

URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
15-097 BIAŁYSTOK
ul. M. Curie - Skłodowskiej 14

Białystok, 26 marca 2024 r.

BON-IV.272.3.2024.AR

**Wykonawcy
(uczestnicy postępowania)**

Zamawiający informuje, iż w postępowaniu przetargowym nr **BON-IV.272.3.2024.AR** pn.: „**Świadczenie usług publicznych w zakresie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich**” wpłynęły pytania o następującej treści:

Pytanie nr 1). Dot. Pkt. 7. 6 Umowy: Wnosimy o wykreślenie pkt. 7.6 w Umowie lub opisanie, że odpowiedzialność wobec osób trzecich jest ograniczona do wysokości polisy Operatora;
Odpowiedź.

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 2). 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 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 modyfikuje zapis w pkt. 7.3 w zakresie kary w brzmieniu „7.3 Łączna wysokość kar umownych dotyczących zdarzeń, które wystąpiły w danym Okresie Rozliczeniowym, nie może przekroczyć 7% kwoty prognozowanej Rekompensaty Finansowej określonej w Rocznym Planie Finansowym dla tego Okresu Rozliczeniowego, za wyjątkiem kary umownej przewidzianej na wypadek rozwiązania Umowy w trybie określonym w Pkt. 10.2.2., której nie wlicza się do tego limitu.”

Pytanie nr 3). Proponujemy wykreślenie ppkt. 3.4 w par. 3 Umowy. Zamawiający ma prawo potrącania kar umownych wszelkich szkód z wynagrodzenia wykonawcy nawet nieudokumentowanych należycie, Wykonawca powinien mieć prawo wstrzymać wykonywanie usług w przypadku braku należnych płatności.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 4) 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 inną stawkę czynszu. Z Umowy powinien wynikać jasny zapis, że pojazdy nie mogą być wykorzystywane bez zgody Zamawiającego do innych celów niż świadczenie usług przewozowych w ramach Umowy. Proponujemy dodać zapis: "Przekazanie pojazdów do przeglądów P4 i P5 wymaga uzgodnienia warunków realizacji tych przeglądów, w szczególności: zakresu, terminu realizacji, kosztów przeglądu oraz zasad rozliczenia czynności oraz materiałów wykraczających poza zakres a niezbędnych do przywrócenia pojazdów do ruchu"

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że zapis w tym zakresie określa Par. 3 pkt 2 i 4 Umowy Dzierżawy.

Pytanie nr 5). Prosimy o informację czy wszystkie pojazdy Zamawiającego spełniają wymogi zawarte w Umowie oraz ile obecnie miejsc na przewóz rowerów znajduje się w każdym pojeździe (brak dokładnych informacji w Załączniku 10 do Umowy, jest tylko wskazane, że tabor posiada miejsce na rowery). W przypadku braku spełniania tych wymogów przez tabor Zamawiającego prosimy o usunięcie tego wymogu.

Odpowiedź:

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

Pytanie nr 6). Dot. Par 3 pkt. 4 Umowy Dzierżawy: Jest niejasny zapis, że dzierżawca odpowiada za przeglądy do 4 poziomu przy jednoczesnym zapisie że P4/P5 to Wydzierżawiający. Proponujemy wprowadzić zapis: "Dzierżawca odpowiada do 3 poziomu łącznie". Zamawiający powinien w sposób jednoznaczny opisywać przedmiot Zamówienia. Powinno być jasne, że Dzierżawca odpowiada tylko za przeglądy P1-P3. Koszty przeglądów P-4 i P-5 oznaczają wysokie koszty i absolutnie nie może być żadnych niejasności w tej sprawie w Umowie Dzierżawy, a powinno być jasno określone, że odpowiada za nie Zamawiający (Wydzierżawiający) i żadne koszty z tym związane nie obciążają Wykonawcy.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że zapis w tym zakresie jest precyzyjny i potwierdza, że dzierżawca jest zobowiązany do zapewnienia przeprowadzenia przeglądów i napraw pojazdów do 4 poziomu utrzymania pojazdu.

Pytanie nr 7). 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 określenia kosztów składki jako elementu składowej oferty. Takie informacje powinny być określone konkretnie w dokumentacji przetargowej.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że wartości do ubezpieczenia zostały podane w załączniku nr 10 do projektu umowy (skompresowany załącznik nr 2 dokumentacji przetargowej).

Pytanie nr 8). Dot. Par. 3 pkt. 3.5 ppkt. 2) Umowy o świadczenie usług: Wnosimy o doprecyzowanie zapisu w Umowie przez Zamawiającego kogo należy rozumieć pod nazwą "innych osób związanych ze stałą realizacją rozkładu jazdy". Wnosimy o wprowadzenie odpowiedniej modyfikacji w treści Umowy. Wykaz stanowisk jest otwarty i teoretycznie może dotyczyć np. osób trzymających 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 wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 9). Dot. Pkt. 28) Definicje w Umowie stanowi: "Roczna Praca Eksploatacyjna" oznacza liczbę pociągokilometrów w ramach realizacji Przewozów zgodnie z rozkładem jazdy w Okresie Rozliczeniowym (bez zjazdów do stacji postojowych i dojazdów ze 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? To powinno być w sposób jasny określone w Umowie.

Odpowiedź:

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

Pytanie nr 10). 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, zdarzeń których nie można było przewidzieć przy podpisywaniu 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 nie na etapie postępowania przetargowego, z przyczyn nie leżących po stronie Wykonawcy nie mogą stanowić wyłącznego ryzyka Wykonawcy.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że Wykonawca jako profesjonalny podmiot działający na rynku kolejowym jest w stanie skalkulować wszystkie koszty związane z wykonywaniem usługi i nie przewiduje modyfikacji dokumentacji przetargowej w tym zakresie.

Pytanie nr 11). Dot. Par. 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 kalkulację opisaną formułą.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 12). Dot. Par. 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 Roczno-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 osiągniętej przez Operatora korzyści ekonomicznej w związku z realizacją Przewozów.) W pierwszym przypadku prosimy o zmianę i doprecyzowanie zapisów umowy aby były 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 informuje, że planuje wypłatę wynagrodzenia dla Operatora w oparciu o złożoną w ofercie stawkę rekompensaty za pociągokilometr, która będzie podlegała Waloryzacji.

Pytanie nr 13). Dot. Umowa 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 Audytor 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 Roczno. Poniżej proponowane zapisy:"5.7.1 W przypadku powzięcia przez Zamawiającego uzasadnionych wątpliwości co do rozliczenia Roczno, Zamawiający, na swój koszt, może podjąć decyzję przeprowadzenia Audytu Roczno 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 wartością określoną 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 wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 14). Dot. Załącznik 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 wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 15). Dot. Pkt. 1 ppkt. 27) Umowy stanowi: "27) 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 Roczego 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 wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 16). 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 m-cznego 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 wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 17). 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 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 Planu Finansowego dostosowanej do modyfikacji Projektu Rozkładu Jazdy. Organizator uwzględnia zasadne zastrzeżenia Operatora do projektu Roczno Planu Finansowego i przekazuje Operatorowi ostateczną wersję Roczno Planu Finansowego.” Zapis w pierwszym zdaniu punktu 5.2.3 Umowy mówi, iż to Operator przekazuje Organizatorowi projekt Roczno 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 Planu Finansowego oraz rozpatrywania zastrzeżeń. Jeśli nie to prosimy o doprecyzowanie jak ten proces przekazania Roczno 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 nr 18). W przypadku pozostawienia punktu 5.2.: Wnosimy o potwierdzenie, że w punkcie 5.2.5 nie zostały pomyłkowo zamienione role Organizatora z rolą Operatora w zakresie przygotowania Roczno Planu Finansowego. „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 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 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.

Pytanie nr 19). 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 wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 20). Wnosimy 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." Jest to przyczyna leżąca po Stronie Zamawiającego i Operator powinien mieć prawo do odszkodowania w przypadku rozwiązania Umowy z przyczyn dotyczących Zamawiającego. Dokonanie płatności to jest podstawowy obowiązek Zamawiającego i rozwiązanie Umowy z powodu braku płatności zgodnie z powszechną praktyką na rynku powinno prowadzić do odpowiedzialności odszkodowawczej Organizatora. Wykonawca ponosi koszty zatrudnienia personelu, wynajmu warsztatu do naprawy pojazdów i szereg innych stąd w przypadku rozwiązania Umowy przez Zamawiającego z przyczyny leżącej po stronie Zamawiającego powinny one zostać zwrócone.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 21). Dot. 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 wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 22). Dot. Załącznik nr 14 do Umowy, Par. 1 Umowy Dzierżawy: Wnosimy o zastąpienie obecnych zapisów par. 1, pkt. 7 i 8 Umowy dzierżawy na zapis w następującym brzmieniu:

7. Odbiór przedmiotów udostępnienia nastąpi w dniu, 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 Wydierżawiającego 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 wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 23). Dot. Załącznik 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.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że załącznik nr 18 zostanie uzupełniony przez Operatora przed podpisaniem Umowy.

Pytanie nr 24). Dot. Załącznik 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 zapewnienia miejsca siedzącego.

Odpowiedź:

Zamawiający modyfikuje Załącznik nr 11. punkt 3 poprzez:

„Za każdy przypadek uruchomienia z przyczyn leżących po stronie Operatora pociągu w zestawieniu mniejszym niż wynikające z Umowy Organizator nalicza karę umowną w wysokości **1 000 zł**. 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”.

Pytanie nr 25). Dot. Par. 5 Umowy: 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.

Pytanie nr 26). 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 Załącznikiem nr 4, opiera się na wskaźnikach makroekonomicznych i danych ogólnodostępnych. Formuła opiera się na działaniu matematycznym 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. 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 informuje, że weryfikacja będzie polegała na sprawdzeniu przedkładanych danych.

Pytanie nr 27). 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 nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 28). Dot. Umowa pkt. 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 o 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 informuje, że na etapie postępowania nie planuje zmiany rocznej pracy eksploatacyjnej.

