umowy o świadczenie usług: Wnosimy o doprecyzowanie zapisu przez Zamawiającego kogo należy rozumieć pod nazwą "innych osób związanych ze stałą realizacją rozkładu jazdy" Wykaz stanowisk jest otwarty i teoretycznie może dotyczyć np. osób utrzymujących pojazdy w czystości. Dla jasnego brzmienia wykaz ten należy doprecyzować i zamknąć. Wnosimy o doprecyzowanie stanowisk o dyspozytorów oraz usunięcie niejasnego zapisu: "oraz innych osób związanych ze stałą realizacją rozkładu jazdy".

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji Umowy w powyższym zakresie.

Pytanie 52. Wnosimy o zmianę zapisu Załącznika nr 9 do Umowy w pkt. 8 na następujący: "Wiek każdego pojazdu Operatora, którym wykonywane będą objęte niniejszą Umową przewozy, liczony od daty produkcji lub wykonania przeglądu poziomu P5 utrzymania przewidzianego w DSU, nie może przekraczać 22 lata w całym okresie Umowy lub czas liczony od wykonania przeglądu poziomu P4 utrzymania przewidzianego w DSU nie może przekraczać 10 lat w każdym okresie rozliczeniowym". Zapis ten zwiększy dostępność pojazdów możliwych do obsługi a różnica w wieku nie jest znacząca. Biorąc pod uwagę, że pojazdy Zamawiającego nie wystarczają na zaplanowanie całości RJ wraz rezerwą, zwłaszcza w trakcie włączeń taki zapis umożliwi łatwiejszy dostęp do pojazdów na rynku dla Operatora.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w powyższym zakresie.

Pytanie 53. Dot. Załącznika nr 14 do Umowy: W związku z tym, że to Zamawiający zleca przeglądy P4/5 na pojazdach, z których korzysta Operator, obie strony mają na celu dobrą organizację procesu przeprowadzania przeglądu tych pojazdów, aby proces ten trwał jak najkrócej oraz aby pojazdy były dostępne dla pasażerów regionu jak najszybciej, aby zapewnić komfort podróży pojazdami Zamawiającego. W związku z tym proponujemy doprecyzowanie zapisów dotyczących przebiegu procesu aby jak najlepiej ustalić podział obowiązków po obu stronach w celu optymalizacji procesu oraz wykluczyć brak dostępności pojazdu ze względu na brak gotowości pojazdów do ruchu w trakcie spowodowany brakiem przeprowadzenia przeglądów co mogłoby prowadzić do nie możliwych do zaplanowania przez Operatora przestojów mających ogromny wpływ na dostępność pojazdów, a przez to na realizację Zobowiązania orz znacząco zwiększało koszty, których na ten moment nie można zaplanować. Operator ponosiłby koszty procesu, który nie jest w jego rękach oraz nie ma możliwości wpływu na jego wykonanie.

Wnosimy o dodanie następujących zapisów do par. 3 Załącznika nr 14 do umowy:

"1. do dnia 31.03 każdego roku Operator jest zobowiązany poinformować Organizatora na piśmie o konieczności przeprowadzenia przeglądów poziomu utrzymania P4 i/lub P5 na kolejny rok, dla pierwszego roku wykonywania przewozów obowiązek ten powinien być zrealizowany do 31.01.2025;

2. Organizator, nie później niż do 31.08 każdego roku przedstawia i uzgadnia z Operatorem planowane wyłączenia pojazdów na przeglądy poziomu P4-P5 na kolejny rok;

3. Informacja zawarta w pkt. 2 powinna zawierać wskazanie terminów realizacji przeglądów P4-P5 w danym roku, tzn.: ich rozpoczęcie i zakończenie; jednak rozpoczęcie nie może być później niż 2 tygodnie od daty w której pojazd wejdzie w interwał wskazujący na konieczność wykonania przeglądu, Czas trwania przeglądu nie może być dłuższy niż czas wynikający z DS na wykonanie takiego przeglądu.

4. Organizator na dwadzieścia dni roboczych przed zakończeniem każdego przeglądu poziomu P4-P5 informuje o tym Operatora;

5. Operator ma prawo poprzez uprawnione osoby i/lub podmioty brać udział w odbiorach końcowych pojazdów.

6. W przypadku braku dotrzymania terminów wynikających z ustalonych włączeń Zamawiający ponosi koszty pojazdów zastępczych."

Powyższe jest konieczne do niezakłóconego i terminowego przeprowadzania cyklu utrzymania pojazdów Organizatora w okresie trwania umowy oraz zachowania możliwie najniższych kosztów a tym samym minimalizacji Rekompensaty. Pozwoli także na optymalizacje wprowadzania do ruchu pojazdów zastępczych za pojazdy wyłączone na przeglądy P4-P5.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w powyższym zakresie.

Pytanie 54. Dot. Załącznika nr 9 do Ogłoszenia: W odniesieniu do bieżącego utrzymania pojazdów Operatora oraz konieczności oszacowania niezbędnej rezerwy taborowej wnosimy o podanie następujących danych dla pojazdów z napędem spalinowym i elektrycznym Organizatora w każdym miesiącu w latach 2019-2023:

1. liczbę dni pracy eksploatacyjnej każdego pojazdu,
2. liczbę dni bez zatrudnienia pojazdu będącego w gotowości do pracy pociągowej,
3. liczbę dni wyłączenia pojazdu z powodu naprawy gwarancyjnej,
4. liczbę dni wyłączenia pojazdu z powodu naprawy awaryjnej – powypadkowej,
5. liczbę dni wyłączenia pojazdu z powodu naprawy rewizyjnej i oczekiwania na naprawę rewizyjną (4, 5 poziom utrzymania) wraz z ewentualną modernizację,
6. liczbę dni wyłączenia Pojazdu z powodu modernizacji przez Wydierżawiającego lub na uzgodniony z Wydierżawiającym wniosek Dzierżawcy,
7. liczbę dni wyłączenia Pojazdu z powodu przeglądu okresowego,
8. liczbę dni wyłączenia Pojazdu z powodu naprawy bieżącej pozagwarancyjnej.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że informacje zostały zamieszczone w załączniku 3 do odpowiedzi na pytania.

Pytanie 55. Dot. Pkt. XXII Ogłoszenia:

1. Wnosimy o przekazanie przez Zamawiającego jakie środki odwoławcze spełniające wymogi zawarte w art. 5 Rozporządzenia nr 1370/2007 mają zastosowanie w niniejszym przetargu. Zgodnie z pkt. 7 art. 5 Rozporządzenia nr 1370/2007 "Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki, by decyzje podjęte zgodnie z ust. 2-6 mogły być szybko i skutecznie skontrolowane na żądanie każdej osoby, która jest lub była zainteresowana uzyskaniem danego zamówienia i która doznała szkody lub której grozi szkoda w wyniku zarzucanego naruszenia, ze względu na naruszenie przez takie decyzje prawa wspólnotowego

lub przepisów krajowych, które je wprowadzają." (środki ochrony prawnej powinny być szybkie i skuteczne, tego wymogu zapewne nie spełnia skarga do sądu, gdyż procesy sądowe trwają wiele lat i nie wstrzymują procesu przetargowego) Dlatego prosimy o odpowiedź jakie środki ochrony prawnej zgodne z Rozporządzeniem i spełniające definicję "szybkich i skutecznych" zagwarantował Zamawiający.

2. Prosimy o wyjaśnienie jaki konkretnie środek ochrony prawnej służący Wykonawcy Zamawiający ma na myśli mówiąc o skardze do sądu powszechnego.

3. Prosimy także o wyjaśnienie czy środek ten w okolicznościach wskazanych przez Zamawiającego przysługuje na każde zaniechanie czynności Zamawiającego w postępowaniu lub czynność Zamawiającego w postępowaniu, również wobec zamieszczonego przez Zamawiającego Ogłoszenia o przetargu i na projektowane postanowienia umowy.

4. Wobec wskazania jako podstawy prowadzonego postępowania art. 70 (1) kc w związku z Rozporządzeniem 1370/2007 prosimy o potwierdzenie, że wskazany przez Zamawiającego środek prawny przysługuje zarówno w przypadku naruszenia przepisów kodeksu cywilnego jak i przepisów Rozporządzenia 1370/2007.

5. Jaki konkretnie "sąd powszechny" (w tym m.in. prosimy o wskazanie adresu) i w oparciu o jaką konkretnie podstawę prawną jest właściwy zdaniem Zamawiającego w niniejszym postępowaniu.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż przez skargę do sądu powszechnego w rozumieniu rozdziału XXII pkt 5 Ogłoszenia o przetargu, na gruncie obowiązujących w państwie polskim przepisów procedury cywilnej, Zamawiający ma na myśli wszelkie dopuszczalne prawnie powództwa, w tym przede wszystkim powództwo o odszkodowanie, z tytułu działań lub zaniechań Zamawiającego w toku prowadzonego przetargu, z powodu których Wykonawca mógł lub może ponieść szkodę. Przy czym przez działania lub zaniechania w toku prowadzonego postępowania należy rozumieć wszelkie działania lub zaniechania naruszające zarówno przepisy kodeksu cywilnego, jak i Rozporządzenia 1370/2007, z powodu których Wykonawca mógł lub może ponieść szkodę, w tym wobec Ogłoszenia o przetargu i na projektowane postanowienia umowy.

Zestaw 9.

Pytanie 56. Dot. pkt. VIII.II 1) pkt. a) i b). Ogłoszenia. KRK potwierdzają, że Spółka i Zarząd nie figuruje w KRK w zakresie żadnych przestępstw (skoro żadnych to również m.in. wskazanych w pkt. a) i b) pkt. 1) pkt. VIII.II Ogłoszenia).

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że informacja w tym zakresie powinna być złożona wraz z ofertą.

Zestaw 10.

Pytanie 57. Dot. Pkt. VIII.II Ogłoszenia: Prosimy o potwierdzenie czy dokumenty dołączane do oferty takie jak KRK, CRBR, Aktualna Licencja i Certyfikat Bezpieczeństwa powinny być dołączone w formie PDF czy dodatkowo podpisane podpisem elektronicznym przez Zarząd Spółki jako potwierdzone za zgodność z oryginałem i pieczętką "za zgodność z oryginałem" czy wystarczy ich dołączenie w formie PDF?

Odpowiedź:

Oferta wraz z innymi dokumentami składana jest pod rygorem nieważności w formie elektronicznej podpisana kwalifikowanym podpisem elektronicznym w ogólnie dostępnych formatach danych, w szczególności w formatach: .txt, .rtf, .pdf, .doc, .docx, .odt. Oferta musi być sporządzona w języku polskim.

Pytanie 58. Dot. Załącznika nr 4 do Ogłoszenia: Prosimy o potwierdzenie, że jeśli Wykonawca składa samodzielnie ofertę i żaden z podmiotów z Grupy Kapitałowej Wykonawcy nie składa Oferty w niniejszym postępowaniu to powinien zostać zaznaczony kwadrat "nie należę do grupy kapitałowej, o której mowa w art. 108 ust. 1 pkt. 5 ustawy Pzp".

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż niniejsze postępowanie prowadzone jest na podstawie art. 70¹ ustawy Kodeks cywilny w związku z Rozporządzeniem (WE) NR 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, w związku z czym Zamawiający wszelkie informacje dotyczące prowadzonego postępowania zawarł w Ogłoszeniu oraz Załącznikach do Ogłoszenia.

Pytanie 59. Dot. Par. 10.2.4 Umowy: Umowa w obecnej formie naraża Operatora na negatywne konsekwencje w przypadku braku płatności lub znaczących opóźnień ze strony Zamawiającego. W przypadku konieczności rozwiązania Umowy przez Operatora w przypadku braku płatności jest okolicznością leżącą po stronie Zamawiającego, która powinna skutkować odpowiedzialnością odszkodowawczą Zamawiającego wobec Wykonawcy. Wykonawca ponosi koszty zatrudnienia personelu, wynajmu warsztatu do naprawy pojazdów i szereg innych, stąd w przypadku rozwiązania Umowy z winy Zamawiającego powinny one zostać zwrócone Wykonawcy. W związku z powyższym, aby zachować równowagę stron Umowy prosimy o dodanie w par. 10.2.4 Umowy zdania: "W przypadku rozwiązania Umowy przez Operatora, z przyczyn dotyczących Organizatora, Organizator jest zobowiązany do pokrycia wszelkich szkód poniesionych przez Operatora."

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w powyższym zakresie.

Pytanie 60. Dot. Załącznika nr 9 do Ogłoszenia: wnosimy o udzielenie odpowiedzi na pytanie dotyczące danych taboru kolejowego, w odniesieniu do pojazdów elektrycznych serii EN57AL; Czy jeżeli pojazdy serii EN57AL wyposażone są w układy pomiarowo-rozliczeniowe oraz urządzenia do pomiaru energii elektrycznej prądu stałego URD, to czy urządzenia spełniają nową normę: PN-EN 50463:2013, czy tylko PN-EN 50463:2008?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że odpowiedzi na pytanie udzielono w pytaniu 14.

Pytanie 61. Wnosimy o zastąpienie obecnych zapisów par. 1 pkt. 7 i 8 Umowy Dzierżawy na zapisy w następującym brzmieniu, co pozwoli na zagwarantowanie ciągłości wykorzystania pojazdów oraz jasny podział odpowiedzialności za stan pojazdów, co do których Operator nie ma wystarczającej informacji jeśli ich wcześniej nie użytkował, oraz nie ma możliwości wpływu na ich obecny stan a więc nie może ponosić konsekwencji takiego stanu na możliwość prowadzenia operacji czy ponoszenia w związku z tym dodatkowych kosztów:

„7. Odbiór przedmiotów udostępnienia nastąpi począwszy od dnia, na podstawie protokołów zdawczo-odbiorczych zawierających szczegółowy opis przedmiotów udostępnienia, do którego dołączone będą dokumenty wymienione w ust. 6. Data odbioru ostatniego z przedmiotów udostępnienia nie może przekroczyć godziny 23:59 dnia poprzedzającego pierwszy dzień Okresu Realizacji Przewozów.

8. Z przekazania przedmiotów udostępnienia strony sporządzą protokoły zdawczo-odbiorcze zawierające dane przedmiotów udostępnienia, szczegółowy opis stanu przedmiotów udostępnienia, wyposażenia dodatkowego oraz przeprowadzonych oględzin przedmiotów udostępnienia i dokumentacji, stany rejestratorów przebiegu, opis stwierdzonych usterek z wykazem koniecznych do wykonania napraw oraz wykaz wykonanych poziomów utrzymania ze wskazaniem planowanych terminów realizacji kolejnych poziomów utrzymania.

9. Protokoły, o których mowa w pkt. 7 muszą zostać podpisane przez upoważnionych przedstawicieli Wyzierżawiającego i Dzierżawcy.

10. Wraz ze złożeniem podpisów przez upoważnionych przedstawicieli, strony wspólnie uzgodnią zakres, termin i sposób usunięcia odnotowanych, wad, usterek i nieprawidłowości stwierdzonych przy przekazaniu pojazdów Organizatora. Powyższe uzgodnienie nastąpi w ciągu pięciu dni roboczych od podpisania przedmiotowych protokołów. Koszty napraw nie obciążają Dzierżawcy.

11. W przypadku gdyby usterki i naprawy oznaczały brak możliwości wykorzystania pojazdu, Dzierżawca nie będzie obciążony kosztami pojazdu Zastępczego.

12. W przypadku jeśli pojazdy będą niezdolne do ruchu Operator poinformuje organizatora o ograniczeniach w przewozach z tego wynikających. Taka sytuacja nie uprawnia Organizatora do naliczania kar umownych jak również do innych sankcji przewidzianych umową w przypadku nierealizowania przez Operatora umowy, w szczególności nie uprawnia do rozwiązania umowy. Strony podejmą w takiej sytuacji wspólne działania aby ograniczyć skutki wystąpienia opisanej sytuacji.

13. Załącznikiem do protokołów zdawczo-odbiorczych będzie przekazana w wersji elektronicznej:

- a) dokumentacja fotograficzna przedmiotów udostępnienia;
- b) kopia aktualnego świadectwa sprawności technicznej.”

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w powyższym zakresie.

