



Gdańsk, dnia 26 listopada 2025 r.

DAZ-Z.272.61.2025

dotyczy postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego z zastosowaniem procedury właściwej dla zamówienia o wartości równej lub przekraczającej progi unijne, o jakich stanowi art. 3 ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 1320 ze zm.) [zwanej dalej także „ustawą Pzp”], tj. postępowania prowadzonego w **trybie przetargu nieograniczonego** na podstawie art. 132 ustawy Pzp, p.n. **Świadczenie usług publicznych w zakresie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich**

PYTANIA I ODPOWIEDZI

Na podstawie art. 135 ust. 1 i 3 ustawy Pzp Zamawiający udziela odpowiedzi na pytania Wykonawców. Niniejsze odpowiedzi na pytania stanowią integralną część SWZ i stają się wiążące dla Wykonawców przy opracowaniu ofert.

Pytanie nr 1

do Załącznika nr 1 do Specyfikacji Warunków Zamówienia – Opis przedmiotu Zamówienia - dot. części ust. 2 pkt 1) ppkt b)

Wartość wskazana w ppkt b) jest różna od wartości wskazanej w pozostałych dokumentach np. w pkt 2.2.1. ppkt b) Umowy. Wykonawca wnosi jednoznaczne określenie wartości planowanej pracy eksploatacyjnej na okres 12.12.2027 – 09.12.2028.

Odpowiedź na pytanie nr 1

do Załącznika nr 1 do Specyfikacji Warunków Zamówienia – Opis przedmiotu Zamówienia dot. części ust. 2 pkt 1) ppkt b)

Zamawiający dokonał modyfikacji załącznika nr 4 pod kątem pracy eksploatacyjnej i dokonał zmiany w projekcie umowy, będącym Załącznikiem nr 2 do SWZ, dokonano odpowiedniej modyfikacji zapisu § 2 ust. 2 pkt 1.

Było:

2.2.1. Przewozy są wykonywane na liniach komunikacyjnych określonych w Załączniku nr 3 w następujących okresach rozliczeniowych, dla których określono planowaną wielkość pracy eksploatacyjnej:

Lp. Okresy Rozliczeniowe Planowana praca eksploatacyjna

[pocmk]

- | | | |
|----|-------------------------|---------------|
| a) | 13.12.2026 – 11.12.2027 | 3 044 766,650 |
| b) | 12.12.2027 – 09.12.2028 | 3 046 474,143 |
| c) | 10.12.2028 – 08.12.2029 | 3 043 059,157 |
| d) | 09.12.2029 – 14.12.2030 | 3 100 603,266 |



Razem 12 234 903,216

Jest:

2.2.1. Przewozy są wykonywane na liniach komunikacyjnych określonych w Załączniku nr 3 w następujących okresach rozliczeniowych, dla których określono planowaną wielkość pracy eksploatacyjnej:

Lp. Okresy Rozliczeniowe Planowana praca eksploatacyjna

[pockm]

- | | | |
|----|-------------------------|---------------|
| a) | 13.12.2026 – 11.12.2027 | 3 028 390,618 |
| b) | 12.12.2027 – 09.12.2028 | 3 030 056,488 |
| c) | 10.12.2028 – 08.12.2029 | 3 026 724,748 |
| d) | 09.12.2029 – 14.12.2030 | 3 083 986,817 |

Razem 12 169 158,671

Pytanie nr 2

do Załącznika nr 1 do Specyfikacji Warunków Zamówienia – Opis przedmiotu Zamówienia dot. części III ust. 6

Brak załączonego dokumentu opisanego jako Załącznik nr 4 do OPZ – Wykonawca wnosi o uzupełnienie brakującego dokumentu.

Odpowiedź na pytanie nr 2

do Załącznika nr 1 do Specyfikacji Warunków Zamówienia – Opis przedmiotu Zamówienia dot. części III ust. 6

Zamawiający, w odpowiedzi na zadane pytanie, przekazuje analizę dostępności taboru kolejowego, stanowiącą załącznik nr 4 do OPZ.

Pytanie nr 3

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. pkt 3. preambuły

Wykonawca wnioskuję o dodanie publikatora rozporządzenia.

Odpowiedź na pytanie nr 3

do Załącznika nr 1 do Specyfikacji Warunków Zamówienia – Opis

Dot. pkt 3. preambuły



Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 4

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. pkt 4. preambuły

Wykonawca wnioskuję o dodanie publikatora rozporządzenia.

Odpowiedź na pytanie nr 4

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. pkt 4. preambuły

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 5

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. pkt 8. preambuły

Wykonawca wnioskuję o dodanie publikatora uchwały.

Odpowiedź na pytanie nr 5

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. pkt 8. preambuły

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 6

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział I Definicje pkt „Kodeks”

Wykonawca zwraca uwagę, że określenie to nie jest stosowane w dokumencie.

Odpowiedź na pytanie nr 6

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział I Definicje pkt „Kodeks”



Zamawiający informuje, że mimo braku bezpośrednich odwołań do definicji „Kodeks” w treści Umowy, definicja ta pozostaje w Rozdziale I. Wynika to z faktu, że Umowa wielokrotnie odnosi się do obowiązków pracowniczych, zatrudnienia na podstawie stosunku pracy oraz wymogów wynikających z Kodeksu pracy, nawet jeśli nie jest przywoływany wprost w formie skrótu „Kodeks”. Definicja ma zatem charakter porządkujący i pozostaje bez zmian.

Pytanie nr 7

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział I Definicje pkt „Koszty Pracy”

Wykonawca zwraca uwagę na brak definicji Kosztów, jest definicja Kosztów Pracy, która nie jest stosowana w dokumencie. Wykonawca wnosi o korektę poprzez dodanie definicji Kosztów i wykreślenie definicji Kosztów Pracy.

Odpowiedź na pytanie nr 7

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział I Definicje pkt „Koszty Pracy”

Zamawiający uwzględni uwagę Wykonawcy i dokonuje korekty treści Rozdziału I poprzez zastąpienie definicji „Koszty Pracy” definicją „Koszty”, która odpowiada faktycznemu stosowaniu tego pojęcia w Projekcie Umowy.

Było:

„Koszty Pracy – oznaczają uzasadnione koszty poniesione przez Operatora w sposób celowy i oszczędny z zachowaniem zasad uzyskiwania najlepszych efektów z nakładów w związku z realizacją Umowy uwzględnione w wyliczeniu stawki za pociągokilometr; kategorie kosztów precyzuje Załącznik nr 5.”

Jest:

„Koszty – oznaczają uzasadnione koszty poniesione przez Operatora w sposób celowy i oszczędny z zachowaniem zasad uzyskiwania najlepszych efektów z nakładów w związku z realizacją Umowy, uwzględnione w wyliczeniu stawki za pociągokilometr; kategorie kosztów precyzuje Załącznik nr 5.”

Pytanie nr 8

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział I Definicje pkt „Okres Rozliczeniowy”

Wykonawca wnioskuję o doprecyzowanie czy Zamawiający rozumie przez to Rozkład Jazdy w znaczeniu definicyjnym Umowy.

Odpowiedź na pytanie nr 8

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy



Dot. Rozdział I Definicje pkt „Okres Rozliczeniowy”

Zamawiający wyjaśnia, że przez „Okres Rozliczeniowy” należy rozumieć okres obowiązywania danego rozkładu jazdy pociągów, zgodnie z OPZ (rozdział II pkt 4). Okres Rozliczeniowy odpowiada więc zakresowi czasowemu poszczególnych rozkładów jazdy, jednak nie jest tożsamym pojęciem z „Rozkładem Jazdy” w sensie dokumentu określającego szczegółowy plan kursowania pociągów. Definicja pozostaje bez zmian.

Pytanie nr 9

Pytanie do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział I Definicje pkt “Praca eksploatacyjna”

Wykonawca wnioskuję o usunięcie słowa "miara". Wolumen jest miarą liczbową określonego zjawiska, dlatego zaproponowane brzmienie miara miary jest nadmiarowe logicznie.

Odpowiedź na pytanie nr 9

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział I Definicje pkt “Praca eksploatacyjna”

Zamawiający uwzględni uwagę Wykonawcy. W celu wyeliminowania nadmiarowego określenia „miara”, definicja zostaje doprecyzowana.

Było:

„Praca Eksploatacyjna – miara wolumenu Przewozów wyrażana w pociągokilometrach.”

Jest:

„Praca Eksploatacyjna – wolumen Przewozów wyrażany w pociągokilometrach.”

Pytanie nr 10

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział I Definicje pkt “Prawo przewozowe”

Wykonawca wnioskuję o dodanie publikatora ustawy.

Odpowiedź na pytanie nr 10

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział I Definicje pkt “Prawo przewozowe”

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian .

Pytanie nr 11

Pytanie do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy



Dot. Rozdział I Definicje pkt "Protokół kontroli"

Wykonawca wnioskuje o doprecyzowanie definicji. Definicja w proponowanym kształcie jest zależna semantycznie, bo jej zakres ustala się przez odwołanie do pojęcia, które sama próbuje zdefiniować (circulus in definiendo).

Odpowiedź na pytanie nr 11

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział I Definicje pkt "Protokół kontroli"

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian .

Pytanie nr 12

Pytanie do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział I Definicje pkt "Przewozy zastępcze"

Wykonawca wnioskuje o zmianę spójnika na lub. Z punktu widzenia logiki, oznacza on koniunkcję (czyli oba warunki muszą zajść równocześnie). Z kontekstu Wykonawca wnioskuje, że Zamawiający ma na myśli alternatywę.

Odpowiedź na pytanie nr 12

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział I Definicje pkt "Przewozy zastępcze"

Zamawiający uwzględni uwagę Wykonawcy i dokonuje modyfikacji spójnika „i” na „lub”, tak aby definicja odpowiadała rzeczywistemu zakresowi stosowania Przewozów Zastępczych.

Było:

„Przewozy Zastępcze – oznaczają przewozy realizowane w przypadku ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej **oraz** w przypadku awarii lub uszkodzenia taboru (...)”

Jest:

„Przewozy Zastępcze – oznaczają przewozy realizowane w przypadku ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej **lub** w przypadku awarii lub uszkodzenia taboru (...)”

Pytanie nr 13

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział I Definicje pkt "Przewozy zastępcze"



Wykonawca wnioskuję o zmianę treści w części dot. przewozów systemowych na: systemowe – realizowane w sposób stały w ramach danego Okresu Rozliczeniowego jako trwałe zastępstwo przewozów kolejowych, planowane, uzgodnione i realizowane zgodnie z harmonogramem ustalonym z Organizatorem”. Sformułowanie tego postanowienia umowy w obecnym brzmieniu stwarza potencjalną możliwość uruchamiania stałych linii np. autobusowych, w okresie trwania ograniczeń opisanych w pierwszej części definicji, w oderwaniu od faktu, że mają one stanowić zastępstwo dla przewozów kolejowych.

Odpowiedź na pytanie nr 13

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział I Definicje pkt “Przewozy zastępcze”

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian .

Pytanie nr 14

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział I Definicje pkt “Przychody”

Wykonawca wnioskuję o usunięcie z definicji pojęcia „dodatnie efekty sieciowe”.

Sformułowanie to jest niedookreślone i nie posiada obiektywnego sposobu pomiaru, co uniemożliwia jednoznaczne ustalenie, jakie zjawiska ekonomiczne powinny być nim objęte, w szczególności, czy chodzi o wzrost liczby pasażerów, wzrost przychodów, czy też o oszczędności kosztowe Operatora.

Brak precyzyjnego określenia zakresu tego pojęcia może prowadzić do rozbieżnych interpretacji przy rozliczaniu rekompensaty, w szczególności poprzez nieuzasadnione kwalifikowanie takich zdarzeń jako przychodów obniżających należną rekompensatę, co generuje nieuzasadnione ryzyko finansowe po stronie Wykonawcy.

Odpowiedź na pytanie nr 14

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział I Definicje pkt “Przychody”

Zamawiający wyjaśnia, iż Przychody, w tym dodatnie efekty sieciowe” to wszystkie wpływy, zarówno bezpośrednie z realizacji przewozów objętych umową, jak i pośrednie korzyści finansowe, które operator uzyskał dzięki istnieniu lub funkcjonowaniu tych przewozów w swojej sieci połączeń.

Przykład 1 – użyteczność transportu jako przychód taryfowy:

Gdy rośnie liczba połączeń, częstotliwość lub integracja taryfowa, transport staje się bardziej użyteczny. Więcej pasażerów korzysta z oferty - rosną przychody z biletów.

Przykład 2 – wykorzystanie wspólnego zaplecza jako przychód pozataryfowy:



Posiadanie umowy publicznej pozwala lepiej wykorzystać tabor, zaplecze techniczne i personel również w ruchu komercyjnym. Oszczędności z tego tytułu mogą być traktowane jako pośredni przychód. Mając na uwadze powyższe, Zamawiający nie przychyli się do wniosku.

Pytanie nr 15

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział I Definicje pkt "Rekompensata"

Wykonawca wnioskuję o doprecyzowanie poprzez dodanie "waloryzacji przeprowadzonej na zasadach określonych w niniejszej umowie".

Odpowiedź na pytanie nr 15

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział I Definicje pkt "Rekompensata"

Zamawiający uwzględni uwagę Wykonawcy i doprecyzowuje definicję poprzez jednoznaczne wskazanie, że waloryzacja Rekompensaty za Pociągokilometr odbywa się na zasadach określonych w Umowie.

Było:

„Rekompensata za Pociągokilometr – oznacza świadczenie kalkulowane zgodnie z pkt. 5.2.5, określone w Ofercie, z uwzględnieniem waloryzacji.”

Jest:

„Rekompensata za Pociągokilometr – oznacza świadczenie kalkulowane zgodnie z pkt. 5.2.5, określone w Ofercie, z uwzględnieniem waloryzacji przeprowadzanej na zasadach określonych w niniejszej Umowie.”

Pytanie nr 16

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział I Definicje pkt "Roczna praca eksploatacyjna"

Wykonawca wnosi o:

- 1. usunięcie z projektu umowy postanowienia uprawniającego Organizatora do jednostronnego określania odmiennego sposobu uwzględniania pracy eksploatacyjnej w rozliczeniach,*
- 2. alternatywnie – jego doprecyzowanie, poprzez wskazanie jasnych, obiektywnych i weryfikowalnych kryteriów określania zasad uwzględniania pracy eksploatacyjnej przy Przewozach Zastępczych, w sposób zapewniający zachowanie równości stron i ekwiwalentności świadczeń.*

Uzasadnienie:



1. *Sporne postanowienie przyznaje Zamawiającemu jednostronne i nieograniczone uprawnienie do określania zasad uwzględniania pracy eksploatacyjnej w rozliczeniach, które bezpośrednio determinują wysokość należnej Wykonawcy rekompensaty finansowej. Tego rodzaju klauzula pozwala Zamawiającemu jednostronnie modyfikować podstawę wynagrodzenia, co prowadzi do zachwiania równowagi kontraktowej i naruszenia zasady równości stron stosunku prawnego.*
2. *Brak obiektywnych i weryfikowalnych kryteriów, według których Zamawiający może dokonywać takich zmian, stanowi naruszenie zasady przejrzystości i proporcjonalności*
(art. 16 pkt 2–3 Pzp) oraz prowadzi do uznaniowego kształtowania elementu ekonomicznego umowy.
3. *W konsekwencji, w przypadku niekorzystnej dla Wykonawcy decyzji Zamawiającego, może dojść do naruszenia zasady ekwiwalentności świadczeń, ponieważ zakres świadczenia Wykonawcy (realizacja Przewozów Zastępczych) pozostanie niezmienny, natomiast wynagrodzenie (rekompensata) może zostać jednostronnie obniżone lub ograniczone przez Zamawiającego. Taki mechanizm powoduje brak symetrii świadczeń i faktyczne przesunięcie ryzyka ekonomicznego wyłącznie na Wykonawcę.*
4. *Powyższe postanowienie jest również sprzeczne z art. 353¹ k.c. (zasada swobody umów), w zakresie w jakim narusza naturę stosunku zobowiązaniowego, pozostawiając istotny element świadczenia do swobodnego uznania jednej ze stron (tzw. klauzula potestatywna).*
5. *Ponadto narusza art. 433 Pzp, gdyż prowadzi do ukształtowania stosunku prawnego w sposób nieproporcjonalny i nieekwiwalentny, pozwalając Zamawiającemu jednostronnie określać lub zmieniać elementy wpływające na wynagrodzenie Wykonawcy, co wprost sprzeciwia się zasadzie równych praw i obowiązków stron umowy.*

Odpowiedź na pytanie nr 16

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział I Definicje pkt "Roczna praca eksploatacyjna"

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 17

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział I Definicje pkt "Roczny plan finansowy"

Wykonawca wnioskuję o zmianę niniejszej definicji w następujący sposób:

Roczny Plan Finansowy oznacza plan finansowy sporządzany na każdy Okres Rozliczeniowy wykonywania Przewozów, obejmujący w szczególności planowaną Roczną Pracę Eksploatacyjną, Koszty, Przychody, Rekompensatę Finansową oraz Rozsądny Zysk, przygotowywany według wzoru określonego w Załączniku nr 6.

Wypełniony danymi plan finansowy dla danego Okresu Rozliczeniowego stanowi Załącznik nr 7 do Umowy.



Zamawiający wyjaśnia, że definicja w obecnym brzmieniu odwołuje się do pkt-u 5.2, w którym wykorzystywana jest ww. definicja, a więc stawowi autoreferencję przez co definicja nie jest autonomiczna semantycznie.

Odpowiedź na pytanie nr 17

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział I Definicje pkt "Roczny plan finansowy"

Zamawiający wyjaśnia, że Definicja została precyzyjnie określona i nie przewiduje się zmian w tym zakresie.

Pytanie nr 18

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział I Definicje pkt "RODO"

Wykonawca wnosi o dodanie publikatora.

Odpowiedź na pytanie nr 18

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział I Definicje pkt "RODO"

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 19

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział I Definicje Rozdział I Definicje pkt "Rozkład jazdy"

Wykonawca wnioskuję o zmianę i doprecyzowanie definicji w następujący sposób:

Rozkład Jazdy oznacza plan wykonywania Przewozów w Okresie Rozliczeniowym odpowiadającym okresowi obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, o którym mowa w art. 29f ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, przygotowany zgodnie z zasadami określonymi w Umowie i obowiązującymi przepisami prawa, stanowiący każdorazowo Załącznik nr 4 do Umowy.

Art. 29f ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym określa jedynie okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, nie definiuje natomiast pojęcia „rozkładu jazdy” ani jego istoty. Odesłanie w dotychczasowym brzmieniu definicji ma zatem charakter nielogiczny – odnosi się do przepisu, który nie opisuje samego pojęcia, lecz jego aspekt czasowy.

Odpowiedź na pytanie nr 19

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy



Dot. Rozdział I Definicje Rozdział I Definicje pkt "Rozkład jazdy"

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 20

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział I Definicje pkt "Rozsądny zysk"

Wykonawca wnosi o zmianę w następujący sposób:

Rozsądny zysk - część wynagrodzenia Operatora stanowiąca zysk z realizacji Umowy, obliczana jako różnica pomiędzy kosztami (K) a przychodami (P), pomnożona przez stopę zwrotu (SZ) określoną zgodnie z Załącznikiem nr 5. Stopa zwrotu odpowiada normalnej, rynkowej stopie zwrotu dla sektora transportu publicznego, proporcjonalnej do ponoszonego przez Operatora ryzyka operacyjnego i finansowego oraz ustalonej w sposób zgodny z rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007.

Zmiana ma charakter doprecyzowujący i zapewnia zgodność definicji „rozsądnego zysku” z rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007 oraz art. 16 Pzp. Nowe brzmienie jasno określa, że rozsądny zysk stanowi część wynagrodzenia obliczaną jako różnica pomiędzy kosztami a przychodami, pomnożona przez stopę zwrotu (SZ) określoną w Załączniku nr 5. Definicja eliminuje nieprecyzyjne sformułowanie „zysk, który może sobie naliczyć Operator” oraz wprowadza odniesienie do rynkowej stopy zwrotu proporcjonalnej do ryzyka operacyjnego i finansowego.

Odpowiedź na pytanie nr 20

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział I Definicje pkt "Rozsądny zysk"

Zamawiający uwzględnia uwagę Wykonawcy i doprecyzowuje definicję „Rozsądnego zysku”, tak aby jednoznacznie wynikało z niej, że sposób jego obliczania został określony w Załączniku nr 5 do Umowy.

Było:

„Rozsądny zysk – zysk, który może sobie naliczyć Operator, zgodnie z obowiązującymi przepisami, wykazany w formularzu ofertowym i Załączniku nr 7.”

Jest:

„Rozsądny zysk – część wynagrodzenia Operatora stanowiąca zysk z realizacji Umowy, obliczana zgodnie z zasadami określonymi w Załączniku nr 5, z uwzględnieniem normalnej, rynkowej stopy zwrotu proporcjonalnej do ponoszonego przez Operatora ryzyka operacyjnego i finansowego, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007.”

Pytanie nr 21

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział I Definicje pkt "Siła Wyższa"



Wykonawca wnosi o uzupełnienie zapisów w pkt.1 definicji:

*Siła Wyższa – po zapisie “poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydentem w rozumieniu UsTK”
dodać zapis: “oraz sytuacji potencjalnie niebezpiecznej w rozumieniu przepisów zarządcy
infrastruktury”*

Uzasadnienie:

Zachowanie zgodności z regulacjami określonymi przez zarządcę infrastruktury w Regulaminie sieci.