Pytanie nr 29). 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 stawką 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 nr 30). Dot. Par. 4 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 wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 31). Dot. Załącznik nr 4. Prosimy o wprowadzenie Waloryzacji od pierwszego Okresu. Wprowadzenie jej od drugiego Okresu Rozliczeniowego oznacza, że pierwsza Waloryzacja będzie dopiero po upływie 2 lat od momentu złożenia oferty co oznacza bardzo duże ryzyko dla Operatora ze względu na obecną sytuację wysokiej inflacji. Wprowadzenie jej od pierwszego okresu rozliczeniowego a więc mimo wszystko ponad rok od momentu złożenia oferty wpłynie pozytywnie na zmniejszenie ryzyka i tym samym lepszą ofertę a więc oszczędności dla Zamawiającego.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 32). Dot. Załącznik 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 wnioskuję o zmianę 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 wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 33). Do Załącznik nr 4 pkt. 6.1.1.: Wnosimy o zmianę punktu 6.1.1 na następujące brzmienie "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 wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 34). Dot. Załącznik nr 4 do Umowy pkt. 6.2: 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 Roczego 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, która 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 wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 35). Prosimy o udostępnienie danych historycznych za poprzednie lata o potokach pasażerskich i przychodach z podziałem na linie komunikacyjne objęte Umową wskazane w Załączniku nr 1 do Umowy.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że dane historyczne udostępnił w dokumentacji przetargowej.

Pytanie nr 36). 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 wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 37). Dot. Pkt. VI SWZ, pkt. 5.1.3 Ogłoszenia o zamówieniu, pkt. 2.1. Umowy (oraz inne odpowiednie zapisy w Umowie. Wnosimy o zmianę terminu realizacji zamówienia z 1 stycznia 2025 r. – 31 grudnia 2029 r. na oznaczenie terminu rozpoczęcia usług z uwzględnieniem koniecznego okresu mobilizacji tj. następującego przynajmniej 12miesiący od podpisania Umowy oraz oznaczenie okresu świadczenia usług jako 60 miesięcy od dnia rozpoczęcia świadczenia usług. W niniejszym Postępowaniu postawiony wymóg rozpoczęcia usług od 1 stycznia 2025 r. de facto całkowicie eliminuje konkurencję, co jest sprzeczne z ideą otwartości do rynku, zasadami opisywania przedmiotu w sposób sprawiedliwy i przejrzysty oraz jest działaniem contra legem. Jedynym podmiotem z rynku, który będzie w stanie rozpocząć usługi w tym terminie jest dotychczasowy przewoźnik spółka Polregio S.A. Należy dodatkowo dodać, że w poprzednim postępowaniu przetargowym organizowanym przez Województwo Podlaskie, unieważnionym z powodu przekroczenia kwoty jaką Zamawiający zamierza przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia (kwota podana przez Zamawiającego po otwarciu ofert: 367 755 377,00 zł) Arriva RP Sp. z o.o. złożyła najkorzystniejszą ofertę: 439 759 877,39 zł, oferta Polregio S.A. była znacząco droższa: 498 543 148,09 zł. Zamawiający unieważnił to postępowanie i rozpiął nowe niniejsze Postępowanie eliminując całkowicie konkurencję poprzez postawienie nierealnego do dotrzymania przez żaden inny podmiot z rynku niż dotychczasowy przewoźnik (Polregio), co nie może być akceptowane. Data rozpoczęcia świadczenia usług 1 stycznia 2025r. jest nierealna i niemożliwa do dotrzymania dla jakiegokolwiek wykonawcy oprócz dotychczasowego operatora - Polregio S.A. - biorąc pod uwagę zakres obowiązków i wymagań nakładanych na wykonawców i czas potrzebny do przygotowania się do świadczenia usług oraz możliwą długość postępowania przetargowego. Zgodnie z wytycznymi KE do Rozporządzenia 1370/2007 w celu zapewnienia potencjalnym oferentom sprawiedliwych i równych szans należy przewidzieć odpowiedni i racjonalny okres czasu między wszczęciem procedury przetargowej i terminem składania ofert, a także między wszczęciem procedury przetargowej i terminem, w którym rozpocząć się ma świadczenie usług transportowych.

Odpowiedź:

Zamawiający informuję, że zmodyfikował termin rozpoczęcia realizacji usługi. Zmiany zostały wprowadzone w dokumentacji przetargowej.

Pytanie nr 38). Wnosimy o wskazanie w Umowie (w tym m.in. w pkt. 8 Załącznika nr 9 do Umowy i innych postanowieniach umownych) uprawnienia wykonawcy - w okresie przejściowym 24 miesiący od podpisania Umowy - do dysponowania tymczasowo taborem rezerwowym bez dodatkowego wyposażenia (tj. np. w: klimatyzację, toaletę dostosowaną do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością, udogodnienia dla osób o ograniczonej możliwości poruszania w zakresie wsiadania/wysiadania z pojazdu, minimum 4 miejsc na przewóz rowerów, system zliczania pasażerów ze zdalnym dostępem do danych dla Organizatora, pokładowe wifi), a także starszego niż 20 lat. Zapisy SWZ wykluczają pojazdy starsze niż 20 lat od daty produkcji lub najwyższego poziomu utrzymania (pkt 8, 9 Zał. Nr 9 do Umowy), dlatego jedyne dostępne EZT w Polsce na wynajem nie mogą być brane pod uwagę. W przypadku pojazdów w pełni zgodnych z dopuszczonym już typem czas dostawy wynosi 20-22 miesiący. Dostawa takich pojazdów jest jednak mało prawdopodobna, ponieważ m.in. zmiana kolorystyki wnętrza, rozplanowania siedzeń czy systemów informacji pasażerskiej, wymusza aktualizację niektórych certyfikatów badań. Mając powyższe na uwadze, realnym czasem dostawy pierwszego pojazdu jest 24-26 miesiący od podpisania umowy dla pojazdów zgodnych z typem, do 36 -40 miesiący od podpisania umowy dla pojazdów wymagających całkowicie nowego zezwolenia. Dlatego też – biorąc pod uwagę okres produkcji pociągów w celu nieprzedłużania ponad niezbędne minimum okresu mobilizacji, wnosimy o wprowadzenie do Umowy uprawnienia wykonawcy w okresie przejściowym 24 miesiący od podpisania Umowy dysponowania tymczasowo taborem rezerwowym bez ww. dodatkowego wyposażenia wymaganego przez Zamawiającego oraz starszym niż 20 lat.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że zmodyfikował zapis w tym zakresie poprzez wykreślenie wieku pojazdów operatora. Zmiany zostały wprowadzone w dokumentacji przetargowej.

Pytanie nr 39). Dot. Pkt. XVII.I SWZ, pkt. 5.1.12Ogłoszenia: Wnosimy o przesunięcie terminu składania ofert co najmniej do dnia 29 marca 2024 r. Wyznaczony termin składania ofert jest zbyt krótkiego terminu, nieuwzględniającego skali, złożoności, skomplikowania i specyfiki przedmiotu zamówienia, jego długoletniego charakteru, ani czasu niezbędnego do przygotowania (w tym oszacowania) i złożenia ofert, co w konsekwencji oznacza brak respektowania zasady proporcjonalności, przejrzystości i uczciwej konkurencji.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że modyfikuje termin na składanie oferty. Nowy termin został wprowadzone w dokumentacji przetargowej.

Pytanie nr 40). Dot. Załącznik nr 4 do Umowy: Wnosimy o wykreślenie ograniczenia waloryzacji poziomu Roczego Wskaźnika Waloryzacji do 4,9 %, ewentualnie zmianę zapisu w celu określenia maksymalnego wzrostu Kosztu dla Zamawiającego poprzez ustalenie limitu 20%; względnie w inny sposób zapewniający zgodność z przepisami Pzp. W załącznik nr 4 do Umowy w pkt. 1 jest zapis: „W celu wyeliminowania konieczności dokonywania przez Strony korekt w sytuacjach bagatelnych, Waloryzacja będzie stosowana tylko wtedy, gdy Roczny Wskaźnik Waloryzacji przekroczy 1% i do maksymalnego poziomu 4,9%”. Ograniczenie waloryzacji do poziomu Roczego Wskaźnika Waloryzacji do 4,9 % rodzi ogromne, niewspółmierne i nieproporcjonalne ryzyko dla Operatora niemożliwe do skalkulowania w ofercie oraz naruszające równowagę kontraktową stron i skutkujące nieporównywalnością ofert. Nie jest to zdecydowanie sytuacja bagatelna. Przyjęcie limitu 1% - 4,9 % ani nie odnosi się do sytuacji bagatelnych, jak sugeruje Zamawiający, ani nie jest zgodne z ww. podejściem mającym na celu niedopuszczenie do deficytu ekonomicznego po stronie wykonawcy. Zachowanie ww. limitu skutkuje ogromnym ryzykiem straty po stronie Operatora, której to straty nie sposób będzie odrobić w kolejnych latach realizacji usług z uwagi na trwałe zmniejszenie stawki w stosunku do pełnej waloryzacji, a która to stawka będzie również podstawą do kolejnej waloryzacji. Nie jest to więc jednorazowa, jednoroczna strata dla Operatora, ale ma wpływ na kolejne lata, zaniżając rekompensatę w sposób ciągły i zwiększając stratę co roku przez kolejne waloryzacje. Jednocześnie Operator podlega sytuacji rynkowej i nie ma możliwości wpływu na zmiany cen na rynku a tym samym wysokość rzeczywistej inflacji, cena paliwa czy wzrost wynagrodzeń Limit 4,9% stanowi ryzyko, które nawet z najlepszą należytą starannością Wykonawca nie jest stanie oszacować w ofercie i stanowi nadużycie ze strony Zamawiającego w kształtowaniu zapisów umownych, zwłaszcza w kontekście doświadczeń z ostatnich lat (pandemia COVID-19, wojna na Ukrainie, konflikt izraelsko – palestyński) i obecnej sytuacji politycznej. Okoliczności te mają ogromny wpływ na inflację, ale jeszcze większy na poziom cen paliw i energii. Koszt paliwa w kosztach operatora to aż 25%.

Odpowiedź:

Zamawiający informuję, że zmodyfikował zapis w tym zakresie poprzez rozszerzenie limitu waloryzacji. Zmiany zostały wprowadzone w dokumentacji przetargowej.

Pytanie nr 41). Wnosimy o przekazanie informacji czy Zamawiający przekaże Wykonawcy część personelu (w tym maszynistów) czy całość personelu Wykonawca jest zobowiązany pozyskać we własnym zakresie czy Zamawiający przewiduje zmianę dokumentacji przetargowej w tym zakresie?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że po stronie Wykonawcy leży zabezpieczenie personelu potrzebnego do realizacji przewozów opisanych w dokumentacji przetargowej.