Pytanie 62. Dot. Pkt. 10.2.3 Umowy wnosimy o wyznaczenie Operatorowi dodatkowego terminu przed rozwiązaniem Umowy nie krótszego niż 21 dni w celu usunięcia naruszenia obowiązków umownych przez Operatora (okres naprawczy) oraz wydłużenie terminu wypowiedzenia Umowy z 3 m-cy na 9 m-cy . W związku z tym wnosimy o zmianę zapisu na następujące brzmienie:

"10.2.3 Umowa może zostać rozwiązana przez Organizatora za pisemnym wypowiedzeniem z zachowaniem 9 miesięcznego terminu wypowiedzenia ze skutkiem na koniec Okresu Rozliczeniowego w całości lub w odniesieniu do poszczególnych Linii Kolejowych w następujących przypadkach. Przy czym każdorazowo przed wypowiedzeniem Umowy Organizator wezwie Operatora do usunięcia naruszenia oraz wyznaczy Operatorowi dodatkowy termin na usunięcie tego naruszenia nie krótszy niż 21 dni a (...)" . Również w interesie Zamawiającego leży kontynuacja transportu publicznego w regionie, dlatego wydaje się, że wezwanie do usunięcia naruszenia jest najlepszym sposobem zapewnienia ciągłości usług dla dobra publicznego, zwłaszcza w taki istotnym i ważnym zakresie jakim jest transport publiczny z którego korzystają codziennie mieszkańcy województwa. Wydłużenie terminu rozwiązania Umowy również powoduje lepszą sytuację dla Zamawiającego, ponieważ ma on możliwość odpowiedniego zorganizowania spraw związanych z rozwiązaniem Umowy i znalezieniem innego rozwiązania.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w powyższym zakresie.

Pytanie 63. Dot. Par. 5 pkt. 5.2. Umowy: W nawiązaniu do punktu 5.2 Umowy prosimy o potwierdzenie, że na bazie tego punktu będzie przygotowany Plan Roczny na bazie którego, możliwa będzie zmiana stawki rekompensaty. W obecnym brzmieniu punkt 5.2 wskazuje, że co roku ma powstać Plan Finansowy Roczny, w którym mają się znaleźć planowane Koszty z uwzględnieniem ich podstaw do Waloryzacji, planowane Przychody, wysokość Rekompensaty i wysokość Rozsądnego Zysku. Wskazuje to w związku z tym, że waloryzacja ma objąć nie stawkę Rekompensaty na co wskazuje Załącznik nr 4, ale również oddzielnie Waloryzację Kosztów. Ponadto wskazuje to na metodę kalkulacji Rekompensaty w oparciu o planowane rocznie koszty i przychody a nie w oparciu o Stawkę Rekompensaty wskazaną w Ofercie, a podlegającą Waloryzacji. Koszty z zasady są zmienne nie tylko z roku na rok ale również z miesiąca na miesiąc a więc nie można zaoferować w ofercie stawki która później jest waloryzowana, a następnie do tego dostosować pozycje kosztów i przychodów oraz Rozsądnego Zysku ponieważ o ile Stawka Rekompensaty będzie podlegała znanej waloryzacji o tyle koszty czy przychody mogą się zmieniać co roku w znaczący sposób na co wpływ mają zarówno czynniki makroekonomiczne jak i sezonowość kosztów utrzymania, cena paliwa czy inne aspekty. Ponadto Waloryzacja oparta jest na wskaźnikach historycznych podczas gdy planowane Koszty czy Przychody uwzględniają również obecne i przyszłe wpływy na te pozycje. Dlatego prosimy o wyjaśnienie czy Zamawiający planuje wypłacać rekompensatę na bazie Roczego Planu Finansowego, którego wynikiem będzie Rekompensata wyliczona w oparciu o planowane na dany rok, koszty i przychody oraz Rozsądny Zysk czy też Zamawiający planuje wynagrodzenie dla Operatora w oparciu o złożoną w Ofercie Stawkę Rekompensaty, która będzie podlegała Waloryzacji na bazie załącznika nr 4. (Jak wskazano w punkcie 1 załącznika nr 4 do Umowy, zasadniczym parametrem określającym wysokość należnego Operatorowi świadczenia jest Rekompensata za Pociągokilometr, jaką Operator przedstawił w Ofercie. Rekompensata za Pociągokilometr uwzględnia całość osiąganą przez Operatora korzyści ekonomicznej w związku z realizacją Przewozów.) W pierwszym przypadku prosimy o zmianę i doprecyzowanie zapisów umowy, aby były w tym

zakresie spójne i jasno wskazywały, że Rekompensata może się zmieniać co roku w zależności od planowanych w Rocznym Planie Finansowym Kosztów i Przychodów oraz rozsądnego Zysku oraz że Zamawiający będzie pokrywał tak skalkulowaną Rekompensatę, co wymaga znaczącej zmiany załącznika nr 4. W przypadku drugiego rozwiązania, prosimy o wykreślenie zapisów punktu 5.2., które w takiej sytuacji nie mają zastosowania ponieważ koszty, przychody oraz zysk każdego roku trwania umowy rozpatrywane odrębnie nie będą korespondowały ze stawką rekompensaty na pociągokilometr wykazaną w ofercie. Nie można dostosować planowanych corocznie kosztów i przychodów do stawki rekompensaty ze względu na ich zmienność podczas gdy stawka rekompensaty bierze pod uwagę całość przychodów i kosztów w okresie kontraktu i jest waloryzowana na bazie przeszłych wskaźników makroekonomicznych.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w powyższym zakresie.

Pytanie 64. W przypadku pozostawienia punktu 5.2. Wnosimy o potwierdzenie, że w punkcie 5.2.4 Umowy w następującym zapisie „W terminie 30 dni od dnia przedstawienia Operatorowi przez Organizatora projektu Roczno-go Planu Finansowego Operator może zgłosić do niego umotywowane zastrzeżenia. W przypadku określonym w Pkt 5.2.3 zdanie drugie termin określony w zdaniu poprzednim liczony jest od momentu przekazania przez Organizatora ostatniej wersji projektu Roczno-go Planu Finansowego dostosowanej do modyfikacji Projektu Rozkładu Jazdy. Organizator uwzględnia zasadne zastrzeżenia Operatora do projektu Roczno-go Planu Finansowego i przekazuje Operatorowi ostateczną wersję Roczno-go Planu Finansowego.” Zapis w pierwszym zdaniu punktu 5.2.3 Umowy mówi, iż to Operator przekaże Organizatorowi projekt Roczno-go Planu Finansowego. Prosimy o potwierdzenie, że w punkcie 5.2.4 nie zostały omyłkowo zamienione obowiązki Operatora i Organizatora w zakresie wnoszenia zastrzeżeń do projektu Roczno-go Planu Finansowego oraz rozpatrywania zastrzeżeń. Jeśli nie to prosimy o doprecyzowanie jak ten proces przekazania Roczno-go Planu przez Organizatora ma wyglądać i jaki ma wpływ na wypłaconą Rekompensatę. Jest to kluczowe dla prawidłowego skalkulowania Oferty oraz zrozumienia kto ustala i w jaki sposób Rekompensatę na dany Okres Rozliczeniowy.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że zasady sporządzania planu finansowego zostały określone w Umowie.

Pytanie 65. W przypadku pozostawienia punktu 5.2. : Wnosimy o potwierdzenie, że w punkcie 5.2.5 nie zostały pomyłone role Organizatora z rolą Operatora w zakresie przygotowania Roczno-go Planu Finansowego. „Podczas tworzenia Roczno-go Planu Finansowego Organizator uwzględnia dane zawarte w Załączniku nr 2, istnienie podstaw do dokonania Waloryzacji oraz zmiany planowanej Rocznej Pracy Eksploatacyjnej. Rekompensata za Pociągokilometr na pierwszy Okres Rozliczeniowy objęty Umową została ustalona przy uwzględnieniu posiadanych przez Organizatora informacji efektywności przewozów wykonywanych na liniach komunikacyjnych objętych Umową na zlecenie Organizatora oraz danych zawartych w formularzu ofertowym złożonym przez Operatora w Postępowaniu.” Jeśli nie to prosimy o doprecyzowanie jak ten proces przygotowania Roczno-go Planu przez Organizatora ma wyglądać i jaki ma wpływ na wypłaconą Rekompensatę. Jest to kluczowe dla prawidłowego skalkulowania Oferty oraz zrozumienia kto ustala i w jaki sposób, na podstawie jakich danych, Rekompensatę na dany Okres Rozliczeniowy. Czy jest to ustalane na bazie Kalkulacji w Rocznym Planie Finansowym dokonanej przez Organizatora czy też na bazie stawki zawartej w ofercie i Waloryzowanej zgodnie z załącznikiem nr 4.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że zasady sporządzania planu finansowego zostały określone w Umowie.

Zestaw 11.

Pytanie 66. Dot. ust. IV oraz we wszystkich pozostałych przypadkach

Wykonawca wnioskuję o wyjaśnienie jak zostanie ustalona rekompensata w sytuacji, gdy po wytrasowaniu wszystkich zamówionych pociągów w systemie zamawiania tras praca eksploatacyjna za okres rozliczeniowy będzie niższa niż praca minimalna lub wyższa niż maksymalna określona w opisie przedmiotu zamówienia.

Odpowiedź:

Zamawiający na etapie postępowania nie przewiduje takich sytuacji.

Pytanie 67. Dot. ust. VII pkt 2 lit. b) Wykonawca wnosi o zmianę zapisu na: aktualny certyfikat bezpieczeństwa warunkujący dopuszczenie Wnioskodawcy do korzystania z infrastruktury kolejowej celem świadczenia usług objętych Ogłoszeniem o przetargu.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w powyższym zakresie.

Pytanie 68. Dot. ust. VIII.II pkt 1 ppkt 4) Wykonawca wnosi o zmianę zapisu na: aktualny certyfikat bezpieczeństwa warunkujący dopuszczenie Wnioskodawcy do korzystania z infrastruktury kolejowej celem świadczenia usług objętych Ogłoszeniem o Przetargu, zgodnie z wymaganiami ustawy o transporcie kolejowym.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w powyższym zakresie.

Pytanie 69. Preambuła umowy pkt 5 stanowi:

Uwzględniając zakres Umowy oraz liczbę posiadanego przez Organizatora taboru, Organizator zdecydował, że usługi przewozów pasażerskich na podstawie Umowy będą realizowane z wykorzystaniem taboru własnego Organizatora. Zgodnie z art. 5a ust. 3 Rozporządzenia 1370/2007 Organizator określił w Załączniku nr 10 Dane dotyczące taboru przeznaczanego do wykonywania Przewozów. Organizator dopuszcza możliwość wykorzystania taboru będącego w dyspozycji Operatora do realizacji Umowy.

Jednocześnie Organizator w Załączniku nr 3 do Umowy określa jednoznacznie typ i serie taboru przewidzianego do realizacji rozkładu jazdy - są to odpowiednio tylko jeden typ EZT - EN57 AL i 3 serie autobusów szynowych SA133, SA108 i SA109:

Zwracamy uwagę na fakt, że z punktu widzenia wymogu określonego przez Organizatora, który jest jednocześnie adekwatny do stanu i parametrów eksploatacyjnych infrastruktury kolejowej, polegającego na wskazaniu minimalnej prędkości eksploatacyjnej 120 km/h wymóg zastosowania pojazdu wyprodukowanego w roku 2015 lub nowszego, z jednoczesnym wskazaniem parametru przyspieszenia 1,1 jest nadmiarowy i nieuzasadniony w stosunku do rodzaju przewozów, jakie winien świadczyć Wykonawca w relacjach, stanowiących przedmiot zamówienia. Wykorzystywanie do przewozów pojazdów kolejowych wyprodukowanych po roku 2012 jak i zmodernizowanych po roku 2014 będzie spełniać wszystkie pozostałe parametry określone przez Zamawiającego w ust. 9) Załącznika nr 2, a przy tym nie będzie skutkowało pogorszeniem komfortu podróżowania.

Wskazanie przez Zamawiającego zbioru parametrów w postaci roku produkcji (2015 lub nowszy), przyspieszenia 1,1, a także liczby miejsc siedzących (co najmniej 150) może jednoznacznie wskazywać na nieuzasadnione faworyzowanie pojazdów określonego producenta, które posiada operator, aktualnie świadczący przeważającą część usług przewozowych na terenie województwa śląskiego. Przy parametrach jakościowych pojazdów wyprodukowanych po 2012 r. lub zmodernizowanych po roku 2014 - nie ma żadnych uzasadnionych podstaw do wykluczenia takich pojazdów, jako taboru, który nie zabezpieczyłby oczekiwań Zamawiającego w kontekście należytej realizacji przedmiotu zamówienia. Nieuwzględnienie propozycji zmiany wyżej wymienionych wymagań może stanowić wyraz działania antykonkurencyjnego gdyż ograniczy to możliwość udziału w postępowaniu podmiotów eksploatujących tabor równorzędny, a nie spełniający, np. wymogu przyspieszenia w przedziale od 0-50 km/h, co pozostaje bez wpływu na jakość świadczonej usługi przewozowej.

Zatem czy tabor zapewniony przez Operatora może być wyłącznie tych samych, ww. serii?

Ponadto prosimy o wyjaśnienie w zakresie wskazania serii pojazdów SA109, którymi to Organizator nie dysponuje, przy jednoczesnym pominięciu pojazdu SA105.

Wykaz taboru Organizatora przedstawia się następująco:

Typ/seria pojazdu:

SA133-020, SA133-019, SA133-012, SA133-011, SA133-010, SA133-009, SA133-002, SA133-001, SA108-009, SA108-007, SA105-103, EN57AL-1555, EN57AL-1544, EN57AL-1543, EN57AL-1536, EN57AL-1529.

Odpowiedź:

Zamawiający poprawia omyłkę pisarską dotyczącą serii pojazdu SA109 w Załączniku nr 3 do Umowy i otrzymuje brzmienie „SA108”. Pojazd SA105 jest sprawny i może być wykorzystywany do realizacji umowy.

Pytanie 70. Dot. ust. 1 DEFINICJE a) Definicja Przewozy Zastępcze

Wykonawca wnioskuję o zmianę zapisu na:

Przewozy Zastępcze oznaczają przewozy realizowane w przypadku ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej oraz w przypadku awarii lub uszkodzenia taboru z wykorzystaniem środków transportu drogowego lub kolejowego, dostosowanych do liczby podróży,

Uzasadnienie:

Wykonawca sugeruje, aby nie ograniczać możliwości wyłącznie do transportu drogowego, gdy jest możliwość przesadzenia podróży do innego pociągu co niejednokrotnie skróci czas oczekiwania na komunikację zastępczą.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w powyższym zakresie.

b) Definicja Roczna Praca Eksploatacyjna w definicji pojęcia „Roczna Praca Eksploatacyjna” zawarta jest informacja, że „Wykonywanie Przewozów w formie Przewozów Zastępczych nie wpływa na wymiar Rocznej Pracy Eksploatacyjnej, która określana jest zawsze jak dla Przewozów wykonywanych pociągami”, natomiast w pkt. 5.1.4 Umowy lit. b) Operatorowi przysługuje od Organizatora rekompensata z tytułu poniesionych kosztów obsługi pociągowej. Dotyczy to pracy eksploatacyjnej wykonywanej przez autobusy komunikacji zastępczej.

Wykonawca wnioskuję o określenie w jaki sposób będzie wypłacana rekompensata za uruchomienie przewozów komunikacją zastępczą ad hoc, w przypadku wystąpienia siły wyższej lub innego zdarzenia nadzwyczajnego.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że finansowanie kolejowej komunikacji zastępczej jest określone w Regulaminie Zarządców Infrastruktury. W przypadku wprowadzenia przez Zarządców Infrastruktury zmian w zakresie finansowania kolejowej komunikacji zastępczej zostaną wprowadzone zmiany do umów zgodnie z pkt 9.4 Umowy.

c) Definicja Sita Wyższa

Wykonawca wnioskuję, aby zapis w tiret pierwszy otrzymał brzmienie:

siłami przyrody, takimi jak powódź, wichury, intensywne opady śniegu lub deszczu, zawieje i zamiecie śnieżne, skrajnie wysokie oraz niskie temperatury (powyżej +30 0 C, oraz poniżej -2000, szkody górnicze, oblodzenie sieci trakcyjnej i infrastruktury torowej, zachowanie dzikich zwierząt. Wykonawca wnioskuję dotychczasowy zapis:

poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydem w rozumieniu UTK zastąpić zapisem:

wydarzeniem kolejowym, w tym w szczególności poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydem, sytuacją potencjalnie niebezpieczną oraz wydarzeniem zgodnie z przepisami zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w powyższym zakresie.

d) Definicja Waloryzacja

Wykonawca wnioskuję o ujednoczenie oraz doprecyzowanie zapisów pomiędzy definicją, gdzie Waloryzacja oznacza mechanizm wprowadzania zmian wysokości Kosztów i Rekompensaty za Pociągokilometr, podczas gdy w zał. nr 4 do Umowy jest mowa tylko o waloryzacji rekompensaty.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji Umowy w powyższym zakresie. Zamawiający informuje, że parametry brane pod uwagę przy waloryzacji są określone w Załączniku nr 4 do Umowy.