Odpowiedź na pytanie nr 21

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział I Definicje pkt “Siła Wyższa”

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 22

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział I Definicje pkt „UsPTZ”

Wykonawca wnosi o dodanie publikatora.

Odpowiedź na pytanie nr 22

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział I Definicje pkt „UsPTZ”

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 23

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział I Definicje pkt „UsTK”

Wykonawca wnosi o dodanie publikatora.

Odpowiedź na pytanie nr 23

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział I Definicje pkt „UsTK”

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.



Pytanie nr 24

Pytanie do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział I Definicje pkt "Waloryzacja"

Zamawiający wnosi o zmianę definicji w następujący sposób:

Waloryzacja oznacza mechanizm dostosowywania wysokości Rekompensaty za Pociągokilometr oraz innych elementów wynagrodzenia należnego Operatorowi do zmian warunków ekonomicznych i regulacyjnych mających wpływ na koszty realizacji Przewozów. Waloryzacja dokonywana jest w trybie i na zasadach określonych w pkt 5.2.7 Umowy oraz w Załączniku nr 5, na podstawie obiektywnych wskaźników publikowanych przez właściwe instytucje publiczne, w zakresie odpowiadającym rzeczywistemu wpływowi zmian kosztów na realizację umowy, bez stosowania odgórnego limitu ograniczającego skalę dostosowania.

Uzasadnienie:

Proponowana zmiana doprecyzowuje, że mechanizm Waloryzacji ma charakter rzeczywistego dostosowania wysokości Rekompensaty do zmian warunków ekonomicznych i regulacyjnych, mających wpływ na koszty realizacji Przewozów, w szczególności zmian cen energii, paliw, wynagrodzeń, składek na ubezpieczenia społeczne, podatków oraz innych czynników makroekonomicznych oddziałujących na działalność Operatora.

Obecne brzmienie definicji w projekcie umowy ma zbyt wąski zakres i nie odzwierciedla celu waloryzacji określonego w art. 439 ust. 1 ustawy – Prawo zamówień publicznych. Mechanizm ten powinien bowiem pozwalać na uwzględnianie wszelkich realnych zmian ekonomicznych wpływających na koszty wykonania zamówienia, a nie ograniczać się wyłącznie do wybranych kategorii materiałowych lub kosztowych.

Zgodnie z art. 439 ust. 1 Pzp, umowa zawarta na okres dłuższy niż 6 miesięcy musi przewidywać zasady wprowadzania zmian wysokości wynagrodzenia wykonawcy w przypadku zmiany cen materiałów lub kosztów związanych z realizacją zamówienia. Ustawodawca nie przewidział żadnego dopuszczalnego limitu procentowego – przeciwnie, przepis ten ma zapewnić pełną ekwiwalentność ekonomiczną umowy w warunkach zmieniających się kosztów. Ograniczenie waloryzacji do maksymalnie 20% stanowi zatem wprowadzenie nieznanego ustawie mechanizmu limitującego, który w sposób bezpośredni narusza ratio legis art. 439 Pzp. Zamiast chronić równowagę kontraktową, Zamawiający wprowadza rozwiązanie, które z góry przesądza, że wzrost kosztów powyżej 20% ponosi w całości Operator, co czyni waloryzację iluzoryczną i sprzeczną z celem przepisu.

Warto zauważyć, że w 2021 r. średnia cena energii elektrycznej na rynku BASE_Y (kontrakt roczny) wynosiła ok. 384 zł/MWh, podczas gdy w 2022 r. sięgała blisko 2000 zł/MWh, co oznacza wzrost o blisko 500%, zaś w niektórych kontraktach nawet sięgających do 3500 zł/MWh. Dane te pochodzą z oficjalnych notowań Towarowej Giełdy Energii (TGE).

W takiej sytuacji wprowadzenie limitu waloryzacji do 20% oznacza, że Zamawiający uznaje realność zmian kosztów, ale jednocześnie ogranicza ich skutki do poziomu nieodzwierciedlającego rzeczywistości rynkowej.



W efekcie mechanizm, który miał chronić równowagę ekonomiczną umowy, staje się czysto formalny, a ryzyko gospodarcze zostaje w całości przerzucone na Operatora.

W realiach rynku transportu publicznego, gdzie koszty energii trakcyjnej stanowią często 20–30% wszystkich kosztów operacyjnych, tak gwałtowna zmiana poziomu cen może oznaczać utratę rentowności kontraktu już w pierwszym roku jego obowiązywania.

Naruszenie zasady proporcjonalności i ekwiwalentności świadczeń (art. 16 Pzp i art. 353¹ k.c.)

Wprowadzenie stałego limitu procentowego bez związku z rzeczywistymi zmianami kosztów stanowi naruszenie zasad:

- 1. proporcjonalności – ponieważ nie istnieje żaden racjonalny związek między 20% limitem a realną dynamiką cen i kosztów,*
- 2. równości stron i ekwiwalentności świadczeń – gdyż całość ryzyka kosztowego ponad 20% została przerzucona na Operatora,*
- 3. przejrzystości – ponieważ Zamawiający nie wskazał obiektywnej metody uzasadniającej wybór takiego limitu.*

Tego rodzaju konstrukcja oznacza w istocie nieograniczoną odpowiedzialność wykonawcy za czynniki niezależne od niego, co pozostaje w sprzeczności z naturą zobowiązania wzajemnego.

Zamawiający, nakładając obowiązek świadczenia usług o charakterze publicznym w długiej perspektywie czasowej, powinien zapewnić wykonawcy realną możliwość zachowania rentowności i stabilności ekonomicznej świadczenia.

W realiach obecnej gospodarki, przy utrzymującej się inflacji, wzroście kosztów energii i wynagrodzeń, limit 20% zostanie wyczerpany w ciągu pierwszych dwóch lat obowiązywania umowy. Po tym okresie Operator będzie zobowiązany do świadczenia usług poniżej kosztów ekonomicznych, co doprowadzi do utrwalenia stanu nieekwiwalentności świadczeń i przerzucenia na niego ryzyka inflacyjnego w całości. Tak ukształtowana umowa nie zapewnia zatem zgodności z zasadą uczciwej konkurencji i nie daje podstaw do rzetelnego skalkulowania ceny oferty.

Wobec powyższego, Wykonawca wnosi o usunięcie lub odpowiednią modyfikację postanowień dotyczących waloryzacji w Załączniku nr 5, w szczególności poprzez:

- 1. zniesienie arbitralnego limitu 20% lub jego istotne podwyższenie,*
- 2. zapewnienie, by Rekompensata Finansowa podlegała zmianie w pełnym zakresie rzeczywistego wzrostu kosztów, wynikającym z obiektywnych wskaźników,*
- 3. wprowadzenie mechanizmu automatycznej corocznej indeksacji Rekompensaty zgodnie z wskaźnikami WE, WW, WT.*

Takie rozwiązanie przywracałoby zgodność postanowień umowy z art. 439 Pzp, zasadami proporcjonalności i ekwiwalentności świadczeń oraz logiką mechanizmu waloryzacyjnego opartego na realnych danych rynkowych.



Proponowana zmiana jest konieczna dla zachowania równowagi ekonomicznej umowy, zapewnienia transparentności zasad rozliczeń oraz umożliwienia Wykonawcy rzetelnego skalkulowania ceny oferty w oparciu o przewidywalne i obiektywne kryteria waloryzacji.

Odpowiedź na pytanie nr 24

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział I Definicje pkt "Waloryzacja"

Zamawiający informuje, że szczegółowej odpowiedzi w powyższym zakresie udzielono przy pytaniu nr 5, na które odpowiedź została udostępniona na Platformie zakupowej w dniu 20.11.2025 r.

Pytanie nr 25

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział I Definicje pkt „Weryfikacja Rekompensaty Finansowej”

Wykonawca wnosi o zmianę definicji w następujący sposób:

Weryfikacja Rekompensaty Finansowej - badanie poprawności rozliczenia Rekompensaty Finansowej za dany Okres Rozliczeniowy, obejmujące sprawdzenie zgodności przedstawionych danych z zasadami określonymi w Umowie i Załączniku nr 5. Weryfikacja może obejmować analizę danych dotyczących Przychodów oraz kosztów w zakresie niezbędnym do potwierdzenia prawidłowości rozliczeń, przy czym nie stanowi oceny efektywności ekonomicznej działalności Operatora ani podstaw do ograniczenia Waloryzacji należnej Operatorowi zgodnie z Umową.

Uzasadnienie:

Obecne brzmienie definicji „Weryfikacji Rekompensaty Finansowej” („oznacza badanie Rekompensaty Finansowej za dany Okres Rozliczeniowy, ocenę efektywności uzyskiwania przez Operatora Przychodów i ocenę podstaw do zastosowania Waloryzacji”) jest nieprecyzyjne i niezgodne z systemowym znaczeniem tego pojęcia w kontekście całej Umowy oraz przepisów prawa.

W świetle treści Umowy, w szczególności postanowień Załącznika nr 5, weryfikacja ma charakter techniczno-rachunkowy i służy potwierdzeniu poprawności rozliczeń Rekompensaty, a nie ocenie efektywności ekonomicznej działalności Operatora. Tymczasem użycie w definicji sformułowań „ocena efektywności uzyskiwania Przychodów” oraz „ocena podstaw do zastosowania Waloryzacji” nadaje temu mechanizmowi charakter uznaniowy, wykraczający poza zakres kontroli przewidziany przepisami prawa i zasadą równości stron.

Taka konstrukcja tworzy po stronie Zamawiającego uprawnienie do jednostronnego wpływania na wysokość Rekompensaty lub ograniczania należnej Operatorowi Waloryzacji, mimo że mechanizm waloryzacyjny powinien opierać się na obiektywnych wskaźnikach ekonomicznych określonych w Załączniku nr 5, a nie na subiektywnej ocenie „efektywności”. W konsekwencji definicja ta narusza:

1. art. 16 pkt 1–3 ustawy Pzp, poprzez brak proporcjonalności i przejrzystości zasad oceny rozliczeń,



2. art. 439 ust. 1 Pzp, który wymaga, aby mechanizmy zmiany wynagrodzenia (waloryzacja) były oparte na jednoznacznych i obiektywnych kryteriach,

3. art. 353¹ k.c., gdyż prowadzi do zachwiania ekwiwalentności świadczeń stron poprzez uzależnienie należnego wynagrodzenia od uznaniowej decyzji Zamawiającego.

Z punktu widzenia praktyki wykonywania usług publicznych w transporcie kolejowym, weryfikacja Rekompensaty powinna obejmować jedynie sprawdzenie zgodności danych i dokumentów przedstawionych przez Operatora z zasadami określonymi w Umowie (np. weryfikację liczby pociągokilometrów, poprawności kalkulacji, zgodności z Załącznikiem nr 5), natomiast nie może stanowić oceny skuteczności ekonomicznej działań Operatora ani służyć ograniczaniu jego należnych przychodów.

Dlatego proponuje się doprecyzowanie definicji w sposób zapewniający jednoznaczność, przejrzystość i równowagę stron:

Weryfikacja Rekompensaty Finansowej oznacza badanie poprawności rozliczenia Rekompensaty Finansowej za dany Okres Rozliczeniowy, obejmujące sprawdzenie zgodności przedstawionych danych z zasadami określonymi w Umowie i Załączniku nr 5. Weryfikacja może obejmować analizę danych dotyczących Przychodów oraz kosztów w zakresie niezbędnym do potwierdzenia prawidłowości rozliczeń, przy czym nie stanowi oceny efektywności ekonomicznej działalności Operatora ani podstawy do ograniczenia Waloryzacji należnej Operatorowi zgodnie z Umową.

Proponowana zmiana:

1. doprecyzowuje zakres i charakter weryfikacji (techniczno-rachunkowy, nie uznaniowy),
2. eliminuje ryzyko naruszenia równowagi kontraktowej i arbitralnych decyzji Zamawiającego,
3. zapewnia zgodność z art. 439 Pzp, art. 16 Pzp oraz zasadą ekwiwalentności świadczeń z art. 353¹ k.c.,

gwarantuje, że weryfikacja nie będzie narzędziem ograniczania Waloryzacji lub Rekompensaty.

Odpowiedź na pytanie nr 25

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział I Definicje pkt „Weryfikacja Rekompensaty Finansowej”

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 26

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 2 Przedmiot Umowy pkt 2.1

Wykonawca wnosi o zmianę zapisu na następujący:

Organizator zleca Operatorowi wykonywanie Przewozów, stanowiących realizację zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Operator



zobowiązuje się wykonywać te Przewozy zgodnie z Umową oraz obowiązującym prawem krajowym i unijnym, natomiast Organizator zapewnia finansowanie w formie Rekompensaty Finansowej, zgodnie z zasadami określonymi w Umowie i art. 4 ust. 1 Rozporządzenia 1370/2007, w sposób gwarantujący równowagę obowiązków i korzyści stron.

Uzasadnienie:

Postanowienie pkt 2.1 projektu umowy, zgodnie z którym „Organizator zleca Operatorowi wykonywanie Przewozów, a Operator zobowiązuje się wykonywać Przewozy na warunkach określonych w Umowie oraz zgodnie z obowiązującym prawem krajowym i prawem Unii Europejskiej”, jest w ocenie Odwołującego niezgodne z zasadami wynikającymi z art. 4 ust. 1 lit. a rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 oraz art. 16 pkt 1–3 ustawy Prawo zamówień publicznych.

W świetle systemu definicji przyjętego w umowie „Przewozy” oznaczają kolejowe przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej zlecone do wykonania Operatorowi przez Organizatora, a „Rekompensata Finansowa” stanowi świadczenie pieniężne należne Operatorowi z tytułu realizacji tych przewozów. Konstrukcyjnie zatem pkt. 2.1 reguluje podstawowy stosunek usług publicznych, w którym zgodnie z rozporządzeniem 1370/2007 powinna być zachowana równowaga obowiązków i korzyści stron.

Tymczasem postulowane postanowienie określa wyłącznie zobowiązanie Operatora, pomijając równoległe obowiązki Organizatora w zakresie zapewnienia finansowania usług publicznych, gwarancji rekompensaty i stabilności warunków ekonomicznych świadczenia usług. Takie jednostronne ukształtowanie relacji prawnej narusza wymogi art. 4 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, który wymaga, aby umowa o świadczenie usług publicznych jasno określała zobowiązania i prawa obu stron oraz zapewniała proporcjonalność świadczeń i brak nadmiernej rekompensaty.

W obecnym brzmieniu pkt 2.1 prowadzi do asymetrii praw i obowiązków, w której Operator ponosi pełną odpowiedzialność za realizację Przewozów, podczas gdy obowiązki Organizatora zostały ograniczone do samego aktu „zlecenia” usług, bez wskazania równoważnych gwarancji finansowych. W efekcie przepis ten może być interpretowany w sposób przerzucający nadmierne ryzyko ekonomiczne na Operatora, co jest sprzeczne z naturą umowy PSC oraz zasadą ekwiwalentności świadczeń z art. 353¹ k.c.

Dla zapewnienia zgodności umowy z rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007 oraz zasadami uczciwej konkurencji, przejrzystości i proporcjonalności (art. 16 Pzp), pkt 2.1 powinien zostać doprecyzowany w sposób zapewniający równowagę stron, poprzez jednoznaczne wskazanie, że Organizator zobowiązuje się do finansowania usług publicznych w formie Rekompensaty Finansowej, zgodnie z zasadami określonymi w umowie i w art. 4 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

Odpowiedź na pytanie nr 26

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 2 Przedmiot Umowy pkt 2.1

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.



Pytanie nr 27

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 2 Przedmiot Umowy pkt 2.2.6

Wykonawca wnioskuję o określenie przedziału zmniejszenia planowanej Rocznej Pracy Eksploatacyjnej, która nie spowoduje zmiany Stawki Rekompensaty za Pociągokilometr

Odpowiedź na pytanie nr 27

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 2 Przedmiot Umowy pkt 2.2.6

Zamawiający wyjaśnia, że przedział zmniejszenia pracy eksploatacyjnej, który nie powoduje zmiany Stawki Rekompensaty za pociągokilometr, został określony w Projekcie Umowy w pkt 2.2.2, gdzie wskazano możliwość zmiany wykonywanej pracy eksploatacyjnej w przedziale $\pm 2\%$ łącznej pracy eksploatacyjnej w okresie obowiązywania Umowy.

Pytanie nr 28

Pytanie do Załącznika nr 2 do SWZ – Projekt Umowy

Dot. Rozdział 3 Obowiązki Stron pkt 3.1

Wykonawca wnosi o dodanie zapisów:

e. terminowego przekazania Operatorowi taboru w stanie technicznym umożliwiającym bezpieczne i efektywne wykonywanie Przewozów.

f. uzgadniania z Operatorem plan i zmiany rozkładu jazdy w formie pisemnej, z uwzględnieniem uzasadnionych ograniczeń operacyjnych i technicznych Operatora. W razie braku porozumienia strony podejmują negocjacje, a ostateczna decyzja wymaga pisemnego uzasadnienia.

g. terminowej wypłaty Rekompensaty Finansowej w terminie określonym w umowie oraz do dokonywania waloryzacji świadczenia zgodnie z zasadami określonymi w Załączniku nr 5.

h. zachowania poufności w zakresie danych, kalkulacji i prognoz finansowych przekazanych przez Operatora oraz do wykorzystywania ich wyłącznie na potrzeby realizacji Umowy.

i. ponoszenia odpowiedzialności za skutki decyzji władz publicznych skutkujących ograniczeniem lub zawieszeniem Przewozów, o ile nie wynikają one z winy lub zaniedbania Operatora.

Odpowiedź na pytanie nr 28

do Załącznika nr 2 do SWZ – Projekt Umowy

Dot. Rozdział 3 Obowiązki Stron pkt 3.1

Zamawiający nie przewiduje zmiany zapisu w zakresie zaproponowanego punktu 3.1 lit. f i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.



Pytanie nr 29

Pytanie do Załącznika nr 2 do SWZ – Projekt Umowy

Dot. Rozdział 3 Obowiązki Stron pkt 3.2 lit. a)

Wykonawca wnosi o dodanie zapisu: z wyłączeniem sytuacji, w których wykonanie jest niemożliwe lub utrudnione z przyczyn niezależnych od Operatora, w szczególności z powodu awarii infrastruktury, decyzji władz publicznych, ograniczeń eksploatacyjnych, siły wyższej lub opóźnień po stronie Organizatora.

Odpowiedź na pytanie nr 29

do Załącznika nr 2 do SWZ – Projekt Umowy

Dot. Rozdział 3 Obowiązki Stron pkt 3.2 lit. a)

Zamawiający nie przewiduje zmiany zapisu w zakresie zaproponowanego punktu 3.2 lit. a) i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian .

Pytanie nr 30

do Załącznika nr 2 do SWZ – Projekt Umowy

Dot. Rozdział 3 Obowiązki Stron pkt 3.2 lit. c)

Wykonawca wnosi o dodanie zapisu: z zastrzeżeniem, że opóźnienie lub odmowa zawarcia umowy przez Zarządcę, z przyczyn niezależnych od Operatora, nie stanowi niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy.

Odpowiedź na pytanie nr 30

do Załącznika nr 2 do SWZ – Projekt Umowy

Dot. Rozdział 3 Obowiązki Stron pkt 3.2 lit. c)

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 31

do Załącznika nr 2 do SWZ – Projekt Umowy

Dot. Rozdział 3 Obowiązki Stron pkt 3.2 lit. f)

Wykonawca wnosi o dodanie zapisu: przy zachowaniu ekonomicznej racjonalności i w granicach uzgodnionych parametrów finansowych Umowy.

Odpowiedź na pytanie nr 31

do Załącznika nr 2 do SWZ – Projekt Umowy

Dot. Rozdział 3 Obowiązki Stron pkt 3.2 lit. f)

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.



Pytanie nr 32

do Załącznika nr 2 do SWZ – Projekt Umowy

Dot. Rozdział 3 Obowiązki Stron pkt 3.3 lit. b i c)

Wykonawca wnosi o

1. wykreślenie zapisów pkt 3.3. lit:

b) certyfikatem bezpieczeństwa Część A – Numer identyfikacyjnyważnym

na okres

c) certyfikatem bezpieczeństwa Część B – Numer identyfikacyjny ważnym

na okres

i zastąpienie lit. b) treścią:

jednolitym certyfikatem bezpieczeństwa - Nr identyfikacyjny..... ważnym na okres.....

Uzasadnienie:

W związku z wejściem w życie 31 października 2020 r. tzw. IV pakietu kolejowego, w miejsce certyfikatów bezpieczeństwa część A i część B przewoźnikowi kolejowemu jest wydawany jednolity certyfikat bezpieczeństwa. Wydane do 30 października 2020 r. certyfikaty bezpieczeństwa część A i część B zachowują swoją ważność na okres, na jaki zostały wydane(jednak nie dłużej niż do 30.10.2025 r.),

2. *Zmianę zapisów treści poniżej pkt 3.3 lit. c) z: „W przypadku upływu terminu ważności wymienionych wyżej certyfikatów w Okresie Realizacji Przewozów Operator jest zobowiązany do przekazania Organizatorowi poświadczonych za zgodność z oryginałem kopii nowych certyfikatów nie później niż w terminie 3 miesięcy przed upływem okresu ważności dotychczasowych certyfikatów.” na: „W przypadku upływu terminu ważności wymienionego powyżej jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa w Okresie Realizacji Przewozów Operator jest zobowiązany do przekazania Organizatorowi poświadczonej za zgodność z oryginałem kopii nowego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa w ostatnim dniu obowiązywania dotychczasowego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.”*

Uzasadnienie:

Proces wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa, uwzględniający terminy składania wniosków o niniejszy certyfikat, określony jest w Rozporządzeniu Wykonawczym Komisji (UE) 2018/763 z dnia 9 kwietnia 2018 r. ustanawiającym praktyczne zasady wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa przedsiębiorstwom kolejowym na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 653/2007.

