



**Związek Powiatowo-Gminny
Grodziskie Przewozy Autobusowe**

ul. Kościuszki 32a, 05-825 Grodzisk Mazowiecki

NIP: 5291836443, REGON: 389450569

e-mail: biuro@gpa.grodzisk.pl

www.gpa.grodzisk.pl

**WYKONAWCY BIORĄCY UDZIAŁ
W POSTĘPOWANIU**

ODPOWIEDZI NA PYTANIA NR 1 i MODYFIKACJA SWZ NR 1

Dotyczy postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego pn. „Świadczenie usługi przewozu regularnego wykonywanej w ramach publicznego transportu zbiorowego w podziale na cztery części”

Numer postępowania: GPA.272.2.2023

Zamawiający, Związek Powiatowo-Gminny Grodziskie Przewozy Autobusowe, informuje iż do ww. postępowania zostały złożone pytania. W związku tym zgodnie z art. art. 135 ust. 2 i 6 w zw. z art. 137 ust. 1 i 6 ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1710 z późn. zm.), udziela się odpowiedzi na niżej wymienione pytania i dokonuje modyfikacji treści SWZ w następującym zakresie:

Pytanie 1.

„1. Dotyczy części C:

Czy Zamawiający dopuści pojazdy typu MID11 wyprodukowane w roku 2017 lub młodsze? Dopuszczenie pojazdów rok starszych nie wpłynie na jakość taboru, a pozwoli na większą dostępność pojazdu tej klasy na rynku pojazdów używanych.”

Odpowiedź na pytanie 1:

Zamawiający zmienia w Załączniku nr 1C do SWZ (tj. w części C), treść punktu 2.5. Załącznika nr 4 do Umowy.

Dotychczasowy zapis:

„2. Rok produkcji pojazdów świadczących usługę:

...

2.5. **typu MIDI1**: 2018 lub młodsze;”

Nowy zapis:

„2. Rok produkcji pojazdów świadczących usługę:

...

2.5. **typu MIDI1**: 2017 lub młodsze;”

Pytanie 2.

„2. Dotyczy części D:

Czy Zamawiający dopuści pojazdy typu MIDI1 wyprodukowane w roku 2015 lub młodsze? Zamawiający mógłby je dopuścić przynajmniej na okres do momentu przekazania 8 fabrycznie nowych autobusów Operatorowi. Inwestycja w taboru typu MIDI1 wyprodukowany w roku 2018 lub młodszy, który po kilku miesiącach będzie trzeba wycofać może spowodować wysokie koszty dla Zamawiającego.

Prosimy o przychylenie się do naszych wniosków.”

Odpowiedź na pytanie 2:

Zamawiający zmienia w Załączniku nr 1D do SWZ (tj. w części D), treść punktu 2.5. Załącznika nr 4 do Umowy.

Dotychczasowy zapis:

„2. Rok produkcji pojazdów świadczących usługę:

...

2.5. **typu MIDI1**: 2018 lub młodsze;”

Nowy zapis:

„2. Rok produkcji pojazdów świadczących usługę:

...

2.5. **typu MIDI1**:

2.5.1. do momentu przekazania 8 fabrycznie nowych autobusów Operatorowi, o których mowa w punkcie 3.21 Umowy: 2015 lub młodsze;

2.5.2. od momentu przekazania 8 fabrycznie nowych autobusów Operatorowi, o których mowa w punkcie 3.21 Umowy: 2018 lub młodsze”;

Pytanie 3.

„1. Czy istnieje możliwość zmniejszenia prowizji za sprzedaż biletów miesięcznych przez IPZ i biletomaty do 5%? Zaproponowana prowizja jest prawie dwukrotnie wyższa od tej, która obowiązuje obecnie pomiędzy Zamawiającym a przewoźnikami w aktualnie obowiązujących umowach.”

Odpowiedź na pytanie 3:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SWZ.

Organizator planuje uruchomienie nowego systemu sprzedaży biletów przez IPZ i biletomaty. Wszystkie niezbędne informacje dla Wykonawców dotyczące sprzedaży biletów miesięcznych przez IPZ i biletomaty zostały przedstawione w SWZ, natomiast więcej informacji dotyczących wdrażanego przez Organizatora systemu sprzedaży biletów dostępnych jest w BIP GPA na stronie: <https://bip-gpa.grodzisk.pl/m,62,sprzedaz-biletow.html>

Pytanie 4.

„2. Czy Organizator dopuści możliwość zatrudnienia do 20% kierowców na podstawie umowy zlecenie? Po pierwsze niektórzy pracownicy nie chcą korzystać z możliwości zatrudnienia na podstawie umowy o pracę z uwagi na indywidualną sytuację. Po drugie przewoźnicy posiadają duży odsetek emerytów, którzy z uwagi na większą elastyczność godzin w przypadku umowy zlecenia, wolą taką właśnie formę zatrudnienia.”

Odpowiedź na pytanie 4:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SWZ.

Pytanie 5.

„3. Czy Organizator dopuści możliwość noszenia niebieskiej koszuli i bluzy typu softshell przez kierowców? Zwracamy uwagę, że biała koszula jest mniej praktyczna, szczególnie w przypadku kierowców mieszkających w hotelu pracowniczym, marynarka jest ubiorem bardzo krępującym ruchy kierowców, natomiast sweter nie zapewnia wystarczającej ochrony przed zimnym powietrzem dostającym się do autobusu w momencie otwarcia drzwi wsiadającym pasażerom.”