Zestaw 2.

Pytanie nr 42) do Załącznika nr 1 do SWZ „Opis przedmiotu zamówienia”

Dot. część III. pkt. b) Wykonawca wnosi o zmianę zapisu w część III pkt..b) na:

„ aktualny certyfikat bezpieczeństwa warunkujący dopuszczenie Wnioskodawcy do korzystania z infrastruktury kolejowej celem świadczenia usług objętych SWZ.“

Uzasadnienie:

Powyższe zapisy wynikają z art.17e oraz 18b ustawy o transporcie kolejowym. Natomiast proponowane zapisy: aktualny certyfikat bezpieczeństwa potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej wydany, zgodnie z wyżej wymienią ustawą, przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego,

nie spełniają wymagań art. 18b ustawy o transporcie kolejowym.

„ Art. 18b. 1. Przewoźnik kolejowy składa wniosek o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa do:

- 1) Agencji albo Prezesa UTK — w przypadku gdy planowany obszar działalności obejmuje wyłącznie terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i stacje graniczne położone w sąsiednich państwach członkowskich Unii Europejskiej;
- 2) Agencji — w przypadku gdy planowany obszar działalności obejmuje również inne państwa członkowskie Unii Europejskiej”.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytania do Załącznika nr 2 do SWZ „Wzór umowy”

Pytanie nr 43) Dot. pkt 7 Preambuly: Wykonawca wnosi o wpisanie pełnej nazwy aktu prawnego tj. “Ustawy o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 (Dz.U. nr 86, poz.789 wraz z póź. zm.) zwanej dalej UTK“ - na końcu drugiego zdania, gdzie jest odniesienie do art. 28p UTK”.

Uzasadnienie:

Dopiero na stronie 8 jest definicja a wcześniej w kilku miejscach jest powtarzana nazwa "UTK" bez wskazania o jaką ustawę chodzi.

Odpowiedź:

Zamawiający modyfikuje zapis w Umowie w pkt. 7 Preambuły otrzymuje brzmienie: „Organizator określił specyfikację zobowiązań z tytułu świadczenia usługi publicznej, o której mowa w art. 2a Rozporządzenia 1370/2007. Zakres zleconych Operatorowi usług jest zgodny z „Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podlaskiego”, co stanowi wypełnienie normy, o której mowa w art. 28p Ustawy o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 (Dz.U. z 2023 r. poz. 1786 z póź. zm.) zwanej dalej UTK“

Pytanie nr 44) Definicje Dot. pkt 1 ppkt 34) Siła Wyższa - Wykonawca wnosi o zmianę zapisu w tiret 3. z: „poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydem w rozumieniu UTK”

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

Uzasadnienie:

Proponowane zapisy definicji wynikają z wymagań Regulaminu sieci .. wiodącego zarządcy infrastruktury, w tym przywołanej Instrukcji Ir-8 określającej tryb postępowania po wydarzeniach kolejowych, którą zgodnie z zapisami pkt. 6.2 Regulaminu sieci przewoźnik jest zobowiązany stosować oraz instrukcji przewoźnika kolejowego opracowanej na podstawie § 29 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. Dz.U. 2016 poz. 369)

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 45) Dot. pkt 1 ppkt 38)

“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. Wykonawca wnioskuję o ujednoczenie oraz doprecyzowanie zapisów.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie. Zamawiający informuje, że parametry brane pod uwagę przy waloryzacji są określone w Załączniku 4 do Umowy.

Pytanie nr 46) Dot. pkt 3.2 ppkt 15) Wykonawca zwraca się o wyjaśnienie czy w niniejszym punkcie w miejsce Załącznika nr 10 nie powinien być przywołany Załącznik nr 14 do Umowy? W załączniku nr 10 wskazane są dane taboru Organizatora, a nie postanowienia umowy dzierżawy, która stanowi załącznik nr 14 do Umowy.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że pkt 3.2 umowy zobowiązuje Operatora do wykorzystania taboru Organizatora wymienionego w Załączniku nr 10 w celu realizacji przewozów. Natomiast załącznik nr 14 umowy określa sposób nabycia i użytkowania tego taboru od właściciela.

Pytanie nr 47) Dot. pkt 3.2 ppkt 12) Operator zobowiązuje się do „zapewnienia Przewozów Zastępczych, przez co Strony rozumieją obowiązek uruchomienia przez Operatora Przewozu zastępczego.”

Wykonawca wnosi o usunięcie zapisu z zał. 11 „Katalog kar umownych” pkt 2 „Organizator nalicza karę umowną w wysokości 1 000 zł za każdy przypadek odwołania pociągu z przyczyn leżących po stronie Operatora z zapewnieniem podróжным Przewozów Zastępczych”.

Uzasadnienie:

Niespójność zapisów. Nie można karać Wykonawcy za wykonywanie obowiązków wynikających z umowy.

Odpowiedź

Zamawiający modyfikuje zapis w zał. nr 11 pkt 2 poprzez:

„Organizator nalicza karę umowną w wysokości 800 zł za każdy przypadek odwołania pociągu z przyczyn leżących po stronie Operatora z zapewnieniem podróжным Przewozów Zastępczych”.

Pytanie nr 48) Dot. pkt 3.5 ppkt 1) Wykonawca wnosi o zastąpienie wyrażenia „prawo socjalne” na „uprawnienia socjalne”.

Uzasadnienie:

Z uwagi, że w prawie polskim nie występuje pojęcie “prawo socjalne” jako odrębna gałąź prawa, a prawo Unii odsyła w sprawie uprawnień socjalnych do prawa krajowego więc czytelniej będzie napisać o uprawnieniach socjalnych, bo o to tu chodzi, a więc prawo do wynagrodzenia, urlopu czy zasiłku itd. gdyż są to uprawnienia pracownicze socjalne.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 49) Dot. pkt 3.5, ppkt 3) — Wykonawca wnosi o wykreślenie zapisu.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 50) Dot. pkt 4.1.9 Wykonawca wnosi o doprecyzowanie zapisu w zakresie określenia terminów przedłożenia przez Organizatora wyciągów z Porozumień lub innych dokumentów (np. protokołów uzgodnień) niezbędnych do złożenia u Zarządcy wniosków o przydzielenie tras na poszczególne Roczne Rozkłady Jazdy

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że informacje w tym zakresie przekazywać będzie nie później niż na dwie korekty rocznego rozkładu jazdy pociągów. Zmiany zostały naniesione w dokumentacji przetargowej.

Pytanie nr 51) Dot. pkt 4.1.2 - "Rozkład Jazdy na okres 1 stycznia 2025 — 31 grudnia 2025 r. został ustalony przez Organizatora, stanowiąc część dokumentacji Postępowania i Operator zobowiązuje się do jego realizacji."

Z uwagi na fakt zawarcia w Załączniku nr 3 jedynie godzin wiodących odjazdów i przyjazdów Wykonawca wnosi o zmianę treści pkt 4.1.2 na: "Wzorcowy rozkład Jazdy na okres 1 stycznia 2025 — 31 grudnia 2025 r. został ustalony przez Organizatora, stanowiąc część dokumentacji Postępowania i Operator zobowiązuje się do jego realizacji."

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że modyfikuje pkt 4.1.2 w brzmieniu "Rozkład Jazdy na okres 1 stycznia 2026 - 31 grudnia 2026 r. został ustalony przez Organizatora, stanowiąc część dokumentacji Postępowania i Operator zobowiązuje się do jego realizacji. Organizator współpracuje z Operatorem w zakresie przygotowania Projektów Rozkładów Jazdy na kolejne okresy obowiązywania wynikające z Regulaminu Sieci. W tym celu Organizator uwzględniając postanowienia Regulaminu Sieci przygotowuje harmonogram pracy nad Projektem Rozkładu Jazdy i przekazuje go do Operatora. W przypadku braku zarządzenia Zarządcy wprowadzającego Regulamin Sieci do końca roku kalendarzowego poprzedzającego wejście w życie nowego Rozkładu Jazdy obowiązuje dotychczasowy harmonogram."

Pytanie nr 52) Dot. pkt 4.5.4 Wykonawca wnosi o zmianę postanowienia poprzez nadanie pkt 4.5.4 następującego brzmienia: "Zestawienia pociągów wskazano w Załączniku nr 3 i mogą one ulec zmianie, w wyniku uzgodnienia pomiędzy Stronami. Parametry techniczne i jakościowe oraz liczbę, typ/serie i rodzaj taboru przeznaczonego do wykonywania Przewozów określają Załączniki nr 8 i nr 10."

Uzasadnienie:

Pominięto tabor Operatora przeznaczony do wykonywania Przewozów, o którym mowa w Załączniku nr 8 do umowy.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 53) Dot. pkt 4.4 ppkt 4.4.1 Wykonawca wnosi o zmianę zapisu w ostatnim zdaniu na: „(...) Bilety będą sprzedawane przez Operatora między innymi poprzez następujące kanały dystrybucji:"

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 54) Dot. pkt 5.1 ppkt 5.1.4 lit. b) „Organizator informuje, iż w czasie prac modernizacyjnych w zakresie infrastruktury kolejowej, prowadzonych przez zarządcę linii, w przypadku, gdy uruchomione Przewozy Zastępcze współfinansowane będą przez zarządcę, Operatorowi przysługuje od:

b) od Organizatora Rekompensata z tytułu poniesionych kosztów obsługi pociągowej"

Wykonawca wnosi o rozszerzenie zapisu o: „a także pozostałych kosztów poniesionych na realizację przewozu”

Uzasadnienie:

Realizacja przewozu KKZ oprócz kosztów przewoźnika drogowego i drużyny pociągowej generuje też inne koszty, m. in. koszty handlowe - z tytułu sprzedaży biletu.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 55) Dot. pkt 5.2 ppkt 5.2.3-5.2.5 Brak spójności pomiędzy zapisami Umowy. Zgodnie z pkt 5.2.3 Operator przekazuje Organizatorowi PF, a pkt 5.2.4-5.2.5 treść wskazuje Organizatora jako przedstawiającego projekt PF. Wykonawca wnosi o ujednoczenie zapisów oraz określenie, kto będzie przekazywał projekt rocznego PF.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że zapisy w ppkt 5.2.3 – 5.2.5. są spójne i precyzyjnie przedstawiają kolejność działań przy tworzeniu Planu finansowego na dany świadczenia usług.