Pytanie 71. Dot. ust. 2 Przedmiot Umowy pkt 2.2.4

Wykonawca wnioskuję o określenie limitu ograniczania/zwiększenia wolumenu zleconej Operatorowi Rocznej Pracy Eksploatacyjnej. Brak określenia ww. limitu uniemożliwi Wykonawcy prawidłowe skalkulowanie oferty

Odpowiedź:

Zamawiający w Ogłoszeniu określił maksymalną i minimalną pracę eksploatacyjną w poszczególnych okresach umowy.

Pytanie 72. Dot. ust. 3 Obowiązki Stron pkt 3.3, ppkt 1) i 4)

Wykonawca zwraca się z prośbą o wyjaśnienie czy ponowienie treści w przywołanych podpunktach jest celowe.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że zapis pkt 3.3 ppkt 4 Umowy jest celowy i nie przewiduje modyfikacji w tym zakresie.

Pytanie 73. Dot. ust. 4 Zasady wykonywania przewozów

a) pkt 4.1.9.

Wykonawca prosi o informację czy praca eksploatacyjna wymieniona w pkt 2.2.1 umowy zawiera również pracę wynikającą z zawartych przez Organizatora porozumień z innymi województwami.

Odpowiedź:

Zamawiający w załączniku nr 3 do umowy określił ilość i relacje w jakich mają być realizowane przewozy kolejowe przekraczające granicę województwa i takie powinny być skalkulowane w ofercie.

b) pkt 4.2.2 lit. d)

Wykonawca zwraca się z prośbą o dodanie do istniejącej treści dodatkowego wyjaśnienia w brzmieniu: „we wszystkich nowych i zmodernizowanych pojazdach pasażerskich”, celem zachowania zgodności z analogicznym zapisem w punkcie 3 lit. a) Załącznika nr 9 do Umowy.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w powyższym zakresie.

c) pkt 4.4.1 lit. b)

Wykonawca wnioskuję o zmianę zapisu na:

automaty biletowe

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w powyższym zakresie.

d) pkt 4.4.1 lit. c)

Wykonawca wnioskuję o zmianę zdania ostatniego w pkt 4.4.1 na:

Bilety będą sprzedawane przez Operatora m.in. poprzez następujące kanały dystrybucji:

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w powyższym zakresie.

Pytanie 74. Dot. ust. 5 Finansowanie przewozów

a) pkt 5.1.4 lit. b)

Wykonawca wnioskuję o zmianę zapisu na:

„b) od Organizatora Rekompensata z tytułu poniesionych kosztów obsługi pociągowej i pozostałych poniesionych na realizację przewozu”.

Uzasadnienie:

Realizacja przewozu KKZ oprócz kosztów przewoźnika drogowego i drużyny pociągowej generuje też inne koszty takie jak koszty handlowe - z tytułu sprzedaży biletu i koszty zarządzania.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji Umowy w powyższym zakresie.

b) pkt 5.2.3 - 5.2.5

Brak spójności pomiędzy zapisami Umowy. Zgodnie z ust. 5.2.3 każdorazowo, najpóźniej do 31 sierpnia każdego roku, Operator przekazuje Organizatorowi, projekt Roczno-go Planu Finansowego na kolejny Okres Rozliczeniowy, a ust. 5.2.4-5.2.5 treść wskazuje Organizatora jako przedstawiającego projekt Roczno-go Planu Finansowego.

W nawiązaniu do powyższego, Wykonawca wnosi o ujednoczenie zapisów oraz określenie kto będzie przekazywał projekt Roczno-go Planu Finansowego.

Odpowiedź:

Odpowiedź udzielona w pytaniu 64.

c) pkt 5.5.2

Wykonawca zwraca się z prośbą o zmianę postanowienia poprzez zmianę zdania pierwszego polegającą na zastąpieniu liczby dni „3” liczbą „5”.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji Umowy w powyższym zakresie.

d) pkt 5.5.3

Wykonawca wnioskuję o zmianę zapisu ust. 5.5.3 na:

Kwota wnioskowanej Transzy będzie przekazywana w terminie do 7 Dni Roboczych od daty wpływu wniosku od Operatora.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji Umowy w powyższym zakresie.

e) pkt 5.5.4

Wykonawca wnioskuję o zmianę zapisu ust. 5.5.4 na:

Przedłożone wnioski o wypłatę Rekompensaty podlegać będą skutecznej weryfikacji przez Organizatora, tj. do momentu przedłożenia przez Operatora prawidłowo sporządzonego wniosku. Organizator dokonuje weryfikacji wniosku o wypłatę Rekompensaty w terminie 7 dni od dnia złożenia wniosku. Organizator ma prawo zwrócić Operatorowi wniosek o wypłatę Rekompensaty do poprawy oraz wnieść do niego uwagi, jeżeli w trakcie weryfikacji zostaną stwierdzone błędy lub nieprawidłowości. Operator będzie zobowiązany do poprawienia błędów i usunięcia nieprawidłowości oraz ustosunkowania się do zgłoszonych uwag. Wniesienie przez Organizatora zastrzeżeń do Wniosku nie skutkuje zawieszeniem biegu terminu zapłaty określonego w Pkt 5.5.3 do czasu usunięcia przez Operatora przyczyny zastrzeżeń. Postanowień niniejszego Pkt nie stosuje się w odniesieniu do grudnia, dla którego Operator wskazuje Pracę Eksploatacyjną zgodnie z Pkt 5.5.2 lit. a) jako wartość planowaną.”

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji Umowy w powyższym zakresie.

f) pkt 5.6.1

Wykonawca wnioskuję o wydłużenie terminu przedłożenia Organizatorowi rocznego rozliczenia Rekompensaty Finansowej do 30 kwietnia roku następującego po Okresie Rozliczeniowym, którego to rozliczenie dotyczy.

Wykonawca wnioskuję o zmianę postanowienia poprzez zmianę zdania piątego polegającą na zastąpieniu terminu „15 stycznia” terminem „31 stycznia”.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji Umowy w powyższym zakresie.

g) pkt 5.7.4

Z uwagi na możliwość złożenia korekty rozliczenia rocznego rekompensaty finansowej do 15 kwietnia Wykonawca wnioskuję o urealnienie terminu przeprowadzenia audytu.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji Umowy w powyższym zakresie.

h) pkt 5.7.7

Wykonawca zwraca się z prośbą o zmianę postanowienia poprzez nadanie zdaniu drugiemu następującego brzmienia: „Postanowienia zawartego w zdaniu poprzednim nie stosuje się, jeżeli Strony wspólnie powezmą uzasadnione wątpliwości rzetelności przeprowadzonego audytu lub też zostaną ujawnione nowe okoliczności, których Strony bez swojej winy nie mogły przekazać Audytorowi w trakcie przeprowadzania audytu, a które mają istotny wpływ na prawidłowe zweryfikowanie wysokości Rekompensaty Finansowej i z uwagi na przynajmniej jedną ze wskazanych przyczyn Strony podejmą wspólnie decyzję o powtórny przeprowadzeniu audytu przez Audytora (tego samego lub innego)

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji Umowy w powyższym zakresie.

i) pkt 5.8.2

Wykonawca wnioskuję o zmianę zapisu na:

W przypadku, gdy za dany Okres Rozliczeniowy Operatorowi została wypłacona Rekompensata Finansowa w kwocie przewyższającej kwotę rzeczywiście należną Operatorowi zgodnie z zasadami zawartymi w Umowie, w tym w Załączniku nr 4, Operator zwraca (tj. dokonuje płatności) Organizatorowi kwotę przewyższającą należną Rekompensatę Finansową w terminie 15 dni, który to termin liczony jest od daty przekazania Operatorowi przez Organizatora informacji o ostatecznym ustaleniu wysokości Rekompensaty Finansowej, stosownie do treści Pkt. 5.7.6-5.7.8 Umowy, z tym że za grudzień — ostatni miesiąc Okresu Rozliczeniowego dokonuje się zwrotu nadwyżki Rekompensaty Finansowej do 31 stycznia następnego roku kalendarzowego.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji Umowy w powyższym zakresie.

Pytanie 75. Dot. ust. 6 Monitoring i kontrola realizacji przewozów

a) pkt 6.2.1

Wykonawca wnioskuję o zmianę terminu składania Informacji miesięcznej z 30 na 35 dni po miesiącu sprawozdawczym oraz złożenia informacji miesięcznej za miesiąc grudzień z 15 stycznia na 31 stycznia.

Uzasadnienie:

Nie jest możliwe ustalenie rzeczywistych kosztów i przychodów do dnia 15 stycznia za miesiąc grudzień z powodu braku wpływu faktur za ten miesiąc i zamknięcia ksiąg rachunkowych.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji Umowy w powyższym zakresie.

b) pkt 6.3.4

Wykonawca zwraca się z prośbą o zmianę postanowienia poprzez nadanie zdaniu piątemu następującego brzmienia:

Osoby biorące udział w czynnościach kontrolnych obowiązane są do zachowania zasad bezpieczeństwa, w tym również w zakresie niezbędnego stroju i wyposażenia (w szczególności do posiadania elementów odblaskowych).

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji Umowy w powyższym zakresie.

c) pkt 6.4.4

Wykonawca wnioskuję o wykreślenie w zdaniu drugim zapisu: lub będą one potrącone z Transzy Rekompensaty Finansowej.

Uzasadnienie:

w Rozporządzeniu 1370/2007 tj. zastosowano konstrukcję wypłaty rekompensaty. Operator nie dopuszcza zastosowania instytucji potrącenia z rekompensaty roszczeń z tytułu kar umownych, oraz jakichkolwiek innych wierzytelności.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji Umowy w powyższym zakresie.

d) pkt 6.5.1 oraz 6.5.2

Wykonawca wnioskuję o określenie liczby i zakresu badań, które powinny być ustalone na tym etapie, ponieważ wiąże się to z powstaniem dodatkowych kosztów, które należy skalkulować w ofercie. Zgodnie z pkt 6.5.5 koszty obciążają Operatora.

Wykonawca wnioskuję o zmianę pierwszego zdania na:

6.5.2 Badanie popytowe będzie przeprowadzane cztery razy w Okresie Rozliczeniowym, w terminach uzgodnionych przez Strony.

Badanie jakości świadczonych usług będzie przeprowadzane jeden raz w Okresie Rozliczeniowym w terminie uzgodnionym przez Operatora.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji Umowy w powyższym zakresie.

Pytanie 76. Dot. ust. 7 Kary umowne i odpowiedzialność stron

a) pkt 7.2

Wykonawca wnioskuję o zmianę brzmienia:

Operator jest zobowiązany do zapłaty bezspornej kary umownej w terminie 30 dni od otrzymania noty księgowej wystawionej przez Organizatora.”

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji Umowy w powyższym zakresie.

b) pkt 7.6

Wykonawca wnioskuję o usunięcie ostatniego zdania i zmianę zapisu na:

W przypadku skierowania wobec Organizatora jakichkolwiek roszczeń osób trzecich powstałych z winy Operatora w związku ze świadczeniem usług przewozów przez Operatora na podstawie Umowy, Operator przejmuje pełną odpowiedzialność z tego tytułu i we własnym zakresie zaspokoje takie roszczenia osoby trzeciej, a Organizator będzie w całości zwolniony z obowiązku zaspokoje tych roszczeń.

Uzasadnienie:

Wykonawca w oparciu o posiadane umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zobowiązany jest do poinformowania ubezpieczyciela o każdym zdarzeniu, z którego może wynikać odpowiedzialność odszkodowawcza oraz do niepodejmowania działań bez uzgodnień z ubezpieczycielem w zakresie zaspokojenia takich roszczeń odszkodowawczych.

Tym samym pozostawienie zapisu w dotychczasowym kształcie uniemożliwi Wykonawcy właściwą realizację umów ubezpieczenia, a tym samym będzie go narażać na ewentualne konsekwencje związane niewłaściwym wykonaniem umowy ubezpieczenia.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji Umowy w powyższym zakresie.

Pytanie 77. Dot. ust. 9 pkt 9.2.2 Zmiany do umowy

Wykonawca wnioskuję o dodanie punktu c):

c) numeru rachunku bankowego wskazanego w Pkt 5.9 ust. 2)

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji Umowy w powyższym zakresie.

Pytanie 78. Dot. ust. 10 Obowiązki umowy

a) pkt 10.2.2 lit. c)

Wykonawca wnioskuję o rozszerzenie zapisu na:

c) Operator przestanie być stroną umowy o przydzielenie zdolności przepustowej lub umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej w zakresie niezbędnym do realizacji Przewozów z przyczyn zależnych od Operatora

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji Umowy w powyższym zakresie.

b) pkt 10.2.3

Wykonawca wnioskuję o zmianę zapisu na:

Umowa może zostać rozwiązana przez Organizatora za pisemnym wypowiedzeniem z zachowaniem 3-miesięcznego terminu wypowiedzenia ze skutkiem na koniec Okresu Rozliczeniowego w całości lub w odniesieniu do poszczególnych Linii Komunikacyjnych w następujących przypadkach:

a) istotnego naruszenia obowiązków umownych przez Operatora, przez co Strony rozumieją wystąpienie przynajmniej jednego ze zdarzeń:

- osiągnięcie w danym Okresie Rozliczeniowym limitu kar umownych określonego w Pkt. 7.3;
- trzykrotnego nieuzasadnionego nieusunięcia przez Operatora w danym Okresie Rozliczeniowym uchybień i nieprawidłowości stwierdzonych przez Organizatora, do usunięcia których Operator został wezwany w trybie określonym w Pkt. 6.4.4;

b) zmiany regulacji prawnych uniemożliwiającej realizację praw i obowiązków przez Organizatora;

c) Operator nie wykona obowiązku zawarcia i utrzymania umów o wzajemnym honorowaniu i sprzedaży biletów, o którym mowa w Pkt. 4.4.2 pomimo wyznaczenia przez Organizatora dodatkowego terminu na usunięcie uchybienia;

Organizator może wypowiedzieć Umowę w oparciu o przestanki wymienione w niniejszym Pkt w terminie 1 miesiąca od daty pozyskania przez Organizatora wiedzy o wystąpieniu przestanki.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji Umowy w powyższym zakresie.

Pytanie 79. Dot. ust. 11 Postanowienia końcowe

Wykonawca wnioskuję o usunięcie pkt 11.6.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji Umowy w powyższym zakresie.

Pytanie 80. DOT. ZAŁĄCZNIK NR 1 DO ZAŁĄCZNIKA NR 2 DO OGŁOSZENIA (PROJEKT UMOWY) LINIE KOMUNIKACYJNE OBJĘTE UMOWĄ

a) Wykonawca wnioskuję o nadanie wierszowi L.p. 1 kolumny „Obszar realizacji Przewozów oraz stacje pośrednie” następującego brzmienia:

Białystok, Białystok Zielone Wzgórza, Klepacze, Niewodnica, Trypucie, Baciuty, Bojary, Uhowo, Łapy, Łapy Osse, Zdrody Nowe, Racibory, Jabłoń Kościelna, Szymbory, Szepietowo, Dąbrowa Łazy, Kity, Czyżew, Szulborze Wielkie, Kietlanka, Zaręby Kościelne, Małkinia”.

Zmiana ma na celu dostosowanie do obowiązującego aktualnie nazewnictwa.