Odpowiedź na pytanie 5:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SWZ.

Pytanie 6.

„4. Czy Organizator zmieni zapis pkt 1.30 Załącznik nr 8 z „łącznie dla wszystkich linii” na „dla każdej linii oddzielnie”, tak jak to ma miejsce w obecnie obowiązujących umowach z przewoźnikami? Prosimy też o zmniejszenie wysokości kary.”

Odpowiedź na pytanie 6:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SWZ.

Pytanie 7.

„5. Czy Organizator zmniejszy wysokość kary z pkt 1.31 Załącznik nr 8 do poziomu kary z umowy na rok 2023 (0,30 zł za każdy zarejestrowany przypadek)?”

Odpowiedź na pytanie 7:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SWZ.

Zamawiający informuje, że w umowach z operatorami obowiązujących w 2023 roku obowiązuje następująca kara:

„za przyśpieszenie odjazdu kursu z każdego przystanku autobusowego **ponad 2 minuty i 0 sekund** przed godziną określoną w rozkładzie jazdy na podstawie systemu monitoringu Pojazdów rejestrujących dane z Lokalizatorów zamontowanych w pojazdach Operatora – 0,30 zł za każdy zarejestrowany przez system taki przypadek odjazdu z pojedynczego przystanku;”.

Po analizie wykonania rozkładu jazdy przez operatorów, Organizator postanowił zmienić zasady nakładania kary za przyspieszenie odjazdu kursu i w nowym zamówieniu określił w Załączniku nr 8 do umów:

„1.31. za przyśpieszenie odjazdu kursu z każdego przystanku autobusowego **ponad 3 minuty i 0 sekund** przed godziną określoną w rozkładzie jazdy na podstawie systemu monitoringu pojazdów rejestrujących dane z lokalizatorów zamontowanych w pojazdach Operatora w wysokości 1,00 zł za każdy zarejestrowany przez system taki przypadek odjazdu z pojedynczego przystanku;”

Należy wskazać, że Zamawiający zwiększył jednostkową wartość kary za odjazd z pojedynczego przystanku z 0,30 zł na 1,00 zł, ale zwiększył także próg od którego nakładana jest kara z „ponad 2 minut i 0 sekund” na „ponad 3 minuty i 0 sekund”.

Pytanie 8.

„6. Czy Organizator dopuści możliwość zamieszczania reklam zgodnie z zasadami określonymi w umowie na 2023 rok (monitory wewnątrz oraz tył autobusów)? Zwracamy uwagę, że zamieszczane treści głównie reklamują firmy z powiatu grodziskiego, dającym tym samym lokalnym przedsiębiorcom możliwość dotarcia do potencjalnych klientów. Proszę zauważyć, że możliwości reklamy, szczególnie dużego formatu o większym przekazie, są bardzo ograniczone na terenie naszego powiatu. Dodatkowo zgłaszają się do nas również firmy realizujące kampanie społeczne, np. kampanie antyśmogowe”

Odpowiedź na pytanie 8:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SWZ.

Pytanie 9.

„7. Czy Organizator wydłuży termin przekazywania załącznika nr 15 co najmniej do 7 dnia roboczego miesiąca następującego po miesiącu, którego zestawienie dotyczy?”

Odpowiedź na pytanie 9:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SWZ.

Pytanie 10.

„8. Czy Organizator zmniejszy wysokość kary określonej w pkt 1.17 Załącznik nr 8? Uważamy, że uchybienie, którego dotyczy, ma znikomy wpływ na jakość usług przewozowych.”

Odpowiedź na pytanie 10:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SWZ.

Pytanie 11.

„9. W sytuacji gdy kierowca ominie jeden przystanek Organizator zgodnie z Załącznikiem nr. 8 do umowy może naliczyć karę zgodnie w punktem 1.34 w wysokości 100 zł, zgodnie z punktem 1.30 karę za niewykonanie w części półkursu w wysokości od 200 do 800 zł oraz zgodnie z punktem 6.22 umowy w tej sytuacji nie należy się rekompensata za wykonany w części kurs. W naszej ocenie taki zapis daje możliwość kumulowania się kar, za przewinienie które nie jest adekwatne do wysokości kary. Wnosimy o wprowadzenie zapisu, który spowoduje, że Zamawiający będzie mógł naliczyć jedną karę za jedno przewinienie.”

Odpowiedź na pytanie 11:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że kara określona w punkcie 1.34 tj. „za ominięcie przystanku znajdującego się w rozkładzie jazdy – 100 zł za każdy przystanek” nakładana jest w przypadku niezatrzymania się pojazdu na przystanku (tj. ominięcia przystanku) na którym pasażerowie chcieli wysiąść lub wsiąść, **znajdującego się wzdłuż drogi, którą autobus przejechał**, natomiast kara określona w punkcie 1.30 tj. „za niewykonanie kursu w całości lub w części, z winy Operatora” nakładana jest w przypadku, kiedy **autobus nie przejechał obok wyznaczonego rozkładem jazdy przystanku** np. w przypadku zakończenia realizacji kursu kilka przystanków przed ostatnim przystankiem na trasie linii, lub w przypadku niewykonania podjazdu do przystanku w przypadku tzw. „podjazdów kieszeniowych”.