Pytanie nr 56) Dot. pkt 5.5 ppkt 5.5.3-5.5.4

Wykonawca wnosi o zmianę zapisu ppkt 5.5.3 na: „Kwota wnioskowanej Transzy będzie przekazywana w terminie do 7 Dni Roboczych od daty wpływu wniosku od Operatora.”

oraz

Wykonawca wnosi o zmianę zapisu ppkt 5.5.4 na: „Wniesienie przez Organizatora zastrzeżeń do Wniosku nie skutkuje zawieszeniem biegu terminu zapłaty określonego w ppkt. 5.5.3 do czasu usunięcia przez Operatora przyczyny zastrzeżeń.”

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 57) Dot. pkt 5.7 ppkt 5.7.4

„Organizator powiadamia Operatora o osobie Audytora oraz o dniu rozpoczęcia audytu najpóźniej do 1 kwietnia po upływie danego Okresu Rozliczeniowego. Audyt rozpoczyna się najwcześniej w pierwszym dniu po złożeniu rocznego rozliczenia Rekompensaty Finansowej.”

Wykonawca wnosi o urealnienie terminu przeprowadzenia audytu z uwagi na możliwość złożenia korekty rozliczenia rocznego rekompensaty finansowej do 15.04.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 58) Dot. pkt 6.2 ppkt 6.2.1 Wykonawca wnosi 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 przychodów do dnia 15 stycznia.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 59) Dot. pkt 6.4 ppkt 6.4.4 Wykonawca wnosi 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 wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 60) Dot. pkt 6.5.2 Wykonawca wnosi o zmianę pierwszego zdania na:

„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 wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 61) Dot. pkt 7.2 Wykonawca wnosi o zmianę zapisu na:

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

Uzasadnienie:

Organizator nie uwzględnia sytuacji, w której kara umowna może być sporna i niezasadna.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 62) Dot. pkt 7.6 Wykonawca wnosi o usunięcie ostatniego zdania.

Uzasadnienie:

Odpowiedzialność Operatora - przewoźnika kolejowego oparta jest na zasadzie ryzyka. Jest to najszybsza zasada odpowiedzialności. Operator jak przewoźnik kolejowy odpowiada za szkody związane z prowadzoną działalnością / realizowanymi przewozami w granicach prawa. Zastępcze zaspokajanie roszczeń w sytuacji braku odpowiedzialności Organizatora może narażać Operatora na nieuzasadnione koszty.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 63) Dot. pkt 9.2.2 Wykonawca wnosi o dodanie ppkt c) o treści “c) numeru rachunku bankowego wskazanego w pkt 5.9 ust. 2”

Uzasadnienie:

Zmiana wyeliminuje konieczność aneksowania umowy w przypadku zmiany numeru rachunku bankowego.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 64) Dot. pkt 11.6 Wykonawca wnosi o usunięcie ust.11.6

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 wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 65) Dot. pkt 11.7.3 Wykonawca wnosi o sprostowanie oczywistej omyłki. W punkcie znajduje się mylne odniesienie do "ust. 4 niniejszego paragrafu". Numeracja treści umowy nie uwzględnia paragrafów. Proponuje się zmianę na "pkt 11.7.4."

Odpowiedź:

Zamawiający poprawia omyłkę pisarską w zakresie numerowania i zmienia na pkt 11.7.4.

Pytanie nr 66) Dot. Pkt. 4 - relacja Białystok - Elk

Wymaga doprecyzowania, w zakresie odcinka objętego Umową. Czy chodzi o objęcie umową pełnej relacji Białystok - Elk, czy wyłącznie odcinka Białystok - granica województwa. Doprecyzowanie zapisu ma szczególne znaczenie dla prawidłowego skalkulowania pracy eksploatacyjnej w ofercie.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że w załączniku nr 3 do umowy zostały określone relacje wg, których należy skalkulować pracę eksploatacyjną w ofercie.

Pytanie nr 67) Dot. Pkt 6 relacja Białystok — Bielsk Podlaski - Hajnówka

Proponuje się zmianę relacji na "Białystok — Bielsk Podlaski - Hajnówka (Białowieża)", ponieważ linia kolejowa nr 52 przebiega pod Zarządem PKP PLK do stacji Nieznany Bór, a dalej pod zarządem starostwa powiatowego do Białowieży. W przypadku zmian własnościowych w postaci przejęcia odcinka linii nr 52 Nieznany Bór - Białowieża przez PKP S.A. i pod zarząd PKP PLK S.A., mogą zostać przeprowadzone prace rewitalizacyjne mające na celu odtworzenie ciągu komunikacyjnego Hajnówka - Białowieża, a tym samym otworzy się możliwość wznowienia przewozów pasażerskich do Białowieży.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 68) Dot. Pkt 7 - relacja Hajnówka-Czeremcha-Siedlce

Proponuje się zmianę relacji na “Siemianówka - Hajnówka - Czeremcha - Siedlce”, ponieważ linia kolejowa nr 31 poprowadzona jest od stacji Siedlce do stacji Siemianówka - granica Państwa. W przypadku zlecenia w trakcie obowiązywania Umowy połączeń pasażerskich do/ze stacji Siemianówka, nie będzie zachodziła obawa o niezgodność załącznika nr 1 z ewentualną zmianą rozkładu jazdy, bądź przeprowadzenia odrębnego postępowania przetargowego na odc. Hajnówka - Siemianówka.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 69) Dot. Pkt 8 - relacja Białystok - Ostrołęka

Czy Zamawiający przewiduje włączenie do eksploatacji pozostałych przystanków osobowych na linii kolejowej nr 36, tj. Płonka, Roszki Leśne, Jamiołki, Wnory, Czarnowo-Undy, Łubnica Łomżyńska, Żyźniewo, Kurpie. Jeśli tak, zasadne byłoby uzupełnienie. Czy Zamawiający przewiduje wznowienie przewozów na linii kolejowej nr 49 Śniadowo - Łomża w okresie realizacji Umowy.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że wg zarządcy infrastruktury dostępność wymienionych przystanków jest nieokreślona.

Pytanie nr 70) Dot. Załącznik nr 14 do Umowy - UMOWA DZIERŻAWY w § 1 (Przedmiot umowy) określa dostępność pojazdu SA105-103. Dokumentacja Systemu Utrzymania pojazdów kolejowych również zawiera dokumentację pojazdu SA105-103. Brak konsekwencji w załączniku nr 3 do Umowy, który we wzorcowym rozkładzie jazdy, w kolumnie Zestawienie minimalna pojemność składów, nie zawiera pojazdu SA105-103, którego koszt dzierżawy ponosi operator. Na jakich relacjach może zostać wykorzystany pojazd SA105-103? W przypadku możliwości wykorzystania taboru SA105-103 do określonych relacji handlowych, niezasadne jest naliczanie kar umownych określonych w pkt 3 Załącznika nr 11 do Umowy. Natomiast w przypadku braku określenia relacji handlowych, w których możliwe jest wykorzystanie niskopojemnego taboru SA105-103 bezpodstawne jest naliczanie czynszu dzierżawy tego pojazdu.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że pojazd SA105 może być wykorzystany na trasie Białystok – Waliły, Czeremcha – Hajnówka.

Pytania do załącznika nr 4 do umowy

Pytania nr 71) Dot. pkt 1 Ogólne zasady ustalania należnej Operatorowi Rekompensaty Finansowej

„W celu wyeliminowania konieczności dokonywania przez Strony korekt w sytuacjach bagatelnych, Waloryzacja będzie stosowana tylko wtedy, gdy Roczny Wskaźnik Waloryzacji przekroczy 1 % i do maksymalnego poziomu 4,9 %”.

I. Wykonawca wnioskuje o usunięcie kwestionowanego postanowienia, tj. ograniczenia waloryzacji zakresem 1%-4,9% i zastąpienie go innym przewidującym pełną waloryzację w

okresach 6 miesięcznych, stosownie do postanowień art. 439 Pzp w zakresie wzrostu następujących grup kosztów:

- 1) Kosztów dostępu do Infrastruktury związanych z przejazdem, postojem i zatrzymaniem pociągu,
- 2) Kosztów energii trakcyjnej, jeśli wystąpią,
- 3) Kosztów zużycia paliwa,
- 4) Kosztów dostępu do stacji pasażerskich,
- 5) Kosztów utrzymania infrastruktury technicznej,
- 6) Kosztów utrzymania, napraw i eksploatacji Taboru,
- 7) Kosztów dzierżawy Taboru,
- 8) Kosztów komunikacji zastępczej,
- 9) Kosztów finansowych, dotyczących wykonywania Usług, w tym w szczególności:
 - a. Kosztów odsetek oraz prowizji związanych z pozyskaniem i obsługą finansowania zewnętrznego na potrzeby zakupów inwestycyjnych do realizacji Przewozów;
 - b. Kosztów odsetek oraz prowizji związanych z pozyskaniem i obsługą finansowania zewnętrznego na potrzeby zakupów inwestycyjnych powiązanych pośrednio z realizacją Przewozów;
 - c. Kosztów odsetek oraz prowizji związanych z pozyskaniem i obsługą zewnętrznych środków na potrzeby finansowania obrotowego;
 - d. innych kosztów finansowych związanych z wykonywaniem Usług;

jeżeli zmiany te będą miały wpływ na koszty wykonania zamówienia przez Operatora

II. Ponadto Wykonawca wnioskuję o usunięcie kwestionowanego postanowienia, tj. ograniczenia waloryzacji zakresem 1%-4,9% i zastąpienie go innym przewidującym waloryzację do wysokości wskaźnika wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych następujących grup kosztów:

- 1) kosztów obsługi trakcyjnej,
- 2) kosztów obsługi konduktorskiej,
- 3) kosztów działalności handlowej, w tym:
 - Kosztów sprzedaży własnej, w tym takie koszty osobowe, koszty najmu i utrzymania pomieszczeń, konwoju gotówki, eksploatacji i utrzymania systemów sprzedaży;
 - Kosztów prowizji za sprzedaż biletów dla agentów i inne koszty związane ze sprzedażą agencyjną;
 - Kosztów obsługi pasażera, w tym koszt informacji podróżnych (bezpośrednia w punktach informacyjnych, telefoniczna, wizualna, megafonowa, internetowa);
 - innych kosztów handlowych,

- 4) kosztów ogólnych zarządu,
- 5) Innych Kosztów, których poniesienie jest konieczne do wykonywania Usług, w tym m.in. pozostałe koszty operacyjne związane z wykonywaniem Usług.

jeżeli zmiany te będą miały wpływ na koszty wykonania zamówienia przez Operatora.