Podkreślić należy, że Operator nie ma wpływu na termin wydania Decyzji Prezesa Urzędu Transportu dot. przedłużenia/wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, tak aby przynajmniej na 3



miesiące przed upływem okresu ważności dotychczasowego certyfikatu przekazać Organizatorowi poświadczony nowy jednolity certyfikat bezpieczeństwa.

W przypadku nie uwzględnienia propozycji przez Organizatora, Wykonawca wnosi o wskazanie przepisów z których wynika termin wcześniejszego przekazania kopii nowego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, tj. nie później niż w terminie 3 miesięcy przed upływem okresu ważności dotychczasowych certyfikatów.

Odpowiedź na pytanie nr 32

do Załącznika nr 2 do S-Z - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 3 Obowiązki Stron pkt 3.3 lit. b i c)

Zamawiający informuje, iż szczegółowych wyjaśnień w tym zakresie udzielono przy odpowiedzi na pytanie nr 46 z dnia 13.11.2025 r.

Pytanie nr 33

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 3 Obowiązki Stron pkt 3.4

Wykonawca wnosi o zmianę zapisu na:

Operator nie jest uprawniony do wstrzymania realizacji Przewozów bez zgody Organizatora, z zastrzeżeniem przypadków, gdy Organizator narusza istotne postanowienia Umowy, w szczególności opóźnia się z wypłatą Rekompensaty Finansowej powyżej 60 dni lub nie zapewnia warunków technicznych niezbędnych do realizacji Przewozów. W takich przypadkach Operator może wstrzymać Przewozy po uprzednim pisemnym wezwaniu Organizatora do usunięcia naruszeń i bezskutecznym upływie 14 dni.

Uzasadnienie:

Art. 1370/2007 wymaga, aby warunki świadczenia usług publicznych były ekonomicznie zrównoważone (art. 4 ust. 1 lit. b) – operator nie może być zmuszony do świadczenia usług bez zapłaty. Ponadto brak takiej klauzuli łamie zasadę proporcjonalności i równości stron, bo Organizator ma narzędzia egzekwowania umowy, a Operator nie.

Odpowiedź na pytanie nr 33

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 3 Obowiązki Stron pkt 3.4

Zamawiający informuje, iż nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.



Pytanie nr 34

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 3 Obowiązki Stron pkt 4.1.2

Wykonawca wnosi o zmianę zapisu na:

W kolejnych latach Rozkład Jazdy ustalany jest we współpracy Stron, z obowiązkiem uwzględnienia uzasadnionych wniosków Operatora dotyczących wykonalności, przepustowości, organizacji obiegów taboru i planowania pracy drużyn pociągowych. W przypadku braku uzgodnienia stanowisk, Organizator jest zobowiązany do przedstawienia pisemnego uzasadnienia odmowy uwzględnienia propozycji Operatora.

Uzasadnienie:

W obowiązującym brzmieniu umowy Organizator zachowuje wyłączne prawo do kształtowania Rozkładu Jazdy, podczas gdy Operator jest jedynie zobowiązany do jego wykonania, niezależnie od faktycznej wykonalności przewozów oraz ograniczeń technicznych lub organizacyjnych wynikających z zarządzania infrastrukturą kolejową. Taka konstrukcja prowadzi do jednostronnego rozkładu odpowiedzialności i ryzyka, naruszając zasadę proporcjonalności i równowagi stron.

Zgodnie z zasadami wynikającymi z rozporządzenia (WE) 1370/2007 oraz z praktyką rynkową w sektorze publicznego transportu zbiorowego, proces ustalania rozkładów jazdy powinien mieć charakter współpracy i uzgodnień, a nie jednostronnych decyzji organizatora. Operator, jako podmiot faktycznie realizujący przewozy, dysponuje wiedzą techniczną i operacyjną w zakresie planowania obiegów taboru, zarządzania personelem oraz dostępnej przepustowości infrastruktury. Jego udział w procesie planowania ma kluczowe znaczenie dla zapewnienia wykonalności i efektywności rozkładu, jak również dla uniknięcia opóźnień i zakłóceń w ruchu.

Wprowadzenie obowiązku uwzględnienia uzasadnionych wniosków Operatora oraz zobowiązania Organizatora do przedstawienia pisemnego uzasadnienia odmowy ich przyjęcia zapewnia transparentność procesu, ogranicza ryzyko sporów oraz pozwala na ocenę, czy odmowa była uzasadniona względami technicznymi lub ekonomicznymi.

Zmiana ta nie ogranicza kompetencji Organizatora jako podmiotu odpowiedzialnego za kształtowanie oferty przewozowej, lecz zapewnia, że decyzje będą podejmowane z poszanowaniem zasady uczciwej konkurencji, równego traktowania wykonawców i proporcjonalności oraz w zgodzie z zasadą efektywnego gospodarowania środkami publicznymi.

Odpowiedź na pytanie nr 34

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 3 Obowiązki Stron pkt 4.1.2

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.



Pytanie nr 35

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 4 Zasady wykonywania przewozów pkt 4.1.4

Wykonawca wnosi o dodanie zapisu: Organizator nie może ograniczyć lub cofnąć tego upoważnienia bez pisemnego uzasadnienia.

Odpowiedź na pytanie nr 35

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 4 Zasady wykonywania przewozów pkt 4.1.4

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 36

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 4 Zasady wykonywania przewozów pkt 4.1.7

Wykonawca wnosi o dodanie zapisu: w sposób zapewniający utrzymanie równowagi ekonomicznej Umowy.

Odpowiedź na pytanie nr 36

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 4 Zasady wykonywania przewozów pkt 4.1.7

Zamawiający informuje, iż nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 37

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 4 Zasady wykonywania przewozów pkt 4.2.2

Wykonawca wnosi o zmianę zapisu na:

„Operator zobowiązany jest do zapewnienia odpowiedniej jakości obsługi pasażerów, w szczególności w zakresie:

a) bezpieczeństwa podróżnych i ich mienia – w zakresie czynności eksploatacyjnych i technicznych pozostających pod kontrolą Operatora;

b) czytelnego oznakowania taboru – zgodnie z uzgodnionymi standardami wizualnymi; w przypadku zmian wprowadzonych przez Organizatora, koszty ich wdrożenia ponosi Organizator;



c) utrzymania czystości taboru – wewnętrznej i zewnętrznej, ocenianej po zakończeniu czynności serwisowych; zabrudzenia powstałe w trakcie eksploatacji z przyczyn niezależnych od Operatora nie stanowią naruszenia parametrów jakościowych;

d) zapewnienia odpowiednich warunków podróży, obejmujących prawidłowe funkcjonowanie oświetlenia, ogrzewania, wentylacji i klimatyzacji, z zastrzeżeniem, że Operator nie ponosi odpowiedzialności za zakłócenia spowodowane czynnikami zewnętrznymi (np. awarie sieci trakcyjnej, siła wyższa);

e) punktualności odjazdów i przyjazdów, rozumianej jako wykonanie rozkładu jazdy w zakresie zależnym od Operatora. Opóźnienia wynikające z działań lub zaniechań Zarządcy infrastruktury, decyzji władz publicznych, warunków atmosferycznych lub innych czynników niezależnych nie stanowią uchybienia;

f) czytelnej informacji pasażerskiej – w tym udostępnienia Regulaminu Przewozów, Przepisów Porządkowych i rozkładu jazdy w formie uzgodnionej z Organizatorem”.

Odpowiedź na pytanie nr 37

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 4 Zasady wykonywania przewozów pkt 4.2.2

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w tym zakresie. O szczegółach dotyczących pkt. 4.2.2. traktuje zapis pkt. 4.2.3.

Pytanie nr 38

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 4 Zasady wykonywania przewozów pkt 4.3.2

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie, co oznacza sformułowanie „uzasadnione sytuacje”.

Odpowiedź na pytanie nr 38

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 4 Zasady wykonywania przewozów pkt 4.3.2

Zamawiający wyjaśnia, iż kluczem do zrozumienia sformułowania „uzasadnione sytuacje” jest czytanie całego brzmienia pkt. 4.3.2.

Pytanie nr 39

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 4 Zasady wykonywania przewozów pkt 4.4.1

Wykonawca wnosi o zastąpienie w pkt 4.4.1 lit. e) treść “lit. a-b” treścią “a-d”.



Odpowiedź na pytanie nr 39

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 4 Zasady wykonywania przewozów pkt 4.4.1

Zamawiający informuje, iż nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 40

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 4 Zasady wykonywania przewozów pkt 4.4.2

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie dlaczego Organizator wskazuje lokalizacje kas (zał. 9a), biletomatów (zał. 9b) oraz urządzeń FALA (zał. 9c) skoro jednocześnie w pkt 4.4.2 wskazane jest, że: ...Wykaz zarządzanych przez Operatora biletomatów na obszarze

realizowanych Przewozów, w których odbywa się sprzedaż biletów na Przewozy, stanowi Załącznik nr 9. W wykazie Operator wskazuje położenie wszystkich zarządzanych przez Operatora biletomatów, w których można nabyć dokumenty przewozu Operatora oraz podaje dane, co do liczby biletomatów czynnych w danej lokalizacji...

Wykonawca wnosi o informację, czy Operator może zainstalować dodatkowe biletomaty (ponad wykaz określony w załączniku 9b), jeśli wynika to z analizy ruchu pasażerskiego.

Odpowiedź na pytanie nr 40

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 4 Zasady wykonywania przewozów pkt 4.4.2

Zamawiający wyjaśnia, iż Operator może zainstalować dodatkowe biletomaty (ponad wykaz określony w załączniku 9b), jeśli wynika to z analizy ruchu pasażerskiego i nie wpływa na wymiar Rekompensaty Zamawiający Finansowej.

Pytanie nr 41

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 4 Zasady wykonywania przewozów pkt 4.4.12

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie, co zamawiający rozumie przez określenie, że prawo kontroli biletów przysługuje również Organizatorowi lub osobie/ podmiotowi przez niego upoważnionemu.

Odpowiedź na pytanie nr 41

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 4 Zasady wykonywania przewozów pkt 4.4.12

Zamawiający wyjaśnia, iż kluczem do zrozumienia określenia „prawo kontroli biletów przysługuje również Organizatorowi lub osobie/podmiotowi przez niego upoważnionemu” jest czytanie całego brzmienia pkt 4.4.12.



Pytanie nr 42

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 4 Zasady wykonywania przewozów pkt 4.4.12a

Wykonawca wnosi o zmianę zapisu z : „Kontrole powinny być realizowane w sposób ciągły, we wszystkie dni tygodnia, z uwzględnieniem pory dziennej i nocnej oraz okresów zwiększonego natężenia ruchu pasażerskiego. W przypadku szczególnych potrzeb Organizatora, Operator zobowiązany jest, na jego wniosek, do wykonania dodatkowych kontroli lub ujęcia ich w planowanych działaniach kontrolnych.” na: „Operator zapewnia regularne kontrole biletowe, z częstotliwością uzgodnioną z Organizatorem, proporcjonalną do natężenia ruchu pasażerskiego i dostępnych zasobów. Koszty zwiększenia liczby kontroli na wniosek Organizatora ponosi Organizator.”

Uzasadnienie:

Postanowienie pkt 4.4.12a w obecnym brzmieniu nakłada na Operatora obowiązek prowadzenia całodobowych i nieprzerwanych kontroli biletowych we wszystkie dni tygodnia, obejmujących również godziny nocne oraz okresy wzmożonego ruchu pasażerskiego. Jednocześnie nie przewiduje ono żadnego mechanizmu rekompensaty finansowej za zwiększone nakłady osobowe, organizacyjne i administracyjne ani udziału Organizatora w kosztach działań kontrolnych.

Takie ukształtowanie obowiązku jest nieproporcjonalne w stosunku do zakresu zamówienia oraz narusza zasadę wynikającą z art. 16 pkt 3 ustawy Prawo zamówień publicznych, zgodnie z którą postępowanie i realizacja umowy powinny być prowadzone w sposób proporcjonalny do przedmiotu zamówienia. Przenosi ono na Operatora nieograniczone ryzyko operacyjne i kosztowe, niezwiązane bezpośrednio z wykonywaniem usług przewozowych, lecz z decyzjami Organizatora w zakresie kształtowania systemu taryfowego i polityki biletowej.

Wprowadzenie obowiązku prowadzenia kontroli „w sposób ciągły, we wszystkie dni tygodnia, z uwzględnieniem pory dziennej i nocnej” oznacza w praktyce konieczność zapewnienia wielozmianowego systemu pracy kontrolerów oraz zwiększenia liczby etatów, co generuje istotne koszty stałe, nieujęte w kalkulacji rekompensaty finansowej określonej w umowie.

Proponowana zmiana ma na celu:

- 1. zachowanie zasady proporcjonalności i wykonalności zobowiązania — liczba i intensywność kontroli powinny odpowiadać rzeczywistym potrzebom i możliwościom Operatora,*
- 2. zapewnienie przejrzystości finansowej — dodatkowe kontrole zlecane przez Organizatora powinny być finansowane przez niego jako dodatkowe świadczenie,*
- 3. utrzymanie równowagi ekonomicznej umowy, o której mowa w art. 4 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, poprzez unikanie obciążeń nieprzewidzianych w kalkulacji rekompensaty.*

W konsekwencji proponowana modyfikacja nie zmienia celu regulacji (tj. zapewnienia skutecznych kontroli biletowych), lecz czyni ją zgodną z przepisami prawa unijnego i krajowego, a także z zasadami uczciwej konkurencji i przejrzystości postępowania.



Odpowiedź na pytanie nr 42

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 4 Zasady wykonywania przewozów pkt 4.4.12a

Zamawiający modyfikuje zapisy pkt 4.4.12a projektu Umowy w następujący sposób:

Było:

„4.4.12a Operator zobowiązany jest do zapewnienia regularnych, systematycznych i skutecznych kontroli biletów oraz dokumentów uprawniających do przejazdów ulgowych i bezpłatnych w pociągach. Kontrole powinny być realizowane w sposób ciągły, we wszystkie dni tygodnia, z uwzględnieniem pory dziennej i nocnej oraz okresów zwiększonego natężenia ruchu pasażerskiego. W przypadku szczególnych potrzeb Organizatora, Operator zobowiązany jest, na jego wniosek, do wykonania dodatkowych kontroli lub ujęcia ich w planowanych działaniach kontrolnych. Kontrole mogą być prowadzone zarówno przez wyznaczone zespoły kontrolerskie, jak i przez drużyny pokładowe, w zależności od organizacji pracy przyjętej przez Operatora. Operator zobowiązany jest do prowadzenia rejestru wykonanych kontroli, w formie umożliwiającej ich weryfikację przez Organizatora. Zakres kontroli powinien obejmować całą trasę, ze szczególnym uwzględnieniem pór i odcinków o podwyższonym ryzyku przewozu bez ważnego biletu, w tym okresów wzmożonego ruchu pasażerskiego oraz imprez masowych.”

Jest:

„4.4.12a Operator zobowiązany jest do zapewnienia regularnych, systematycznych i skutecznych kontroli biletów oraz dokumentów uprawniających do przejazdów ulgowych i bezpłatnych w pociągach. Kontrole powinny być realizowane w sposób regularny, we wszystkie dni tygodnia, z uwzględnieniem pory dziennej i nocnej oraz okresów zwiększonego natężenia ruchu pasażerskiego. Kontrole mogą być prowadzone zarówno przez wyznaczone zespoły kontrolerskie, jak i przez drużyny pokładowe, w zależności od organizacji pracy przyjętej przez Operatora. Operator zobowiązany jest do prowadzenia rejestru wykonanych kontroli, w formie umożliwiającej ich weryfikację przez Organizatora. Zakres kontroli powinien obejmować całą trasę, ze szczególnym uwzględnieniem pór i odcinków o podwyższonym ryzyku przewozu bez ważnego biletu, w tym okresów wzmożonego ruchu pasażerskiego oraz imprez masowych.”

Pytanie nr 43

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 4 Zasady wykonywania przewozów pkt 4.4.15

Wykonawca wnosi o wskazanie terminu kiedy Organizator prześle wzory dokumentów, o których mowa w przedmiotowym punkcie.

Odpowiedź na pytanie nr 43

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 4 Zasady wykonywania przewozów pkt 4.4.15



Zamawiający przekaze wzory dokumentów, o których mowa w pytaniu powyżej, po zawarciu umowy z Operatorem.

Pytanie nr 44

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 4 Zasady wykonywania przewozów pkt 4.5.7

Wykonawca wnosi o zmianę zapisu z: „Zmiana zestawienia nie stanowi zmiany Umowy i nie wymaga jej aneksowania, o ile nie wpływa na inne istotne postanowienia Umowy” na: „Zmiana zestawienia pociągów może być dokonana wyłącznie po uprzednim uzgodnieniu z Operatorem i pod warunkiem zwiększenia kosztów Operatora. W przypadku wpływu takiej zmiany na koszty eksploatacji lub przychody, Strony dokonają odpowiedniej korekty Rekompensaty Finansowej.”

Uzasadnienie;

Proponowana modyfikacja ma na celu zachowanie równowagi kontraktowej i proporcjonalnego podziału ryzyka między Organizatorem a Operatorem w zakresie eksploatacji taboru.

Obecne brzmienie pkt 4.5.7 daje Organizatorowi jednostronne prawo do zmiany zestawienia pociągów, bez zapewnienia mechanizmu kompensacyjnego dla Operatora, mimo że takie zmiany mogą bezpośrednio wpływać na koszty operacyjne, organizację pracy drużyn trakcyjnych oraz parametry techniczne taboru (np. zwiększenie liczby pojazdów w składzie lub zmiana serii pojazdów skutkująca innymi kosztami energii, utrzymania lub pracy personelu).

Każda zmiana wprowadzana przez Organizatora, która wpływa na ekonomiczne warunki wykonywania usług publicznych, powinna być uzgadniana z Operatorem i, w razie wpływu na koszty lub przychody, powinna skutkować odpowiednim dostosowaniem wysokości rekompensaty finansowej.

Takie rozwiązanie zapewnia przejrzystość, przewidywalność i zgodność z zasadą ekwiwalentności świadczeń stron, chroniąc jednocześnie interes publiczny poprzez zagwarantowanie, że zmiany operacyjne nie spowodują nieuzasadnionego obciążenia finansowego Operatora ani pogorszenia jakości usług przewozowych.

Odpowiedź na pytanie nr 44

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 4 Zasady wykonywania przewozów pkt 4.5.7

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 45

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 4 Zasady wykonywania przewozów pkt 4.5.8

Wykonawca wnosi o zmianę terminu przedłożenia rozliczenia kosztów, o którym mowa w § 4.5.8, z dnia 31 stycznia na 31 marca roku następnego.



Uzasadnienie:

Termin 31 stycznia jest zbyt krótki z uwagi na fakt, że na ten dzień nie są jeszcze zamknięte księgi rachunkowe za rok poprzedni, co uniemożliwia przygotowanie pełnego i ostatecznego rozliczenia kosztów przeglądów, napraw i modernizacji taboru.

Ponadto, zgodnie z § 5.7.4 Umowy, audyt rozliczenia Rekompensaty Finansowej może rozpocząć się najwcześniej w pierwszym dniu po złożeniu rocznego rozliczenia. Oznacza to, że w przypadku pozostawienia obecnego terminu (31 stycznia), audyt mógłby rozpocząć się już na początku lutego, czyli w okresie, gdy dane finansowe nie są jeszcze ostateczne i mogą ulec korekcie.

Wydłużenie terminu do 31 marca pozwoli na sporządzenie rozliczenia w oparciu o zamknięte księgi rachunkowe oraz zapewni spójność harmonogramu z terminami audytu (zgodnie z § 5.7.4, powiadomienie o audycie następuje do 1 kwietnia, a jego rozpoczęcie – nie wcześniej niż po złożeniu rozliczenia).

Proponowana zmiana przyczyni się do poprawy jakości przekazywanych danych oraz usprawni proces audytu, eliminując konieczność wielokrotnych korekt.

Odpowiedź na pytanie nr 45

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 4 Zasady wykonywania przewozów pkt 4.5.8

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 46

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 4 Zasady wykonywania przewozów pkt 4.5.8 i 4.5.9 w związku z Załącznikiem 18 a, b

Wykonawca wskazuje, że Zamawiający wymaga przekazania rocznego sprawozdania z wykonanych napraw taboru wg wzoru stanowiącego załącznik 18a gdzie należy wpisać datę wykonania przeglądu - kolumna 3, poziom naprawy P3/P4/P5 – kolumna 4, naprawę awaryjną/bieżącą taboru (rodzaj naprawy) w kolumnie 5, modernizację taboru (rodzaj modernizacji) kolumna 6, wartość netto kolumna 7. Jak należy wypełnić taki załącznik gdy ten sam tabor będzie podlegał w ciągu roku naprawie np. P4 z czego część z tego będzie modernizacją, ponadto będzie naprawa awaryjna – może zdarzyć się kilka takich napraw w roku i bardzo dużo różnych napraw bieżących – co wówczas wpisać w kolumnie wartość netto? Wypisanie wszystkich napraw bieżących wg dat ich wykonania dla każdego taboru za cały okres realizacji jest zadaniem pracochłonnym. Sporządzenie analogicznego zestawienia dla każdego pojazdu w zakresie wartości planowanych napraw awaryjnych i bieżących (załącznik 18b) – jest wręcz niemożliwe. W związku z tym Wykonawca wnosi o usunięcie z załącznika danych dotyczących planowania i realizacji napraw awaryjnych i bieżących.