Wobec powyższego należy stwierdzić, że ww. kary Zamawiający naliczy jednocześnie (na jeden ten sam kurs) tylko w przypadku gdy w trakcie jednego kursu popełnione zostaną wyżej 2 naruszenia jednocześnie, tj. gdy np.: kierowca ominie drugi przystanek na trasie tj. nie zatrzyma się na przystanku i nie zabierze oczekujących na nim pasażerów mimo przejazdu obok danego przystanku, po czym w tym samym kursie, po dojeździe do przystanku w środku trasy zakończy realizację tego kursu i skieruje się np. do bazy, nie obsługując dalszych przystanków na trasie. Brak przejazdu przez część przystanków na trasie linii Zamawiający nie klasyfikuje jako ominięcie przystanków, ale jako niewykonanie kursu w części.

Zamawiający podtrzymuje, że zgodnie z punktem 6.22 umów Rekompensata nie należy się za kurs niezrealizowany w całości lub w części, jeśli nie był za niego uruchomiony autobus rezerwowo zgodnie z zasadami określonymi w punkcie 3.17

Pytanie 12.

„10. Proponujemy zmianę zapisu umowy 6.22 na - „Rekompensata nie należy się za kurs niezrealizowany w całości lub gdy kurs nie został zrealizowany na więcej niż połowie trasy, jeśli nie był za niego uruchomiony autobus rezerwowo, zgodnie z zasadami określonymi w punkcie 3.17”. Zmiana tego zapisu spowoduje większą motywację dla Operatora do podstawienia autobusu rezerwowego w sytuacjach awaryjnych, kiedy nie jest możliwe zrealizowanie kursu w całości. Obecnie proponowany przez Zamawiającego zapis powoduje, że dla Operatora podstawienie autobusu rezerwowego, np. z pominięciem kilku pierwszych przystanków jest nie uzasadnione ekonomicznie. Dodatkowo oprócz braku otrzymania zapłaty za wykonane wozokilometry na operatora nakładana jest kara umowa zgodnie z punktem 1.30 załącznika nr. 8 do Umowy. Taki zapis jest szkodliwy zarówno dla Operatora jak i dla pasażera. Wnosimy o zmianę jak powyżej.”

Odpowiedź na pytanie 12:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SWZ.

Wysokość kar nakładanych w przypadku dużej liczby niewykonanych kursów w części lub w całości w ocenie Zamawiającego skutecznie będzie mobilizować Wykonawców do prawidłowej realizacji całości kursów, a w razie potrzeby podstawiania autobusów rezerwowych. Kurs lub część kursu wykonany autobusem rezerwowym, zgodnie z zasadami określonymi w punkcie 3.17 umów, uznaje się za kurs wykonany autobusem podstawowym. W takim przypadku nie mają zastosowania kary umowne określone w punktach 1.30 i 1.32.

Pytanie 13.

„11. Proponujemy zryczałtowaną karę w wysokości 50 zł za każdy kurs za realizację kursu pojazdem innego typu niż dopuszczony przez Organizatora, zgodnie z wykazem przedstawionym w Załączniku nr 1. Obecne zapisy umowy powodują sumowanie się poszczególnych kar umownych w przypadku jednorazowego realizowania usługi przez pojazd niezgodny z umową. Z przyczyn niezależnych od wykonawcy mogą zdarzać się sytuacje, w których zostaje unieruchomionych kilka pojazdów, np. z przyczyn kolizji, które nie są spowodowane winą operatora. W takiej sytuacji, gdy jednorazowo zostanie skierowany do obsługi inny pojazd, na operatora mogą zostać naliczone skumulowane kary w wysokości kilku tysięcy złotych, które przekraczają dzienne wynagrodzenie dla Operatora za wykonane wozokilometry. Tak duże wartości kar umownych skłaniają przewoźnika do zawieszenia funkcjonowania brygady w danym dniu, co jest niekorzystne dla pasażerów którzy pozostają bez środka transportu”

Odpowiedź na pytanie 13:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SWZ.

Zamawiający dlatego wymaga odpowiedniej liczby pojazdów danego typu oraz utrzymania pojazdów w należytym stanie technicznym, aby zapewnić realizację kursów pojazdami określonego typu wymaganymi przez Zamawiającego. Zamawiający potwierdza, że zapisy umów powodują sumowanie się poszczególnych kar umownych w przypadku realizowania usług przez pojazd niezgodny z umową, co ma w całości wyeliminować obsługę kursów pojazdami inne niż wymagane przez Zamawiającego. Zamawiający nie przychylił się do opinii, że „Tak duże wartości kar umownych skłaniają przewoźnika do zawieszenia funkcjonowania brygady w danym dniu, co jest niekorzystne dla pasażerów którzy pozostają bez środka transportu”, ponieważ Zamawiający jednocześnie określił kary za brak realizacji kursów w całości lub w części na poziomie, który powinien mobilizować przewoźnika do realizacji kursów w całości i niezawieszenia funkcjonowania brygad w danym dniu.