Odpowiedź:

Zamawiający modyfikuje Załącznik nr 1 do Umowy w zakresie:

Wiersz L.p. 1 kolumny „Obszar realizacji Przewozów oraz stacje pośrednie” otrzymuje brzmienie:

Białystok, Białystok Zielone Wzgórza, Klepacze, Niewodnica, Trypucie, Baciuty, Bojary, Uhowo, Łapy, Łapy Osse, Zdrody Nowe, Racibory, Jabłoń Kościelna, Szymbory, Szepietowo, Dąbrowa Łazy, Kity, Czyżew, Szulborze Wielkie, Kietlanka, Zaręby Kościelne, Małkinia.

b) Wykonawca wnioskuję o nadanie wierszowi L.p. 3 kolumny „Obszar realizacji Przewozów oraz stacje pośrednie” następującego brzmienia:

„Białystok, Wasilków, Czarny Blok, Wólka Ratowiecka, Czarna Białostocka, Machnaczy, Rozedranka, Geniusze, Sokółka, Gliniszcz, Racewo, Sidra, Różanystok, Dąbrowa Białostocka, Kamienna Nowa, Ostrowie Biebrzańskie, Jastrzębna, Balinka, Augustów, Augustów Port, Blizna, Szczepki, Płociczno koło Suwałk, Suwałki”.

Zmiana ma na celu dostosowanie do obowiązującego aktualnie nazewnictwa.

Odpowiedź: Zamawiający modyfikuje Załącznik nr 1 do Umowy w zakresie:

Wiersz L.p. 3 kolumny „Obszar realizacji Przewozów oraz stacje pośrednie” otrzymuje brzmienie:

Białystok, Wasilków, Czarny Blok, Wólka Ratowiecka, Czarna Białostocka, Machnaczy, Rozedranka, Geniusze, Sokółka, Gliniszcz, Racewo, Sidra, Różanystok, Dąbrowa Białostocka, Kamienna Nowa, Ostrowie Biebrzańskie, Jastrzębna, Balinka, Augustów, Augustów Port, Blizna, Szczepki, Płociczno koło Suwałk, Suwałki.

c) Wykonawca wnioskuję o nadanie wierszowi L.p. 4 kolumny „Obszar realizacji Przewozów oraz stacje pośrednie” następującego brzmienia:

„Białystok, Białystok Zielone Wzgórza, Białystok Starosielce, Białystok Bacieczki, Fasty, Dobrzyniewo Duże, Borsukówka, Knyszyn, Zastocze, Czechowizna, Mońki, Goniądz, Osowiec, Podlasek, Ruda, Grajewo, Prostki, Lipińskie Mate, Ełk Szyba Wschód, Ełk”.

Zmiana ma na celu dostosowanie do obowiązującego aktualnie nazewnictwa.

Odpowiedź: Zamawiający modyfikuje Załącznik nr 1 do Umowy w zakresie:

Wiersz L.p. 4 kolumny „Obszar realizacji Przewozów oraz stacje pośrednie” otrzymuje brzmienie:

Białystok, Białystok Zielone Wzgórza, Białystok Starosielce, Białystok Bacieczki, Fasty, Dobrzyniewo Duże, Borsukówka, Knyszyn, Zastocze, Czechowizna, Mońki, Goniądz, Osowiec, Podlasek, Ruda, Grajewo, Prostki, Lipińskie Mate, Ełk Szyba Wschód, Ełk

d) Wykonawca wnioskuję o określenie, w odniesieniu do treści wiersza L.p. 4, czy praca eksploatacyjna i rekompensata dotyczy odcinka Białystok — Ełk czy Białystok — granica województwa.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że odpowiedzi udzielono w pytaniu 73 pkt a).

e) Wykonawca wnioskuję o nadanie wierszowi L.p. 5 kolumny „Obszar realizacji Przewozów oraz stacje pośrednie” następującego brzmienia:

„Białystok, Białystok Zielone Wzgórza, Białystok Nowe Miasto, Białystok Stadion, Hryniewicze, Lewickie, Hołówki Duże, Zimnochy, Strabla, Rajsk, Orzechowicze, Bielsk Podlaski, Lewki, Podbiele, Gregorowce, Gregorowce Południowe, Suchowolce, Kleszczele, Czeremcha”.

Zmiana ma na celu dostosowanie do obowiązującego aktualnie nazewnictwa.

Odpowiedź: Zamawiający modyfikuje Załącznik nr 1 do Umowy w zakresie:

Wiersz L.p. 5 kolumny „Obszar realizacji Przewozów oraz stacje pośrednie” otrzymuje brzmienie:

Białystok, Białystok Zielone Wzgórza, Białystok Nowe Miasto, Białystok Stadion, Hryniewicze, Lewickie, Hołówki Duże, Zimnochy, Strabla, Rajsk, Orzechowicze, Bielsk Podlaski, Lewki, Podbiele, Gregorowce, Gregorowce Południowe, Suchowolce, Kleszczele, Czeremcha

f) Wykonawca wnioskuję o nadanie wierszowi L.p. 6 kolumny „Obszar realizacji Przewozów oraz stacje pośrednie” następującego brzmienia:

„Białystok, Białystok Zielone Wzgórza, Białystok Nowe Miasto, Białystok Stadion, Hryniewicze, Lewickie, Hołówki Duże, Zimnochy, Strabla, Rajsk, Orzechowicze, Bielsk Podlaski, Lewki, Mikłasze, Orlanka, Morze, Stare Berezowo, Chytra, Hajnówka”.

Zmiana ma na celu dostosowanie do obowiązującego aktualnie nazewnictwa.

Odpowiedź: Zamawiający modyfikuje Załącznik nr 1 do Umowy w zakresie:

Wiersz L.p. 6 kolumny „Obszar realizacji Przewozów oraz stacje pośrednie” otrzymuje brzmienie:

Białystok, Białystok Zielone Wzgórza, Białystok Nowe Miasto, Białystok Stadion, Hryniewicze, Lewickie, Hołówki Duże, Zimnochy, Strabla, Rajsk, Orzechowicze, Bielsk Podlaski, Lewki, Mikłasze, Orlanka, Morze, Stare Berezowo, Chytra, Hajnówka

g) Wykonawca wnioskuję o nadanie wierszowi L.p. 6 kolumny „Obszar realizacji

Przewozów oraz stacje pośrednie” następującego brzmienia:

„Białystok, Białystok Fabryczny, Kuriany, Zajezerce, Żednia, Sokole Białostockie, Waliły” Zmiana ma na celu dostosowanie do obowiązującego aktualnie nazewnictwa.

Ponadto:

Zamawiający wskazuje ryzyko modernizacji infrastruktury punktowej linii kolejowej nr 6 oraz modernizację linii kol. nr 38, jednak nie wskazuje planowanego terminu wystąpienia modernizacji oraz jak wpłynie to na planowaną pracę eksploatacyjną.

Odpowiedź:

Zamawiający modyfikuje Załącznik nr 1 do Umowy w zakresie:

Wiersz L.p. 8 kolumny „Obszar realizacji Przewozów oraz stacje pośrednie” otrzymuje brzmienie:

„Białystok, Białystok Fabryczny, Kuriany, Zajezerce, Żednia, Sokole Białostockie, Waliły”.

Zamawiający informuje, że informacje o terminach wystąpienia zamknięć torowych (ryzyka) są w Sieciowym harmonogramie zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy opublikowane i aktualizowane corocznie na stronie Zarządcy Infrastruktury. Na etapie postępowania nie przewiduje się zmian w planowanej pracy eksploatacyjnej.

Pytanie 81. Dot. ZAŁĄCZNIKA NR 3 DO ZAŁĄCZNIKA NR 2 DO OGŁOSZENIA (PROJEKT UMOWY) ROZKŁAD JAZDY, INFORMACJA DOTYCZĄCA ZESTAWIENIA SKŁADÓW POCIĄGÓW ORAZ ZAŁOŻENIA DO ROZKŁADU JAZDY NA KOLEJNE OKRESY ROZLICZENIOWE

a) Wykonawca wnioskuję o podanie maksymalnych tolerancji czasowych w odniesieniu do podanego wzorcowego rozkładu jazdy pociągów (w minutach);

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że na etapie postępowania nie będzie podawał tolerancji czasowych z uwagi, iż każde odstępstwo od podanego wzorcowego rozkładu jazdy pociągów będzie analizowane i ustalane przy konstrukcji rozkładu jazdy pociągów.

b) Wykonawca wnioskuję o doprecyzowanie w tabeli „Wzorcowy rozkład jazdy pociągów w okresie od 01.01.2025 do 31.12.2025” dla jakich pociągów w kolumnie „Zestawienie minimalna pojemność/maksymalna składów wg dokumentacji systemu utrzymania” można zastosować zestawienie SA105 (pojazd SA105-103 uwzględniony został w Załączniku nr 10 do Umowy — Dane dotyczące taboru Organizatora przeznaczonego do wykonywania Przewozów);

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że pojazd SA105 jest sprawny technicznie i może obsługiwać np. połączenia relacji Białystok – Waliły, Bielsk Podlaski – Czeremcha.

c) Wykonawca wnioskuję o wyjaśnienie, czy określenie w wierszach 76 i 82 kolumny „Zestawienie minimalna pojemność/maksymalna składów wg dokumentacji systemu utrzymania” pojazdu SA109 jest oczywistą omyłką pisarską?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że odpowiedzi udzielono w pytaniu 69.

d) Wykonawca zwraca uwagę na brak pracy eksploatacyjnej w załączniku nr 3.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że praca eksploatacyjna została określona w treści projektu umowy.

Pytanie 82. Dot. ZAŁĄCZNIKA NR 4 DO ZAŁĄCZNIKA NR 2 DO OGŁOSZENIA (PROJEKT UMOWY) ZASADY OBLICZANIA REKOMPENSATY FINANSOWEJ I STOSOWANIA WALORYZACJI

a) Wykonawca wnosi o zmianę kategorii kosztów zużycia energii trakcyjnej oraz kosztów zużycia paliwa trakcyjnego z kosztów zależnych na koszty niezależne. Zarówno cena energii trakcyjnej jak i paliwa trakcyjnego jest dyktowana przez rynek, w związku z czym Wykonawca nie ma wpływu na jej wysokość.

Uzasadnienie:

Przyjęty sposób obliczania Rekompensaty Finansowej i stosowania Waloryzacji ujęty w Załączniku nr 4 nie oddaje:

1. Struktury kosztów ponoszonych przez Wykonawcę,
2. Dynamiki zmian cen energii i paliw,
3. Dynamiki zmian innych opłat, które mają wpływ na ostateczny koszt jaki ponosi Spółka.

W rezultacie Wykonawca zmuszony jest do zabezpieczenia ryzyka zmiany ww. czynników i przeniesienia ich na Zamawiającego w stawce rekompensaty za pociągokilometr.

W związku z powyższym Zamawiający naraża się na ponoszenie kosztów ujętych w stawce rekompensaty, które w rzeczywistości nie wystąpią i jednocześnie koszty te będą waloryzowane zgodnie z zaproponowanym wzorem.

Ryzyko kontraktowe powinno być dzielone sprawiedliwie. W zaproponowanym mechanizmie waloryzacji Zamawiający przenosi całkowicie koszty energii elektrycznej oraz paliwa trakcyjnego na Wykonawcę, waloryzując go zgodnie z zaproponowanym mechanizmem. Sposób ten jest błędny ze względu na następujące powody:

1. Udział procentowy wag zaproponowanych we wzorze waloryzacyjnym nie odpowiada strukturze kosztów ponoszonych przez przewoźnika.
2. Udział procentowy poszczególnych kosztów jest zmienny. Zaproponowany wzór nie uwzględnia tego i powoduje konieczność zabezpieczenia ryzyka przez Zamawiającego, którego koszt zostanie przeniesiony w stawce rekompensaty.
3. Na łączny koszt energii elektrycznej składają się m.in.:

- a) Koszt zakupu energii elektrycznej,
- b) koszt dystrybucji energii elektrycznej,
- c) koszt systemów wsparcia,
- d) koszty pozostałe.

W zaproponowanym mechanizmie waloryzacyjnym indeksacja odbywa się w oparciu o wskaźnik wzrostu cen energii elektrycznej, który jest powiązany wyłącznie z częścią sprzedażową kosztu energii. Pozostałe składowe o innej dynamice zmiany będą indeksowane, w sposób nieodzwierciedlający ich dynamiki, za pomocą wskaźnika wzrostu cen energii.

4. Wykonawca nie jest w stanie przewidzieć dalszych kroków ze strony ustawodawcy polegających m.in. na wprowadzeniu nowych opłat taryfowych. Wprowadzenie w 2021 r. opłaty mocowej spowodowało pojawienie się nowej pozycji kosztowej, która w skali Wykonawcy stanowi kilka procent łącznego kosztu energii elektrycznej. Dodatkowy wzrost jednostkowej stawki opłaty mocowej w 2022 r. spowodował z kolei jej wzrost o 35%, pociągając za sobą kolejny wzrost kosztów. Konieczność zabezpieczenia zmiany kosztów dystrybucji oraz ryzyka potencjalnego wprowadzenia nowej daniny spowoduje obecnie nieuzasadniony wzrost stawki bazowej za pockm.

5. Udział procentowy poszczególnych składowych kosztów (zakup, dystrybucja, systemy wsparcia, koszty pozostałe) jest zmienny. Zaproponowany wzór nie uwzględnia tego i powoduje konieczność zabezpieczenia ryzyka przez Zamawiającego, którego koszt zostanie przeniesiony w stawce rekompensaty.

6. Wskaźnik wzrostu cen energii elektrycznej wyliczany na podstawie informacji o średniej kwartalnej cenie sprzedaży energii elektrycznej na rynku konkurencyjnym ogłaszanej przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki nie jest właściwym dla odzwierciedlenia zmiany wysokości kosztów sprzedażowych wskaźnik ten uwzględnia wolumeny i koszty energii zakupionej w ramach:

- a) kontraktów dwustronnych,
- b) poprzez Towarową Giełdę Energii S. A. (transakcje na rynku SPOT i kontrakty terminowe),
- c) NEMO poprzez EPEX SPOT SE (EPEX/EEX) i NORD POOL.

Z uwagi na konieczność zagwarantowania możliwie stałych cen energii elektrycznej przy rozchwanianym rynku, Wykonawcy kontraktują energię elektryczną za pośrednictwem spółek obrotu za pomocą kontraktów terminowych. Tym samym składowe wpływające na wysokość składowej wskaźnika waloryzacyjnego (np. wysokie ceny na rynku SPOT, które są uwzględniane w składowej wskaźnika waloryzacyjnego, w stosunku do kontraktów terminowych) mogą spowodować, że Zamawiający poniesie koszty nie posiadające uzasadnienia w rzeczywistości.

7. Założenie jednej stawki rekompensaty za pociągokilometr uwzględniający koszty związane ze zużyciem paliwa trakcyjnego oraz zużyciem energii elektrycznej zakładają stałe jednostkowe współczynniki zużycia paliwa oraz zużycia energii elektrycznej. W przypadku uzyskania efektów optymalizacyjnych lub zmiany (wprowadzenia) innego taboru, który będzie bardziej efektywny energetycznie Zamawiający będzie ponosił koszty, które w rzeczywistości nie wystąpiły. Koszty te będą zaś dodatkowo waloryzowane o stosowane wskaźniki.

8. Obecna zmienność cen paliw i energii na rynku hurtowym zmusza Wykonawcę do zabezpieczenia środków na wypadek ich nieoczekiwanej zmiany lub wystąpienia niepokoju na światowych rynkach (np. sytuacje porównywalne w skutkach z epidemią COVID-19 lub wybuchem wojny w Ukrainie). Koszty te zostaną przeniesione w stawce rekompensaty za pociągokilometr i w konsekwencji Zamawiający ponosić będzie koszty, które w rzeczywistości nie występują.

9. W związku z niestabilną sytuacją na hurtowym rynku energii elektrycznej Wykonawca zmuszony będzie do zabezpieczenia ryzyka związanego z możliwością wzrostu jej cen w wysokości stawki rekompensaty. W przypadku zaś "zamrożenia" cen energii elektrycznej dla Wykonawcy, Zamawiający zmuszony będzie ponieść koszt, który w rzeczywistości nie wystąpi. Dodatkowo, koszt ten będzie rósł z uwagi na zaproponowaną metodę waloryzacji pomimo, że cena energii będzie dla Zamawiającego stała i będzie "zamrożona".