Odpowiedź na pytanie nr 46

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy



Dot. Rozdział 4 Zasady wykonywania przewozów pkt 4.5.8 i 4.5.9 w związku z Załącznikiem 18 a, b

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 47

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.1.4

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie, na jakiej podstawie umowa reguluje wypłatę rekompensaty Operatorowi przez Zarządcę infrastruktury, nie będącego stroną tej umowy. Wykonawcy nieznane są zapisy umów z Zarządcą infrastruktury, które obowiązywać będą w okresie obowiązywania przedmiotowej umowy.

Odpowiedź na pytanie nr 47

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.1.4

Zamawiający wyjaśnia, iż zapisy pkt 5.1.4 dotyczą sytuacji, w której Przewozy Zastępcze są współfinansowane przez Zarządcę Infrastruktury, przyszłemu Operatorowi – jako wyspecjalizowanemu podmiotowi rynku przewozów kolejowych – na pewno znane są takie przypadki.

Pytanie nr 48

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.2.2

Wykonawca wnosi o rezygnację z uszczegółowienia wszystkich elementów kosztowych wg linii komunikacyjnych – aktualna szczegółowość jest w opinii Wykonawcy nadmierna. Ustalenie wymaganych szczegółów w zdecydowanej większości będzie wynikiem zastosowania klucza podziałowego jakim jest praca eksploatacyjna ponieważ brak jest możliwości odnoszenia kosztów bezpośrednio na linię komunikacyjną.

Odpowiedź na pytanie nr 48

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.2.2

Zamawiający informuje, że przychyliła się do uwagi Wykonawcy dotyczącej nadmiernej szczegółowości podziału kosztów i przychodów według linii komunikacyjnych. W związku z tym wprowadza się zmianę treści załączników nr 6, 7, 13a, 13b, 14a i 14b do Projektu Umowy w Części II dotyczącej Zadania II „Trakcja Elektryczna – Linie Regionalne” oraz Części III dotyczącej Zadania III „Trakcja Spalinowa – Linie Regionalne”, polegającą na usunięciu wszystkich elementów przychodowych i kosztowych wykazywanych wg linii komunikacyjnych. Zmienione załączniki stanowią integralną część niniejszej odpowiedzi.



Pytanie nr 49

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.2.3

Wykonawca wnosi o zmianę terminu przekazania planu finansowego z „najpóźniej do dnia 14 sierpnia danego roku” na termin „najpóźniej do dnia 21 sierpnia danego roku”. Czternaście dni - wraz z dniami wolnymi na przygotowanie Planu Finansowego oraz uzyskanie stosownych uzgodnień w sytuacji gdy plan przychodów Operator otrzyma w dniu 30 lipca jest terminem zbyt krótkim na rzetelne przygotowanie dokumentu.

Odpowiedź na pytanie nr 49

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.2.3

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 50

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.2.4

Wykonawca wnosi o dodanie zapisu: „Zasadne zastrzeżenia oznaczają zastrzeżenia oparte na błędach rachunkowych, niezgodnościach z obowiązującymi przepisami lub z danymi przekazanymi przez Organizatora.

W przypadku braku porozumienia co do zasadności zastrzeżeń, Strony mogą wspólnie wystąpić do niezależnego eksperta (np. biegłego ds. ekonomiki transportu) o opinię, której koszty ponoszą po połowie. Opinia ma charakter wiążący przy ustalaniu ostatecznej wersji Roczego Planu Finansowego.

Odpowiedź na pytanie nr 50

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.2.4

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 51

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.2.7

Wykonawca wnosi o zmianę zapisu na:



Rekompensata za Pociągokilometr podlega waloryzacji o Roczny Wskaźnik Waloryzacji ze skutkiem na dzień rozpoczęcia kolejnego Okresu Rozliczeniowego zgodnie z zasadami określonymi w Załączniku nr 5. Zmiany wynikające z dokonanej waloryzacji uwzględnia się poprzez odpowiednią aktualizację Załącznika nr 1. Waloryzacja nie może być ujemna.

oraz o dostosowanie w sposób adekwatny Załącznika nr 5.

Uzasadnienie:

Wprowadzenie automatycznej waloryzacji eliminuje ryzyko opóźnień i uznaniowości po stronie Organizatora, zapewniając terminowe i obiektywne dostosowanie Rekompensaty Finansowej do zmian kosztów w oparciu o oficjalne wskaźniki makroekonomiczne (WT, WW, WE).

Rozwiązanie to zwiększa przejrzystość rozliczeń, ogranicza spory interpretacyjne i realizuje zasady proporcjonalności oraz równowagi ekonomicznej stron wynikające z art. 439 PZP i art. 4 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

Odrzucenie automatycznej waloryzacji wprowadziłoby nierówność stron, ponieważ Zamawiający automatycznie waloryzuje kary umowne, podczas gdy takiej waloryzacji nie podlegałyby rekompensata.

Odpowiedź na pytanie nr 51

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.2.7

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 52

Pytanie do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.3.3

Wykonawca wnosi o dodanie zapisu: Operator ponosi odpowiedzialność za prawidłową kalkulację kosztów możliwych do przewidzenia w chwili złożenia oferty.

W przypadku wystąpienia nadzwyczajnych zmian poziomu cen lub kosztów jednostkowych, potwierdzonych publikowanymi wskaźnikami WW, WT lub WE, powodujących wzrost lub spadek kosztów realizacji Przewozów o co najmniej 20% w stosunku do wartości przyjętych w Ofercie, Strony niezwłocznie podejmą negocjacje w celu dostosowania poziomu Rekompensaty Finansowej.

W razie braku porozumienia w terminie 30 dni, na wniosek jednej ze Stron wpływ zmian kosztów na poziom Rekompensaty ustali niezależny ekspert (biegły rewident) wybrany wspólnie przez Strony.

Opinia eksperta stanowi podstawę do dokonania odpowiedniej korekty Rekompensaty Finansowej, a koszty jego wynagrodzenia ponoszą Strony po połowie.

Uzasadnienie:



Zmiana doprecyzowuje odpowiedzialność Operatora za kalkulację kosztów oraz wprowadza mechanizm umożliwiający dostosowanie Rekompensaty Finansowej w przypadku nadzwyczajnych, nieprzewidywalnych zmian cen rynkowych.

Odpowiedź na pytanie nr 52

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.3.3

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 53

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.3.4

Wykonawca wnosi o zmianę zapisu na:

„Osiągnięcie wyższego poziomu przychodów niż gwarantowany skutkuje obowiązkiem przekazania przez Operatora nadwyżki, z zastrzeżeniem, że od przekazywanej kwoty odlicza się koszty uzyskania przychodów powstałe po stronie Operatora w związku z obsługą zwiększonego popytu lub rozszerzeniem oferty przewozowej.”

Uzasadnienie:

Zgodnie z art. 353¹ KC strony mogą ukształtować stosunek umowny w granicach natury zobowiązania, ustawy i zasad współżycia społecznego. W relacji zamawiający–operator zasada ta wymaga, by obowiązki stron pozostawały ekonomicznie zrównoważone, a świadczenia – ekwiwalentne.

W obecnym brzmieniu pkt 5.3.4 operator byłby zobowiązany do przekazania całości nadwyżki przychodów bez możliwości odliczenia kosztów poniesionych w celu ich uzyskania. Takie rozwiązanie prowadziłoby do sytuacji, w której operator nie odzyskuje poniesionych kosztów operacyjnych, mimo że odpowiada za ich finansowanie zgodnie z pkt 5.3.3. Taki stan rzeczy byłby sprzeczny z naturą umowy o świadczenie usług publicznych, która zakłada zwrot rzeczywistych kosztów świadczenia usług oraz rozsądny zysk.

Dodatkowo, umowa o świadczenie usług publicznych powinna określać rekompensatę „z uwzględnieniem kosztów realizacji usług oraz rozsądnego zysku”. Skoro rekompensata stanowi wyrównanie pomiędzy przychodami a kosztami, mechanizm przekazywania nadwyżki powinien działać na analogicznej zasadzie, tj. po odliczeniu kosztów poniesionych w celu uzyskania wyższych przychodów.

Zgodnie z zasadą proporcjonalności, zamawiający nie może kształtować postanowień umowy w sposób nakładający na wykonawcę obowiązki nadmierne lub nieuzasadnione w stosunku do celu zamówienia.



Proponowane doprecyzowanie nie eliminuje obowiązku przekazania nadwyżki, ale dostosowuje go do rzeczywistej sytuacji ekonomicznej, pozwalając operatorowi odliczyć faktyczne koszty powstałe w związku ze zwiększonym popytem.

Odpowiedź na pytanie nr 53

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.3.4

Zamawiający wyjaśnia, iż nadwyżka przychodów jest rozliczana zgodnie z zasadami określonymi w Załączniku nr 5 do Umowy, po uwzględnieniu kosztów poniesionych przez Operatora. Zamawiający nie przewiduje modyfikacji projektu Umowy w powyższym zakresie.

Pytanie nr 54

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.3.7

Wykonawca wnosi o zmianę zapisu na:

„Operator wydatkuje środki związane z realizacją Przewozów zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami racjonalnego gospodarowania, przy zachowaniu samodzielności w wyborze środków technicznych i organizacyjnych, zapewniających wykonanie Umowy.”

Uzasadnienie:

Zgodnie z art. 353¹ Kodeksu cywilnego, strony mogą kształtować stosunek prawny według swojego uznania, o ile jego treść lub cel nie sprzeciwia się właściwości (naturze) stosunku, ustawie ani zasadom współżycia społecznego. W przypadku umów o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym naturą zobowiązania jest świadczenie usług przewozowych przez profesjonalnego operatora z zachowaniem samodzielności organizacyjnej i technicznej.

W pierwotnym brzmieniu pkt 5.3.7 sformułowanie „z zachowaniem zasad uzyskiwania najlepszych efektów oraz optymalnego doboru metod i środków” może być interpretowane jako przyznanie Organizatorowi kompetencji do oceny lub ingerencji w wybór środków technicznych, eksploatacyjnych czy organizacyjnych Operatora. Taka interpretacja byłaby sprzeczna z naturą umowy o świadczenie usług publicznych, w której Operator ponosi odpowiedzialność za rezultat, a nie za sposób wydatkowania poszczególnych kosztów.

Umowa o świadczenie usług powinna określać wysokość rekompensaty z uwzględnieniem kosztów realizacji usług i rozsądnego zysku. Skoro ustawodawca przewiduje zwrot kosztów i możliwość uzyskania zysku, oznacza to, że operator zachowuje pełną samodzielność gospodarczą w kształtowaniu struktury tych kosztów – oczywiście w granicach legalności i racjonalności.

Zbyt ogólny obowiązek „wydatkowania środków w sposób celowy i oszczędny” bez wskazania, że operator czyni to w ramach swojej samodzielności, mógłby być wykorzystany do kwestionowania poszczególnych wydatków (np. wyboru dostawcy części, metod napraw, organizacji pracy), co naruszałoby zasadę samodzielności i odpowiedzialności podmiotu wykonującego zadanie publiczne.



Prawo zamówień publicznych nakłada na Zamawiającego obowiązek kształtowania postanowień umownych z zachowaniem zasady proporcjonalności i przejrzystości. W kontekście operatora będącego przedsiębiorcą kolejowym oznacza to, że wymogi dotyczące sposobu wydatkowania środków nie mogą ograniczać jego organizacyjnej swobody ponad niezbędny zakres.

Proponowane doprecyzowanie wprowadza równowagę między obowiązkiem racjonalnego gospodarowania środkami publicznymi (który pozostaje), a prawem operatora do samodzielnego wyboru technik i narzędzi prowadzenia działalności.

Operator, działając na konkurencyjnym rynku, ma doświadczenie w optymalizacji kosztów i procesów eksploatacyjnych. Ograniczanie jego swobody wyboru metod technicznych mogłoby prowadzić do nieefektywności ekonomicznej i utrudniać innowacje.

Doprecyzowanie, że operator działa w granicach przepisów i racjonalnego gospodarowania, lecz z zachowaniem samodzielności, eliminuje ryzyko sporów interpretacyjnych dotyczących tego, które wydatki są „celowe” i „optymalne”.

Proponowana zmiana pkt-u 5.3.7:

- 1. nie osłabia kontroli finansowej Organizatora, ponieważ obowiązek racjonalności i zgodności z przepisami pozostaje,*
- 2. eliminuje ryzyko nadinterpretacji, że Organizator może ingerować w sposób wydatkowania środków,*
- 3. utrzymuje zgodność z art. 353¹ KC, art. 16 i 439 PZP oraz art. 50 ust. 1 PTZ,*

zapewnia równowagę ekonomiczną i organizacyjną stron umowy.

Z tych względów proponowana zmiana ma charakter doprecyzowujący i ochronny, nie wpływa na zakres zobowiązań finansowych, a jedynie zapewnia zgodność treści umowy z obowiązującymi przepisami prawa i zasadami funkcjonowania operatorów transportu publicznego.

Odpowiedź na pytanie nr 54

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.3.7

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 55

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.3.8 i 5.3.9

Wykonawca zwraca uwagę na zapisy:

pkt 5.3.8 Z uwagi na stosowanie jednolitej Taryfy Pomorskiej w ramach wszystkich czterech umów zawartych z Operatorami realizującymi odpowiednio Zadanie 2 „Trakcja Elektryczna – Linie Regionalne”, Zadanie 3 „Trakcja Spalinowa – Linie Regionalne”, Zadanie 4 „Grudziądz –



Malbork/Tczew” oraz zadanie objęte niniejszą umową, a także z uwagi na brak możliwości jednoznacznego przypisania części przychodów do konkretnego zadania, Strony wprowadzają mechanizm kwartalnego bilansowania przychodów pomiędzy ww. umowami.

pkt 5.3.9 Mechanizm ten polega na ustalaniu przez Organizatora w cyklu kwartalnym łącznej wysokości rzeczywistych przychodów przypadających na danego Operatora oraz porównaniu ich do wartości Przychodu Gwarantowanego należnego w danym kwartale Okresu Rozliczeniowego.

Wykonawca wskazuje na ryzyko zaniżenia przychodów oraz sprzeczność przywołanych zapisów z zapisem pkt 5.10 Oddzielna rachunkowość, wymagającym m. in. prowadzenia oddzielnej rachunkowości dla Przewozów wykonywanych na podstawie Umowy, co wskazuje na to, że w opinii Zamawiającego możliwe jest wyselekcjonowanie przychodów dla każdego z zadań.

Odpowiedź na pytanie nr 55

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.3.8 i 5.3.9

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 56

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.3.8

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie, co Zamawiający rozumie przez określenie mechanizm kwartalnego bilansowania przychodów pomiędzy umowami.

Odpowiedź na pytanie nr 56

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.3.8

Zamawiający w pkt. 5.3.8 wskazuje konieczność stosowania mechanizmu kwartalnego bilansowania przychodów pomiędzy umowami, w pkt. 5.3.9 omawia jego charakter i istotę a w pkt. 5.3.10 i pkt. 5.3.11 wskazuje sposób postępowania.

Pytanie nr 57

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.5.1

Wykonawca wnosi o zmianę zapisu na: „Rekompensata Finansowa jest wypłacana w miesięcznych Transzach w wysokości stanowiącej iloczyn Rekompensaty za Pociąggokilometr oraz wykonanej w danym miesiącu Pracy Eksploatacyjnej, przy czym miesięczna Transza nie może być niższa od kwoty należnej z tytułu faktycznie wykonanej Pracy Eksploatacyjnej, nawet jeśli jej suma przekroczy wstępnie planowaną wartość w Rocznym Planie Finansowym. Korekta planu finansowego nastąpi w najbliższej aktualizacji zgodnie z pkt 5.2.3–5.2.5.”



Uzasadnienie:

Zapis „nie wyższej niż w Rocznym Planie Finansowym” tworzy ryzyko arbitralnego limitowania płatności, mimo że praca przewozowa została faktycznie wykonana. Rekompensata musi pokrywać koszty świadczenia usług.

Doprecyzowanie eliminuje niezgodność i zapewnia, że Operator otrzymuje należność proporcjonalną do wykonanej usługi.

Odpowiedź na pytanie nr 57

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.5.1

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 58

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.5.3

Wykonawca wnosi o zmianę treści zapisu na:

Wypłata Transzy następuje w terminie do 7 dni roboczych od daty wpływu wniosku od Operatora, na rachunek bankowy Operatora nr W, a w przypadku jego zmiany, Operator zobowiązany jest do złożenia Organizatorowi oświadczenia podpisanego zgodnie z reprezentacją Operatora, w którym wskazany zostanie nowy numer rachunku bankowego. Zmiana rachunku bankowego nie będzie wymagała aneksu do umowy. Za datę uregulowania płatności przyjmuje się datę uznania rachunku bankowego Operatora. W przypadku przekroczenia tego terminu Operatorowi przysługują odsetki ustawowe za opóźnienie w transakcjach handlowych

Uzasadnienie:

Miesięczne Transze Rekompensaty powinny być przekazywane na aktualny i właściwy rachunek bankowy, a dodanie wskazanych zapisów będzie to zapewniać.

Dodanie zapisu „Za datę uregulowania płatności przyjmuje się datę uznania rachunku bankowego Operatora” ma na celu precyzyjne i jednoznaczne określenie momentu, w którym Operator faktycznie otrzyma środki na rachunek bankowy. Dla Operatora, płatność jest zrealizowana dopiero, gdy pieniądze znajdą się na jego koncie i staną się dla niego dostępne.

Dodanie zapisu „W przypadku przekroczenia tego terminu Operatorowi przysługują odsetki ustawowe za opóźnienie w transakcjach handlowych” ma na celu zrekompensować Operatorowi stratę wynikającą z opóźnionego dostępu do środków.

Odpowiedź na pytanie nr 58

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy



Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.5.3

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 59

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.6.1

Wykonawca wnosi o zmianę terminu przedłożenia rocznego rozliczenia Rekompensaty Finansowej, o którym mowa w pkt 5.6.1, na 31 marca roku następnego.

Uzasadnienie:

Obecny zapis nakłada obowiązek przekazania rocznego rozliczenia w terminie 30 dni po zakończeniu Okresu Rozliczeniowego, co oznacza, że rozliczenie musi zostać przekazane do Organizatora do 15 stycznia roku następnego. Termin ten jest zbyt krótki z uwagi na fakt, że na ten dzień nie są jeszcze zamknięte księgi rachunkowe za rok poprzedni, co uniemożliwia przygotowanie pełnego i ostatecznego rozliczenia finansowego.

Ponadto, zgodnie z pkt 5.7.4 Umowy, audyt rozliczenia Rekompensaty Finansowej może rozpocząć się najwcześniej w pierwszym dniu po złożeniu rocznego rozliczenia. Pozostawienie obecnego terminu (15 stycznia) skutkowałoby możliwością rozpoczęcia audytu już w połowie stycznia lub lutym, czyli w czasie, gdy dane finansowe nie są jeszcze ostateczne i mogą podlegać korektom.

Wydłużenie terminu do 31 marca pozwoli na sporządzenie rozliczenia w oparciu o zamknięte księgi rachunkowe oraz zapewni spójność harmonogramu z terminami audytu (zgodnie z pkt 5.7.4, powiadomienie o audycie następuje do 1 kwietnia, a jego rozpoczęcie – nie wcześniej niż po złożeniu rozliczenia).

Proponowana zmiana przyczyni się do poprawy jakości przekazywanych danych oraz usprawni proces audytu, eliminując konieczność wielokrotnych korekt.

Odpowiedź na pytanie nr 59

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.6.1

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 60

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.6.3



Wykonawca wnosi o zmianę zapisu na: „Na podstawie rocznego rozliczenia Rekompensaty Finansowej, wniosków o wypłatę Transz oraz Informacji Miesięcznych Organizator dokonuje Weryfikacji Rekompensaty Finansowej.

Weryfikacja obejmuje w szczególności kontrolę przestrzegania przez Operatora obowiązków określonych w Umowie w zakresie efektywności uzyskiwania Przychodów.

Organizator dokonuje Weryfikacji Rekompensaty Finansowej na podstawie przekazanych przez Operatora dokumentów oraz danych źródłowych. Weryfikacja obejmuje analizę zgodności rozliczenia z zasadami określonymi w Umowie oraz w Załączniku nr 5, z uwzględnieniem uprzednich ocen wniosków miesięcznych i kwartalnych.

W przypadku zmiany stanowiska w stosunku do wcześniejszych rozliczeń, Organizator jest zobowiązany do szczegółowego wskazania przyczyn takiej zmiany oraz przedstawienia uzasadnienia merytorycznego i podstawy prawnej dokonanej korekty.

Weryfikacja nie może prowadzić do retroaktywnego obniżenia Rekompensaty Finansowej za okresy uprzednio zatwierdzone i rozliczone bez zastrzeżeń.”

Uzasadnienie:

Postanowienia umowy muszą zapewniać równość i proporcjonalność stron. Brak związania wcześniejszymi ocenami prowadzi do braku stabilności finansowej i narusza zasadę zaufania kontraktowego. Roczna weryfikacja bez odniesienia do wcześniejszych zatwierdzonych transz prowadzi do nieprzewidywalności finansowej operatora – nie może on planować płynności, skoro wcześniej uznane dane mogą być cofnięte.

Odpowiedź na pytanie nr 60

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.6.3

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 61

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.6.4

Wykonawca wnosi o zmianę zapisu na: „Organizator może przeprowadzić kontrolę dokumentacji księgowej Operatora wyłącznie w zakresie niezbędnym do weryfikacji prawidłowości rozliczenia Rekompensaty Finansowej.