Jednocześnie Zamawiający potwierdza, że kary umowne będą nakładane z zachowaniem ogólnych zasadach odpowiedzialności kontraktowej wynikającej z prawa cywilnego tj. art. 471 k.c. i następnych. a więc gdy Operator wykáže, że nie ponosi odpowiedzialności za przypadek nienależytego wykonania zobowiązania, Zamawiający odstąpi od naliczenia kar umownych.

Pytanie 14.

„12. Zamawiający w punkcie 3.3.19 Umowy tj. za brak wewnątrz autobusu informacji o: taryfie opłat, punktach sprzedaży biletów, wykazie ulg, zwolnień z opłat, przepisach porządkowych prezentowanych zgodnie ze wzorem przedstawionym przez Organizatora, przewiduje karę za stwierdzenie naruszenia postanowień w wysokości 500 zł za każdy pojazd odrębnie i każdy rozpoczęty dzień. Zaproponowana przez Zamawiającego kara jest nieadekwatna do szkodliwości naruszenia popełnionego przez potencjalnego przewoźnika. W związku z czym wnosimy o zmniejszenie kary do 200 zł za każdy przypadek i każdy dzień. Prosimy o wprowadzenie maksymalnej kary dziennej za to przewinienie do 1000 zł.”

Odpowiedź na pytanie 14:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SWZ. Zamawiający wymaga odpowiedniego przygotowania pojazdów przed rozpoczęciem realizacji usług.

Pytanie 15.

„13. Zamawiający w punkcie 3.3.20 Umowy tj. za brak wewnątrz autobusu, w salonie pasażerskim, w miejscu widocznym dla pasażerów informacji o ochronie danych osobowych w związku z zastosowaniem monitoringu w pojazdach, prezentowanych zgodnie ze wzorem uzgodnionym z Organizatorem, przewiduje karę za stwierdzenie naruszenia postanowień Umowy w wysokości 300 zł za każdy pojazd odrębnie i każdy rozpoczęty dzień. Zaproponowana przez Zamawiającego kara jest nieadekwatna do szkodliwości naruszenia popełnionego przez potencjalnego przewoźnika. W związku z czym wnosimy o zmniejszenie kary do 100 zł za każdy przypadek i każdy dzień. Prosimy o wprowadzenie maksymalnej kary dziennej za to przewinienie do 500 zł.”

Odpowiedź na pytanie 15:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SWZ. Zamawiający wymaga odpowiedniego przygotowania pojazdów przed rozpoczęciem realizacji usług.

Pytanie 16.

„14. Zamawiający w punkcie 3.3.21 Umowy tj. za brak wewnątrz autobusu, w salonie pasażerskim, w miejscu widocznym dla pasażerów, w pobliżu bocznej tablicy informacyjnej, metalowych uchwytów do zawieszania ogłoszeń, przewiduje karę za stwierdzenie naruszenia postanowień Umowy w wysokości 300 zł za każdy pojazd odrębnie i każdy rozpoczęty dzień. Zaproponowana przez Zamawiającego kara jest nieadekwatna do szkodliwości naruszenia popełnionego przez potencjalnego przewoźnika. W związku z czym wnosimy o zmniejszenie kary do 100 zł za każdy przypadek i każdy dzień. Prosimy o wprowadzenie maksymalnej kary dziennej za to przewinienie do 500 zł.”

Odpowiedź na pytanie 16:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SWZ. Zamawiający wymaga odpowiedniego przygotowania pojazdów przed rozpoczęciem realizacji usług.

Pytanie 17.

„15. Zamawiający w punkcie 3.3.21.4 Umowy tj. za niezamieszczenie w pojeździe ogłoszenia przesłanego Operatorowi przez Organizatora w wyznaczonym terminie, przewiduje karę za stwierdzenie naruszenia postanowień Umowy w wysokości 300 zł za każdy pojazd odrębnie i każdy rozpoczęty dzień. Zaproponowana przez Zamawiającego kara jest nieadekwatna do szkodliwości naruszenia popełnionego przez potencjalnego przewoźnika. W związku z czym wnosimy o zmniejszenie kary do 100 zł za każdy przypadek i każdy dzień. Prosimy o wprowadzenie maksymalnej kary dziennej za to przewinienie do 500 zł.”

Odpowiedź na pytanie 17:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SWZ. Zamawiający wymaga zapewnienia odpowiedniej jakości informacji dla pasażerów.

Pytanie 18.

„16. Zamawiający w punkcie 3.3.22 Umowy tj. za brak wewnątrz autobusu w salonie pasażerskim, w miejscu łatwo dostępnym dla pasażerów metalowej półki powlekanej lakierem na gazety lub ulotki w formacie A4, przewiduje karę za stwierdzenie naruszenia postanowień Umowy w wysokości 500 zł za każdy pojazd odrębnie i każdy rozpoczęty dzień. Zaproponowana przez Zamawiającego kara jest nieadekwatna do szkodliwości naruszenia popełnionego przez potencjalnego przewoźnika. W związku z czym wnosimy o zmniejszenie kary do 100 zł za każdy przypadek i każdy dzień. Prosimy o wprowadzenie maksymalnej kary dziennej za to przewinienie do 500 zł.”