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji Umowy w powyższym zakresie.

b) Dot. ust. 1

Wykonawca wnioskuję o usunięcie zapisu "W celu wyeliminowania konieczności dokonywania przez Strony korekt w sytuacjach bagatelnych, Waloryzacja będzie stosowana tylko wtedy, gdy Roczny Wskaźnik Waloryzacji przekroczy 1 % " Uzasadnienie:

Skala prowadzonej działalności nie pozwala na pominięcie waloryzacji, która zgodnie z zapisami umowy ma zabezpieczyć obie Strony przed skutkami zmieniających się w czasie kosztów realizacji Przewozów.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji Umowy w powyższym zakresie.

c) Dot. ust. 2 pkt 2

Wykonawca wnosi o wykreślenie zwrotu „przychody pozataryfowe”

Uzasadnienie:

brak uwzględnienia przychodów Pozataryfowych w przychodzie gwarantowanym. Ponadto uzyskane przez Operatora przychody pozataryfowe mogłyby zrekompensować ewentualne niedoszacowane koszty, zważywszy na to, że nadwyżka przychodów taryfowych w 85% będzie zwracana do Organizatora.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji Umowy w powyższym zakresie.

d) Dot. ust, 3

Wykonawca wnioskuję o dodanie pkt „koszty ubezpieczeń”

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji Umowy w powyższym zakresie.

e) Dot. ust. 6 pkt 6.2 Procedura uzgadniania Waloryzacji

Wykonawca wnosi o dodanie zapisu w ppkt. 6.2 po pierwszym akapicie:

„Brak zgłoszenia zastrzeżeń w terminie oznacza wyrażenie zgody na waloryzację”

W nawiązaniu do zał. Nr 1 do Umowy (w którym jest mowa o punktowej modernizacji linii kolejowej nr 6 oraz o modernizacji linii kolejowej nr 38) Wykonawca wnioskuję o wyjaśnienie, czy Organizator przewiduje uwzględnienie przy waloryzacji zwiększonego kosztu dostępu do linii w sytuacji wzrostu stawek jednostkowych ponad wskaźnik wzrostu cen towarów i usług.

Uzasadnienie:

Koszt dostępu do tych linii może znacznie wzrosnąć po uwzględnieniu poniesionych nakładów i ewentualnej zmianie kategorii linii, a koszt ten stanowi znaczącą pozycję w kalkulacji oferty.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji Umowy w powyższym zakresie.

f) Dot. ust 6 pkt 6.4

Wykonawca wnioskuję o wyjaśnienie rozbieżności, bowiem zgodnie z ogłoszeniem o przetargu, cz. IV ust. 19 — „Zamawiający nie dopuszcza możliwości składania ofert częściowych (zamówienie nie zostało podzielone na części).” Natomiast waloryzacja jest rozdzielona na waloryzację dla obsługi taborem elektrycznym i taborem spalinowym. W świetle powyższego nie ma to uzasadnienia i należy zapisy skorygować.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w powyższym zakresie.

Pytanie 83. Dot. ZAŁĄCZNIKA NR 9 DO ZAŁĄCZNIKA NR 2 DO OGŁOSZENIA (PROJEKT UMOWY) PARAMETRY JAKOŚCIOWE PRZEWOZÓW

a) Ust. 1 lit. a)

Wykonawca wnioskuję wyjaśnienie w jakiej formie rozkład jazdy powinien być podawany do publicznej wiadomości w pociągu.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że rozkład jazdy w pociągach może być podawany na monitorach, wyświetlaczach.

b) Ust. 2

Wykonawca wnioskuję o zmianę zapisu na:

Nie podlegają karze opóźnienia pociągów poniżej 6 minut.

Uzasadnienie:

zgodnie z wytycznymi UTK i PKP PLK za opóźniony pociąg na przybyciu uznaje się pociąg który przybył 6 i więcej minut. Pociąg który przybył z opóźnieniem 5 min i mniej uznaje się za planowy.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w powyższym zakresie.

c) Ust. 3 lit. b), tiret pierwsze Wykonawca wnioskuję o zmianę zapisu na:

czystych i zdezynfekowanych sedesów, umywalek, armatury sanitarnej oraz podłogi w kabinach WC, ponadto wyłożenie, w odpowiednich ilościach, środków higieniczno sanitarnych (papieru toaletowego, ręczników papierowych, środków zapachowych, mydła w kostkach lub napełnienie dozowników mydłem w płynie), zapewnienie sprawności suszarek do rąk (w pojazdach w nie wyposażonych).

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w powyższym zakresie.

d) Ust. 3 lit. d

Wykonawca wnioskuję o zmianę zapisu na:

Zapewnienia pomocy przy wsiadaniu, wysiadaniu i zajmowaniu miejsca osobom z niepełnosprawnością i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się oraz pasażerom z dużym bagażem, którzy dokonają przynajmniej na 24 godziny wcześniej zgłoszenia potwierdzonego przez Operatora, co do możliwości realizacji takiej pomocy. W przypadku zgłoszenia takiej potrzeby bezpośrednio obsłudze pociągu, pomoc będzie realizowana w miarę możliwości drużyny konduktorskiej.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w powyższym zakresie.

e) Ust. 7

Wykonawca wnosi o korektę zapisu ponieważ Ogłoszenie nie zawiera SWZ.

Odpowiedź:

Zamawiający poprawia omyłkę pisarską pkt 7 w Załączniku nr 9 do Umowy otrzymuje brzmienie: „ 7. Organizator zapewnia do realizacji przewozów tabor kolejowy w ilości 17 pojazdów szynowych który zostanie wydzierżawiony Operatorowi na zasadach określonych w umowie dzierżawy, stanowiącej załącznik nr 14 do umowy. Udostępnienie taboru Operatorowi zostanie odpowiednio uwzględnione przy wyliczaniu Rekompensat. Dane dotyczące taboru zawiera załącznik nr 10 do Umowy.”

f) Wykonawca zwraca się z prośbą o zmianę postanowienia poprzez nadanie zdaniu trzeciemu następującego brzmienia:

Wiek każdego pojazdu Operatora, którym wykonywane będą objęte niniejszą Umową przewozy, liczone od daty produkcji lub wykonania ostatniego poziomu utrzymania P5/P4-2 wraz z pracami doposażeniowymi, nie może przekraczać 20 lat w całym okresie obowiązywania Umowy.+

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w powyższym zakresie.

g) Ust. 12 lit. a)

Wykonawca wnioskuję o zmianę zapisu na:

wentylację, klimatyzację oraz ogrzewanie zapewniających komfort termiczny wewnątrz składu (wymóg klimatyzacji dotyczy wszystkich nowych i zmodernizowanych pojazdów pasażerskich).

Uzasadnienie:

Zmiana w celu zachowania zgodności z analogicznym zapisem w Ust. 3 lit. a) Załącznika nr 9 do Umowy.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w powyższym zakresie.

h) Ust. 12

Wykonawca wnioskuję o uzupełnienie ust. 12 o zapis:

W przypadku niespełnienia ww. warunków, zmiana zostanie wprowadzona w czasie najbliższej modernizacji.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w powyższym zakresie.

Pytanie 84. Dot. ZAŁĄCZNIK NR 11 DO ZAŁĄCZNIKA NR 2 DO OGŁOSZENIA (PROJEKT UMOWY) KATALOG KAR UMOWNYCH

a) Ust. 1

Wykonawca wnioskuję o zmianę wysokości kary na 1000 zł.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji umowy w powyższym zakresie.

b) Ust. 2

Wykonawca wnioskuję o wykreślenie ustępu 2.

Uzasadnienie:

Wykonawca uruchamia przewozy zastępcze w sytuacjach nadzwyczajnych, ponosząc koszty za ich uruchomienie. Naliczanie kar nie motywuje do uruchamiania przewozów zastępczych.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji umowy w powyższym zakresie.

c) Ust. 3

Wykonawca wnioskuję o zmianę wysokości kary na 500 zł z zastrzeżeniem, że za zmniejszenie zestawienia nie uważa się pociągu w zestawieniu zapewniającym liczbę miejsc siedzących w ilości co najmniej 90% liczby miejsc siedzących wynikającej z prawidłowego zestawienia pociągu.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji umowy w powyższym zakresie.

d) Ust. 4 lit. b)

Wykonawca wnioskuję o zmianę zapisu na:

przekroczenia czasu przyjazdu lub odjazdu wynikającego z rozkładu jazdy pociągów objętych obowiązkiem usługi publicznej o nie więcej niż 6 minut.

Uzasadnienie:

zgodnie z wytycznymi UTK i PKP PLK za opóźniony pociąg na przybyciu uznaje się pociąg który przybył 6 i więcej minut. Pociąg który przybył z opóźnieniem 5 min i mniej uznaje się za planowy.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji umowy w powyższym zakresie.

e) Ust. 5 lit. a)

Wykonawca wnioskuję o zmianę, tak aby odwołanie dotyczyło pkt 4.5.5.

Uzasadnienie:

Pkt 4.5.4 dotyczy zestawienia pociągów, natomiast odwołanie dotyczy udostępniania miesięcznej informacji, a więc pkt 4.5.5.

Odpowiedź:

Zamawiający modyfikuje ust. 5 lit. a) na „przedstawienia sytuacji eksploatacyjnej taboru z poprzedniego dnia w terminie wskazanym w Pkt. 4.5.5 Umowy” oraz modyfikuje pkt 4.5.5 umowy na „Organizator zobowiązuje Operatora do udostępnienia sytuacji eksploatacyjnej taboru z poprzedniego dnia oraz co-miesięcznej informacji o sytuacji eksploatacyjnej taboru.”

f) Ust. 5 lit. b)

Wykonawca wnioskuję o wykreślenie zapisu z ust. 5 lit. b. ponieważ zdanie drugie w pkt. 5.5.4 (tj. "Organizator dokonuje weryfikacji wniosku o wypłatę Rekompensaty w terminie 7 dni od dnia złożenia wniosku") odwołuje się do Organizatora a nie Operatora, brak terminu który Operator miałby dotrzymać.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji umowy w powyższym zakresie.

g) Ust. 6, 8 i 9

Wykonawca wnioskuję o zmniejszenie kara do wysokości 200 zł za każdy przypadek.

Odpowiedź: Zamawiający nie przewiduje modyfikacji projektu umowy w powyższym zakresie.

h) Ust. 7 lit. d)

Wykonawca wnioskuję o zmianę zapisu na:

udzielenia pomocy przy wsiadaniu, wysiadaniu i zajmowaniu miejsca osobom niepełnosprawnym, osobom o ograniczonej możliwości poruszania się oraz pasażerom z dużym bagażem, którzy dokonali przynajmniej na 24 godziny wcześniej zgłoszenia potwierdzonego przez Operatora, co do możliwości realizacji takiej pomocy;

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji umowy w powyższym zakresie.

i) Ust. 7 lit. e)

Wykonawca wnioskuję o zmianę zapisu na:

zapewnienia co najmniej 2 miejsc dla niepełnosprawnych, 2 dla kobiet w ciąży, 4 dla osób z małymi dziećmi. Uzasadnienie:

pozostawienie wartości procentowej daje w dużych pojazdach nawet 20 miejsc.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji umowy w powyższym zakresie.

j) Ust. 11

Wykonawca wnioskuję o zmianę wysokości kary na 500 zł.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji umowy w powyższym zakresie.

k) Ust. 13

Wykonawca wnioskuję o wykreślenie corocznej waloryzacji kar umownych

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji umowy w powyższym zakresie.

Pytanie 85. Dot. ZAŁĄCZNIK NR 14 DO ZAŁĄCZNIKA NR 2 DO OGŁOSZENIA (PROJEKT UMOWY) UMOWA DZIERŻAWY

a) par.1 ust. 6 pkt 3

Wykonawca wnioskuję o zmianę zapisu na:

aktualną Dokumentację Systemu Utrzymania (zwana dalej: DSU) posiadaną przez Dzierżawcę pojazdu kolejowego.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji umowy w powyższym zakresie.

b) par. 3 ust. 2

Wykonawca wnosi o dopisanie na końcu ust. 2 zdania:

Nie wymaga uprzedniej zgody przejazd do innych punktów utrzymania i naprawy celem przywrócenia sprawności technicznej (przejazd służbowy)".

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji umowy w powyższym zakresie.

c) par. 3 ust. 4

Wykonawca wnioskuję o zmianę zapisu na:

- Dzierżawca jest zobowiązany do pełnego utrzymania pojazdów. Koszt naprawy do P4 obciąża każdorazowo Dzierżawcę.

Uzasadnienie:

Jest to istotnie, bowiem Wydierżawiający (Organizator przewozów w ramach umowy PSC) wymaga zapewnienia niezbędnej rezerwy taborowej.

- Dzierżawca jest zobowiązany stosowania DSU i dokumentów powiązanych którymi dysponuje Operator, a nie Organizator.

Uzasadnienie:

Utrzymanie pojazdów należy realizować w sposób optymalny i racjonalny ekonomicznie, opierając się na aktualniejszym DSU aniżeli udostępnione przez Organizatora.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji umowy w powyższym zakresie.

d) par. 3 ust. 5

W przypadku braku zmiany zapis par.3 ust. 4 Wykonawca wnioskuję o wyjaśnienie czy utrzymanie pojazdów ma obejmować naprawy P4-5 w związku z zapisem par. 3 ust. 4.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że odpowiedzi udzielono przy pytaniu 19.

e) par. 3 ust. 12

Wykonawca wnioskuję o zmianę zapisu na:

Dzierżawca musi uzyskać zgodę Wydierżawiającego na umieszczenie reklam i innych informacji na/w Pojazdach (niniejsze nie dotyczy reklam i innych informacji dotyczących Dzierżawcy).

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji umowy w powyższym zakresie.

f) par. 4 ust. 8

Wykonawca wnioskuję o zmianę terminu przesyłania comiesięcznych informacji do 10-go dnia miesiąca tj. na tożsamy z przesyłaniem comiesięcznych raportów rozliczeniowych zgodnie z par.4 ust. 4.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji umowy w powyższym zakresie.

g) par. 4 ust. 9

Wykonawca wnioskuję o zmianę pkt 3 na:

realizacji poziomu utrzymania P4/P5, a także oczekiwania na realizację poziomu utrzymania P4/P5 wraz z ewentualną modernizacją przez Wdzierżawiającego lub na uzgodniony z nim wniosek Dzierżawcy, oraz dodanie pkt 5 w brzmieniu:

realizacji poziomu utrzymania P4/P5, a także oczekiwania na realizację poziomu utrzymania P4/P5 wraz z ewentualną modernizacją przez Wdzierżawiającego lub na uzgodniony z nim wniosek Dzierżawcy

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji umowy w powyższym zakresie.

h) par. 4 ust. 11

Wykonawca wnioskuję o zmianę zapisu na:

Miesięczna kwota czynszu dzierżawy będzie płatna przelewem bankowym na rachunek Wdzierżawiającego o numerze: na podstawie faktury VAT wystawionej zgodnie z obowiązującymi przepisami do dnia miesiąca następującego po miesiącu wykorzystania pojazdów. W przypadku jego zmiany Wdzierżawiający zobowiązany jest do złożenia Dzierżawcy oświadczenia podpisanego zgodnie z reprezentacją w którym wskazany zostanie nowy numer rachunku bankowego. Zmiana rachunku bankowego nie będzie wymagała aneksu do umowy, W przypadku, gdy rachunek bankowy wskazany w treści umowy będzie się różnił od rachunku bankowego wskazanego na fakturze, bieg terminu płatności rozpocznie się najwcześniej z dniem doręczenia Dzierżawcy oświadczenia, o którym mowa powyżej.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji umowy w powyższym zakresie.

i) par. 4 ust. 12

Wykonawca wnioskuję o zmianę zapisu na:

Płatność miesięcznej kwoty dzierżawy następować będzie w terminie 30 od daty doręczenia Dzierżawcy prawidłowo wystawionej faktury. Płatności będą realizowane przy zastosowaniu mechanizmu podzielonej płatności, o którym mowa w art. 108a ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2023 r. poz. 1570 ze zmianami)

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji umowy w powyższym zakresie.

j) par. 4 ust. 13

Wykonawca wnioskuję o zmianę zapisu na:

Za datę dokonania płatności kwoty dzierżawy uważa się dzień obciążenia rachunku bankowego Dzierżawcy. W przypadku dokonania płatności po terminie określonym w par. 4 ust. 12, Wdzierżawiający naliczy odsetki ustawowe za opóźnienie w transakcjach handlowych, o których mowa w ustawie z dnia 8 marca 2013 r. o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 711 z późn. zm.)