III. Wykonawca wnosi również o odpowiednie dostosowanie sposobu wyliczenia waloryzacji określonego w ust. 6 w Załączniku nr 4 do Umowy.

IV. Wykonawca wnosi o możliwość wprowadzenia zmian do umowy wraz z określeniem zasad wynagradzania stosownie do postanowień art. 436 pkt 4 Pzp.

V. Wykonawca wnosi również o odpowiednie dostosowanie sposobu wyliczenia waloryzacji określonego w ust. 6 w Załączniku nr 4 do Umowy.

Uzasadnienie:

Ograniczanie waloryzacji limitem minimalnego i zwłaszcza maksymalnego poziomu powoduje znaczne ryzyko wstąpienia deficytu ekonomicznego, gdyż żadna ze stron nie jest w stanie przewidzieć wielkości wskaźnika waloryzacji w przyszłości, w szczególności w zakresie energii trakcyjnej. Ponadto wskaźnik waloryzacji nawet w wysokości 0,99% dla pracy eksploatacyjnej realizowanej na poziomie 2,5 mln pockm rocznie może zabezpieczyć Operatora przed deficytem. 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. Dodatkowo zastosowana waga w Waloryzacji nie zapewnia Wykonawcy pełnego pokrycia wzrostu kosztów, czym naraża Operatora na ryzyko, co jest sprzeczne z zapisem w ust. 1.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że odpowiedzi na pytanie udzielono w pytaniu nr 40.

Pytanie nr 72) Dot. pkt 2 ppkt 2). Przychody uzyskane przez Operatora w związku z realizacją Przewozów Wykonawca wnosi o wykreślenie z przychodów uzyskiwanych przez Operatora kategorii przychodów pozataryfowych oraz usunięcie ich z zał. nr 13 do Umowy z uwagi na brak uwzględnienia przychodów Pozataryfowych w przychodzie gwarantowanym.

Ponadto uzyskane przez Operatora przychody pozataryfowe mogłyby zrekompensować poniesienie ewentualnych wyższych kosztów, zważywszy na to, że nadwyżka przychodów taryfowych w 85% będzie zwracana do Organizatora.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 73) Dot. Zasady obliczania rekompensaty finansowej

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.

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.

Uzasadnienie:

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 związany 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 lub podatków związanych z zakupem energii elektrycznej. 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:

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

i w żaden sposób nie odzwierciedla zmian w zakresie kosztu dystrybucji energii elektrycznej, który stanowi ok. 50% łącznego jej kosztu. Zaproponowany sposób zmusza więc Wykonawcę do zabezpieczenia tego ryzyka w stawce za pockm, a w konsekwencji naraża Zamawiającego na ponoszenie kosztu, który może się nie zmaterializować.

1. 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.

2. 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.

3. 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".

Waloryzacja, o której mowa w punkcie 6.4. Zasad określa, że dla obsługi taboru elektrycznym wskaźnik waloryzacji wyznaczany będzie zgodnie ze wzorem:

$$W2=0,30 \gg WT+0,30 \times WW+0,40 \times WE$$

gdzie:

WT —wskaźnik wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych, wyliczany na podstawie komunikatów Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego, dla drugiego kwartału roku n w

porównaniu do analogicznego kwartału poprzedniego roku (tj. n-1), przy założeniu, że kwartał roku poprzedniego = 100. Wartość WT zaokrąglą się do dwóch miejsc po przecinku.

WW — wskaźnik wzrostu przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłaty z nagród z zysku, wyliczany na podstawie komunikatów Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego, dla drugiego kwartału roku n w porównaniu do analogicznego kwartału poprzedniego roku (tj. n-1), przy założeniu, że kwartał roku poprzedniego = 100. Wartość WT zaokrąglą się do dwóch miejsc po przecinku.

WE — 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 dla drugiego kwartału roku n w porównaniu do analogicznego kwartału poprzedniego roku (tj. n-1), przy założeniu, że kwartał roku poprzedniego = 100. Wartość WE zaokrąglą się do dwóch miejsc po przecinku.

Zgodnie z Informacją z dnia 27 września 2023 r. Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki (nr 50/2023) w sprawie średniej ceny sprzedaży energii elektrycznej na rynku konkurencyjnym w II kwartale 2023 roku (nr: DMR.WMA.711.1.4.2023.SG; Załącznik nr 1) algorytm obliczania średniej ceny sprzedaży energii elektrycznej na rynku konkurencyjnym w II kwartale 2023 r. obejmował sprzedaż energii elektrycznej (wolumen sprzedaży oraz wartość sprzedanej energii) realizowaną przez wytwórców i spółki obrotu w konkurencyjnych segmentach krajowego hurtowego rynku energii elektrycznej, tj. do:

1. spółek obrotu w ramach kontraktów dwustronnych,
2. poprzez Towarową Giełdę Energii S.A. (TGE),
3. w ramach NEMO poprzez EPEX SPOT SE (EPEX/EEX) i NORD POOL.

Mechanizm wyznaczania średniej ceny sprzedaży energii elektrycznej na rynku konkurencyjnym w II kwartale roku n nie uwzględnia zatem:

1. zmiany kosztów taryfowych związanych z dystrybucją energii elektrycznej, które Wykonawca zobowiązany będzie ponosić w związku ze świadczeniem usługi będącej przedmiotem niniejszego postępowania, a na których wysokość Wykonawca nie ma możliwości wpływu (wysokość stawek taryfowych jest niezależna od Wykonawca i zatwierdzana jest w drodze decyzji administracyjnej na podstawie art. 47 ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1385 z późn. zm.);
2. wystąpienia nowych zobowiązań podatkowych po stronie Zamawiającego niewymienionych w art. 436 pkt 4 lit. b ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1605 z późn. zm., zwanej dalej: p.z.p.), których wystąpienia Zamawiający nie może przewidzieć w perspektywie objętej 5 letnim horyzontem czasowym, na który umowa jest zawierana;
3. mechanizmów wsparcia mających na celu niwelowanie niekorzystnych skutków sytuacji nadzwyczajnych powodujących wzrost energii, np. środków przewidzianych w ustawie z dnia 27 października 2022 r. o środkach nadzwyczajnych mających na celu ograniczenie wysokości cen energii elektrycznej oraz wsparciu niektórych odbiorców w 2023 roku oraz w 2024 roku (Dz. U. poz. 2243 z późn. zm.).

Zastosowanie zaproponowanego mechanizmu waloryzacji spowodowałoby:

1. konieczność zabezpieczenia niemożliwego do oszacowania po stronie Zamawiającego ryzyka związanego z możliwością istotnej zmiany wysokości stawek dystrybucji energii elektrycznej. Udział składowych wynikających z taryfy dystrybucyjnej wynosi obecnie ok. 50% łącznego kosztu energii elektrycznej.
2. konieczność zabezpieczenia niemożliwego do oszacowania po stronie Zamawiającego ryzyka związanego z możliwością wprowadzenia nowego podatku, którego wielkość nie wpływa na wskaźnik energii elektrycznej. Wprowadzenie w 2020 r. opłaty mocowej (art. 69 ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 8 grudnia 2017 r. o rynku mocy (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 2131)) spowodowało wzrost łącznego kosztu energii elektrycznej o 6%.
3. brak możliwości świadczenia usług po cenach wynikających z obniżonej ceny energii elektrycznej, mimo ustawowego „zamrożenia” jej cen sprzedaży. Jak wskazano w uzasadnieniu druku 2697, „Rządowego projektu ustawy o środkach nadzwyczajnych mających na celu ograniczenie wysokości cen energii elektrycznej oraz wsparciu niektórych odbiorców w 2023 roku”: „Obserwowany od kilku miesięcy wzrost cen energii elektrycznej, a w szczególności giełdowy wzrost cen energii elektrycznej w Polsce spowodowany jest nałożeniem się szeregu niesprzyjających okoliczności, ale przede wszystkim inwazją zbrojną Rosji na Ukrainę, która zachwiała bezpieczeństwem nie tylko samej Ukrainy, ale i całej Europy”. Powyższe oznaczałoby, że pomimo zamrożenia cen energii na stałym poziomie dla Wykonawcy, Zamawiający nie odczułby pozytywnych skutków tego zamrożenia, a wręcz byłby zobowiązany zwaloryzować stawkę rekompensaty w oparciu o wskaźniki bazujące na danych giełdowych, tj. dokonać waloryzacji z uwzględnieniem gwałtownych wzrostów cen energii elektrycznej.

Jednocześnie Zamawiający określa częstotliwość waloryzacji w okresach rocznych. Częstotliwość ta zdaniem Wykonawcy jest niewystarczająca. Z uwagi na dynamiczną sytuację na rynku energii elektrycznej optymalnym okresem waloryzacji jest jeden kwartał.

Zadaniem waloryzacji umownej jest urealnienie wynagrodzenia Wykonawcy w przypadku zmian ceny materiałów lub kosztów związanych z realizacją kontraktu publicznego. Mechanizm ten powinien urealnieniać wynagrodzenia Wykonawcy, w zależności od okoliczności (wzrostu lub spadku cen lub kosztów) dotyczy zarówno podwyższenia, jak i obniżenia wynagrodzenia, zapewniając tym samym równość stron czy prawidłowy rozkład ryzyk kontraktowych.

Przez zmianę kosztów należy rozumieć zarówno ich wzrost, jak i ich obniżenie względem kosztu przyjętego w celu ustalenia wynagrodzenia wykonawcy zawartego w ofercie. Zastosowanie klauzuli waloryzacyjnej może powodować zatem odpowiednie zwiększenie, jak również zmniejszenie wynagrodzenia.