Odpowiedź na pytanie 18:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SWZ. Zamawiający wymaga odpowiedniego przygotowania pojazdów przed rozpoczęciem realizacji usług.

Pytanie 19.

„17. Zamawiający nałoży karę na Operatora w przypadku utrudniania wykonywania kontroli, o której mowa w rozdziale 7. Umowy, w wysokości 5 000 zł za każdy stwierdzony przypadek. Zaproponowana przez Zamawiającego kara jest nieadekwatna do szkodliwości naruszenia popełnionego przez potencjalnego przewoźnika. W związku z czym wnosimy o zmniejszenie kary do 500 zł za każdy stwierdzony przypadek.”

Odpowiedź na pytanie 19:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SWZ.

Pytanie 20.

„18. Zamawiający w punkcie 5.6 Załącznika nr 3 dot. wentylacji i klimatyzacji pojazdu, a w szczególności jej prawidłowego działania, zgodnie z punktem 18.6 Załącznika nr 4, przewiduje karę za stwierdzenie naruszenia postanowień Umowy w wysokości 1000 zł za każdy pojazd odrębnie i każdy rozpoczęty dzień. Zaproponowana przez Zamawiającego kara jest nieadekwatna do szkodliwości naruszenia popełnionego przez potencjalnego przewoźnika. W związku z czym wnosimy o zmniejszenie kary do 300 zł za każdy przypadek i każdy dzień. Prosimy o wprowadzenie maksymalnej kary dziennej za to przewinienie do 1500 zł.”

Odpowiedź na pytanie 20:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SWZ. Zamawiający wymaga zapewnienia dla pasażerów odpowiedniego komfortu termicznego w trakcie podróży.

Pytanie 21.

„19. Zamawiający w punkcie 5.8 Załącznika nr 3 dot. malatury, uszkodzeń zewnętrznych pojazdu oraz wyposażenia w numery inwentarzowe, przewiduje karę za stwierdzenie naruszenia postanowień Umowy w wysokości 800 zł za każdy pojazd odrębnie i każdy rozpoczęty dzień. Zaproponowana przez Zamawiającego kara jest nieadekwatna do szkodliwości naruszenia popełnionego przez potencjalnego przewoźnika. W związku z czym wnosimy o zmniejszenie kary do 200 zł za każdy przypadek i każdy dzień. Prosimy o wprowadzenie maksymalnej kary dziennej za to przewinienie do 1000 zł.”

Odpowiedź na pytanie 21:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SWZ. Zamawiający wymaga odpowiedniego przygotowania pojazdów przed rozpoczęciem realizacji usług.

Pytanie 22.

„20. Przewoźnik za świadczenie przewozów taborem niespełniającym wymogów określonych w punkcie 21 Załącznika nr 4 dotyczącym gniazd USB, zostanie obciążony przez Zamawiającego karą w wysokości 500 zł za każdy pojazd odrębnie i każdy rozpoczęty dzień. Zamawiającego kara jest nieadekwatna do szkodliwości naruszenia popełnionego przez potencjalnego przewoźnika. W związku z czym wnosimy o zmniejszenie kary do 200zł za każdy przypadek i każdy dzień. Prosimy o wprowadzenie maksymalnej kary dziennej za to przewinienie do 1000 zł.”

Odpowiedź na pytanie 22:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SWZ. Zamawiający wymaga odpowiedniego przygotowania pojazdów przed rozpoczęciem realizacji usług.

Pytanie 23.

„21. Przewoźnik za świadczenie przewozów taborem niespełniającym wymogów określonych w punkcie 28 Załącznika nr 4 dotyczącym uchwytych na chorągiewki oraz montażu flag w określone dni, zostanie obciążony przez Zamawiającego karą w wysokości 500 zł za każdy pojazd i każdy rozpoczęty dzień. Zaproponowana przez Zamawiającego kara jest nieadekwatna do szkodliwości naruszenia popełnionego przez potencjalnego przewoźnika. W związku z czym wnosimy o zmniejszenie kary do 200 zł za każdy przypadek i każdy dzień. Prosimy o wprowadzenie maksymalnej kary dziennej za to przewinienie do 1000 zł.”

Odpowiedź na pytanie 23:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SWZ. Zamawiający wymaga odpowiedniego przygotowania pojazdów przed rozpoczęciem realizacji usług oraz montażu flag w określone dni.

Pytanie 24.

„22. Zamawiający za naruszenie z winy Operatora punktu 31 Załącznika nr 4 dotyczącego wykorzystania pojazdów świadczących usługi na liniach GPA do obsługi innych przewozów, w ramach innych umów, zleceń lub porozumień, przewiduje karę za stwierdzenie naruszenia postanowień Umowy w wysokości 2000 zł za każdy pojazd odrębnie i każdy rozpoczęty dzień. Zaproponowana przez Zamawiającego kara jest nieadekwatna do szkodliwości naruszenia popełnionego przez potencjalnego przewoźnika. W związku z czym wnosimy o zmniejszenie kary do 500 zł za każdy przypadek i każdy dzień. Prosimy o wprowadzenie maksymalnej kary dziennej za to przewinienie do 2000 zł.”

Odpowiedź na pytanie 24:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SWZ.

Pytanie 25.