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji umowy w powyższym zakresie.

k) par. 4 ust. 14

Wykonawca wnioskuję o dodanie ust. 14 w brzmieniu:

Strony oświadczają, że znajdują się w wykazie podatników zamieszczonych przez Szefa KAS w tzw. Białej Liście Podatników, a numer rachunku bankowego, na który będą realizowane płatności bezgotówkowe, o którym mowa w ust. 11, jest rachunkiem dla którego zgodnie z rozdz. 3a ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. Prawo bankowe (Dz.U. z 2022 r. poz. 2324 ze zmianami) prowadzony jest rachunek VAT i przedmiotowy rachunek znajduje się na tzw. Białej liście Podatników.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji umowy w powyższym zakresie.

l) par. 5 ust. 2

Wykonawca wnioskuję o zmianę zapisu na:

Koszty ubezpieczenia w zakresie casco Pojazdów ponosi Dzierżawca. Dzierżawca może nie ubezpieczyć Pojazdów, jednak ponosi pełne koszty usunięcia szkód. W razie zajścia okoliczności, które mogą być objęte odpowiedzialnością ubezpieczyciela, w zakresie ubezpieczenia casco lub w ramach obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych — sprawcy szkody albo odpowiedzialnością zarządcy infrastruktury, Dzierżawca jest zobowiązany, niezależnie od wypełnienia wszelkich obowiązków wynikających z umowy ubezpieczenia i ogólnych warunków ubezpieczenia, niezwłocznie zawiadomić o zdarzeniu Wydierżawiającego w formie telefonicznej i elektronicznej na adres: dit.sekretariat@podlaskie.eu oraz zgłosić szkodę ubezpieczycielowi albo zarządcy infrastruktury.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji umowy w powyższym zakresie.

Pytanie 86. Dot. ZAŁĄCZNIK NR 1 DO ZAŁĄCZNIKA NR 14 (UMOWA DZIERŻAWY) DO ZAŁĄCZNIKA NR 2 DO OGŁOSZENIA (PROJEKT UMOWY)

a) Wykonawca wnioskuję o nadanie wierszowi L.p., kolumny 16 brzmienia:

P4/P5 — realizacji poziomu utrzymania P4/P5.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji umowy w powyższym zakresie.

b) Wykonawca wnioskuję o nadanie wierszowi L.p., kolumny 17 brzmienia: P2/P3 - realizacji poziomu utrzymania P2/P3.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji umowy w powyższym zakresie.

c) Wykonawca wnioskuję o wyjaśnienie jak kwalifikować pojazd który w okresie jednej doby zarówno obsłuży pociągi, jak i zostanie wyłączony z eksploatacji ze względu na naprawę gwarancyjną/awaryjną/bieżącą.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że pojazd obsługujący pociągi w godz. 05:00-19:00 kwalifikowany jest jako sprawny.

Pytanie 87. Dot. ZAŁĄCZNIK NR 3 DO ZAŁĄCZNIKA NR 14 (UMOWA DZIERŻAWY) DO ZAŁĄCZNIKA NR 2 DO OGŁOSZENIA (PROJEKT UMOWY)

a) Wykonawca wnioskuję o usunięcie słowa „przeglądu” każdorazowo przed zastosowaniem w odniesieniu do realizacji poziomu utrzymania.

Uzasadnienie:

Zmiana służy dostosowaniu do obecnie obowiązującej terminologii.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji umowy w powyższym zakresie.

b) Ponadto Załącznik nr 9 do Ogłoszenia zawiera szacowane przeglądy w kolejnych latach.

Wykonawca wnosi o ujednoczenie zapisów z załącznikiem nr 3 do załącznika nr 14 (umowa dzierżawy).

W obliczu zapisów w formularzu ofertowym (zał. Nr 3 do ogłoszenia):

wskazana cena w Formularzu Ofertowym obejmuje cały zakres przedmiotu zamówienia wskazanego przez Zamawiającego w ogłoszeniu, uwzględnia wszystkie wymagane opłaty i koszty niezbędne do zrealizowania całości przedmiotu zamówienia, bez względu na okoliczności i źródła ich powstania zapis o refakturowaniu kosztów na podstawie wystawianych not jest niezasadny, Wykonawca wnosi o wykreślenie zapisu.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji umowy w powyższym zakresie.

c) Wykonawca zamierza objąć Tajemnicą Przedsiębiorstwa w Formularzu Ofertowym koszt na pociągokilometr (zł/pockm) oraz rozsądny zysk na pociągokilometr (zł/pockm).

Wykonawca wnioskuje o wyjaśnienie, czy składając Formularz Ofertowy z takim zamierzeniem Zamawiający uzna, że Oferta została prawidłowo złożona?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że formularz ofertowy z taką klauzulą złożony zostanie nieprawidłowo.

Zestaw 12.

Pytanie 88. Dot. Załącznika nr 14 i Załącznika nr 9 do Umowy: W związku z tym, że to Zamawiający zleca przeglądy P4/5 na pojazdach, z których korzysta Operator, obie strony mają na celu dobrą organizację procesu przeprowadzania przeglądu tych pojazdów, aby proces ten trwał jak najkrócej oraz aby pojazdy były dostępne dla pasażerów regionu jak najszybciej, aby zapewnić komfort podróży pojazdami Zamawiającego. W związku z tym proponujemy doprecyzowanie zapisów dotyczących przebiegu procesu aby jak najlepiej ustalić podział obowiązków po obu stronach w celu optymalizacji procesu oraz wykluczyć brak dostępności pojazdu ze względu na brak gotowości pojazdów do ruchu w trakcie spowodowany brakiem przeprowadzenia przeglądów co mogłoby prowadzić do niemożliwych do zaplanowania przez Operatora przestojów mających ogromny wpływ na dostępność pojazdów, a przez to na realizację Zobowiązania oraz znacząco zwiększało koszty, których na ten moment nie można zaplanować. Operator ponosiłby koszty procesu, który nie jest w jego rękach oraz nie ma możliwości wpływu na jego wykonanie. Wnosimy o dodanie następujących zapisów do par. 3 Załącznika nr 14 i punktu 14 załącznika nr 9 do umowy:

"1. do dnia 31.03 każdego roku Operator jest zobowiązany poinformować Organizatora na piśmie o konieczności przeprowadzenia przeglądów poziomu utrzymania P4 i/lub P5 na kolejny rok, dla pierwszego roku wykonywania przewozów obowiązek ten powinien być zrealizowany do 31.01.2025;

2. Organizator, nie później niż do 31.08 każdego roku przedstawia i uzgadnia z Operatorem planowane wyłączenia pojazdów na przeglądy poziomu P4-P5 na kolejny rok;

3. Informacja zawarta w pkt. 2 powinna zawierać wskazanie terminów realizacji przeglądów P4-P5 w danym roku, tzn.: ich rozpoczęcie i zakończenie; jednak rozpoczęcie nie może być później niż 2 tygodnie od daty w której pojazd wejdzie w interwał wskazujący na konieczność wykonania przeglądu, Czas trwania przeglądu nie może być dłuższy niż czas wynikający z DS na wykonanie takiego przeglądu.

4. Organizator na dwadzieścia dni roboczych przed zakończeniem każdego przeglądu poziomu P4-P5 informuje o tym Operatora;

5. Operator ma prawo poprzez uprawnione osoby i/lub podmioty brać udział w odbiorach końcowych pojazdów.

6. W przypadku braku dotrzymania terminów wynikających z ustalonych włączeń Zamawiający ponosi koszty pojazdów zastępczych."

Powyższe jest konieczne do niezakłóconego i terminowego przeprowadzania cyklu utrzymania pojazdów Organizatora w okresie trwania umowy oraz zachowania możliwie najniższych kosztów a tym samym minimalizacji Rekompensaty. Pozwoli także na optymalizację wprowadzania do ruchu pojazdów zastępczych za pojazdy wyłączone na przeglądy P4-P5.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji umowy w powyższym zakresie.

Pytanie 89. Dot. Pkt. 1 ppkt 26) Umowy stanowi: "26) Rekompensata za Pociągokilometr oznacza świadczenie kalkulowane zgodnie z Pkt. 5.2.5, określone w Ofercie z uwzględnieniem waloryzacji". Pkt. 5.2.5 stanowi: "Podczas tworzenia Roczno Planu Finansowego Organizator uwzględnia dane zawarte w Załączniku nr 2, istnienie podstaw do dokonania Waloryzacji oraz zmiany planowanej Rocznej Pracy Eksploatacyjnej. Rekompensata za Pociągokilometr na pierwszy Okres Rozliczeniowy objęty Umową została ustalona przy uwzględnieniu posiadanych przez Organizatora informacji o efektywności przewozów wykonywanych na liniach komunikacyjnych objętych Umową na zlecenie Organizatora oraz danych zawartych w formularzu ofertowym złożonym przez Operatora w Postępowaniu." Nie jest zrozumiałe odesłanie do pkt. 5.2.5 w definicji Rekompensaty za Pociągokilometr - świadczenie w Ofercie nie jest kalkulowane zgodnie z pkt. 5.2.5 Umowy, stąd wnosimy o wykreślenie pkt. 5.2.5 w definicji Rekompensaty za Pociągokilometr wskazanej w pkt. 26. oraz ewentualnie odwołanie do Załącznika nr 4 "Zasady obliczania Rekompensaty Finansowej i stosowania Waloryzacji"

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji umowy w powyższym zakresie.

Pytanie 90. Dot. Par. 3 pkt. 3.4 Umowy stanowi: " Ze względu na charakter Przewozów jako usługi publicznej w żadnym przypadku – nawet w razie zaistnienia pomiędzy Stronami sporu, bez względu na jego charakter - Operator nie jest uprawniony do wstrzymania lub odmowy realizacji Przewozów bez zgody Organizatora, z zastrzeżeniem postanowień pkt 10.2.4.". Wnosimy o dopisanie następującego zdania w pkt. 3.4 Umowy "W przypadku opisanym w punkcie 10.2.4, Organizator jest zobowiązany do pokrycia wszelkich szkód poniesionych przez Operatora". Wykonawca nie może ponosić kosztów związanych z rozwiązaniem umowy z przyczyn dotyczących Zamawiającego i zgodnie z powszechną praktyką rynkową powinny one zostać pokryte przez Zamawiającego. Operator ponosi koszty zatrudnienia osób, liczne koszty związane z wykonywaniem umowy, stąd też Organizator jeśli dojdzie do zawieszenia wykonywania usług z winy Organizatora powinien pokryć w pełni szkodę poniesioną przez Operatora z tego tytułu.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji umowy w powyższym zakresie.

Pytanie 91. Par. 11.6 Umowy wprowadza "Umowne prawo potrącenia" i stanowi: "Organizator jest uprawniony do potrącenia wszystkich wierzytelności, jakie przysługują mu względem Operatora w związku z realizacją Umowy, w szczególności wierzytelności z tytułu naliczonych kar umownych, z Rekompensaty Finansowej (w tym jej poszczególnych Transz) przysługującej Operatorowi, na co Operator wyraża zgodę. Potrącenie, o którym mowa w zdaniu poprzednim, nie wymaga odrębnego oświadczenia Organizatora i dotyczy zarówno wierzytelności wymagalnych, jak i niewymagalnych (tzw. potrącenie umowne). " Wnosimy o dokonanie zmiany powyższego zapisu na: "Organizator jest uprawniony do potrącania bezspornych wierzytelności, jakie przysługują mu względem Operatora w związku z realizacją Umowy z Rekompensaty Finansowej." Wynagrodzenie jest niezbędne dla prowadzenia efektywnej działalności przez Operatora, pozostawienie zapisu co do możliwości potrącania wszelkich kwot nawet spornych z wynagrodzenia Operatora może prowadzić do braku uzyskania należnych płatności za wykonane usługi, które są niezbędne do opłacenia wynagrodzeń np. pracowników, pokrycia kosztów bieżącej działalności operacyjnej prowadzonej przez Wykonawcę. a tym samym narażają Wykonawcę na szkody.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji umowy w powyższym zakresie.

Pytanie 92. Dot. Załącznika nr 11 pkt. 11 do Umowy stanowi: "11. W przypadku ponadnormatywnego wyłączenia taboru z eksploatacji na wykonanie czynności utrzymaniowych opisanych w Załączniku nr 14 z przyczyn leżących po stronie Operatora, trwających dłużej niż 5 dni roboczych, Operator będzie obciążony karą umowną w wysokości umowną w wysokości 3 500 zł za każdy dzień wyłączenia. Uprawnienie do obciążenia Operatora karą umowną nie dotyczy sytuacji, gdy wyłączenie taboru z eksploatacji na wykonanie czynności utrzymaniowych oraz opisanych w Załączniku nr 14 są wynikiem działania podmiotu trzeciego. Czas wykonania poszczególnych przeglądów określają normatywy pracochłonności procesu technologicznego danego przeglądu ustalone w Załączniku nr 18." Wnosimy o wykreślenie pkt. 11 w Załączniku nr 11 gdyż nie jest jasne co oznacza ponadnormatywne wyłączenie taboru z eksploatacji na wykonanie czynności utrzymaniowych określonych w Załączniku nr 14 z przyczyn dotyczących Operatora trwających dłużej niż 5 dni roboczych lub doprecyzowanie przez Zamawiającego co rozumie pod pojęciem ponadnormatywne wyłączenie taboru z eksploatacji na wykonanie czynności utrzymaniowych opisanych w Załączniku nr 14, z przyczyn dotyczących Operatora. Zamawiający odsyła do Załącznika nr 18 który jest pusty co oznacza, że Operator nie jest w stanie ocenić czy przewidziane tam czasy są wystarczające czy nie. Dokumentacja nie stanowi też na jakiej podstawie załącznik miałby zostać uzupełniony i przez kogo oraz w jakim momencie.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że Załącznik nr 18 zostanie wypełniony przez Operatora przed podpisaniem umowy.

Pytanie 93. Dot. Załącznika nr 11 pkt. 11 do Umowy: do jakiego punktu Załącznika nr 14 Zamawiający odsyła? Załącznik nr 14 to Umowa Dzierżawy, która zawiera różne zapisy w tym m.in. zapisy dotyczące przeglądów P4 i P5 które są po stronie Organizatora i są długotrwałym procesem. Prosimy o doprecyzowanie ponieważ ten punkt jest niejasny i nie wiadomo co oznaczają zapisy.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że zapis w załączniku nr 11 pkt 11 do Umowy dotyczy działań Operatora z dzierżawionym taborom określonym w Załączniku nr 14 w zakresie czynności utrzymaniowych opisanych w załączniku nr 18 do umowy.

Pytanie 94. Załącznika nr 11 pkt. 11 do Umowy: Jakie ponadnormatywne wyłączenie taboru z eksploatacji na wykonanie jakich czynności utrzymaniowych i gdzie określonych z przyczyn dotyczących Operatora trwające dłużej niż 5 dni ma na myśli Zamawiający? Zamawiający ma obowiązek w jasny sposób określić dokumentację przetargową w tym m.in. system kar, w związku z tym prosimy o doprecyzowanie lub usunięcie zapisu.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że ponadnormatywne wyłączenie taboru z eksploatacji dotyczy przekroczenia deklarowanego czasu przez Operatora na czynności utrzymaniowe opisane w załączniku nr 18 do umowy.

Pytanie 95. Wnosimy o zmianę zapisu punktu 10.2.3 Umowy, który stanowi o rozwiązaniu Umowy przez Organizatora w przypadku "(...) naruszenia przez Operatora (...) obowiązku waloryzacji wynagrodzenia podwykonawców na zasadach opisanych w załączniku nr 4 do Umowy" podczas gdy Załącznik nr 4 nie opisuje Waloryzacji wynagrodzenia Wykonawców, nie jest to zapisane w Obowiązках Operatora ale przede wszystkim narusza ustawowe prawo Operatora do swobody kształtowania umów. Taki zapis o ile Zamawiający nie weźmie na siebie ryzyka zmiany wynagrodzenia Podwykonawców ponad zasady Waloryzacji Rekompensaty stanowi ogromne ryzyko dla Wykonawcy i znacząco wpłynie na koszty oferty.