Kontrola odbywa się po uprzednim pisemnym zawiadomieniu Operatora z co najmniej 7-dniowym wyprzedzeniem i w obecności upoważnionych przedstawicieli Operatora.

Czynności kontrolne nie mogą zakłócać bieżącej działalności Operatora i podlegają zasadzie poufności.”



Uzasadnienie:

Nieograniczony dostęp Organizatora do ksiąg może skutkować naruszeniem poufności wobec konkurencji (np. innych operatorów). Wprowadzenie formalnych ram kontroli chroni dane wrażliwe i zwiększa transparentność.

Odpowiedź na pytanie nr 61

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.6.3

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 62

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.6.5

Wykonawca wnosi o zmianę zapisu na: „W przypadku wątpliwości co do rzetelności informacji lub dokumentów, Organizator może zażądać dodatkowych danych, wskazując precyzyjnie zakres i cel żądania.

Operator przekazuje te informacje w terminie nie krótszym niż 14 dni, o ile nie zachodzi konieczność pilnego uzupełnienia.

Jeżeli sposób prowadzenia rachunkowości uniemożliwia pełne przyporządkowanie przychodów, Strony wspólnie uzgadniają metodykę ich oszacowania.

Organizator nie może jednostronnie określać wysokości przychodów bez uzgodnienia metodologii z Operatorem.”

Uzasadnienie:

Art. 354 kc nakazuje współdziałanie stron przy wykonywaniu umowy. Samodzielne ustalenie przez Organizatora wysokości przychodów bez udziału Operatora narusza zasadę równości kontraktowej i może stanowić nadużycie prawa (art. 5 KC). Arbitralne „oszacowania” przychodów przez Organizatora prowadzi do ryzyka zaniżenia rekompensaty i utraty rentowności kontraktu. Wspólna metodyka eliminuje uznaniowość i zwiększa przejrzystość rozliczeń.

Odpowiedź na pytanie nr 62

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.6.5

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.



Pytanie nr 63

Pytanie do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.6.6

Wykonawca wnosi o zmianę zapisu na: „Organizator zgłasza zastrzeżenia do rocznego rozliczenia Rekompensaty Finansowej w terminie 30 dni od jego otrzymania. Brak zgłoszenia zastrzeżeń w tym terminie jest równoznaczny z akceptacją rozliczenia.

Operator ma prawo w terminie 14 dni ustosunkować się do zastrzeżeń, przedstawiając stanowisko wraz z dokumentami. Po rozpatrzeniu stanowiska Operatora, Organizator informuje o ostatecznym wyniku weryfikacji w terminie 14 dni. W przypadku braku rozstrzygnięcia w tym terminie przyjmuje się, że rozliczenie zostało zatwierdzone w całości.”

Uzasadnienie:

Celem proponowanej zmiany jest doprecyzowanie procedury weryfikacji i akceptacji rocznego rozliczenia Rekompensaty Finansowej w sposób zapewniający przejrzystość, równowagę stron umowy i przewidywalność skutków finansowych.

Dotychczasowe brzmienie nie określało precyzyjnych terminów i skutków braku działania po stronie Organizatora, co prowadziło do potencjalnej niepewności prawnej oraz wydłużania procedury rozliczeniowej. Wprowadzenie jasnych terminów na:

- 1. zgłoszenie zastrzeżeń przez Organizatora (30 dni),*
- 2. ustosunkowanie się Operatora (14 dni),*
- 3. wydanie ostatecznego stanowiska przez Organizatora (14 dni),*
- 4. zapewnia rygor czasowy i równowagę proceduralną, zapobiegając arbitralnemu przedłużaniu procesu weryfikacji.*

Zasada, że brak zastrzeżeń w terminie jest równoznaczny z akceptacją rozliczenia, odpowiada praktyce kontraktowej w projektach publicznych oraz zasadzie domniemania akceptacji świadczenia wykonanego bezspornie (art. 354 i 488 k.c.). Analogicznie, brak rozstrzygnięcia Organizatora w terminie 14 dni po otrzymaniu stanowiska Operatora powoduje automatyczne zatwierdzenie rozliczenia – co eliminuje ryzyko nieuzasadnionego wstrzymywania płatności i utrzymuje płynność finansową Operatora.

Mechanizm ten:

- 1. Chroni interes obu stron, ponieważ zapewnia Organizatorowi realną możliwość zgłoszenia zastrzeżeń i uzyskania wyjaśnień, a Operatorowi gwarantuje terminowość rozliczeń.*
- 2. Zwiększa transparentność i efektywność finansową umowy poprzez wprowadzenie obiektywnego i zamkniętego trybu weryfikacji rocznego rozliczenia.*
- 3. Realizuje zasadę proporcjonalności, ponieważ równoważy uprawnienia Organizatora w zakresie kontroli z prawem Operatora do terminowej zapłaty za wykonaną usługę.*



4. Usprawnia zarządzanie ryzykiem finansowym, dzięki jednoznaczemu określeniu skutków braku reakcji którejkolwiek ze stron.

Odpowiedź na pytanie nr 63

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.6.6

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 64

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.7.2

Wykonawca wnosi o dodanie zapisu: W przypadku zastrzeżeń co do bezstronności lub konfliktu interesów Audytora, Operator ma prawo zgłosić sprzeciw w terminie 7 dni od powiadomienia, a Organizator wyznacza innego audytora.

Odpowiedź na pytanie nr 64

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.7.2

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 65

Pytanie do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.7.3

Wykonawca wnosi o dodanie zapisu: „Prawo wglądu Audytora obejmuje wyłącznie dokumentację księgową, finansową i operacyjną bezpośrednio związaną z realizacją Umowy. Audytor nie ma prawa żądać informacji dotyczących innych działalności Operatora lub kontraktów niezwiązanych z niniejszą Umową.”

oraz o zmianę zapisu z: „Operator nie jest uprawniony do nakładania na Audytora jakichkolwiek zobowiązań wpływających na zakres działań Audytora, w szczególności zobowiązań do zachowania poufności lub zobowiązań, z których wynikałyby ograniczenia Audytora w dostępie do dokumentacji Operatora.”

na: „Operator może żądać, aby Audytor przed rozpoczęciem audytu podpisał indywidualne zobowiązanie do zachowania poufności w formie zaakceptowanej przez Operatora. Audytor ponosi pełną odpowiedzialność odszkodowawczą wobec Operatora za szkody wynikłe z naruszenia poufności lub ujawnienia informacji osobom trzecim.”



Odpowiedź na pytanie nr 65

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.7.3

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 66

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.7.4

Wykonawca wnioskuję o modyfikację i uspoźnienie zapisów w taki sposób, by Operator został powiadomiony o osobie Audytora odpowiednio wcześniej, gdyż według zapisów umowy może to nastąpić do 1 kwietnia, a audyt może rozpocząć się już w dniu złożenia rozliczenia.

Wykonawca wnosi o dodanie zapisu: W przypadku nieprzeprowadzenia audytu w terminie do 30 czerwca, uznaje się, że roczne rozliczenie Rekompensaty Finansowej przedstawione przez Operatora zostało przyjęte bez zastrzeżeń.

Uzasadnienie:

Pozostawienie otwartej daty możliwego audytu pozostawia niepewność finansową po stronie Operatora.

Odpowiedź na pytanie nr 66

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.7.4

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 67

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.7.5

Wykonawca wnosi o dodanie zapisu: „Audytora przed sporządzeniem ostatecznego raportu przedstawia Stronom wstępne ustalenia (raport roboczy), umożliwiając Operatorowi złożenie wyjaśnień lub uzupełnienie dokumentów w terminie 10 dni roboczych.”

Odpowiedź na pytanie nr 67

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.7.5

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.



Pytanie nr 68

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.7.6

Wykonawca wnosi o dodanie zapisu:

„Operator ma prawo zgłosić zastrzeżenia i dodatkowe wyjaśnienia w terminie 30 dni od otrzymania raportu Audytora. Audytor rozpatruje je w terminie 30 dni, po czym przedstawia Stronom skorygowany raport wraz z uzasadnieniem. W przypadku utrzymania spornych kwestii, Strony mogą powołać niezależnego arbitra finansowego (biegłego rewidenta), którego opinia ma charakter wiążący.”

Odpowiedź na pytanie nr 68

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.7.6

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 69

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.7.7

Wykonawca wnosi o zmianę zapisu na: „Wartość Rekompensaty Finansowej wskazana w raporcie Audytora stanowi propozycję rozliczenia i jest wiążąca jedynie w zakresie uzgodnionym przez Strony. W przypadku braku zgodności Stron w terminie 30 dni od przekazania raportu, spór rozstrzyga niezależny biegły rewident wybrany wspólnie przez Strony.”.

Odpowiedź na pytanie nr 69

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.7.7

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 70

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.8.2

Wykonawca wnosi o zmianę treści zapisu na:

„W przypadku, gdy za dany Okres Rozliczeniowy Operatorowi została wypłacona Rekompensata Finansowa w kwocie przewyższającej kwotę rzeczywiście należną Operatorowi (nadpłata) zgodnie z zasadami zawartymi w Umowie, w tym w Załączniku nr 5, Operator zwraca (tj. dokonuje płatności) Organizatorowi kwotę przewyższającą należną Rekompensatę Finansową w terminie 30 dni, który to



termin liczony jest od ostatecznego ustalenia wysokości Rekompensaty Finansowej. Zwrot kwoty Rekompensaty Finansowej dokonywany jest przez Operatora na rachunek bankowy Organizatora nr a w przypadku jego zmiany, Organizator zobowiązany jest do złożenia Operatorowi oświadczenia podpisanego zgodnie z reprezentacją Organizatora, w którym wskazany zostanie nowy numer rachunku bankowego. Zmiana rachunku bankowego nie będzie wymagała aneksu do umowy. Niezachowanie ww. terminu zwrotu skutkuje obowiązkiem zapłaty odsetek w wysokości określonej jak dla zaległości podatkowych, naliczanych od dnia następnego po upływie w/w terminu zwrotu do dnia zapłaty.”

Uzasadnienie:

Zwrot powinien być przekazany na aktualny i właściwy rachunek bankowy, a dodanie wskazanych zapisów będzie to zapewniać.

Wydłużenie terminu płatności do 30 dni wynika z konieczności uzgodnień wewnętrznych Wykonawcy.

Odpowiedź na pytanie nr 70

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.8.2

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 71

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.8.3

Wykonawca wnosi o:

- dodanie w zapisie numeru rachunku bankowego, na który ma zostać przekazana pozostała część Rekompensaty Finansowej poprzez odniesienie się do pkt 5.5.3.*
- dodanie zapisu „Niezachowanie ww. terminu dopłaty skutkuje obowiązkiem zapłaty odsetek w wysokości określonej jak dla zaległości podatkowych, naliczanych od dnia następnego po upływie w/w terminu dopłaty do dnia zapłaty”*

Uzasadnienie:

Zapis powinien zostać uzupełniony zgodnie z propozycją w celu uniknięcia wątpliwości w przyszłości na jaki rachunek ma odbyć się płatność. Zapis zgodnie z propozycją zapewnia dokonywanie płatności na aktualny rachunek bankowy.

W przypadku zwrotu środków po terminie Organizator uwzględnił naliczanie odsetek, zaś w przypadku dopłaty brak takiego zapisu. Tym samym zostały zabezpieczone interesy tylko jednej ze stron umowy.

Odpowiedź na pytanie nr 71

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy



Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.8.3

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 72

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.9

Wykonawca wnosi o usunięcie zapisu i rekomenduje wskazanie rachunków Stron w Umowie z obowiązkiem aktualizacji numeru rachunku w przypadku jego zmiany.

Uzasadnienie:

Zapis jest niespójny z pkt 5.5.3, gdzie wskazany jest rachunek Operatora. Wskazanie rachunków bankowych Stron w umowie z obowiązkiem aktualizacji zapewni dokonywanie płatności na aktualny rachunek bankowy.

Odpowiedź na pytanie nr 72

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.9

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 73

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.10.5

Wykonawca wnosi o zmianę zapisu na: „Operator przekazuje wymagane informacje, wyjaśnienia i dokumenty w terminie 14 dni od dnia otrzymania żądania, chyba że Strony uzgodnią dłuższy termin z uwagi na zakres danych lub konieczność ich przetworzenia.”

Odpowiedź na pytanie nr 73

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 5.10.5

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 74

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 6.2.1

Wykonawca wnosi o zmianę pkt 6.2.1 poprzez:



wydłużenie terminu złożenia Informacji Miesięcznej z 30 do 45 dni od zakończenia danego Miesiąca Sprawozdawczego,

oraz usunięcie zdania:

„Informacja Miesięczna sporządzana za grudzień, przekazywana jest do Organizatora w terminie do 15 stycznia następnego roku kalendarzowego”.

Uzasadnienie:

Informacja Miesięczna, zgodnie z Załącznikiem nr 13a, zawiera szczegółowe dane finansowe dotyczące przychodów, kosztów oraz reklamacji. W przypadku grudnia, termin do 15 stycznia jest zbyt krótki – w tym okresie księgi rachunkowe nie są jeszcze zamknięte, a dane mogą ulegać korektom.

Wydłużenie terminu do 45 dni umożliwi przekazanie kompletnych i zweryfikowanych danych, co poprawi jakość raportowania oraz zapewni spójność z innymi terminami rozliczeniowymi przewidzianymi w Umowie.

Odpowiedź na pytanie nr 74

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 5 Finansowanie przewozów pkt 6.2.1

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 75

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 6 Monitoring i kontrola realizacji przewozów pkt 6.3

Wykonawca wnosi o udzielenie odpowiedzi, czy w związku z czynnościami kontrolnymi Organizatora określonymi w pkt 6.3 umowy będzie zawarta umowa powierzenia przetwarzania danych osobowych między Organizatorem a Operatorem.

Uzasadnienie:

W ocenie Wykonawcy jest ona niezbędna z uwagi na przepisy RODO.

Odpowiedź na pytanie nr 75

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 6 Monitoring i kontrola realizacji przewozów pkt 6.3

Zamawiający podejmie decyzję w tym zakresie po zawarciu umowy z operatorem.



Pytanie nr 76

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 6 Monitoring i kontrola realizacji przewozów pkt 6.3.1

Wykonawca wnosi o zmianę zapisu od zdania 2 na:

„Uprawnienia kontrolne Organizatora obejmują wyłącznie te aspekty działalności Operatora, które mają bezpośredni związek z realizacją Umowy i wpływają na jakość lub zgodność świadczenia Przewozów z jej postanowieniami.

Organizator nie jest uprawniony do żądania informacji, dokumentów ani wyjaśnień dotyczących innych obszarów działalności Operatora, w szczególności informacji handlowych, technologicznych i finansowych niezwiązanych z realizacją Przewozów.

Operator może powołać się na tajemnicę przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 11 ust. 2 ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji, o ile informacje objęte tajemnicą nie są niezbędne do weryfikacji prawidłowości realizacji Umowy.”

Odpowiedź na pytanie nr 76

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 6 Monitoring i kontrola realizacji przewozów pkt 6.3.1

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 77

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 6 Monitoring i kontrola realizacji przewozów pkt 6.3.1 i 6.3.7

Aby zapewnić zgodność działań obu Stron z RODO, Wykonawca wnosi o zmianę treści na:

„6.3.1 Organizator prowadzi bieżącą kontrolę realizacji Umowy zgodnie z zasadami określonymi w Umowie. Dla uniknięcia wątpliwości Strony określają, że uprawnienia kontrolne Organizatora obejmują wszelkie aspekty działalności Operatora związane pośrednio i bezpośrednio z realizacją Przewozów, w tym także uprawnienie do domagania się od Operatora wyjaśnień i przekazania wszelkich dokumentów, bez prawa Operatora do powołania się na tajemnicę przedsiębiorstwa czy inne okoliczności, które w konsekwencji prowadziłyby do ograniczenia uprawnień kontrolnych Organizatora, z zastrzeżeniem postanowień pkt 6.3.7 Umowy.

6.3.7 Dla uniknięcia wątpliwości Strony oświadczają, że ustalenia dotyczące prowadzenia kontroli określone w niniejszym rozdziale mają charakter cywilnoprawny i nie naruszają przepisów ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców i innych przepisów prawa, w szczególności RODO a wyłączną odpowiedzialność za naruszenie dóbr osób trzecich, przy wykonywaniu kontroli ponosi Organizator.”

Uzasadnienie:



Potrzeba zmiany wyniku z chęci zapewnienia ich zgodności z RODO. Realizacja uprawnień kontrolnych nie może następować z naruszeniem zasad przetwarzania danych osobowych, gdyż taka okoliczność stanowiłaby ryzyko dla obu Stron. Wykonawca zwraca uwagę, że postanowienia dot. realizacji przez Organizatora umowy dot. realizacji określonych obowiązków, w tym zwłaszcza czynności kontrolnych, przewidują obowiązek Operatora do przekazywania bliżej nieokreślonego zakresu dokumentów i informacji (pkt 6.3.1 Umowy). Z tego punktu widzenia, niezależnie od obowiązków spoczywających na Stronach zgodnie z RODO, Wykonawca za zasadne uważa wskazanie również w umowie, że realizacja obowiązków kontrolnych odbywać się będzie z poszanowaniem zasad przetwarzania danych osobowych. W zakresie usunięcia fragmentu mówiącego o możliwości dokonywania nagrań audio/video – uzasadnienie analogiczne jak do uwagi zgłoszonej do pkt. 6.3.6.

Odpowiedź na pytanie nr 77

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 6 Monitoring i kontrola realizacji przewozów pkt 6.3.1 i 6.3.7

Zamawiający nie przewiduje zmiany zapisu w zakresie pkt. 6.3.1.

Zamawiający dokonuje modyfikacji zapisu pkt 6.3.7 projektu Umowy w następujący sposób:

Było:

6.3.7 Dla uniknięcia wątpliwości Strony oświadczają, że ustalenia dotyczące prowadzenia kontroli określone w niniejszym rozdziale mają charakter cywilnoprawny i nie naruszają przepisów ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców i innych przepisów prawa, a wyłączną odpowiedzialność za naruszenie dóbr osób trzecich, przy wykonywaniu kontroli przez rejestrację dźwięku i obrazu ponosi Organizator.

Jest:

„6.3.7 Dla uniknięcia wątpliwości Strony oświadczają, że ustalenia dotyczące prowadzenia kontroli określone w niniejszym rozdziale mają charakter cywilnoprawny i nie naruszają przepisów ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców i innych przepisów prawa, w szczególności RODO a wyłączną odpowiedzialność za naruszenie dóbr osób trzecich, przy wykonywaniu kontroli ponosi Organizator.”

Pytanie nr 78

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 6 Monitoring i kontrola realizacji przewozów pkt 6.3.4

Wykonawca wnosi o zmianę zapisu na:

„Czynności kontrolne przeprowadza się po uprzednim pisemnym powiadomieniu Operatora z co najmniej 7-dniowym wyprzedzeniem, z wyszczególnieniem zakresu, miejsca i przewidywanego czasu trwania kontroli.

Kontrole doraźne bez uprzedzenia mogą być prowadzone wyłącznie w uzasadnionych przypadkach stwierdzenia rażącego naruszenia Umowy, za zgodą osoby upoważnionej ze strony Operatora



Kontrola prowadzona jest w obecności upoważnionego przedstawiciela Operatora, który ma prawo zgłaszania uwag do protokołu oraz zastrzeżeń co do zakresu lub sposobu prowadzenia czynności kontrolnych.”

oraz o dodanie zapisu: „Kontrole planowe mogą być przeprowadzane nie częściej niż raz na kwartał, z zastrzeżeniem, że kontrole tematyczne (np. w zakresie punktualności czy czystości) mogą być prowadzone w formie doraźnych obserwacji, nie wymagających dostępu do dokumentacji.”

Odpowiedź na pytanie nr 78

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 6 Monitoring i kontrola realizacji przewozów pkt 6.3.4

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 79

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 6 Monitoring i kontrola realizacji przewozów pkt 6.3.6

Wykonawca wnosi o zmianę pkt. 6.3.6 poprzez usunięcie fragmentu mówiącego o możliwości dokonywania nagrań audio/video.

Uzasadnienie:

Z praktycznego punktu widzenia w ocenie Wykonawcy nie można zagwarantować, że nie nastąpi utrwalenie obrazu/głosu jakiejś osoby. W połączeniu z innymi danymi, np. pozyskanymi przez Organizatora w ramach czynności kontrolnych, możliwa będzie identyfikacja konkretnej osoby (czy to pracownika Operatora czy to pasażera). W tym kontekście, przy połączeniu danych z różnych źródeł, niewątpliwie możliwa staje się identyfikacja osób, których dane utrwalono na nagraniach. To z kolei rodziłoby konieczność spełnienia przez Organizatora wszelkich obowiązków wynikających z RODO w zakresie prowadzenia monitoringu wizyjnego, które nie będą spełnione (np. obowiązek poinformowania podmiotów danych o fakcie monitoringu, spełnienie obowiązku informacyjnego itp.). W konsekwencji, aby nie narażać się na naruszenie RODO, konieczna w ocenie Wykonawcy jest rezygnacja z możliwości dokonywania przez Organizatora rejestracji nagrań audio/video. Mimo iż rejestracji dokonywać miałby Organizator we własnych celach (jako administrator danych), również Operator jako udostępniający przestrzeń objętą monitoringiem, mógłby spotkać się z negatywnymi skutkami takich działań, np. wizerunkowymi.

Odpowiedź na pytanie nr 79

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 6 Monitoring i kontrola realizacji przewozów pkt 6.3.6

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.