Zaproponowany mechanizm waloryzacji nie przenosi zmiany kosztu:

1. w zakresie zmiany stawek wynikających z taryfy dla energii elektrycznej w zakresie dystrybucji energii elektrycznej;
2. w zakresie nałożenia na Wykonawcę jako odbiorcę energii elektrycznej nowych zobowiązań związanych z zakupem energii elektrycznej;

3. w zakresie zmiany wynikającej z ustawowego „zamrożenia” cen sprzedaży energii elektrycznej, a wręcz może prowadzić do wzrostu stawki rekompensaty wynikającego ze wzrostu wskaźnika WE (wyznaczanego na podstawie danych giełdowych), pomimo utrzymania cen sprzedaży energii elektrycznej na stałym poziomie, niższym niż wynikałoby to z notowań giełdowych,
4. w zakresie dynamicznym zmian zachodzących na giełdowym rynku energii w związku z przyjęciem przez Zamawiającego rocznego okresu waloryzacji

- co nie pozwala na prawidłowe rozłożenie ryzyk kontraktowych.

Tak skonstruowany mechanizm waloryzacji stawki rekompensaty nie spełnia wymogów normy art. 439 ust. 1 p.z.p., a w konsekwencji nie daje rękojmi racjonalnego dysponowania środkami publicznymi.

Tym samym Wykonawca wnosi o zmianę zapisów SWZ i uznanie kosztu energii elektrycznej oraz paliwa na potrzeby realizacji pracy przewozowej za koszty niezależne i rozliczanie się w oparciu o ich rzeczywiste koszty lub wprowadzenie zapisów umożliwiających zastosowanie waloryzacji w sposób rzeczywiście odzwierciedlających ww. koszty.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 74) Dot. pkt 3. Koszty

„Operator winien uwzględnić następujące koszty związane z realizacją usług objętych Umową o świadczenie usług publicznych...”

Wykonawca wnosi o zmianę zapisów wg poniższego:

ppkt 2) “Koszty energii trakcyjnej, jeśli wystąpią” — usunąć zapis „jeśli wystąpią”

ppkt 7) ”Koszty utrzymania infrastruktury technicznej” — zmienić na "koszty eksploatacji"

ppkt 11) "Koszty ogólnego zarządu” — zmienić opis na "koszty zarządzania”

Wykonawca wnosi o rozszerzenie Katalogu kosztów „o koszty ubezpieczeń”. Obecnie nie wynika to wprost z zapisów załącznika.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 75) Dot. pkt 5 Przychód Gwarantowany i Udziały w nadwyżce przychodów ponad Przychód Gwarantowany Wykonawca wnosi o zmianę zapisu w ostatnim zdaniu na:

„(...) pozostałe 85% nadwyżki zostanie przekazane Organizatorowi — zmienić na „85% nadwyżki zmniejszy wartość wypłaconej rekompensaty”.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 76) Dot. pkt 6 ppkt 6.2 Wykonawca wnosi o dodanie zapisu w pkt 6.2 po pierwszym akapicie „Brak zgłoszenia zastrzeżeń w terminie oznacza wyrażenie zgody na waloryzację”.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytania do załącznika nr 7 do umowy.

Pytanie nr 77) Dot. pkt 1 ppkt 1) Wykonawca wnosi o wyjaśnienie czy oferta nie powinna być ograniczona także stacją Śniadowo, mając na uwadze treść załącznika nr 3 do Umowy, gdzie założono 2 pary połączeń na odcinku Białystok — Ostrołęka (dotyczy także wykazu odcinków poza obszarem województwa podlaskiego - brak odcinka Śniadowo — Ostrołęka). W przypadku braku zmiany zapisu niniejszego podpunktu - jakiej wysokości opłaty za przejazd powinny być stosowane na przywołanym odcinku?

Odpowiedź:

Zmawiający informuje, że opłaty za przejazd odbywać się będą wg. Stawek określonych w Taryfie Podlaskiej.

Pytanie nr 78) Dot. pkt 4 ppkt 2) Wykonawca wnosi o wyjaśnienie czy w innych elektronicznych kanałach sprzedaży niż przywołane w niniejszym podpunkcie, bilety powinny być sprzedawane bez obniżenia ceny o 10%? Proponuje się zatem zmianę zapisu poprzez wykreślenie nazewnictwa konkretnych systemów elektronicznych kanałów sprzedaży, z uwagi na dużą dynamikę rozwoju tego.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytania do załącznika nr 9 do umowy.

Pytanie nr 79) Dot. pkt. 3 lit. d) Wykonawca wnosi o zmianę zapisu na:

„Zapewnienia pomocy przy wsiadaniu, wysiadaniu i zajmowaniu miejsca osobom niepełnosprawnym, 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 wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 80) Dot. pkt 8 Wykonawca wnosi o zmianę polegającą na wykreśleniu w całości kryterium wieku taboru. W przypadku braku uwzględnienia zmiany, o której mowa w zdaniu poprzednim Wykonawca wnosi o zmodyfikowanie postanowienia poprzez nadanie zdaniu trzeciemu następującego brzmienia:

„Wiek każdego pojazdu Operatora, którym wykonywane będą objęte niniejszą Umową przewozy, liczony od daty produkcji lub wykonania ostatniego poziomu utrzymania P5/modernizacji lub P4-2 wraz z określonymi modyfikacjami dostosowującymi pojazd do aktualnie obowiązujących przepisów, nie może przekraczać 20 lat w całym okresie obowiązywania Umowy.“

Uzasadnienie

Istotne z punktu widzenia jakości świadczonych usług jest zapewnienie właściwych parametrów technicznych (np. Vmax 120 km/h) jak i związanych z komfortem podróżowania (np. liczba miejsc siedzących, klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, udogodnienia do osób o ograniczonej zdolności ruchowej, interkom, systemy wizualizacji informacji dla podróżnych, nowoczesny monitoring).

W przypadku uwzględnienia modyfikacji zapisów pkt 8 jak zaproponowano powyżej Wykonawca wyjaśnia, że naprawa z poziomu utrzymania P4.2 w sposób istotny, analogicznie jak naprawa główna (poziom utrzymania P5) wpływa na poprawę standardu oferowanego przez pojazd, na którym taką naprawę wykonano. Nie jest zatem wymagane i konieczne każdorazowo wykonanie naprawy najwyższego poziomu utrzymania (P5) aby zapewnić oczekiwany przez organizatora właściwy poziom jakości świadczonych usług, szczególnie w zakresie komfortu oferowanego podróżnym.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że odpowiedzi na pytanie udzielono w pytaniu nr 38.

Pytanie nr 81) Dot. pkt 12 Wykonawca wnosi o zmianę postanowienia w następujący sposób: Część składu pociągu udostępniana podróżnym powinna być wyposażona min. w:

- a) wentylację, klimatyzację oraz ogrzewanie zapewniających komfort termiczny wewnątrz składu; Dopuszcza się aby do 10% pojazdów kolejowych (łącznie własności Organizatora i Operatora) przeznaczonych dla realizacji zleconych przewozów było wyposażone w nawiew, a nie klimatyzację.
- b) toaletę w układzie zamkniętym dostosowaną do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością,
- c) udogodnienia dla osób o ograniczonej możliwości poruszania w zakresie wsiadania/wysiadania z pojazdu,
- d) minimum 4 miejsc na przewóz rowerów,
- e) system zliczania pasażerów ze zdalnym dostępem do danych dla Organizatora,
- f) pokładowe wifi, Uzasadnienie

Analogicznie jak w przypadku umowy w innym województwie proponowane jest dopuszczenie bardzo ograniczonej liczby pojazdów, które mogą nie być wyposażone w klimatyzację. Co do zasady wymóg klimatyzacji powinien być sezonowy, a nie całoroczny. Wydaje się, że w skali obsługi połączeń w całym województwie podlaskim skorzystanie z 1-2 pojazdów nie wyposażonych w klimatyzację nie będzie stanowiło istotnego pogorszenia jakości świadczonych usług.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 82) Dot. pkt 14 Wykonawca wnosi o zmianę postanowienia poprzez dodanie kolejnego zdania:

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. Z obowiązku, o którym mowa w zdaniu poprzednim wyłączone są przypadki włączeń pojazdów kolejowych własności Organizatora na naprawy zlecane przez Organizatora.

Uzasadnienie

Istnieje ryzyko, że w przypadku trudności w wykonaniu napraw z poziomu utrzymania P4-P5, które zastrzega sobie Organizator to Operator będzie karany i/lub zobligowany do zapewnienia taboru zastępczego. Wykonawca optymalizując koszty, w tym taboru nie może sobie pozwolić na utrzymywanie ponadnormatywnej rezerwy pojazdów. Zapis w obecnym brzmieniu w całości mityguje ryzyko Organizatora przenosząc je na Operatora - w skrajnym przypadku Organizator mógłby zaniechać napraw swoich pojazdów i wymagać od Operatora zapewnienia pojazdów zastępczych w ramach rezerwy taborowej.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 83) Dot. pkt 15 Wykonawca wnosi o zmianę postanowienia poprzez nadanie pkt 15 następującego brzmienia:

„Organizator dopuszcza wykonywanie przewozów taborem innym niż wskazany w Załącznikach nr 8 i 10 do umowy, po każdorazowym pisemnym uzgodnieniu z Organizatorem.”

Uzasadnienie:

Pominięto tabor Operatora przeznaczony do wykonywania Przewozów o którym mowa w Załączniku nr 8 do umowy.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytania do Załącznika nr 11 do umowy - Katalog kar umownych

Pytanie nr 84) Dot. pkt. 2 Wykonawca wnosi o usunięcie ust. 2

„Organizator nalicza karę umowną w wysokości 1 000 zł za każdy przypadek odwołania pociągu z przyczyn leżących po stronie Operatora z zapewnieniem podróznym Przewozów Zastępczych.”

Uzasadnienie:

Wykonawca uruchamia przewozy zastępcze w sytuacjach nadzwyczajnych, ponosząc koszty za ich uruchomienie. Naliczanie kar nie motywuje do uruchamiania przewozów zastępczych, zaś celem KKZ jest możliwie największe ograniczenie niedogodności podróznym, za co Operator nie powinien być karany.

Odpowiedź:

Odpowiedzi udzielono w pytaniu nr 37.

Pytanie nr 85) Dot. pkt 3. Wykonawca wnosi o zmniejszenie kary do wartości 500 zł. Wnosimy o naliczenie kary wyłącznie w przypadku stwierdzenia frekwencji przekraczającej 120% liczby stałych miejsc siedzących.

Uzasadnienie:

Jeżeli będzie istniała taka możliwość zmniejszenie zestawienia może być działaniem celowym, w celu dostosowania podaży miejsc do faktycznych potrzeb przewozowych — w takim przypadku jest to działanie racjonalne i uzasadnione ekonomicznie.