Odpowiedź:

Zamawiający modyfikuje pkt 10.2.3 Umowy – nowe brzmienie „10.2.3 Umowa może zostać rozwiązana przez Organizatora za pisemnym wypowiedzeniem z zachowaniem 3-miesięcznego terminu wypowiedzenia ze skutkiem na koniec Okresu Rozliczeniowego w całości lub w odniesieniu do poszczególnych Linii Komunikacyjnych w następujących przypadkach:

a) istotnego naruszenia obowiązków umownych przez Operatora, przez co Strony rozumieją wystąpienie przynajmniej jednego ze zdarzeń:

- osiągnięcie w danym Okresie Rozliczeniowym limitu kar umownych określonego w Pkt. 7.3;
- naruszenie przez Operatora obowiązku wykorzystywania taboru określonego w Załączniku nr 10, z uwzględnieniem postanowień Pkt 4.5.3 i Pkt 4.5.4 i niezastosowanie się przez Operatora do pisemnego upomnienia Organizatora określającego wymagany termin usunięcia naruszenia;
- naruszeniu przez Operatora obowiązku terminowego rozliczania się z podwykonawcami określonego w Pkt. 4.6.3;
- trzykrotnego nieuzasadnionego nieusunięcia przez Operatora w danym Okresie Rozliczeniowym uchybień i nieprawidłowości stwierdzonych przez Organizatora, do usunięcia których Operator został wezwany w trybie określonym w Pkt. 6.4.4;

b) zmiany regulacji prawnych uniemożliwiającej realizację praw i obowiązków przez Organizatora;

c) Operator nie wykona obowiązku zawarcia i utrzymania umów o wzajemnym honorowaniu i sprzedaży biletów, o którym mowa w Pkt. 4.4.2;

Organizator może wypowiedzieć Umowę w oparciu o przesłanki wymienione w niniejszym Pkt w terminie 5 miesięcy od daty pozyskania przez Organizatora wiedzy o wystąpieniu przesłanki.”

Pytanie 96. Dot. Załącznika nr 3 do Umowy nie zawiera pojazdu SA105 udostępnianego przez Zamawiającego - z czego to wynika? Czy to oznacza, że Operator nie może wykorzystywać tego pojazdu w przewozach na podstawie umowy?

Odpowiedź:

Pojazd SA105 jest sprawny technicznie i może być wykorzystywany do realizacji umowy.

Zestaw 13.

Pytanie 97. W związku z tym, że w Załącznik nr 3 do Umowy jest podany już gotowy RJ (Rozkład Jazdy), a proces jego tworzenia na okres od 1.1.2025 r. dopiero rozpocznie się za kilka miesięcy i może wpłynąć na konieczność zmiany tych godzin wnosimy o informację czy Zamawiający bierze pod uwagę, że te założenia mogą ulec zmianie ze względu na brak wolnej przepustowości lub kolizje z trasami innych Przewoźników, którzy są obecni na tych samych trasach. W SWZ oraz w Załączniku nr 3 brak jest wytycznych na ten moment odnośnie możliwości zmiany godziny wiodącej podczas gdy w trakcie procesu ustalania RJ z PKPK PLK taka sytuacja może mieć miejsce i będzie to miało wpływ zarówno na godziny wiodące jak i na zmiany wtórne innych pociągów w RJ. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający ma tę wiedzę i zakłada ten wpływ, który może choć oczywiście nie musi wystąpić i mieć wpływ na zmiany RJ stanowiący załącznik nr 3.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że proces tworzenia rozkładu jazdy może mieć wpływ/lub nie na godziny kursowania pociągów określone w załączniku nr 3.

Pytanie 98. Dot. Załącznika nr 11 punkt 3: Biorąc pod uwagę, że zapewnienie transportu publicznego jest głównym celem umowy, zwracamy uwagę, że w obecnej wersji umowy Operator jest nadmiernie karany w przypadku gdyby w losowych przypadkach (np. awaria pojazdu) chciał wykonać usługę innym pojazdem, o zmniejszonej ilości miejsc. Obecnie za taki przypadek pociągu kara jest w wysokości 1500 zł za pociąg. Jako profesjonalny Operator najważniejszym celem dla Nas zawsze jest transport pasażerów, dlatego mając na uwadze, możliwe sytuacje losowe uważamy, że lepiej jest podstawić pojazd nawet z mniejszą ilością miejsc siedzących ale jednak zapewnić transport pasażerom. Pojazdy dysponują też miejscami stojącymi co pozwoli na zabezpieczenie 100% miejsc siedzących w pojeździe większym. W związku z powyższym prosimy o zmianę zapisu poprzez zmniejszenie wymiaru kary oraz wymaganego % miejsc siedzących w pociągu uruchamianym w innym zestawieniu niż wynikający z Umowy. Proponujemy zmianę zapisu na: " 3. Za każdy przypadek uruchomienia z przyczyn leżących po stronie Operatora pociągu w zestawieniu mniejszym niż wynikające z Umowy Organizator nalicza karę

umowną w wysokości 500 zł. Za zmniejszenie zestawienia nie uważa się pociągu w zestawieniu zapewniającym liczbę miejsc siedzących w ilości co najmniej 80% liczby miejsc siedzących wynikającej z prawidłowego zestawienia pociągu."

ewentualnie zmianę:

"3. Za każdy przypadek uruchomienia z przyczyn leżących po stronie Operatora pociągu w zestawieniu mniejszym niż wynikające z Umowy Organizator nalicza karę umowną w wysokości 1000 zł. Za zmniejszenie zestawienia nie uważa się pociągu w zestawieniu zapewniającym liczbę wszystkich miejsc w ilości co najmniej 90% liczby miejsc siedzących wynikającej z prawidłowego zestawienia pociągu."

Taki zapis prowadzi do większej motywacji Operatora do zapewnienia pojazdu zastępczego nawet w sytuacji gdyby pojazd miał mniej miejsc siedzących ale zapewniał miejsca stojące, ponieważ dla pasażera ważniejsze jest dotarcie do miejsca przeznaczenia niż wymóg zabezpieczenia miejsca siedzącego.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji umowy w powyższym zakresie.

Pytanie 99. Wnosimy o wskazanie jakimi dokumentami formalnymi dysponuje właściciel pojazdów, mowa tutaj o Świadectwie dopuszczenia typu, Zezwoleniu na wprowadzenie do eksploatacji, czy Zezwoleniu na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu umożliwiającymi normalne używanie tego rodzaju łączności przez obsługę pociągu na liniach zarządzanych przez PKP PLK. Prosimy o ich udostępnienie.

Odpowiedź:

Dokumenty dotyczące pojazdów stanowiących własność województwa zostaną udostępnione Operatorowi wraz z pojazdami.

Pytanie 100. Prosimy o doprecyzowanie, czy pojazdy Operatora wykorzystywane do przewozów objętych umową muszą posiadać łączność GSM-R nawet w przypadku, gdy zarządca infrastruktury tego nie wymaga i możliwe jest używanie łączności analogowej VHF. W takim przypadku znacząco ogranicza to pojazdy dostępne na rynku podczas gdy montaż sprzętu bez możliwości używania go oznacza starzenie się sprzętu mimo braku przydatności, brak gwarancji na sprzęt w momencie kiedy będzie on rzeczywiście potrzebny. Dlatego proponujemy zmianą zapisów aby sprzęt GSMR był wymagany dopiero w momencie kiedy będzie potrzebny na sieci i będzie mógł być używany aby uniknąć niepotrzebnych kosztów i starzenia się sprzętu.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji projektu umowy w powyższym zakresie, niemniej dopuszcza się pojazdy kolejowe Operatora, które spełniają wymogi sieci PKP w zakresie łączności.

Pytanie 101. Dot. Umowy Par. 3 pkt. 3.2 ppkt. 13 Umowy: W związku z wymogiem aby wszystkie osoby którymi Operator posługuje się w celu wykonania umowy posiadały odpowiednie uprawnienia (Umowa par. 3 pkt 3.2 ppkt. 13) oraz zgodnie z wymogami prawnymi, zachodzi konieczność przeszkolenia pracowników (w tym przede wszystkim maszynistów ale nie tylko) ze znajomości budowy, utrzymania i obsługi jednostek taborowych stanowiących własność Zamawiającego – Organizatora. Czy Zamawiający zapewni możliwość szkolenia pracowników Operatora z wykorzystaniem jednostek taborowych stanowiących własność Zamawiającego i na jakich warunkach? Brak takiej możliwości uniemożliwia przygotowanie Operatora do obsługi pojazdów czy prowadzenia nimi ruchu.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że działania w tym zakresie będą ustalone po podpisaniu umowy.

Pytanie 102. Mając na celu wygodniejszy transport dla pasażerów a tym samym maksymalizację przychodów wnosimy o dostosowanie dokumentacji do lepszego łączenia relacji pociągów. Bezpośrednia relacja eliminuje konieczność przesiadania się pomiędzy pociągami, co stanowi bardzo duże ułatwienie dla pasażerów, szczególnie realizujących przejazd do miejsc innych niż stacja Białystok oraz znacznie zwiększa atrakcyjność oferty przewozowej, zwłaszcza w przypadku konieczności wprowadzania korekt rozkładu jazdy w ramach Zastępczego Rozkładu Jazdy. W związku z tym proponujemy aby w Załącz-

niku nr 3 do Umowy rozszerzenie w kolumnie "Zestawienie minimalna pojemność/maksymalna składowg wg dokumentacji" listy o inne pojazdy, które w przypadku łączenia relacji mogą wykonywać przewozy. W tym np. zastąpienie pozycji "EN57AL" zapisem "EN57AL/SA133". Prosimy o potwierdzenie czy Zamawiający weźmie pod uwagę takie rozwiązanie mając na celu zwiększenie atrakcyjności połączeń dla pasażerów Powyższa zmiana umożliwiłaby łączenie relacji kluczowych pociągów dowozowych. Wprowadzenie takiego rozwiązania już na etapie "Wzorcowego rozkładu jazdy" pozwoli zapobiec rozkomunikowaniu kluczowych dla mieszkańców Białegostoku połączeń. Przypisanie w załączniku nr 3 różnych pojazdów do połączenia umożliwi łączenie relacji i kontynuowanie jazdy pojazdami np. SA133 w kierunku Ełku/Kuźnicy Białostockiej, co wyeliminuje uciążliwe i mało atrakcyjne dla pasażerów przesiadki. Takie działania stosowane są w rozkładzie jazdy już dzisiaj np. Ełk - Białystok - Kuźnica Białostocka - Białystok - Łapy/Czyżew.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji projektu załącznika nr 3 do umowy. Jednocześnie dopuszcza działania w zakresie łączenia relacji pociągów.

Pytanie 103. Prosimy o jasne wskazanie, czy pojazdy Organizatora objęte Umową na ich dzierżawę w ramach wykonywania przewozów są rzeczywiście wyposażone w radiotelefony łączności cyfrowej GSM-R.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że spalinowe zespoły trakcyjne są wyposażone w radiotelefony łączności cyfrowej a pojazdy elektryczne są wyposażone w radiotelefony pozwalające na wykorzystanie manipulatora urządzenia do obsługi modułów zdawczo-odbiorczych standardu GSM oraz GSMR

Pytanie 104. Dot. Umowy pkt 5.7.1: W związku z tym, że Umowa przewiduje określone zasady rekompensaty poprzez zapisy w Załączniku nr 4., gdzie stawka rekompensaty jest oparta na Ofercie, a waloryzacja jest opisana formułą, bazowana na publicznie dostępnych wskaźnikach makroekonomicznych wnosimy o usunięcie z zapisów umowy konieczności przeprowadzania audytu. Nie jest jasne zgodnie z obecnymi zapisami Umowy, co Audyt miałby weryfikować oraz jakie ma to konsekwencje dla Rekompensaty. Rekompensata jest wyliczana jako stawka za pociągokilometr i waloryzowana co roku nie ma więc konieczności przeprowadzania audytu i ponoszenia związanych z tym dodatkowych kosztów. Wydaje się więc bezcelowe, aby wskaźniki opisane w formule i ogłaszane przez państwowe Urzędy oraz samą formułę z Umowy dodatkowo weryfikował Audytor ponieważ do tego sprowadza się weryfikacja waloryzacji. Skoro wskaźniki waloryzacji są powszechnie dostępne i znane, sposób jej liczenia jest opisany formułą to waloryzacja powinna być automatyczna. Dlatego wnosimy o wykreślenie punktu dotyczącego audytu lub zapisanie że jest on opcjonalny w momencie powzięcia przez Zamawiającego wątpliwości co do Rozliczenia Roczego. "5.7.1 W przypadku powzięcia przez Zamawiającego uzasadnionych wątpliwości co do rozliczenia Roczego, Zamawiający, na swój koszt, może podjąć decyzję przeprowadzenia Audytu Roczego Rozliczenia Rekompensaty. Zamawiający w przypadku podjęcia uzasadnionych wątpliwości wypłaci Operatorowi bezsporną część Rozliczenia Rekompensaty aby nie powodować zatorów płatniczych po stronie Operatora."

"5.7.4 Organizator powiadamia Operatora o osobie Audytora oraz o dniu rozpoczęcia audytu najpóźniej 10 dni po złożeniu rocznego rozliczenia Rekompensaty Finansowej. Operator jest zobowiązany na dzień rozpoczęcia audytu udostępnić Audytorowi pełną dokumentację księgową, będącą podstawą do sporządzenia rocznego rozliczenia Rekompensaty Finansowej. Audyt powinien zakończyć się w terminie 30 dni od wskazanego przez Organizatora dnia jego rozpoczęcia, nie później niż do końca maja po upływie danego Okresu Rozliczeniowego. Do terminu tego nie wlicza się opóźnień spowodowanych działaniem Operatora lub podmiotów działających na jego zlecenie, w szczególności spowodowanych brakami w dokumentacji księgowej lub koniecznością wyjaśnienia istotnych wątpliwości wynikających z przedstawionej dokumentacji księgowej, chyba że Operator wyjaśni wątpliwości Audytora w terminie 5 Dni Roboczych od ich zgłoszenia"

5.8.3 Jeśli za dany Okres Rozliczeniowy Operatorowi została wypłacona Rekompensata Finansowa niższa niż iloczyn wykonanej Pracy Eksploatacyjnej i Rekompensaty za Pociągokilometr Organizator przekazuje (tj. dokonuje płatności) Operatorowi kwotę obliczoną jako różnica pomiędzy należną, wartością

Rekompensaty Finansowej za dany Okres Rozliczeniowy a wartością wypłaconej Operatorowi Rekompensaty Finansowej w tym Okresie Rozliczeniowym. Wypłata kwoty, o której mowa w zdaniu poprzednim, nastąpi w terminie 30 dni od złożenia Roczno Rozliczenia Rekompensaty Finansowej. Dla uniknięcia jakichkolwiek wątpliwości Strony wskazują, że górnym, nieprzekraczalnym limitem Rekompensaty Finansowej należnej Operatorowi za dany Okres Rozliczeniowy jest wartość określona w Załączniku nr 2, chyba że zajdą okoliczności, o których mowa w Załączniku nr 4.

W związku z tym, że Rekompensata Finansowa jest kalkulowana jako iloczyn ilości pociągów zrealizowanych oraz stawki, nie ma konieczności komplikowania procesu rozliczania Rekompensaty poprzez powołanie w każdym przypadku Audytora, ponoszenie dodatkowych kosztów. Niejasne jest co Audytor w trakcie takiego audytu miałby kontrolować? Ilość zrealizowanych km czy stawkę Rekompensaty która jest wyliczona na bazie złożonej oferty oraz opisanej w umowie Waloryzacji.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji umowy w powyższym zakresie.