„23. Wnosimy o zmianę efektywnej szerokości drzwi (dla drzwi podwójnych) dla pojazdów typu MIKRO w części B z min. 1200 mm, na min. 1050 mm. Większość pojazdów typu MIKRO posiada efektywną szerokość drzwi min. 1050 mm.”

Odpowiedź na pytanie 25:

Zamawiający zmienia w Załącznikach nr 1A, 1B, 1C i 1D do SWZ (tj. we wszystkich częściach), treść punktu 3.8. Załącznika nr 4 do Umów.

Dotychczasowy zapis:

„3.8. efektywna szerokość drzwi:
3.8.1. min. 1200 mm dla drzwi podwójnych;
3.8.2. min. 650 mm dla drzwi pojedynczych.”

Nowy zapis:

„3.8. efektywna szerokość drzwi:
3.8.1. **w pojazdach typu MIKRO** min. 1050 mm dla drzwi podwójnych;
3.8.2. **w pojazdach typu MINI1, MINI2, MINI3, MIDI1, MIDI2 i MAXI** min. 1200 mm dla drzwi podwójnych;
3.8.3. **we wszystkich typach pojazdów** min. 650 mm dla drzwi pojedynczych.”

Pytanie 26.

„24. Prosimy o dopuszczenie pojazdów MIDI1 posiadających układ drzwi 0-1-2. Prośbę swoją motywujemy zwiększeniem dostępności potencjalnych pojazdów MIDI1 na rynku pojazdów nowych i używanych.”

Odpowiedź na pytanie 26:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SWZ.

Pytanie 27.

„25. Prosimy o dopuszczenie pojazdów MIDI1 posiadających układ drzwi 0-2-2. Prośbę swoją motywujemy zwiększeniem dostępności potencjalnych pojazdów MIDI1 na rynku pojazdów nowych i używanych.”

Odpowiedź na pytanie 27:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SWZ.

Pytanie 28.

„26. Prosimy o dopuszczenie pojazdów typu MIDI1 o maksymalnej wysokości podłogi (z wyłączeniem podestów) 850 mm. Prośbę swoją motywujemy zwiększeniem dostępności potencjalnych pojazdów MIDI1 na rynku pojazdów nowych i używanych”

Odpowiedź na pytanie 28:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SWZ.

Pytanie 29.

„27. Prosimy o dopuszczenie pojazdów typu MINI1, MINI2, MINI3 o maksymalnej wysokości podłogi (z wyłączeniem podestów) 850 mm. Prośbę swoją motywujemy zwiększeniem dostępności potencjalnych pojazdów MINI1, MINI2, MINI3 na rynku pojazdów nowych i używanych”

Odpowiedź na pytanie 29:

Zamawiający zmienia w Załączniku nr 1B do SWZ (tj. w części B), treść punktu 6.2. Załącznika nr 4 do Umowy.

Dotychczasowy zapis:

„6. Maksymalna wysokość podłogi (z wyłączeniem podestów):

- 6.1. w pojeździe typu **MIKRO**: 690 mm;
- 6.2. w pojeździe typu **MINI1**: 690 mm;
- 6.3. w pojeździe typu **MINI2**: 690 mm;
- 6.4. w pojeździe typu **MINI3**: 690 mm;
- 6.5. w pojeździe typu **MIDI1**: 690 mm;
- 6.6. w pojeździe typu **MIDI2**: brak ograniczenia;
- 6.7. w pojeździe typu **MAXI**: brak ograniczenia.”

Nowy zapis:

„6. Maksymalna wysokość podłogi (z wyłączeniem podestów):

- 6.1. w pojeździe typu **MIKRO**: 690 mm;
- 6.2. w pojeździe typu **MINI1**: 850 mm;
- 6.3. w pojeździe typu **MINI2**: 690 mm;
- 6.4. w pojeździe typu **MINI3**: 690 mm;
- 6.5. w pojeździe typu **MIDI1**: 690 mm;
- 6.6. w pojeździe typu **MIDI2**: brak ograniczenia;
- 6.7. w pojeździe typu **MAXI**: brak ograniczenia.”

Ciąg dalszy odpowiedzi na pytanie 29:

Zamawiający zmienia także w Załączniku nr 1B do SWZ (tj. w części B), treść punktu 2. Załącznika nr 4 do Umowy.

Dotychczasowy zapis:

„2. Rok produkcji pojazdów świadczących usługę:

- 2.1. **typu MIKRO**: 2020 lub młodsze;
- 2.2. **typu MINI1**: 2019 lub młodsze;
- 2.3. **typu MINI2**: 2018 lub młodsze;
- 2.4. **typu MINI3**: 2012 lub młodsze;
- 2.5. **typu MIDI1**: 2018 lub młodsze;
- 2.6. **typu MIDI2**: 2016 lub młodsze;
- 2.7. **typu MAXI**: 2008 lub młodsze.”