Odpowiedź:

Odpowiedzi udzielono w pytaniu nr 24.

Pytanie nr 86) Dot. pkt 5 ppkt a) Niniejszy punkt mówi o terminie wskazanym w punkcie 4.5.5 Umowy. Wskazany punkt nie obejmuje swoją treścią terminu przedstawienia sytuacji eksploatacyjnej taboru. Prosimy o doprecyzowanie terminów jakich dotyczy przedmiotowy podpunkt.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że katalog kar służy do mobilizacji Wykonawcy w działaniu – prawidłowej realizacji umowy i nie jest intencją Zamawiającego aby wszystkie sytuacje były obarczone karą.

Pytanie nr 87) Dot. pkt 5 ppkt b) Niniejszy punkt mówi o odniesieniu się w terminie do zastrzeżeń Organizatora, o których mowa w Pkt 5.5.4. Wskazany punkt nie obejmuje swoją treścią przedmiotowego terminu. Prosimy o doprecyzowanie treści w przywołanym zakresie.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że katalog kar służy do mobilizacji Wykonawcy w działaniu – prawidłowej realizacji umowy i nie jest intencją Zamawiającego aby wszystkie sytuacje były obarczone karą.

Pytanie nr 88) Dot. pkt 6 Wykonawca wnosi o wyjaśnienie terminu “wystosowania wezwania”. Prosimy o wyjaśnienie czy jako "wystosowanie wezwania" należy rozumieć potwierdzoną na piśmie datę wysłania wezwania?

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza przypuszczenie Wykonawcy.

Pytanie nr 89) Dot. pkt. 7 lit. d) Wykonawca wnioskuje 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 wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 90) Dot. pkt 8 i 9. Wykonawca wnosi o racjonalne miarkowanie kary do wysokości 200 zł za każdy przypadek. Potencjalne niedochowanie terminów w realizacji obowiązków natury administracyjnej, wynikających z przedmiotu umowy nie wnosi wartości dodanej dla realizacji procesu przewozowego. Tym samym kary powinny być restrykcyjne, jednak miarkowane do faktycznej wagi zdarzenia jakiego dotyczą.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że katalog kar służy do mobilizacji Wykonawcy w działaniu – prawidłowej realizacji umowy i uważa wysokość kar za zmiarkowane do wagi zdarzenia.

Pytanie nr 91) Dot. pkt. 11. Wykonawca wnosi o zmniejszenie kary do wartości 500 zł jako wartości racjonalnej.

“Czas wykonywania poszczególnych przeglądów określają normatywy pracochłonność procesu technologicznego danego przeglądu ustalone w załączniku nr 18 (załącznik wypełniony będzie przez Operatora przed podpisaniem umowy).”

Wykonawca prosi o doprecyzowanie, czy wartości wypełnione przez Operatora w załączniku nr 18 pozostają do ustalenia przez Wykonawcę na podstawie doświadczenia w realizacji podobnych umów.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza przypuszczenie Wykonawcy.

Pytanie nr 92) Dot. pkt. 13.

„Wszystkie wartości kwotowe kar umownych podane w niniejszym Załączniku podlegają corocznej waloryzacji w oparciu o średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem zawarty w komunikacie Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego wydanym na podstawie art. 94 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1251 ze zm.). Waloryzacja, o której mowa w zdaniu poprzednim, dokonywana będzie automatycznie (bez konieczności składania przez Strony odrębnych oświadczeń) i będzie obowiązywała począwszy od następnego miesiąca po ogłoszeniu najnowszego komunikatu w sprawie średniorocznego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem. W przypadku zaprzestania publikowania przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego wskaźnika średniorocznego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem, coroczna waloryzacja będzie dokonywana w oparciu o ostatni opublikowany wskaźnik, począwszy od 1 lutego każdego roku kalendarzowego.”

Wykonawca wnosi o dodanie zapisu “Waloryzacja stawki kary nastąpi od II okresu rozliczeniowego”.

Uzasadnienie:

Waloryzacja stawki rekompensaty następuje dopiero w II okresie rozliczeniowym, tym samym waloryzacja stawki kary również powinna być dokonana od II okresu rozliczeniowego.

Odpowiedź:

Zamawiający modyfikuje zapis w zał. 11 pkt 13 poprzez:

„Wszystkie wartości kwotowe kar umownych podane w niniejszym Załączniku podlegają corocznej waloryzacji w oparciu o średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem zawarty w komunikacie Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego wydanym na podstawie art. 94 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1251 ze zm.). Waloryzacja, o której mowa w zdaniu poprzednim, dokonywana będzie automatycznie (bez konieczności składania przez Strony odrębnych oświadczeń) i będzie obowiązywała począwszy od następnego miesiąca po ogłoszeniu najnowszego komunikatu w sprawie średniorocznego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem. W przypadku zaprzestania publikowania przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego wskaźnika średniorocznego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem, coroczna waloryzacja będzie dokonywana w oparciu o ostatni opublikowany wskaźnik, począwszy od 1 lutego każdego roku kalendarzowego, począwszy od II okresu rozliczeniowego”

Pytania do Załącznika nr 14 do umowy - Umowa dzierżawy

Pytanie nr 93) Dot. §1 ust. 6 pkt. 3) Projekt Dokumentacji Systemu Utrzymania (zwana dalej: DSU) Użytkownika pojazdu kolejowego,

Wykonawca wnosi o korektę zapisu stanowiącą, że przekazane zostanie DSU, a nie Projekt DSU.

Odpowiedź

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 94) Dot. § 3. Ust. 4

Wykonawca wnosi o modyfikację zapisu, zgodnie z którym to:

a) po stronie Dzierżawcy spoczywa obowiązek pełnego utrzymania pojazdów. Koszt naprawy do P4 obciąża każdorazowo Dzierżawcę. Jest to tym istotniejsze, że Wydierżawiający (Organizator przewozów w ramach umowy PSC) wymaga zapewnienia niezbędnej rezerwy taborowej. W tej sytuacji zasadne jest aby to Operator w pełni odpowiadał za realizację pełnego cyklu przeglądów P1- P3 i napraw P4-P5. Operator nie może ponosić odpowiedzialności w wymiarze działań Wydierżawiającego. W przypadku opóźnień w realizacji napraw P4-P5 przez Wydierżawiającego Operator nie powinien być zobligowany zapewnić taboru zastępczego na taką okoliczność.

Zatem wnosimy aby wszystkie poziomy utrzymania taboru kolejowego, tj. P1-P5 pozostawały w wyłącznej gestii Operatora (poziomy P4-P5 w porozumieniu z Organizatorem - w celu uwzględnienia prac dodatkowych, opcjonalnych o charakterze modernizacyjnym na pojazdach własności Organizatora). Jak wyżej wskazano skoro to Operator w całości odpowiada za realizację rozkładu jazdy zgodnie z zakresem umowy PSC to również musi posiadać pełną możliwość kształtowania przebiegu procesu przeglądów i napraw. W przeciwnym razie może dojść do sytuacji kiedy to Organizator nie zrealizuje w sposób optymalny planowych napraw P4-P5, a konsekwencje w postaci braku pojazdów kolejowych do realizacji procesu przewozowego będą obciążać Operatora.

b) stosowania DSU i dokumentów powiązanych, którymi dysponuje Operator, a nie Organizator. Zasadne jest aby utrzymanie pojazdów kolejowych realizować w sposób optymalny i racjonalny ekonomicznie. Operator dysponuje nowszymi i aktualniejszymi DSU aniżeli udostępnione przez Organizatora, tj.

i. DSU 218Mc 0130-2 POLREGIO dysponuje wersją 0130-3, 0130-4 i 0130-1,

ii. DSU EN57AL w postępowaniu wersja podstawowa, Operator dysponuje wersją późniejszą, posiadającą 30 zmian,

iii. DSU 213M 0130-1 w postępowaniu wersja ma 3 zmian, Operator dysponuje aktualniejszą wersją DSU,

iv. DSU 215M 0130-1 w postępowaniu wersja ma 0 zmian, wersja DSU Operator posiada 2 zmiany.

Wykonawca wnosi o dodanie zapisu, zgodnie z którym cykl przeglądowo — naprawczy dla danej serii pojazdu będzie realizowany w oparciu o DSU Organizatora lub Operatora — w zależności od tego który dokument jest wydaniem nowszym.

Wersje DSU przekazywane przez Organizatora to dokumenty opracowane w latach 2010-2012. Operator jako przewoźnik dysponuje dokumentacją DSU aktualniejszą, dostosowaną do realnych potrzeb związanych z realizacją cyklu przeglądowo — naprawczego, uwzględniającą ponad 10 lat doświadczeń w eksploatacji 4 wyżej wymienionych serii pojazdów. Wymóg Organizatora w zakresie stosowania DSU w wersjach „przestarzałych” wskazuje na działanie wykluczające optymalny technicznie i finansowo proces utrzymania pojazdów.

Dlatego Wykonawca wnosi o zmianę zapisów jak poniżej:

„ Dzierżawca jest zobowiązany do zapewnienia przeprowadzenia przeglądów i napraw Pojazdów do 5 poziomu utrzymania pojazdu kolejowego włącznie, zgodnie z najaktualniejszą Dokumentacją Systemu Utrzymania (DSU) jaką dysponuje w zakresie nieobjętym gwarancją producenta/ wykonawcy. Utrzymanie pojazdów na poziomie P4-P5 w zakresie wykraczającym poza zakres stały określony w DSU Dzierżawca każdorazowo uzgodni z Wydzierżawiającym. W szczególności Dzierżawca uzgadnia dodatkowe czynności naprawcze i modernizacyjne Pojazdów niewskazane w DSU oraz dokumentację z tym związaną z Wydzierżawiającym. Koszt przeglądów i napraw na poziomie P4-P5 w całości obciążają Wydzierżawiającego.