Pytanie nr 80

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 6 Monitoring i kontrola realizacji przewozów pkt 6.3.8

Wykonawca wnosi o dodanie zapisu:

„Organizator ponosi pełną odpowiedzialność za działania osób wykonujących czynności kontrolne, w tym za szkody spowodowane ujawnieniem lub wykorzystaniem informacji uzyskanych w toku kontroli.

W przypadku naruszenia poufności przez osobę kontrolującą, Operatorowi przysługuje prawo żądania od Organizatora naprawienia szkody oraz odszkodowania z tytułu utraty lub ujawnienia tajemnicy przedsiębiorstwa.”

Odpowiedź na pytanie nr 81

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 6 Monitoring i kontrola realizacji przewozów pkt 6.3.8

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 81

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 6 Monitoring i kontrola realizacji przewozów pkt 6.4.1

Wykonawca wnosi o dodanie zapisu:

„Protokół zawiera w szczególności: datę i miejsce kontroli, osoby uczestniczące, opis stanu faktycznego, dowody potwierdzające ustalenia oraz stanowisko Operatora, jeżeli zostało złożone.

Ustalenia zawarte w Protokole Kontroli muszą być poparte dowodami zebranymi w toku kontroli (dokumentacja fotograficzna, zapis systemowy, raport GPS, dane z systemu sprzedaży itp.). W przypadku braku takich dowodów ustalenia nie mogą stanowić podstawy do naliczenia kary umownej.”

Odpowiedź na pytanie nr 81

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 6 Monitoring i kontrola realizacji przewozów pkt 6.4.1

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w tym zakresie. Należy przyjąć, że Organizator podczas prowadzenia kontroli realizacji przewozów działa z należytą starannością i zgodnie z zastanym podczas kontroli stanem. Zamawiający określił możliwość wniesienia zastrzeżeń do Protokołu Kontroli.



Pytanie nr 82

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 6 Monitoring i kontrola realizacji przewozów pkt 6.4.2

Wykonawca wnosi o dodanie zapisu:

„Operator ma prawo w terminie 20 dni roboczych od doręczenia Protokołu Kontroli złożyć zastrzeżenia, przedstawić wyjaśnienia lub stanowisko.

Termin może zostać przedłużony na wniosek Operatora w uzasadnionych przypadkach (np. konieczność uzyskania danych zewnętrznych, ekspertyz).”

Odpowiedź na pytanie nr 82

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 6 Monitoring i kontrola realizacji przewozów pkt 6.4.2

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w tym zakresie. Zamawiający określił możliwość wniesienia zastrzeżeń do Protokołu Kontroli.

Pytanie nr 83

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 6 Monitoring i kontrola realizacji przewozów pkt 6.4.4

Wykonawca wnosi o zmianę zapisu na:

W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości, Strony uzgodnią harmonogram i sposób ich usunięcia, uwzględniający możliwości techniczne i organizacyjne Operatora.

Dopiero po bezskutecznym upływie uzgodnionego terminu Organizator może naliczyć karę umowną.

Odpowiedź na pytanie nr 83

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 6 Monitoring i kontrola realizacji przewozów pkt 6.4.4

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie, Zamawiający określił możliwość wniesienia zastrzeżeń do Protokołu Kontroli.

Pytanie nr 84

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 7 Kary umowne i odpowiedzialność Stron pkt 7.2

Wykonawca wnosi o zmianę treści zapisu na:

„Operator jest zobowiązany do zapłaty bezspornej kary umownej. Postanowienia dotyczące zasad płatności kar umownych:



- a) Organizator wystawi Operatorowi Notę księgową w celu obciążenia karą umowną,
- b) Organizator wystawioną Notę księgową winien dostarczyć Operatorowi na adres:
.....,
- c) Należność wynikająca z wystawionej Noty księgowej będzie regulowana przelewem na rachunek bankowy nr,
- d) Operator zapłaci kary, o których mowa w niniejszym paragrafie w terminie 14 dni od otrzymania Noty księgowej wystawionej przez Organizatora,
- e) za datę uregulowania Noty księgowej uznaje się datę obciążenia rachunku bankowego Operatora.”

Uzasadnienie:

Operator będzie miał wpływ na rozliczenia związane z realizacją umowy.

Dodanie w treści zapisu “bezspornej kary” ma zapobiegać dokonywaniu płatności za wierzytelności naliczone niezasadnie przez Organizatora. Operator będzie miał wpływ na rozliczenia związane z realizacją umowy.

Umowa przewiduje sankcje karne, którymi Organizator może obciążyć Operatora za pomocą Noty księgowej, dlatego należy w umowie jednoznacznie wskazać zasady jej wystawienia, doręczenia oraz zapłaty w celu uniknięcia wątpliwości. Dodanie zapisów zapewni właściwe doręczenie noty, co ma istotne znaczenie dla obliczania terminu płatności noty. Płatność kary musi się odbywać na właściwy rachunek bankowy, a dodanie zapisów to zapewni.

Odpowiedź na pytanie nr 84

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 7 Kary umowne i odpowiedzialność Stron pkt 7.2

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 85

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 7 Kary umowne i odpowiedzialność Stron pkt 7.3

Wykonawca wnosi o dokonanie zmiany postanowień pkt 7 projektu umowy oraz Załącznika nr 12 – „Katalog kar umownych”, poprzez obniżenie jednostkowych stawek kar umownych

do poziomu obowiązującego w poprzednim okresie realizacji umowy.

Uzasadnienie:

Zgodnie z zasadami wyrażonymi w ustawie Prawo zamówień publicznych, postanowienia umowy nie mogą kształtować praw i obowiązków stron w sposób nieproporcjonalny do

wartości i ryzyka zamówienia. W projekcie nowej umowy wysokość jednostkowych kar umownych została podwojona w stosunku do poprzedniej umowy, przy braku zmian w zakresie świadczeń,



obowiązków oraz ryzyk operacyjnych po stronie Operatora. Takie ukształtowanie postanowień prowadzi do nieuzasadnionego zwiększenia sankcji wobec braku wzrostu potencjalnych zagrożeń dla Organizatora. W rezultacie kary przestają pełnić funkcję prewencyjno-motywacyjną, a przyjmują charakter represyjny, co jest sprzeczne z zasadą proporcjonalności i równowagi kontraktowej.

Zakres przedmiotowy nowej umowy, charakter świadczonych usług oraz parametry jakościowe przewozów pozostają zbliżone do obowiązujących w poprzednim okresie realizacji.

W konsekwencji nie istnieje żadne obiektywne uzasadnienie dla podwyższenia wysokości kar. Podwojenie sankcji przy niezmiennym profilu ryzyka oznacza nieracjonalne zwiększenie obciążeń ekonomicznych po stronie Operatora, co może skutkować wzrostem kosztów ofertowych i ograniczeniem konkurencyjności postępowania.

W poprzednim okresie obowiązywania umowy kary umowne były stosowane sporadycznie i w niewielkiej wysokości, co jednoznacznie wskazuje, że dotychczasowy poziom sankcji był wystarczający do zagwarantowania należytej jakości usług oraz prawidłowej realizacji zobowiązań. Zwiększenie kar nie znajduje zatem racjonalnego uzasadnienia w celach umowy.

Nadmierny poziom kar umownych zwiększa ryzyko ekonomiczne po stronie wykonawców, co w praktyce prowadzi do wzrostu cen ofertowych w celu zabezpieczenia potencjalnych strat. W efekcie podwyższone kary powodują nieefektywne wykorzystanie środków publicznych, gdyż środki przeznaczone na rekompensatę częściowo służą pokryciu ryzyka, a nie realnemu podniesieniu jakości usług.

Obniżenie jednostkowych kar do poziomu stosowanego w poprzedniej umowie pozwoli zachować dyscyplinujący charakter sankcji przy jednoczesnym racjonalnym wykorzystaniu

środków publicznych.

W świetle powyższego wnoszę o dostosowanie wysokości kar umownych do poziomu odpowiadającego:

- 1. rzeczywistemu ryzyku umownemu,*
- 2. charakterowi świadczeń,*
- 3. zasadzie proporcjonalności i efektywnego wydatkowania środków publicznych.*

Rozwiązanie to zapewni zachowanie równowagi ekonomicznej stron, stabilność realizacji umowy i zgodność jej treści z obowiązującymi przepisami prawa.

Odpowiedź na pytanie nr 85

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 7 Kary umowne i odpowiedzialność Stron pkt 7.3

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.



Pytanie nr 86

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 7 Kary umowne i odpowiedzialność Stron pkt 7.4

Wykonawca wnosi o zmianę zapisu na:

„Strony zgodnie wyłączają możliwość dochodzenia odszkodowania przewyższającego wysokość zastrzeżonych kar umownych. Kary mają charakter wyłączny i kompensacyjny.”

Odpowiedź na pytanie nr 86

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 7 Kary umowne i odpowiedzialność Stron pkt 7.4

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 87

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 7 Kary umowne i odpowiedzialność Stron pkt 7.6

Wykonawca wnosi o wykreślenie w pkt 7.6 zapisu: *„W przypadku, gdyby Organizator podjął decyzję o samodzielnym zaspokojeniu roszczeń, o których mowa w zdaniu poprzednim, Operator niezwłocznie zwróci Organizatorowi wszystkie koszty poniesione przez Organizatora z tego tytułu.”*

Uzasadnienie:

Operator w oparciu o posiadane umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zobowiązany jest do poinformowania ubezpieczyciela o każdym zdarzeniu, z którego może wynikać odpowiedzialność odszkodowawcza oraz do niepodejmowania działań bez uzgodnień z ubezpieczycielem w zakresie zaspokojenia takich roszczeń odszkodowawczych. Tym samym pozostawienie zapisu w dotychczasowym kształcie uniemożliwi Operatorowi właściwą realizację umów ubezpieczenia, a tym samym będzie go narażał na ewentualne konsekwencje związane niewłaściwym wykonaniem umowy ubezpieczenia.

Wykonawca wnosi o dodane zapisu:

„Operator ponosi odpowiedzialność wobec osób trzecich jedynie w zakresie szkód spowodowanych jego zawinionym działaniem lub zaniechaniem, a nie za działania lub zaniechania podmiotów niezależnych, w tym Zarządcy infrastruktury lub Organizatora.”.

Uzasadnienie:

Operator nie może ponosić odpowiedzialności za arbitralne decyzje Organizatora.

Odpowiedź na pytanie nr 87

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy



Dot. Rozdział 7 Kary umowne i odpowiedzialność Stron pkt 7.6

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 88

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 8 Siła wyższa

Wykonawca wnosi o dodanie pkt 8.4. „ Po ustaniu Siły Wyższej Strony dokonają wspólnej weryfikacji zakresu niewykonanych zobowiązań i uzgodnią sposób ich rozliczenia, w szczególności w zakresie Pracy Eksploatacyjnej i Rekompensaty Finansowej. Operator nie ponosi odpowiedzialności za brak wykonania Przewozów w okresie Siły Wyższej, a niewykonana praca nie stanowi podstawy do obniżenia Rekompensaty Finansowej.”

Odpowiedź na pytanie nr 88

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 8 Siła wyższa

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 89

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 9 Platforma Zintegrowanych Usług Mobilności (PZUM)

Wykonawca wnosi o wskazanie, kto ponosi odpowiedzialność za obsługę reklamacji i zwrotów biletów nabytych w platformie PZUM – Operator czy InnoBaltica jako podmiot pośredniczący.

Odpowiedź na pytanie nr 89

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 9 Platforma Zintegrowanych Usług Mobilności (PZUM)

Zamawiający wyjaśnia, iż Operator powinien uregulować sprawy odpowiedzialności za obsługę reklamacji i zwrotów w umowach na agencyjną sprzedaż biletów z podmiotami trzecimi.

Pytanie nr 90

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 9 Platforma Zintegrowanych Usług Mobilności (PZUM) pkt 9.1.1

Wykonawca wnosi o szczegółowe uregulowanie zasad płatności kosztów ponoszonych przez Operatora tj. prowizji za sprzedaż biletów za pośrednictwem PZUM w wysokości 0,5% od wartości



sprzedaży, poprzez wskazanie dokumentów i daty ich wystawienia w celu obciążenia Operatora, terminów płatności, rachunku bankowego na jaki ma być regulowana prowizja.

Uzasadnienie:

Umowa przewiduje koszty prowizji, którymi może być obciążony Operator, dlatego należy w umowie wskazać jednoznacznie zasady obciążenia Operatora prowizją oraz zasady jej płatności. Prowizja powinna zostać udokumentowana fakturą i dodanie szczegółowych zapisów zapewni właściwe jej doręczenie, co ma istotne znaczenie dla obliczania terminu płatności. Płatność prowizji powinna odbywać się na właściwy rachunek, co dodanie zapisów będzie zapewniać. Zapisy umowy w obecnym kształcie w ogóle nie precyzują zasad płatności prowizji.

Odpowiedź na pytanie nr 90

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 9 Platforma Zintegrowanych Usług Mobilności (PZUM) pkt 9.1.1

Zamawiający wskazuje, że Operator będzie zobowiązany do zawarcia stosownej umowy z Innobaltica Sp. z o.o., gdzie poruszone kwestie powinny zostać rozstrzygnięte.

Pytanie nr 91

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 10 Zmiany do Umowy

Wykonawca wskazuje, że zapisy umowy nie przewidują zmian stawki rekompensaty w przypadku zmian stawek dostępu do infrastruktury. Są to koszty o dużym wpływie na wartość kosztów realizacji przewozów a tym samym na wysokość stawki rekompensaty. Jest to koszt niezależny, na wysokość, którego Operator nie ma wpływu. Aktualnie trwają prace modernizacyjne na liniach komunikacyjnych w ramach zadania 2 i 3, należy więc przewidywać zmianę stawek dostępu do linii po ukończeniu inwestycji. Operator nie jest w stanie określić stopnia wzrostu tych stawek. Wykonawca wnosi o ujęcie w umowie w pkt 10 Zmiany do umowy pkt 10.3 zmianę kosztu dostępu do infrastruktury jako przyczynę dającą możliwość zmiany wysokości stawki rekompensaty oraz uregulowania tej kwestii w załączniku nr 5 do umowy Zasady obliczania Rekompensaty Finansowej i stosowania Waloryzacji

Odpowiedź na pytanie nr 91

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 10 Zmiany do Umowy

Zamawiający informuje, że na powyższe pytanie udzielono odpowiedzi przy pytaniu nr 4, zamieszczonym na Platformie zakupowej, w dniu 20.11.2025 r.

Pytanie nr 92

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy



Dot. Rozdział 12 Postanowienia końcowe pkt 12.6

Wykonawca wnosi o usunięcie zapisu lub dodanie określenia „bezsportnych” wierzytelności i zmianę zapisu na:

„Umowne prawo potrącenia Organizator jest uprawniony do potrącenia bezsportnych 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), w tym wierzytelności dotyczących zwrotu Rekompensaty wykorzystanej niezgodnie z przeznaczeniem, pobranej nienależnie lub w nadmiernej wysokości.”

Uzasadnienie:

Dodanie w treści zapisu “bezsportnych wierzytelności” ma zapobiegać dokonywaniu potrąceń wierzytelności naliczonych niezasadnie przez Organizatora. Operator będzie miał wpływ na rozliczenia związane z realizacją umowy

Odpowiedź na pytanie nr 92

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 12 Postanowienia końcowe pkt 12.6

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 93

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 12 Postanowienia końcowe pkt 12.7

Wykonawca wnosi o dodanie nowego punktu 12.7.5:

„Dane dotyczące przetwarzania danych osobowych przez Operatora określone są w „Klauzuli informacyjnej Operatora”, stanowiącej Załącznik nr... Organizator Przewozów zobowiązuje się do niezwłocznego doręczenia informacji zawartych w Klauzuli informacyjnej osobom fizycznym, których dane przekazał lub będzie przekazywał Operatorowi”.

Uzasadnienie:

Umowa powinna dawać możliwość symetrycznego spełnienia obowiązków informacyjnych wynikających z RODO.

Wykonawca wnosi o dodanie nowego punktu w Rozdziale 12.7 o treści:

„Strony zgodnie postanawiają, że w razie jakichkolwiek wątpliwości interpretacyjnych postanowień Umowy dotyczących realizacji przez Strony przysługujących im praw lub obowiązków, w szczególności uprawnień Organizatora do realizacji czynności kontrolnych, realizacja Umowy



odbywać się będzie z poszanowaniem RODO, w szczególności zasady minimalizacji oraz ograniczenia przetwarzania danych osobowych, a także następować będą przez uszczerbku dla praw osób, których dane są przetwarzane przez Strony.”

Uzasadnienie:

Wykonawca zwraca uwagę, że postanowienia dot. realizacji przez Organizatora umowy dot. realizacji określonych obowiązków, w tym zwłaszcza czynności kontrolnych, przewidują obowiązek Operatora do przekazywania bliżej nieokreślonego zakresu dokumentów i informacji (np. pkt 6.3.1 Umowy). Z tego punktu widzenia, niezależnie od obowiązków spoczywających na Stronach zgodnie z RODO, Wykonawca za zasadne uważa wskazanie również w umowie, że realizacja obowiązków kontrolnych odbywać się będzie z poszanowaniem zasad przetwarzania danych osobowych.

Odpowiedź na pytanie nr 93

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 12 Postanowienia końcowe pkt 12.7

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 94

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 12 Postanowienia końcowe

Wykonawca wnosi o dodanie w Rozdziale 12 punktu o treści: “Organizator/Operator oświadcza, że posiada status (...) przedsiębiorcy, zgodnie z warunkami określonymi w Załączniku I Rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17.06.2014 r. uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. Urz. UE L 187 z 26.06.2014, str.1 z późn.zm.);

Uzasadnienie:

Obowiązek umieszczenia zapisów wynika z Ustawy o Przeciwdziałaniu Nadmiernym Opóźnieniom w Transakcjach Handlowych. Wykonawca wnosi o dodanie zapisu w części “Postanowienia końcowe.

Odpowiedź na pytanie nr 94

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Dot. Rozdział 12 Postanowienia końcowe

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 95

do Załączników do umowy

Pytanie Dot. Załącznika nr 5 do Umowy pkt 1



W odniesieniu do zapisu zawartego w Załączniku nr 5 do Umowy, w części dotyczącej zasad waloryzacji, cyt.: „Waloryzacja będzie stosowana zgodnie z mechanizmem określonym w Umowie, bez stosowania dolnego progu uruchamiającego waloryzację. Maksymalny limit waloryzacji wynagrodzenia w okresie obowiązywania Umowy wynosi 20%.”

Wykonawca wnosi o doprecyzowanie, w jaki sposób należy rozumieć wskazany „maksymalny limit waloryzacji wynagrodzenia w okresie obowiązywania Umowy wynoszący 20%” – tj. do jakiej podstawy odnosi się wskazany limit.

Uzasadnienie:

Doprecyzowanie jest niezbędne dla jednoznacznego określenia zasad kalkulacji waloryzacji i prawidłowego przygotowania oferty.

Odpowiedź na pytanie nr 95

do Załącznika nr 2 do SWZ - Projekt Umowy

Zamawiający wyjaśnia, że odpowiedzi na powyższe kwestie udzielono przy pytaniu nr 5 zamieszczonym na Platformie zakupowej w dniu 20.11.2025 r.

Pytanie nr 96

Dot. Załącznika nr 5 do Umowy pkt 3 Koszty oraz załączników 6, 7, 13 i 14

Wykonawca wnosi o modyfikację i dodanie do kategorii kosztów utrzymania infrastruktury technicznej również pozostałych k. Eksploatacyjnych, tj. „Koszty utrzymania infrastruktury technicznej i pozostałe eksploatacyjne”.

Punkt ten nie zawiera pełnego katalogu tych kosztów.

Odpowiedź na pytanie nr 96

dot. Załącznika nr 5 do Umowy pkt 3 Koszty oraz załączników 6, 7, 13 i 14

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 97

Dot. Załącznika nr 5 do Umowy pkt 4 Ustalenie rozsądnego zysku

W nawiązaniu do zapisu projektu umowy dotyczącego sposobu ustalania „rozsądnego zysku”, Wykonawca zwraca uwagę, iż przyjęty mechanizm oparty o wskaźnik „Swap rate proxies for the purpose of the SGEI Decision and SGEI Framework” publikowany przez Komisję Europejską, wiąże się z istotnym ryzykiem zmienności tego wskaźnika w okresie obowiązywania umowy.

Z analizy danych historycznych wynika, że 4-letnia stopa SWAP dla PLN w latach 2019–2025 wahała się w szerokim przedziale od 0,44% do 6,92%, a w przypadku innych walut (np. EUR) zdarzało się, iż wartość wskaźnika SWAP była ujemna (np. -0,47% w I połowie 2021 r.).



W projekcie umowy brak jest mechanizmu zabezpieczającego Operatora przed sytuacją, w której wartość wskaźnika SWAP, a tym samym stopa zwrotu (SZ), mogłaby przyjąć wartości ujemne lub znacząco obniżone, co skutkowałoby zaniżeniem poziomu rozsądnego zysku w sposób niezależny od efektywności działania Operatora.

Z uwagi na długoterminowy charakter umowy oraz znaczną nieprzewidywalność przyszłych poziomów stóp SWAP, przyjęty mechanizm może utrudniać Operatorowi rzetelne zaplanowanie poziomu zysku oraz stabilne finansowanie działalności w całym okresie obowiązywania umowy.