Pytanie 105. W nawiązaniu do pkt 2 Załącznika nr 11: W przypadku wystąpienia zakłóceń w kursowaniu pociągów, zwłaszcza na liniach jednotorowych, konsekwencją jednego odwołanego pociągu mogą być odwołania również innych pociągów. W naszej ocenie karanie przewoźnika za każdy odwołany pociąg w sytuacjach, gdy zapewniony jest podróżnym przewóz zastępczy, a nie ma możliwości realizacji przewozu taborem kolejowym, nie jest zasadne i jest demotywuujące dla Operatora. W pełni rozumiemy potrzebę tego zapisu by powstrzymać organizowanie regularnej komunikacji zastępczej, więc proponujemy modyfikację tego punktu przez dopisanie zdania: Kar nie nalicza się przez pierwsze 12 godzin od chwili rozwiązania lub odwołania pociągu w przypadku gdy przewozy zastępcze są realizowane doraźnie w następstwie obiektywnych okoliczności uniemożliwiających realizację przewozów taborem kolejowym.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji umowy w powyższym zakresie.

Pytanie 106. W przypadku nie wykreślenia zapisów o audycie prosimy o doprecyzowanie informacji co dokładnie ma sprawdzać Audytor oraz jaki wpływ na Rekompensatę będzie miał Raport Audytora biorąc pod uwagę, że Rekompensata Finansowa jest wyliczana na podstawie zrealizowanych kilometrów przez Operatora na bazie Rozkładu Jazdy współtworzonego razem z Organizatorem oraz stawki rekompensaty za km na bazie oferty wynikającej z przetargu. Na ten moment jest to nie jasno zapisane w Umowie co sprawia że zapisy są niejasne dla Operatora i nie dają możliwości przygotowania oferty na tej podstawie w odniesieniu do kluczowego składnika oferty jakim jest Wynagrodzenie.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że wszystkie działania Audytora zostały opisane w pkt. 5.7 projektu umowy.

Zestaw 14.

Pytanie 107. Dot. Umowy Definicje: Prosimy o korektę pozycji 5) i podział jej na Kodeks Pracy i Koszty.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje poprawy omyłki pisarskiej poprzez wprowadzenie zapisu:

„5) Kodeks Pracy – ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy,

6) Koszty – oznaczają uzasadnione koszty poniesione przez Operatora w sposób celowy i oszczędny z zachowaniem zasad uzyskiwania najlepszych efektów z nakładów w związku z realizacją Umowy, wyliczone na podstawie kosztu za pociągokilometr określonego w Ofercie z uwzględnieniem waloryzacji, kategorie kosztów precyzuje Załącznik nr 4,”. Kolejności numeracji po definicji Koszty zmienia się kolejno o jeden.

Pytanie 108. W celu uproszczenia procesu wnosimy o wykreślenie punktu 5.2.7. z Umowy oraz z Definicji Waloryzacji. Biorąc pod uwagę, że waloryzacja jest określona formułą i oparta o wskaźniki ma-

kroekonomiczne publicznie dostępne, jest policzalna to nie ma konieczności dodatkowego komplikowania procesu poprzez konieczność wnioskowania o Waloryzację. W związku z powyższym wnioskujemy o uproszczenie procesu poprzez automatyczną waloryzację i skasowanie punktu 5.2.7.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji umowy w powyższym zakresie.

Pytanie 109. Prosimy o doprecyzowanie punktu 38 Definicji Umowy, co Zamawiający ma na myśli przez weryfikację i ocenę podstaw do zastosowania Waloryzacji? Waloryzacja w umowie opisana jest wzorem/formułą zgodnie z Zał nr 4, opiera się na wskaźnikach makroekonomicznych i danych ogólnodostępnych. Formuła opiera się na działaniu matematycznym i Załącznik nie zawiera żadnych ograniczeń co Waloryzacji więc nie jest jasne co taka weryfikacja i ocena podstaw Waloryzacji miałyby mieć za podstawę, zakres? Jakie aspekty będą weryfikowane i pod jakim kątem? W jakim przypadku Zamawiający stwierdzi czy są lub nie podstawy do Waloryzacji jeśli opiera się ona zawsze o zapisaną w umowie formułę. Zapis ten jest nie jasny i wprowadza ryzyko dla Operatora, że Zamawiający może ograniczyć w jakiś sposób jego prawo do Waloryzacji co może znacząco wpłynąć na jego Przychody i wyniki finansowe. Nawet 1% Waloryzacji dla Operatora oznacza wpływ na wynik w wysokości ok. 700.000 rocznie, dlatego sposób Waloryzacji powinien być jasno i precyzyjnie opisany w Umowie, a Operator powinien mieć prawo do otrzymania Waloryzacji w każdym wypadku jakiegokolwiek wyniku formuły z Załącznika nr 4 jako że opiera się na danych wskazanych w umowie które zostały uwzględnione również w Ofercie.

Odpowiedź:

Zamawiający będzie dokonywał sprawdzenia prawdziwości zastosowanych danych i wartości.

Pytanie 110. Kto ponosi koszty rezygnacji, gdy Organizator podejmie decyzję o rezygnacji z danego pociągu z przyczyn niezwiązanych z brakiem przepustowości?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że na etapie postępowania nie przewiduje takich okoliczności. Koszty powstałe na styku Operator – Zarządca ponosi Operator i powinny być skalkulowane w ofercie.

Pytanie 111. Dot. Punkt 4.1.9 Umowy - prosimy o udostępnienie Porozumień o których mowa. Bez dostępu do założeń tych Porozumień Operator nie ma wiedzy jakie postanowienia ma realizować. W przypadku braku Porozumień prosimy o doprecyzowanie jakie założenia Operator powinien przyjąć w ramach realizacji umowy. W związku z art. 4 ust. 1 lit. b pkt (ii) Rozporządzenia 1370/2007 umowy o świadczenie usług publicznych określają uprzednio, w sposób obiektywny i przejrzysty, parametry, według których obliczane są ewentualne rekompensaty.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że odpowiedzi udzielono w pytaniu 73 pkt a).

Pytanie 112. Dot. Punkt 5.1.2. Umowy - prosimy o doprecyzowanie w którym punkcie Załącznika nr 4 jest mowa o tym przypadku ponieważ załącznika nr 4 nie zawiera na ten moment tej informacji. W związku z art. 4 ust. 1 lit. b pkt (ii) Rozporządzenia 1370/2007 - umowy o świadczenie usług publicznych określają uprzednio, w sposób obiektywny i przejrzysty, parametry, według których obliczane są ewentualne rekompensaty.

Odpowiedź:

Zamawiający w sposób obiektywny i przejrzysty zawarł informacje w załączniku nr 4 dotyczące waloryzacji rekompensaty.

Pytanie 113. Dot. 5.2.2 Umowy - prosimy o doprecyzowanie jak ma zostać zaplanowany Roczny Plan Finansowy. Biorąc pod uwagę że rekompensata wynikająca z umowy to iloczyn Rekompensaty za km i ilości pracy eksploatacyjnej jak Operator ma przedstawić Plan Kosztów i przychodów na dany rok? Taka kalkulacja nie będzie zgodna z kwotą rekompensaty planowaną na podstawie Stawki Rekompensaty i Pracy Eksploatacyjnej planowanej? Prosimy o doprecyzowanie co w przypadku takiej niezgodności? Wg opinii Wykonawcy Plan Finansowy Roczny nie powinien być częścią Umowy ponieważ nie

ma możliwości uzgodnienia planowanych Kosztów i Przychodów oraz Rozsądnego Zysku w stosunku do Rekompensaty planowanej w inny sposób. Dlatego wnosimy o jego usunięcie w związku z art. 4 ust. 1 lit. b pkt (ii) Rozporządzenia 1370/2007 - umowy o świadczenie usług publicznych określają uprzednio, w sposób obiektywny i przejrzysty, parametry, według których obliczane są ewentualne rekompensaty.

Odpowiedź:

Zamawiający w sposób obiektywny i przejrzysty zawarł informacje w umowie dotyczące sporządzania rocznego planu finansowego.

Pytanie 114. Dot. Umowy 5.2.3 - jaki wpływ na Rekompensatę ma zmieniony przez Organizatora Plan Roczny w skutek zmienionej Pracy Eksploatacyjnej? W związku z art. 4 ust. 1 lit. b pkt (ii) Rozporządzenia 1370/2007 umowy o świadczenie usług publicznych określają uprzednio, w sposób obiektywny i przejrzysty, parametry, według których obliczane są ewentualne rekompensaty. Prosimy i doprecyzowanie jak wpłynie to na wynik Operatora? Jest to niejasny mechanizm na podstawie obecnego mechanizmu umowy. W związku z art. 4 ust. 1 lit. b pkt (ii) Rozporządzenia 1370/2007 umowy o świadczenie usług publicznych określają uprzednio, w sposób obiektywny i przejrzysty, parametry, według których obliczane są ewentualne rekompensaty.

Odpowiedź:

Zamawiający na etapie postępowania nie przewiduje zmian w rocznym planie finansowym.

Pytanie 115. Dot .pkt. 5.3.2 Umowy mówi, że Rekompensatę Finansową należną Operatorowi oblicza się według wzoru określonego w Załączniku nr 2. załącznik nr 2 wskazuje na wyliczenie Rekompensaty na podstawie Planowanych Kosztów, Przychodów oraz Rozsądnego Zysku w poszczególnych latach, podczas gdy Załącznik nr 4 mówi że "zasadniczym parametrem określającym wysokość należnego Operatorowi świadczenia jest Rekompensata za Pociągokilometr, jaką Operator przedstawił w Ofercie." O ile w Ofercie Rekompensata będzie skalkulowana jako Planowane Przychody, Planowane Koszty oraz Rozsądny Zysk na okres trwania Umowy (bez podziału na lata ponieważ jest stawka wynikająca z całego okresu ale obowiązująca w pierwszym roku trwania umowy), o tyle W trakcie Trwania Umowy Rekompensata z Oferty nie będzie korespondowała bezpośrednio z wartościami Kosztów i przychodów gdyż będą się one zmieniać w sposób różny od Waloryzowanej Rekompensaty. W związku z art. 4 ust. 1 lit. b pkt (ii) Rozporządzenia 1370/2007 umowy o świadczenie usług publicznych określają uprzednio, w sposób obiektywny i przejrzysty, parametry, według których obliczane są ewentualne rekompensaty. Prosimy więc o doprecyzowanie zapisów Umowy aby było jasne na jakich zasadach Operator może się spodziewać Rozliczenia Rekompensaty - czy na zasadach stawki za km czy na zasadzie pokrycia planowanych Rocznie Kosztów i Przychodów.

Odpowiedź:

Zamawiający w sposób obiektywny i przejrzysty zawarł informacje w umowie dotyczące rozliczenia rekompensaty.

Pytanie 116. Dot. Pkt. 5.8 Umowy: Biorąc pod uwagę zasady wypłaty Transz miesięcznych, które nie mogą przekroczyć wartości założonych w Planie Rocznym podczas gdy Rzeczywista Praca Eksploatacyjna może być większa, co oznacza, w z Rozliczenia Roczno może wynikać tylko niedopłata Rekompensaty dla Operatora, wnosimy o skrócenie okresu na rozliczenie tego niedoboru ponieważ może on negatywnie wpływać na sytuację finansową Operatora. Skrócenie terminu może polegać na wypłacie bezspornej części rozliczenia polegającej na weryfikacji rzeczywistej ilości kms zrealizowanych w Okresie Rozliczeniowym oraz stawki Rekompensaty których iloczyn da należną Rekompensatę za Okres Rozliczeniowy w porównaniu do wypłaconych Transz i 90% niedopłaty wynikającej z takiego wyliczenia Zamawiający przekaże na konto Operatora. Po rozliczeniu finalnym Zamawiający wypłaciłby ewentualną dodatkową różnicę. Taki mechanizm pozwoli na znaczące zmniejszenie ryzyka dla Operatora.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji umowy w powyższym zakresie.

Pytanie 117. Dot. Załącznika nr 4 punkt 5 przewiduje "Wyrównanie spadku przychodów poniżej przychodu Gwarantowanego będzie następowało w rocznym rozliczeniu Rekompensaty za każdy Okres Rozliczeniowy." co może oznaczać dla Operatora ryzyko dużych opóźnień ponieważ rozliczenie Roczne następuje z dużym opóźnieniem w stosunku do potencjalnego realnego spadku. Oznacza to że Operator w cenie musi założyć negatywny wpływ przepływów finansowych z tytułu potencjalnego opóźnienia dodatkowych wpływów - w najgorszym wypadku nawet ponad rok. Dlatego wnioskujemy o zmianie zapisu na "Wyrównanie spadku przychodów poniżej przychodu Gwarantowanego będzie następowało w okresach kwartalnych, na podstawie wniosku złożonego przez Operatora za okres narastająco od pierwszego dnia Okresu Rozliczeniowego do ostatniego dnia danego kwartału który obejmuje wniosek. Wypłata wyrównania następuje w ciągu 14 dni od daty złożenia Wniosku.

W przypadku, gdy poziom Przychodu Gwarantowanego zostanie przekroczony przez Operatora, nadwyżka przychodów ze sprzedaży biletów (wraz z dotacją przedmiotową) zostanie podzielona między Organizatora a Operatora w następujących udziałach procentowych: 85% dla Organizatora, 15% dla Operatora. Uzyskana nadwyżka zostanie rozliczona w Okresach Kwartalnych na podstawie informacji od Operatora: równowartość 15% nadwyżki przychodów ze sprzedaży biletów (wraz z dotacją przedmiotową) zwiększa wysokość Rozsądnego Zysku, a pozostałe 85% nadwyżki zostanie przekazane Organizatorowi "

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji umowy w powyższym zakresie.

Pytanie 118. Wnosimy o zmianę punktu 6.1.1

"6.1.1 Waloryzacja w zakresie zmian dotyczących wskaźnika wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych, wskaźnika wzrostu przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłaty z nagród z zysku oraz wskaźnika wzrostu cen paliwa i energii będzie dokonywana w następujących terminach:

- a) I Waloryzacja wejdzie w życie od początku II Okresu Rozliczeniowego.
- b) II Waloryzacja wejdzie w życie od początku III Okresu Rozliczeniowego.
- c) III waloryzacja wejdzie w życie od początku IV Okresu Rozliczeniowego.,
- d) IV waloryzacja wejdzie w życie od początku V Okresu Rozliczeniowego.,

pozwoli to na uniknięcie niepotrzebnych komplikacji w postaci składania wniosków przez Operatora. W przypadku zgody na wcześniejszą Waloryzację powyższe powinno zostać dostosowane.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji umowy w powyższym zakresie.

Pytanie 119. Dot. Pkt.6.2. przewiduje: Strona wnioskująca o Waloryzację powinna przedstawić we wniosku szczegółowe uzasadnienie i wyliczenie parametrów branych pod uwagę przy ocenie zasadności Waloryzacji, a także wyliczyć proponowany Roczny Wskaźnik Waloryzacji wraz z oczekiwanym wpływem jego zastosowania na Rekompensatę za Pociągokilometr. Druga Strona jest uprawniona do zgłoszenia uzasadnionych zastrzeżeń do wniosku o Waloryzację w terminie 10 Dni Roboczych od jego doręczenia. Waloryzację uważa się za uzgodnioną po wspólnym potwierdzeniu przez Strony podstaw do dokonania Waloryzacji oraz jej zakresu i uwzględnieniu jej w Rocznym Planie Finansowym. Rekompensata za Pociągokilometr wyliczona w oparciu o uzgodniony przez Strony Roczny Wskaźnik Waloryzacji jest uwzględniana w projekcie Roczno-Planu Finansowego stosownie do postanowień Pkt 5.2.5 głównej części Umowy. W przypadku braku wspólnego potwierdzenia przez Strony istnienia podstaw do Waloryzacji oraz jej zakresu, w kolejnym Okresie Rozliczeniowym stosuje się dotychczasową " Jest to zapis powodujący ogromne ryzyko tylko po stronie Operatora, ponieważ zapisy w tym momencie nie są jasne co może spowodować brak zgody na Waloryzację, które jest określona jasnymi wskaźnikami w umowie. W związku z tym prosimy o usunięcie tego zapisu ponieważ wprowadza niejasność do umowy i ryzyko dla Operatora którego Operator nie jest w stanie skalkulować. Takie opóźnienie w waloryzacji będzie oznaczało wysokie odsetki dla Organizatora i zwiększa tylko ryzyko po jego stronie oraz wpłynie niekorzystnie na Ofertę i koszty Zamawiającego.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji umowy w powyższym zakresie.

z up. MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA

Zbigniew Piotrowski
Dyrektor
Departamentu Infrastruktury i Transportu
(podpisano elektronicznie)