Wydzierżawiający zastrzega sobie prawo do kontroli przez swoich przedstawicieli stanu Pojazdu, procesu prowadzonych napraw, czynności odbiorczych i utrzymania. W przypadku przeglądów w poziomie P4-P5, w terminie do 3 miesięcy od dnia zawarcia umowy, Strony opracują harmonogram przeglądów poziomu utrzymania P4-P5 obejmujący cały okres obowiązywania umowy. W razie odstępstwa Dzierżawca zobowiązany jest poinformować Wydzierżawiającego na piśmie o konieczności przeprowadzenia przeglądu poziomu utrzymania P4-P5 do dnia 30 sierpnia roku poprzedzającego rok, w którym dane Pojazdy powinny być skierowane na przegląd poziomu utrzymania P4-P5 wraz z informacją o ewentualnym zakresie prac dodatkowych, które są konieczne i będą realizowane wraz z przeglądem oraz szacowane koszty. Na czas trwania czynności związanych z przeprowadzeniem przeglądu poziomu utrzymania P4-P5, tj. od dnia faktycznego wyłączenia Pojazdu z ruchu, Dzierżawca zobowiązany jest zabezpieczyć pojazd zastępczy o nie gorszych parametrach technicznych niż Pojazd skierowany do przeglądu.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 95) Dot. § 3 ust. 12 Wykonawca wnosi o zmianę zapisu na:

„ W ramach niniejszej umowy dzierżawy Dzierżawca uprawniony jest do umieszczenia reklam i innych informacji na/w Pojazdach, przy czym wymagane jest każdorazowo uzyskanie zgody Wyzierżawiającego na umieszczenie danej treści reklam i innych informacji. Nie dotyczy reklam i informacji Dzierżawcy”

Uzasadnienie

Ze względów podatkowych umowa powinna wskazywać, że płacone wynagrodzenie obejmuje również możliwość wykorzystania powierzchni reklamowych.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 96) Dot. § 4 ust. 1 Wykonawca wnosi o dopisanie na końcu zdania —„zgodnie z obowiązującymi przepisami”

Uzasadnienie:

W celu uniknięcia wątpliwości.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 97) Dot. § 4 ust. 2 Wykonawca wnosi o dopisanie na końcu zdania —„zgodnie z obowiązującymi

przepisami”

Uzasadnienie:

W celu uniknięcia wątpliwości.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 98) Dot. § 4 ust. 1 i 2 Wykonawca wnosi o wyjaśnienie na jakim poziomie zostanie skalkulowana stawka dla przypadku gdy pojazd przez część doby będzie wykorzystywany w celu świadczenia usług publicznych w zakresie obsługi wojewódzkich przewozów pasażerskich, zaś przez kolejną część doby w celu innym niż świadczenie usług publicznych w zakresie obsługi wojewódzkich przewozów pasażerskich.

Ze względu na brak precyzyjnego zapisu w projekcie Umowy, prosimy o skatalogowanie konkretnych przykładów realizacji przewozów w “innych celach niż świadczenie usług publicznych”. Czy w ramach “innego celu”, za który kalkulowana będzie stawka dobową 3500,00 zł rozumieć należy niezbędne czynności eksploatacyjne w postaci:

- ściągnięcia taborem Zamawiającego np. zdefektowanego innego taboru Zamawiającego realizującego przejazd użyteczności publicznej, w ramach Rozkładu Jazdy stanowiącego Załącznik nr 3 do projektu Umowy
- przejazdy techniczne do innych punktów utrzymania i napraw taboru Operatora lub wykonawców zewnętrznych (np. na toczenie zestawów kołowych lub naprawy bieżące, powypadkowe, planowe przeglądy)
- podesłanie składu na pociąg świadczący usługi użyteczności publicznej ujęty w załączniku nr 3 do umowy

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że stawka 3500 zł jest określona w umowie jako stawka komercyjna tzn. nie związana z całym procesem przewozów określonym w Załączniku nr 3.

Pytanie nr 99) Dot. § 4 ust. 4 “W przypadku niezłożenia przez Dzierżawcę raportu w wymaganych terminach, Wyzierżawiający przyjmuje liczbę wszystkich dni w danym miesiącu rozliczeniowym za liczbę dni eksploataowania przez Dzierżawcę pojazdów.”

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie jaką dobową stawkę dzierżawy Wyzierżawiający przyjmie dla powyższego przypadku.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że w tym przypadku zastosowanie będzie miała stawka opisana w § 4 ust. 1 umowy.

Pytanie nr 100) Dot. § 4 ust. 6 Wykonawca wnosi o wyjaśnienie czy naliczanie czynszu dzierżawnego w wysokości 2-krotności stawki komercyjnej dotyczyć będzie wszystkich dni danego miesiąca rozliczeniowego, czy poszczególnych dni dla których nie uzgodniono przez Strony wykorzystywania Pojazdów.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że w danym miesiącu rozliczeniowym niezgodnione przez Strony wykorzystywanie pojazdów do wykonywania innych usług lub przewozów innych, niż wskazano w § 3 ust. 1, Wyzierżawiający będzie naliczał czynsz dzierżawny w wysokości 2-krotności stawki komercyjnej określonej w § 4 ust. 2.

Pytanie nr 101) Dot. § 4 ust. 8 Wykonawca wnosi o dokonanie zmiany na:

„Termin przesyłania comiesięcznych informacji w formie elektronicznego załącznika, o którym mowa w § 4 ust. 7, upływa: 10-go dnia miesiąca następującego po zakończeniu danego miesiąca rozliczeniowego. W przypadku nieprzesłania przez Dzierżawcę raportu w wymaganych terminach, czynsz dzierżawny, w danym miesiącu rozliczeniowym, będzie naliczony również za okres wyłączenia Pojazdów z eksploatacji z powodu napraw gwarancyjnych.”

Uzasadnienie

proponujemy zmianę z 5 na 10 dni w celu ujednoczenia terminu z terminem przesyłania sprawozdań dotyczących eksploatacji pojazdów, o którym mowa w ust. 4.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 102) Dot. § 4 ust. 12 Wykonawca wnosi o zmianę zapisu na:

„ Płatność miesięcznej kwoty dzierżawy następować będzie w terminie do 30 dni od daty otrzymania faktury przez Dzierżawcę.”

Uzasadnienie

Termin należy liczyć od dnia otrzymania faktury, a nie od dnia jej wystawienia. Opóźnienie w dostarczeniu faktury może mieć wpływ na niewywiązanie się z terminu płatności, jeśli będzie on liczony już od dnia wystawienia faktury.

30-dniowy termin płatności wynika z kompetencji finansowych.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 103) Dot. § 4 ust. 12 Wykonawca wnosi po ust. 12 dodać ust. 13-16 o następującej treści i zmienić numerację:

13. W przypadku zmiany rachunku bankowego, o którym mowa w ust. 2, Wyzierżawiający zobowiązany jest do złożenia Dzierżawcy oświadczenia podpisanego zgodnie z reprezentacją Wyzierżawiającego, 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.

14. 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).

15. 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 2023 r. poz. 2488 ze zmianami) prowadzony jest rachunek VAT i przedmiotowy rachunek znajduje się na tzw. Białej Liście Podatników.

16. Wystawione faktury o których mowa w ust. 12 Wyzierżawiający powinien dostarczyć Dzierżawcy na adres Wystawienie faktury elektronicznej wymaga zgody Dzierżawcy w formie pisemnego porozumienia. Wyzierżawiający ma również prawo wystawić fakturę w formie ustrukturyzowanej faktury elektronicznej, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 9 listopada 2018 r. o elektronicznym fakturowaniu w zamówieniach publicznych, koncesjach na roboty budowlane lub usługi oraz partnerstwie publiczno- prywatnym.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 104 Dot. § 4 ust. 13 Wykonawca wnosi o zmianę zapisu treści i nadanie nowej numeracji.

propozycja zmiany

17. Za datę dokonania płatności kwoty dzierżawy uważa się dzień obciążenia rachunku bankowego Dzierżawcy.

18. W przypadku opóźnienia w płatności czynszu Dzierżawca zobowiązuje się do zapłaty odsetek ustawowych za opóźnienie w transakcjach handlowych.

Uzasadnienie

Po dodaniu ust. 13-16 dotychczasowy ustęp 13 zyska nową numerację (17 i 18). Ponadto wnosimy o jego rozdzielenie.

Za dzień zapłaty należy uznawać dzień obciążenia rachunku bankowego, ponieważ opóźnienie w księgowaniu płatności przez bank może wpływać na niewywiązanie się z terminu płatności.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytanie nr 105 Dot. § 5 ust. 2 Ubezpieczenie pojazdów Wykonawca wnosi 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 ogólnych warunków ubezpieczenia, niezwłocznie zawiadomić o zdarzeniu Wydzierżawiającego w formie telefonicznej i elektronicznej na adres: dit.sekretariat@podlaskie.eu oraz zgłosić szkodę ubezpieczycielowi albo zarządcy infrastruktury.

Uzasadnienie:

Wykonawca wnosi o zmianę zapisu poprzez wykreślenie słów „od wszystkich ryzyk”, wskazując, iż ubezpieczenie casco pojazdów szynowych realizowane jest na bazie ryzyk nazwanych. Zgodnie z posiadaną wiedzą Wykonawca wskazuje, iż na dzień dzisiejszym nie są dostępne rynkowo rozwiązania w zakresie ubezpieczenia casco obejmujące tzw. wszystkie ryzyka. Rozwiązania takie stosowane są wyłącznie w odniesieniu do pojazdów samochodowych nie zaś pojazdów szynowych.

Wykonawca informuje, iż realizuje ubezpieczenia casco pojazdów szynowych zgodnie z najlepszym dostępnym standardem rynkowym.

Niezależnie od powyższego należy wskazać, iż Zamawiający godzi się na całkowity brak ubezpieczenia casco, tym samym zmiana redakcji zapisu dostosowująca go do możliwości rynkowych nie powinna być problematyczna dla Zamawiającego.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w powyższym zakresie.

Pytania do Załącznika nr 3 do SWZ - OFERTA

Pytanie nr 106. Czy niezaznaczenie w pkt 12 Oferty opcji rodzaju przedsiębiorstwa spowoduje odrzucenie złożonej oferty w niniejszym postępowaniu. Potencjalni operatorzy mogą posiadać inny status niż wskazane opcje do wyboru.

Odpowiedź:

W pkt 12 Oferty Wykonawca zaznacza jedną z opcji, w przypadku, gdy posiada status mikro lub małego lub średniego przedsiębiorstwa. W przypadku, gdy nie posiada takiego statusu nie zaznacza żadnej z opcji. Nie spowoduje to odrzucenia oferty.

z up. MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA

Marian Malinowski

Zastępca Dyrektora

Biura Organizacji i Nadzoru

/podpisano elektronicznie/