Nowy zapis:

„2. Rok produkcji pojazdów świadczących usługę:

- 2.1. **typu MIKRO**: 2020 lub młodsze;
- 2.2. **typu MINI1**:
 - 2.2.1. w przypadku pojazdów o maksymalnej wysokości podłogi (z wyłączeniem podestów) nie przekraczającej 690 mm: 2019 lub młodsze;
 - 2.2.2. w przypadku pojazdów o maksymalnej wysokości podłogi (z wyłączeniem podestów) pomiędzy 690 a 850 mm: 2022 lub młodsze;
- 2.3. **typu MINI2**: 2018 lub młodsze;
- 2.4. **typu MINI3**: 2012 lub młodsze;
- 2.5. **typu MIDI1**: 2018 lub młodsze;
- 2.6. **typu MIDI2**: 2016 lub młodsze;
- 2.7. **typu MAXI**: 2008 lub młodsze.”

Zamawiający działając na podstawie art. 137 ust. 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1710 z późn. zm.), dokonuje zmiany treści SWZ w następującym zakresie:

Modyfikacja 1. Zamawiający modyfikuje w Załącznikach nr 1A, 1B, 1C i 1D do SWZ (tj. we wszystkich częściach), treść punktu 3.10.4. Załącznika nr 4 do Umów.

Dotychczasowy zapis:

„3.10. minimalna norma emisji spalin:
3.10.1. **pojazdu typu MIKRO:** EURO 6;
3.10.2. **pojazdu typu MINI1:** EURO 6;
3.10.3. **pojazdu typu MINI2:** EURO 6;
3.10.4. **pojazdu typu MINI3:** EURO 6;
3.10.5. **pojazdu typu MIDI1:** EURO 5;
3.10.6. **pojazdu typu MIDI2:** EURO 5;
3.10.7. **pojazdu typu MAXI:** EURO 4.”

Nowy zapis:

„3.10. minimalna norma emisji spalin:
3.10.1. **pojazdu typu MIKRO:** EURO 6;
3.10.2. **pojazdu typu MINI1:** EURO 6;
3.10.3. **pojazdu typu MINI2:** EURO 6;
3.10.4. **pojazdu typu MINI3:** EURO 4;
3.10.5. **pojazdu typu MIDI1:** EURO 5;
3.10.6. **pojazdu typu MIDI2:** EURO 5;
3.10.7. **pojazdu typu MAXI:** EURO 4.”

Modyfikacja 2a. Zamawiający modyfikuje w Załączniku nr 1C do SWZ (tj. w części C), treść punktu 1. Załącznika nr 4 do Umowy.

Dotychczasowy zapis:

„1. Liczba pojazdów: **23 pojazdy**, w tym:

...

1.5. **23** pojazdy **typu MIDI1**, w tym pojazdy rezerwowe spełniające wszystkie wymagania jak dla pojazdów podstawowych, albo **23** pojazdy **typu MIDI2**, w tym pojazdy rezerwowe spełniające wszystkie wymagania jak dla pojazdów podstawowych, **w zależności od oferty przedstawionej przez Operatora w postępowaniu;**

1.6. **0** pojazdów **typu MAXI**, w tym pojazdy rezerwowe spełniające wszystkie wymagania jak dla pojazdów podstawowych;”

Nowy zapis:

„1. Liczba pojazdów: **24 pojazdy**, w tym:

...

1.5. **22** pojazdy **typu MIDI1**, w tym pojazdy rezerwowe spełniające wszystkie wymagania jak dla pojazdów podstawowych, albo **22** pojazdy **typu MIDI2**, w tym pojazdy rezerwowe spełniające wszystkie wymagania jak dla pojazdów podstawowych, **w zależności od oferty przedstawionej przez Operatora w postępowaniu;**

1.6. **2** pojazdy **typu MAXI**, w tym pojazdy rezerwowe spełniające wszystkie wymagania jak dla pojazdów podstawowych;”

Modyfikacja 2b. Zamawiający modyfikuje w Załączniku nr 1C do SWZ (tj. w części C), treść Załącznika nr 1 do Umowy.

Dotychczasowy zapis:

PAKIET C

Typ dnia	Nr zadania	Długość zmiany (od 1. do ostatniego kursu) [hh:mm]	Praca eksploatacyjna na linii [km]	Dopuszczony typ pojazdów do obsługi kursów wyznaczonych zadaniami
D	131	21:22	445,1	MIDI1 lub MIDI2
D	132	19:42	405,2	MIDI1 lub MIDI2
D	133	19:55	405,2	MIDI1 lub MIDI2
D	134	19:55	405,2	MIDI1 lub MIDI2
D	135	17:27	365,3	MIDI1 lub MIDI2
D	201	17:56	452,7	MIDI1 lub MIDI2
D	202	19:37	503,0	MIDI1 lub MIDI2
D	241	18:01	286,8	MIDI1 lub MIDI2
D	242	19:53	338,5	MIDI1 lub MIDI2
D	251	20:29	536,0	MIDI1 lub MIDI2
D	252	18:29	482,4	MIDI1 lub MIDI2
S	551	10:45	262,7	MIDI1 lub MIDI2
D	601	12:25	222,8	MIDI1 lub MIDI2
D	602	20:03	390,6	MIDI1 lub MIDI2
D	603	2:45	55,7	MIDI1 lub MIDI2
D	641	19:24	489,6	MIDI1 lub MIDI2
D	651	19:52	387,0	MIDI1 lub MIDI2
D	661	12:10	261,6	MIDI1 lub MIDI2
D	681	17:58	339,3	MIDI1 lub MIDI2
D	691	19:17	417,9	MIDI1 lub MIDI2
C	131	19:57	399,0	MIDI1 lub MIDI2
C	201	19:37	503,0	MIDI1 lub MIDI2
C	241	19:13	366,8	MIDI1 lub MIDI2
C	251	10:29	228,0	MIDI1 lub MIDI2
C	252	9:24	190,0	MIDI1 lub MIDI2
C	261	21:17	550,0	MIDI1 lub MIDI2
C	481	17:58	317,7	MIDI1 lub MIDI2
C	601	17:19	303,3	MIDI1 lub MIDI2
C	691	18:09	338,3	MIDI1 lub MIDI2