W związku z powyższym Wykonawca wnosi o rozważenie zmiany lub doprecyzowania zapisów dotyczących sposobu ustalania rozsądnego zysku, np. poprzez:

- umożliwienie Operatorowi wskazania stawki rozsądnego zysku w formie jednostkowej (stawka na pociągokilometr), co pozwoli Operatorowi samodzielnie zaplanować i zagwarantować przewidywalny poziom zysku w okresie obowiązywania umowy,*

albo

- ustalenie stałej stopy zwrotu rozsądnego zysku w formie określonego procentu w odniesieniu do wzoru $RZ = (K - P) \times SZ$*

albo

- wprowadzenie minimalnego poziomu wskaźnika SWAP, poniżej którego stopa zwrotu (SZ) nie może zostać obniżona, przy czym stopa zwrotu SZ nie może wynosić mniej niż wartość obliczona w oparciu średnią wartość stopy swap dla 2025 tj. 4,47+100 punktów bazowych.*

albo

Do stopy bazowej dodaje się premię za ryzyko operacyjne (M), ustalaną w przedziale od 100 do 250 punktów bazowych.

Wysokość premii M podlega corocznej weryfikacji w sposób analogiczny do mechanizmu waloryzacji opisanej w pkt 6 niniejszego Załącznika, z uwzględnieniem trzech wskaźników określonych dla waloryzacji wynagrodzenia:

- WT – wskaźnika wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych,*
- WW – wskaźnika wzrostu wynagrodzeń w sektorze przedsiębiorstw,*
- WE – wskaźnika wzrostu cen energii elektrycznej.*

Premia M ulega zwiększeniu o 50 punktów bazowych w przypadku, gdy średnia ważona zmian wskaźników WT, WW i WE (wg wag: 0,4 WT, 0,3 WW, 0,3 WE) przekroczy 4 % w stosunku do poprzedniego roku, oraz ulega zmniejszeniu o 25 pb w przypadku spadku średniej ważonej poniżej 1%. Łączna wartość premii M nie może być niższa niż 100 pb ani wyższa niż 250 pb.

Aktualizacja premii następuje raz w roku na etapie zatwierdzania Rocznego Planu Finansowego (załącznik nr 7 do Umowy) i jest uwzględniana w stopie zwrotu (SZ) obliczanej wg wzoru (2), przy czym stopa zwrotu SZ nie może wynosić mniej niż nie może wynosić mniej niż wartość obliczona w oparciu średnią wartość stopy swap dla 2025 tj. 4,47+100 punktów bazowych.



Proponowana zmiana nie narusza zasad wynikających z Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, a jednocześnie zapewnia proporcjonalność i przewidywalność wynagrodzenia Operatora, zgodnie z zasadą efektywności ekonomicznej i przejrzystości finansowej.

Dodatkowo Wykonawca wnosi o doprecyzowanie zapisu: „Stopa bazowa zostanie ustalona na poziomie odpowiadającym średniemu oprocentowaniu obligacji skarbowych o okresie zapadalności 4 lat obowiązujących w państwie członkowskim UE, w którym Operator prowadzi działalność.”, w szczególności o wyjaśnienie, jak należy interpretować fragment „w państwie członkowskim UE, w którym Operator prowadzi działalność” w przypadku podmiotów zagranicznych, które zamierzają realizować przewozy na terytorium Polski, a ich siedziba znajduje się w innym państwie członkowskim UE - jaki wskaźnik należy wówczas przyjąć do kalkulacji rozsądnego zysku.

Uzasadnienie:

Zmiana lub doprecyzowanie zapisów ma na celu ograniczenie ryzyka finansowego niezależnego od Operatora, wynikającego z wahań stopy SWAP, które są kształtowane przez czynniki makroekonomiczne i politykę monetarną, a nie przez sposób realizacji usług publicznych. Przyjęcie stałej lub minimalnej wartości wskaźnika pozwoli zachować racjonalny poziom zysku, zapewniając jednocześnie zgodność z zasadami unijnymi dotyczącymi rekompensaty za świadczenie usług publicznych.

Wykonawca wskazuje przy tym, że zgodnie z pkt 6 załącznika do rozporządzenia 1370/2007, “rozsądny zysk” musi być proporcjonalny do ryzyka operatora. Powiązanie premii M z trzema czynnikami (WT, WW, WE) odpowiada faktycznym determinantom ryzyka w transporcie publicznym:

inflacja → ryzyko ekonomiczne,

wzrost wynagrodzeń → ryzyko operacyjne,

ceny energii → ryzyko techniczne / kosztowe.

Mechanizm automatycznej aktualizacji premii M zapewnia jej proporcjonalność do rzeczywistych zmian ryzyka.

Stała premia 100 pb nie uwzględnia cykli gospodarczych ani zmian kosztu finansowania. Nowy mechanizm bazujący na publicznych wskaźnikach umożliwia:

- obiektywną, weryfikowalną aktualizację (bez ekspertów zewnętrznych),*
- zachowanie równowagi ekonomicznej umowy bez ryzyka nadkompensaty,*
- automatyczną reakcję na zmiany makroekonomiczne (w tym inflację i koszty energii).*

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie, czy do kalkulacji RZ do oferty należy przyjąć stawki swapowe obowiązujące w roku 2025.

Odpowiedź na pytanie nr 97

dot. Załącznika nr 5 do Umowy pkt 4 Ustalenie rozsądnego zysku

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.



Pytanie nr 98

Dot. Załącznika nr 5 do Umowy pkt 5 Przychód Gwarantowany

Wykonawca wnosi o zmianę zapisu z "Spadek rzeczywistych przychodów poniżej Przychodu Gwarantowanego w poszczególnych Okresach Rozliczeniowych będzie rekompensowany przez Organizatora wypłatą wyższej Rekompensaty Finansowej. Operator będzie stale monitorował poziom Przychodów i sygnalizował Organizatorowi wszelkie spadki Przychodów wraz z uzasadnieniem, w szczególności wynikające z zapisów pkt 5.3.6 lit. a) – c). Wyrównanie spadku przychodów poniżej przychodu Gwarantowanego będzie następowało w rocznym rozliczeniu Rekompensaty za każdy Okres Rozliczeniowy."

na "Spadek rzeczywistych przychodów poniżej Przychodu Gwarantowanego w poszczególnych Okresach Rozliczeniowych będzie rekompensowany przez Organizatora wypłatą wyższej Rekompensaty Finansowej. Operator będzie stale monitorował poziom Przychodów i sygnalizował Organizatorowi wszelkie spadki Przychodów wraz z uzasadnieniem, w szczególności wynikające z zapisów pkt 5.3.6 lit. a) – c). Wyrównanie spadku przychodów poniżej przychodu Gwarantowanego będzie następowało zgodnie z mechanizmem opisanym w pkt 6.6. niniejszego Załącznika."

Uzasadnienie:

Pozostawienie zapisu w pierwotnym brzmieniu jest niezgodne z postanowieniem pkt 6.6. Załącznika nr 5 do Umowy, jak również byłoby krzywdzące dla Wykonawcy z powodu niepokrycia wysokości utraconych Przychodów, które wpływają na wysokość deficytu Umowy, są również przejawem nierównego traktowania Stron Umowy ponieważ nadwyżka Przychodu Gwarantowanego zgodnie z pkt 6.6. Załącznika nr 5 do Umowy jest zwracana przez Operatora w terminie 14 dni od dnia otrzymania wezwania od Organizatora.

Odpowiedź na pytanie nr 98

dot. Załącznika nr 5 do Umowy pkt 5 Przychód Gwarantowany

Zamawiający modyfikuje treść załącznika nr 5 do Umowy pkt.5 Przychód gwarantowany (Akapit 6) w następujący sposób:

Było:

"Spadek rzeczywistych przychodów poniżej Przychodu Gwarantowanego w poszczególnych Okresach Rozliczeniowych będzie rekompensowany przez Organizatora wypłatą wyższej Rekompensaty Finansowej. Operator będzie stale monitorował poziom Przychodów i sygnalizował Organizatorowi wszelkie spadki Przychodów wraz z uzasadnieniem, w szczególności wynikające z zapisów pkt 5.3.6 lit. a) – c). Wyrównanie spadku przychodów poniżej przychodu Gwarantowanego będzie następowało w rocznym rozliczeniu Rekompensaty za każdy Okres Rozliczeniowy."

Jest:



Spadek rzeczywistych przychodów poniżej Przychodu Gwarantowanego w poszczególnych Okresach Rozliczeniowych będzie rekompensowany przez Organizatora wypłatą wyższej Rekompensaty Finansowej. Operator będzie stale monitorował poziom Przychodów i sygnalizował Organizatorowi wszelkie spadki Przychodów wraz z uzasadnieniem, w szczególności wynikające z zapisów pkt 5.3.6 lit. a) – c). Wyrównanie spadku przychodów poniżej przychodu Gwarantowanego będzie następowało poprzez uzupełnienie brakującej kwoty w terminie 21 dni od dnia otrzymania informacji o wykonanych przez wszystkich Operatorów Przychodach w danym kwartale Okresu Rozliczeniowego.

Pytanie nr 99

Dot. Załącznika nr 5 do Umowy pkt 6.5

Wykonawca kwestionuje zasadność fragmentu punktu 6.5 „Wszelkie zmiany wynagrodzenia będą podlegały corocznej weryfikacji w ramach audytu przeprowadzanego przez Organizatora, który ma prawo do korekty stawki rekompensaty w przypadku stwierdzenia istotnych rozbieżności między kosztami prognozowanymi a rzeczywistymi.” i wnosi o jego usunięcie.

Uzasadnienie:

Kwestionowany zapis przyznaje Organizatorowi jednostronne prawo do korekty stawki rekompensaty, bez równoważnego prawa po stronie Operatora. Tego rodzaju postanowienie narusza zasadę ekwiwalentności świadczeń art. 353¹ ustawy kodeks cywilny w zw. z art. 8 ust. 1 ustawy prawo zamówień publicznych. W praktyce prowadzi to do sytuacji, w której:

- 1. Operator ponosi pełne ryzyko nieuzasadnionej lub błędnej korekty wynagrodzenia,*
- 2. Organizator może arbitralnie i po czasie obniżyć rekompensatę, nawet gdy koszty faktycznie poniesione przez Operatora były uzasadnione i prawidłowo udokumentowane. Propozycja ta jest szczególnie kontrowersyjna w perspektywie obecnej możliwości ukształtowania Wysokości Rekompensaty Finansowej w sposób jednostronny przez Audytora (pkt 4.5.7. Umowy – Wykonawca również kwestionuje zasadność tego zapisu).*
- 3. Taki mechanizm stanowi rażące naruszenie równowagi kontraktowej i przerzuca na wykonawcę nieograniczone ryzyko finansowe, nieprzewidywalne na etapie składania oferty.*

Ponadto, zgodnie z art. 436 pkt 2 PZP, umowa w sprawie zamówienia publicznego powinna określać warunki zapłaty wynagrodzenia w sposób jednoznaczny i przewidywalny. Kwestionowany zapis natomiast:

- 1. nie wskazuje kryteriów, progu ani metodyki weryfikacji korekty przez Audytora,*
- 2. nie definiuje pojęcia „istotnych rozbieżności”,*
- 3. nie określa skutków finansowych tej korekty ani trybu odwoławczego.*

W efekcie Operator nie jest w stanie skalkulować ryzyka finansowego związanego z udziałem w postępowaniu, co może zniechęcić potencjalnych oferentów i ograniczyć konkurencję, co stoi w sprzeczności z art. 16 pkt 1 i 3 PZP.



Postanowienie w praktyce dopuszcza retroaktywną zmianę wynagrodzenia, już po wykonaniu świadczenia, w oparciu o subiektywną ocenę wyników audytu przeprowadzanego przez Organizatora, który – mimo że w relacji umownej występuje jako strona cywilnoprawna – zachowuje się jak organ administracji publicznej, przyznając sobie kompetencję do jednostronnego i władczego rozstrzygnięcia o wysokości wynagrodzenia swojego kontrahenta.

Organizator zachowuje wyłączne prawo do korekty wynagrodzenia w dół, natomiast brak jest:

- 1. procedury umożliwiającej Operatorowi żądanie korekty w górę*
- 2. mechanizmu mediacji lub niezależnego audytu zewnętrznego (np. wspólnie powołanego biegłego rewidenta w przypadku wystąpienia sporu między Stronami,*
- 3. obowiązku Organizatora do uzasadnienia i udokumentowania dokonanych korekt.*

To stwarza ryzyko arbitralności decyzji, co jest niezgodne z zasadami przejrzystości i proporcjonalności (art. 16 pkt 2 i 3 ustawy prawo zamówień publicznych). Zamiast usuniętego fragmentu, możliwe byłoby wprowadzenie symetrycznego i przejrzystego mechanizmu weryfikacji, np.: „Organizator ma prawo do przeprowadzenia corocznej analizy kosztów związanych z realizacją umowy. W przypadku stwierdzenia istotnych rozbieżności pomiędzy kosztami prognozowanymi a rzeczywistymi, Strony przeprowadzą wspólne uzgodnienia w celu ewentualnej korekty stawki rekompensaty. Zmiana wynagrodzenia wymaga formy pisemnej i zgody obu stron.”

Takie brzmienie zachowuje cel kontroli kosztów, bez naruszania zasad równowagi kontraktowej i przewidywalności wynagrodzenia.

W związku z powyższym Wykonawca wnosi o usunięcie z dokumentacji przetargowej postanowienia o treści: „Wszelkie zmiany wynagrodzenia będą podlegały corocznej weryfikacji w ramach audytu przeprowadzanego przez Organizatora, który ma prawo do korekty stawki rekompensaty w przypadku stwierdzenia istotnych rozbieżności między kosztami prognozowanymi a rzeczywistymi.” — jako niezgodnego z zasadami uczciwej konkurencji, równowagi stron umowy, a także nieprecyzyjnego i potencjalnie arbitralnego w skutkach.

Odpowiedź na pytanie nr 99

dot. Załącznika nr 5 do Umowy pkt 6.5

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 100

Dot. Załącznika nr 5 do Umowy pkt 6.6

Wykonawca wnosi o zmianę zapisu z “W przypadku, gdy rzeczywiste przychody Operatora nie osiągną poziomu Przychodu Gwarantowanego w danym kwartale, Organizator dokona uzupełnienia brakującej kwoty w terminie 21 dni od dnia otrzymania informacji o wykonanych przez wszystkich Operatorów Przychodach w danym kwartale Okresu Rozliczeniowego.” na “W przypadku, gdy rzeczywiste przychody Operatora nie osiągną poziomu Przychodu Gwarantowanego w danym



kwartale, Organizator dokona uzupełnienia brakującej kwoty w terminie 14 dni od dnia otrzymania informacji o wykonanych Przychodach w danym kwartale Okresu Rozliczeniowego.”

Uzasadnienie:

Wykonawca nie widzi powodu, dla którego wypłata brakującej kwoty Przychodu Gwarantowanego miałyby być uzależniona od otrzymania przez Zamawiającego informacji o wykonanych przez wszystkich Operatorów Przychodach w danym kwartale Okresu Rozliczeniowego.”

Odpowiedź na pytanie nr 100

dot. Załącznika nr 5 do Umowy pkt 6.6

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian .

Pytanie nr 101

Dot. Załącznika nr 8 do Umowy Opłaty przewozowe

Wykonawca wnosi o informację, czy na obszarze województwa (obowiązywania oferty Taryfy Pomorskiej) będą respektowane Zasady odprawy osób uprawnionych do ulgowej usługi transportowej (Zasady odprawy UUT), zgodnie z Porozumieniem w sprawie ulgowych usług transportowych zawartym w dniu 27 listopada 2013 r. pomiędzy Związkiem Pracodawców Kolejowych, a pasażerskimi przewoźnikami kolejowymi.

Wykonawca wskazuje, że w ust. 2 (Ceny biletów) pkt 6 ppkt 4 znajduje się błędna tabela - została powielona z tabeli dotyczącej cen biletów dobowych, podczas gdy w tym miejscu powinna znajdować się tabela biletów trzydobowych.

Dodatkowo w ust. 2 (Ceny biletów) w pkt 6 ppkt 7–8 występuje rozbieżność pomiędzy opisanym w akapicie obszarem obowiązywania biletów, a zakresem wskazanym w tabeli która ich dotyczy. Wykonawca wnosi o jednoznaczne określenie zakresu/obszaru obowiązywania biletów sieciowych.

Wykonawca wnosi o doprecyzowanie obszaru obowiązywania Taryfy Pomorskiej zgodnie z liniami komunikacyjnymi wskazanymi w postępowaniu. Z analizy linii komunikacyjnych wynika, że oferta Taryfa Pomorska może obejmować również nowe odcinki poza granicami województwa, tj. do Ławy Głównej oraz Laskowic Pomorskich. Wykonawca wnosi o informację, czy Organizator przewiduje prowadzenie lub już prowadzi rozmowy z ościennymi organizatorami przewozów w celu uzgodnienia zasad stosowania Taryfy Pomorskiej na tych liniach.

Odpowiedź na pytanie nr 101

dot. Załącznika nr 8 do Umowy Opłaty przewozowe

Zamawiający wyjaśnia, że w załączniku nr 8 w ust. 2 (Ceny biletów) pkt 6 ppkt 4 znajduje się tabela nr 8 , która została poprawiona i jej treść otrzymuje brzmienie:

Tabela 18 Opłaty za bilety trzydobowe sieciowe:



Tabela opłat za bilet trzydobowy sieciowy	
Ważny na obszarze ograniczonym stacjami:	
Sycevice-Szczecinek-Piła Główna-Laskowice Pomorskie- Grudziądz-Iława Główna-Elbląg	
bilet normalny	100,00
ulga 25%	75,00
ulga 50%	50,00

W załączniku nr 8 w ust. 2 (Ceny biletów) w pkt 6 ppkt 7–8 rozbieżność pomiędzy opisanym w akapicie obszarem obowiązywania biletów została poprawiona i otrzymuje brzmienie:

1. 7. Bilety sieciowy półroczny „Mobilny Senior”

Bilet obowiązuje w obszarze ograniczonym stacjami: Sycevice – Szczecinek – Piła Główna – Laskowice Pomorskie – Grudziądz – Iława Główna – Elbląg.

Tabela [213](#): Tabela opłat za bilet sieciowy półroczny „Mobilny Senior”

Tabela opłat za bilet półroczny sieciowy "Mobilny Senior"	
Ważny na obszarze ograniczonym stacjami:	
Sycevice-Szczecinek-Piła Główna-Laskowice Pomorskie-Grudziądz-Iława Główna-Elbląg	
Wymiar ulgi	Cena brutto w zł (zawiera 8% VAT)
bilet normalny	10,00

2. 8. Bilety miesięczny imienny sieciowy

Bilet obowiązuje w obszarze ograniczonym stacjami: Sycevice – Szczecinek – Piła Główna – Laskowice Pomorskie – Grudziądz – Iława Główna – Elbląg.



Tabela 314: Tabela opłat za bilet miesięczny imienny sieciowy

Tabela opłat za bilet miesięczny imienny sieciowy	
Ważny na obszarze ograniczonym stacjami:	
Sycewice-Szczecinek-Piła Główna-Laskowice Pomorskie- Grudziądz-Iława Główna-Elbląg	
Wymiar ulgi	Cena brutto w zł (zawiera 8% VAT)
bilet normalny	280,00
ulga 10%	252,00
ulga 33%	187,60
ulga 37%	176,40
ulga 49%	142,80
ulga 50%	140,00
ulga 51%	137,20
ulga 78%	61,60
ulga 93%	19,60

Obszar obowiązywania Taryfy Pomorskiej będzie obejmować nowe odcinki poza granicami województwa pomorskiego, tj. z Szczecinka do Słósinka, z Szczecinka do Czarnego, z Piły Głównej do Bukowa Człuchowskiego, z Laskowic Pomorskich do Smętowa, z Iławy Głównej do Prabut.

Pytanie nr 102

Dot. Załącznika nr 9 do Umowy w związku z Załącznikiem 10 do Umowy

Wykonawca wskazuje na brak spójności między załącznikiem 9 i 10 – Załącznik 9 określa minimalne wymagania techniczne dla sprzedaży (np. dostępność automatów i kanałów online), a Załącznik 10 wprowadza obowiązki jakościowe w zakresie pełnej dostępności sprzedaży, co może powodować niejasności przy ocenie kar umownych za „niedostępność kanału”. Wykonawca wnosi o ujednolicenie zapisów.

Odpowiedź na pytanie nr 102

dot. Załącznika nr 9 do Umowy w związku z Załącznikiem 10 do Umowy

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 103

Dot. Załącznika nr 9b do Umowy

Wykonawca wnosi o usunięcie z definicji automatu biletowego treści “(np. videomat). Wykonawca wskazuje, że automat biletowy może posiadać różne funkcje.



Odpowiedź na pytanie nr 103

dot. Załącznika nr 9b do Umowy

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 104

Dot. Załącznika nr 10 do Umowy Parametry Jakościowe Przewozów pkt 1 lit. a)

Wykonawca wnosi o informację, w jaki sposób należy rozumieć parametr - Podawania do publicznej wiadomości (w tym w pociągach, u kierownika pociągu) Rozkładu Jazdy pociągów, czy to oznacza, że w każdym pociągu będzie musiał zostać udostępniony rozkład jazdy, np. na danej linii komunikacyjnej.

Odpowiedź na pytanie nr 104

dot. Załącznika nr 10 do Umowy Parametry Jakościowe Przewozów pkt 1 lit. a)

Zamawiający wyjaśnia, że Operator uzgadnia z Organizatorem wzór graficznego przedstawienia rozkładu jazdy (w formie tabelarycznej). Każdorazowa zmiana treści rozkładu jazdy, co do zasady, nie powinna powodować zmiany zastosowanego wzoru.