Nowy zapis:

PAKIET C

Typ dnia	Nr zadania	Długość zmiany (od 1. do ostatniego kursu) [hh:mm]	Praca eksploatacyjna na linii [km]	Dopuszczony typ pojazdów do obsługi kursów wyznaczonych zadaniami
D	131	21:22	445,1	MIDI1 lub MIDI2
D	132	19:42	405,2	MIDI1 lub MIDI2
D	133	19:55	405,2	MIDI1 lub MIDI2
D	134	19:55	405,2	MIDI1 lub MIDI2
D	135	17:27	365,3	MIDI1 lub MIDI2
D	201	17:56	452,7	MIDI1 lub MIDI2
D	202	19:37	503,0	MIDI1 lub MIDI2
D	241	18:01	286,8	MIDI1 lub MIDI2
D	242	19:53	338,5	MIDI1 lub MIDI2
D	251	20:29	536,0	MIDI1 lub MIDI2
D	252	18:29	482,4	MIDI1 lub MIDI2
S	551	10:45	262,7	MIDI1 lub MIDI2 lub MAXI
D	601	12:25	222,8	MIDI1 lub MIDI2
D	602	20:03	390,6	MIDI1 lub MIDI2
D	603	2:45	55,7	MIDI1 lub MIDI2
D	641	19:24	489,6	MIDI1 lub MIDI2
D	651	19:52	387,0	MIDI1 lub MIDI2
D	661	12:10	261,6	MAXI
D	681	17:58	339,3	MIDI1 lub MIDI2
D	691	19:17	417,9	MIDI1 lub MIDI2
C	131	19:57	399,0	MIDI1 lub MIDI2
C	201	19:37	503,0	MIDI1 lub MIDI2
C	241	19:13	366,8	MIDI1 lub MIDI2
C	251	10:29	228,0	MIDI1 lub MIDI2
C	252	9:24	190,0	MIDI1 lub MIDI2
C	261	21:17	550,0	MIDI1 lub MIDI2
C	481	17:58	317,7	MIDI1 lub MIDI2
C	601	17:19	303,3	MIDI1 lub MIDI2
C	691	18:09	338,3	MIDI1 lub MIDI2

Modyfikacja 3. Zamawiający modyfikuje w Załącznikach nr 1A, 1B, 1C i 1D do SWZ (tj. we wszystkich częściach), treść punktu 3.3.18.2. Umów.

Po punkcie 3.3.18.2.4. dodaje się punkt 3.3.18.2.5. w następującym brzemieniu:

„3.3.18.2.5. umieszczone przez Operatora na przystankach i dworcach wskazanych przez Organizatora oddzielnie dla każdej informacji, w terminie 48 godzin od momentu dostarczenia na adres poczty elektronicznej Operatora lub w terminie dłuższym, jeżeli taki wskazał Organizator.

Modyfikacja 4a. Zamawiający wykreśla w Załączniku nr 1C do SWZ (tj. w części C), treść punktu 2.5.1. Umowy.

Wykreśla się punkt 2.5.1. Umowy o treści:

„2.5.1. W przypadku pozyskania autobusów elektrycznych przez Organizatora, Organizator zastrzega sobie możliwość skorzystania z dowolnego lub dowolnych Praw Opcji, o których mowa w Rozdziale 13. z wyłączeniem obsługi linii nr 13. W przypadku rezygnacji przez Organizatora z obsługi linii 13 w Prawie Opcji maksymalną łączną liczbę wozokilometrów oraz maksymalną wysokość rekompensaty dla Operatora w okresie Prawa Opcji ustala się odpowiednio pomniejszone o linię 13.”

Modyfikacja 4b. Zamawiający modyfikuje w Załączniku nr 1C do SWZ (tj. w części C), treść punktu 2.8. Umowy.

Dotychczasowy zapis:

„2.8. W przypadku braku zlecenia liczby wozokilometrów, na jednej, na więcej niż jednej lub na wszystkich liniach obsługiwanych przez Operatora, na podstawie postanowień Umowy, w szczególności punktów 2.3, 2.5, 2.5.1 lub 2.7, Operatorowi nie będą przysługiwały jakiegokolwiek roszczenia w stosunku do Organizatora.”

Nowy zapis:

„2.8. W przypadku braku zlecenia liczby wozokilometrów, na jednej, na więcej niż jednej lub na wszystkich liniach obsługiwanych przez Operatora, na podstawie postanowień Umowy, w szczególności punktów 2.3, 2.5 lub 2.7, Operatorowi nie będą przysługiwały jakiegokolwiek roszczenia w stosunku do Organizatora.”