Pytanie nr 105

Dot. Załącznika nr 10 do Umowy Parametry Jakościowe Przewozów pkt 1 lit. g)

Wykonawca wnioskuję o zmianę zapisu poprzez dodanie na końcu lit. g) „(...) w ramach niniejszej Umowy.” Oraz o dołączenie wzoru formy tabelarycznej r. j.

Odpowiedź na pytanie nr 105

dot. Załącznika nr 10 do Umowy Parametry Jakościowe Przewozów pkt 1 lit. g)

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w tym zakresie. Uzgodnienia dotyczące formy publikacji rozkładu jazdy będą prowadzone po zawarciu umowy z operatorem.

Pytanie nr 106

Dot. Załącznika nr 10 do Umowy Parametry Jakościowe Przewozów pkt 1 lit. h)

Wykonawca wnosi o wyjaśnienia

- co Zamawiający definiuje pod pojęciem „Prowadzenie kanału informacyjnego w mediach społecznościowych”;*
- Czy Zamawiający oczekuje prowadzenia kanału informacyjnego na konkretnej platformie / medium społecznościowym;*
- Czy funkcjonalności w ramach własnej aplikacji mobilnej Zamawiający uznaje za tożsame w ramach responsywnego serwisu internetowego, który poprzez stronę www dopasowuje się do ekranów urządzeń mobilnych i dostarcza informacje o zmianach rozkładów, utrudnieniach w ruchu pociągów, wszelkich informacji o organizacji przewozów i wprowadzaniu nowych ofert taryfowych?*



Uzasadnienie:

Obecnie media społecznościowe to bardzo szeroka kategoria do której można zaliczyć dziesiątki kanałów, platform społecznościowych czy komunikatorów. Jeśli Zamawiający ma konkretne oczekiwania, to Wykonawca wnosi o ich doprecyzowanie.

Odpowiedź na pytanie nr 106

dot. Załącznika nr 10 do Umowy Parametry Jakościowe Przewozów pkt 1 lit. h)

Zamawiający nie określa konkretnego medium. Rozumienia zapisu o prowadzeniu kanału informacyjnego należy szukać w zapisach określonych w tym punkcie załącznika nr 10 do projektu umowy.

Pytanie nr 107

Dot. Załącznika nr 10 do Umowy Parametry Jakościowe Przewozów pkt 1 lit. I)

Wykonawca podnosi, że przewozy są przewidziane pojazdami bezprzedziałowymi, w związku z tym wnosi o zmianę zapisu z „Oznakowania zewnętrznego w postaci piktogramów informujących o miejscu dla osoby podróżującej na wózku inwalidzkim, miejscach dla roweru. Piktogramy muszą znajdować się przy drzwiach wejściowych do pojazdu, prowadzących bezpośrednio do przedziału z takimi miejscami.” „na „Oznakowania zewnętrznego w postaci piktogramów informujących o miejscu dla osoby podróżującej na wózku inwalidzkim, miejscach dla roweru. Piktogramy muszą znajdować się przy drzwiach wejściowych do pojazdu, prowadzących bezpośrednio do części pociągu z takimi miejscami.” Wykonawca wnosi o udzielenie informacji, czy wszystkie pojazdy udostępniane przez Zamawiającego w ramach Umowy Dzierżawy spełniają wymagania ujęte w Zał. 10.

Odpowiedź na pytanie nr 107

dot. Załącznika nr 10 do Umowy Parametry Jakościowe Przewozów pkt 1 lit. I)

Zamawiający informuje, że w Załączniku nr 10 do Umowy Parametry Jakościowe Przewozów nie istnieje pkt.1. lit. I) Zamawiający domniema, iż pytanie dotyczy pkt 6 lit. I). W związku z powyższym zamawiający dokonuje następującej zmiany zapisów:

Było:

- I) *Oznakowania zewnętrznego w postaci piktogramów informujących o miejscu dla osoby podróżującej na wózku inwalidzkim, miejscach dla roweru. Piktogramy muszą znajdować się przy drzwiach wejściowych do pojazdu, prowadzących bezpośrednio do przedziału z takimi miejscami.*

Jest:

- I) Oznakowania zewnętrznego w postaci piktogramów informujących o miejscu dla osoby podróżującej na wózku inwalidzkim, miejscach dla roweru. Piktogramy muszą znajdować się przy drzwiach wejściowych do pojazdu, prowadzących bezpośrednio do części pociągu z takimi miejscami.



Jednocześnie Zamawiający informuje, że na dzień udzielania odpowiedzi na pytanie, nie wszystkie pojazdy spełniają wymogi określone w Załączniku nr 10. Zamawiający planuje doposażenie pojazdów do dnia 12 grudnia 2026 r.

Pytanie nr 108

Dot. Załącznika nr 10 do Umowy Parametry Jakościowe Przewozów pkt 6 lit. g)

W związku z zapisem: „Zapewnienie pomocy przy wsiadaniu, wysiadaniu, zajmowaniu miejsca oraz podczas przewozu osobom ze szczególnymi potrzebami, w szczególności osobom z niepełnosprawnością i osobom z ograniczoną możliwością poruszania się”, Wykonawca wnosi o potwierdzenie, że warunki i zakres realizacji tej asysty są tożsame z obowiązkami przewoźnika kolejowego, wynikającymi bezpośrednio z Rozporządzenia (UE) 2021/782, w szczególności w zakresie wymaganego minimalnego terminu uprzedniego zgłoszenia przez pasażera (tj. co najmniej 24 godziny przed podróżą).

Odpowiedź na pytanie nr 108

dot. Załącznika nr 10 do Umowy Parametry Jakościowe Przewozów pkt 6 lit. g)

Zamawiający informuje, że powyższe zapisy dotyczą osób ze szczególnymi potrzebami, których charakter nie sprowadza się jedynie do osób, które są zobowiązane do zgłaszania podróży w myśl przytoczonego rozporządzenia.

Pytanie nr 109

Dot. Załącznika nr 10 do Umowy Parametry Jakościowe Przewozów pkt 6 lit. n)

Wykonawca wnosi o wskazanie, ile pojazdów Wydzierżawiającego przeznaczonych do realizacji Zadań I, II, III jest wyposażonych w system lokalizacji GPS i udostępniania informacji o lokalizacji pojazdu w formule otwartych danych, w celu umożliwienia korzystania z nich przez dostawców aplikacji mobilnych oraz ile pojazdów należy wyposażyć taki system.

Odpowiedź na pytanie nr 109

dot. Załącznika nr 10 do Umowy Parametry Jakościowe Przewozów pkt 6 lit. n)

Zamawiający zaktualizował Załącznik nr 17, o dane dotyczące wyposażenia pojazdów w system lokalizacji GPS. (kolumna R). W związku z powyższym Zamawiający przekazuje w załączeniu zaktualizowane Załączniki nr 17 dla Części nr 1, Części nr 2 oraz Części nr 3.

Pytanie nr 110

Dot. Załącznika nr 10 do Umowy Parametry Jakościowe Przewozów pkt 6 lit. n) oraz pkt 9 h)

Wykonawca wnosi o doprecyzowanie, czy wymienione we wskazanych punktach systemy lokalizacji GPS mają być integralnie zamontowane w pojazdach, czy mogą być to urządzenia przenośne.

Odpowiedź na pytanie nr 110

dot. Załącznika nr 10 do Umowy Parametry Jakościowe Przewozów pkt 6 lit. n) oraz pkt 9 h)



Zamawiający dopuszcza wykorzystanie w pojazdach urządzeń przenośnych, pod warunkiem, że będą one spełniać wszystkie funkcjonalności urządzeń integralnie zamontowanych w pojazdach.

Pytanie nr 111

Pytanie Dot. Załącznika nr 10 do Umowy Parametry Jakościowe Przewozów pkt 9

Wykonawca wnosi o zmianę treści podpunktów na:

- a) *Dopuszczyć pojazdy o standardowej wysokości podłogi, z zastrzeżeniem, że w przypadku przewozu osób z ograniczoną możliwością poruszania się, Operator zapewni alternatywne rozwiązania (np. asystę personelu, możliwość zamówienia specjalistycznego transportu).*
- b) *Minimum 43 miejsca siedzące, z tym, że dopuszcza się mniejszą ilość miejsc w przypadku szacowanej mniejszej frekwencji.*
- c) *Miejsca do przewozu wózka dziecięcego/inwalidzkiego.*
- d) *Wykreślić - zapis ogranicza wynajęcie busów. Posiadają manualne drzwi dla pasażerów – dopuszczone do eksploatacji.*
- e) *Bez zmian – wymaganie standardowe.*
- f) *Wykreślić wyświetlacz boczny, chyba, że zmniejszone zostaną wymogi co do ilości informacji na nim ujętych - uwaga – duża ilość informacji powoduje nieczytelność przekazu, na wyświetlaczach bocznych nie zmieszczą się.*
- g) *Wykreślić „lewego boku” - tablica niewidoczna dla podróżnego – ruch prawostronny – autobus zawraca – nie zmienia kabiny.*

Do treści: „Organizator dopuszcza odstępstwa od pkt 9 za pisemną zgodą Organizatora” dopisać: „Odpowiedzi Organizator udzieli w terminie trzech dni roboczych od wniesienia. Brak odpowiedzi oznacza zgodę Organizatora.”

Uzasadnienie:

Ograniczenie typu pojazdu i niska ilość miejsc siedzących może prowadzić do zarzutu prowadzenia zamówień dla jednej wybranej firmy z okolicy. Autobusy niskopodłogowe i niskowejściowe to najczęściej autobusy typu miejskiego mogące się sprawdzić w komunikacji aglomeracyjnej, ale niekoniecznie w regionalnej. Poza tym nie ma jednoznacznej klasyfikacji autobusów na w/w określenia. W ten sposób wykluczamy przewoźników posiadających autobusy wyposażone w windy do podnoszenia ciężkich wózków inwalidzkich o wadze około 200 kg., z których usług często korzystamy. Przewóz zastępczy nie musi być prowadzony autobusami.

Należy wykreślić możliwość przewozu rowerów – nawet jednego, gdyż tylko jeden podróżny będzie faworyzowany, a reszta wykluczona, oraz zachodzi zagrożenie nie zabrania wózka. Należy zakazać przewozu rowerów, hulajnóg i rikszy. W przestrzeni pasażerskiej stwarzają zagrożenie dla pozostałych pasażerów.

Odpowiedź na pytanie nr 111

dot. Załącznika nr 10 do Umowy Parametry Jakościowe Przewozów pkt 9

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.



Pytanie nr 112

Dot. Załącznika nr 11

Wykonawca wnosi o informację, czy wszystkie pojazdy Wydzierżawiającego przeznaczone do realizacji Zadań I, II, III są:

1. wyposażone w system informacji pasażerskiej (SIP), obejmujący zarówno wizualne, jak i dźwiękowe przekazywanie komunikatów wewnątrz pojazdu;
2. umożliwiają prezentowanie m.in. numeru pociągu, nazwy stacji początkowej oraz końcowej, nazwy najbliższej stacji, kolejnych stacji, przebiegu trasy, ewentualnych opóźnień;
3. czy aktualizacja SIP oraz SDRJ odbywa się on-line, czy manualnie z wcześniej przygotowanego rozkładu jazdy;
4. czy wszystkie pojazdy są wyposażone w system lokalizacji oparty na technologii GPS, umożliwiający bieżące monitorowanie położenia pojazdu.
5. System lokalizacji pojazdów powinien być zintegrowany z systemem informacji pasażerskiej oraz zapewniać możliwość przekazywania danych do systemów zewnętrznych np. systemów dynamicznej informacji pasażerskiej – Wykonawca wnosi o podanie informacji o jakie systemy zewnętrzne chodzi.

Odpowiedź na pytanie nr 112

dot. Załącznika nr 11

Zamawiający przedstawia odpowiedź na poszczególne punkty powyższego pytania:

1. Wszystkie pojazdy posiadają możliwość wizualnego przekazywania komunikatów.
2. Tak. Zamawiający potwierdza, że wszystkie pojazdy Wydzierżawiającego przeznaczone do realizacji Zadań I, II, III umożliwiają prezentowanie m.in. numeru pociągu, nazwy stacji początkowej oraz końcowej, nazwy najbliższej stacji, kolejnych stacji, przebiegu trasy, ewentualnych opóźnień.
3. W części pojazdów aktualizacja SIP oraz SDRJ odbywa się online, w części manualnie.
4. Nie. Zamawiający planuje doposażenie pojazdów w system lokalizacji do dnia 12 grudnia 2026 r.
5. Zamawiający wyjaśnia, iż chodzi o systemy Zarządców Infrastruktury Kolejowej.

Pytanie nr 113

dot. Załącznika nr 11 pkt 5

Wykonawca wnosi o zmianę zapisu na: „W każdym składzie pociągu powinno być co najmniej jedno urządzenie po każdej stronie, ułatwiające wsiadanie/wysiadanie i podróżowanie osób z ograniczoną możliwością poruszania się.”

Uzasadnienie:

Powyższe wynika z faktu, iż nie wszystkie pojazdy Organizatora spełniają przedmiotowe wymogi. Dostosowanie pojazdów do ich spełnienia jest procesem długotrwałym a w niektórych przypadkach, np. starszych pojazdów – może być to wręcz niemożliwe z przyczyn technicznych.



Odpowiedź na pytanie nr 113

dot. Załącznika nr 11 pkt 5

Zamawiający informuje, że w Załączniku nr 11 do Umowy Parametry techniczno-jakościowe taboru pkt 5 dokonuje następującej zmiany zapisów:

Było:

W każdym składzie pociągu musi być co najmniej jedno urządzenie po każdej stronie, ułatwiające wsiadanie/wysiadanie i podróżowanie osób z ograniczoną możliwością poruszania się.

Jest:

W każdym składzie pociągu musi być co najmniej jedno urządzenie po każdej stronie lub co najmniej jedna rampa przenośna, ułatwiające wsiadanie/wysiadanie i podróżowanie osób z ograniczoną możliwością poruszania się

Pytanie nr 114

dot. Załącznika nr 11 pkt 9

Wykonawca wnosi o zmianę zapisu na: „Pojazd powinien być wyposażony w system lokalizacji oparty na technologii GPS, umożliwiający bieżące monitorowanie położenia pojazdu. System ten powinien być zintegrowany z systemem informacji pasażerskiej oraz zapewniać możliwość przekazywania danych do systemów zewnętrznych np. systemów dynamicznej informacji pasażerskiej.”

Uzasadnienie:

Powyższe wynika z faktu, iż nie wszystkie pojazdy Organizatora spełniają przedmiotowe wymagania. Dostosowanie pojazdów do ich spełnienia jest procesem długotrwałym a w niektórych przypadkach, np. starszych pojazdów – może być to wręcz niemożliwe z przyczyn technicznych.

Odpowiedź na pytanie nr 114

dot. Załącznika nr 11 pkt 9

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie. Jednocześnie Zamawiający informuje, iż planuje modernizację SIP w pojazdach do dnia 12 grudnia 2026 r.

Pytanie nr 115

Dot. Załącznika nr 12 Katalog kar umownych pkt 11

Wykonawca wnosi o dostosowanie zapisów w zakresie nakładania kar umownych, tak aby Organizator nie nakładał kar za uchybienia dotyczące elementów wyposażenia, za które odpowiedzialność ponosi Organizator, w szczególności w przypadku taboru udostępnianego Operatorowi przez Organizatora, który – zgodnie z Załącznikiem nr 17 do Umowy – nie spełnia części wymogów określonych w ust. 11. Katalog kar umownych przewiduje nakładanie sankcji za każde stwierdzone uchybienie w zakresie wyposażenia i standardu pojazdu. W sytuacji, gdy Operator wykonuje przewozy taborem udostępnionym przez Organizatora, a pojazdy te nie są w pełni wyposażone w wymagane urządzenia



lub systemy, obciążanie Operatora karami umownymi za braki wynikające z właściwości technicznych taboru byłoby nieuzasadnione.

Wykonawca wnosi o zmianę zapisu na: „Organizator nalicza Operatorowi karę umowną w wysokości 100 zł za każde stwierdzone uchybienie z osobna na jeden pociąg określone w pkt 11.1.-11.20. z zastrzeżeniem, że za niedotrzymanie warunków w pkt 11.6.-11.11. kara umowna naliczona zostanie w przypadku stwierdzenia uchybienia na stacji początkowej.”

Uzasadnienie:

Proponowane pierwotnie kary w wysokości 1000 zł są w ocenie Wykonawcy zbyt wygórowane a dodatkowo konstrukcja zapisu stwarza ryzyko ich nieuzasadnionego sumowania za każde uchybienie. Kara za uchybienie nie jest proporcjonalna do jej rangi. Obecnie proponowany zapis urealnia przedmiotowy aspekt i doprecyzowuje, że stwierdzane ewentualnie uchybienia odnoszą się do jednego pociągu.

Odpowiedź na pytanie nr 115

dot. Załącznika nr 12 Katalog kar umownych pkt 11

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji w tym zakresie i pozostawia dotychczasowe zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 116

Dot. Załącznika nr 12 Katalog kar umownych pkt 19

W nawiązaniu do brzmienia ust. 19 - Wszystkie wartości kwotowe kar umownych podane w niniejszym Załączniku podlegają corocznej waloryzacji [...]

Wykonawca wnosi o doprecyzowanie i uspoźnienie zapisów dot. waloryzacji, poprzez wprowadzenie zapisu analogicznego jak w załączniku nr 5 w zakresie waloryzacji rekompensaty, tj.: aby pierwsza waloryzacja nie była wprowadzona wcześniej niż od początku II Okresu Rozliczeniowego.

Odpowiedź na pytanie nr 116

dot. Załącznika nr 12 Katalog kar umownych pkt 19

Zamawiający informuje, że po ponownej analizie zasad naliczania kar umownych podjął decyzję o rezygnacji z mechanizmu waloryzacji wartości kar umownych. W związku z powyższym pkt 19 Załącznika nr 12 – Katalog kar umownych zostaje usunięty w całości.

Zamawiający dokonuje następującej zmiany zapisów:

Było:

„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 [...].”

Jest:

Pkt 19 zostaje usunięty, a kary umowne nie podlegają waloryzacji. Ich wysokość pozostaje stała przez cały okres obowiązywania Umowy.



Pytanie nr 117

Dot. Załącznika nr 15b

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie, czy w wierszu 13 powinna być kategoria „przychody” czy liczba pasażerów.

Odpowiedź na pytanie nr 117

dot. Załącznika nr 15b

Załącznik 15b „Liczba pasażerów w latach...” został zmieniony:

Było:

Załącznik nr 15b do Umowy nr

Liczba pasażerów w latach ...

Kategoria biletów	Styczeń		Luty	
Jednorazowe normalne				
Jednorazowe ulgowe ustawowe				
Jednorazowe inne ulgowe				
Okresowe normalne				
Okresowe ulgowe ustawowe				
Okresowe inne ulgowe				
Jednorazowe				
Okresowe				
Inne przychody przewozowe okazjonalne				
Ogółem				

Jest:

Załącznik nr 15b do Umowy nr

Liczba pasażerów w latach ...

Kategoria biletów	Styczeń		Luty.....	
	Rok poprzedni	Rok bieżący	Rok poprzedni	Rok bieżący
Jednorazowe normalne				
Jednorazowe ulgowe ustawowe				
Jednorazowe inne ulgowe				
Okresowe normalne				
Okresowe ulgowe ustawowe				
Okresowe inne ulgowe				
Jednorazowe				
Okresowe				
Inne przewozy okazjonalne				
Ogółem				



Pytanie nr 118

Dot. Załącznika nr 15e

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie co oznacza kolumna „Udział Przewoźnika” i jakie dane należałoby ująć w tej kolumnie.

Odpowiedź na pytanie nr 118

dot. Załącznika nr 15e

Zamawiający wyjaśnia, że w kolumnie „Udział przewoźnika” należy zapisać wysokość udziału przewoźnika w [%] w przypadku, kiedy tylko część biletu został mu przypisana do przychodów, np. z klucza podziału przychodów pomiędzy przewoźnikami.

Pytanie nr 119

Dot. Załącznika nr 16 Umowa dzierżawy

Wykonawca wnosi o dodanie oświadczenia każdej ze Stron w zakresie posiadania statusu dużego przedsiębiorcy o treści: “organizator/Operator oświadcza, że posiada status (...) przedsiębiorcy, zgodnie z warunkami określonymi w Załączniku I Rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17.06.2014 r. uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. Urz. UE L 187 z 26.06.2014, str.1 z późn.zm.);

Uzasadnienie:

Obowiązek umieszczenia zapisów wynika z Ustawy o Przeciwdziałaniu Nadmiernym Opóźnieniom w Transakcjach Handlowych

Odpowiedź na pytanie nr 119

dot. Załącznika nr 16 Umowa dzierżawy

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia zapisy SWZ w obecnym kształcie.

Pytanie nr 120

dot. Załącznika nr 16 Umowa dzierżawy § 3.13

Wykonawca wnosi o doprecyzowanie, jakie oprogramowanie / program jest/zostanie zainstalowane w urządzeniach obsługujących SIP, jego dostawcy i nazwy systemu.

Odpowiedź na pytanie nr 120

dot. Załącznika nr 16 Umowa dzierżawy § 3.13

Zamawiający informuje, iż nie przewiduje instalacji oprogramowania w urządzeniach obsługujących SIP. Zapis dotyczy obsługi treści reklamowych wyświetlanych na urządzeniach.

Pytanie nr 121

dot. Załącznika nr 16 Umowa dzierżawy § 3 ust. 13 i ust. 14

Wykonawca wnosi o informację, czy Wyzdierżawiający dopuszcza rozwiązanie w którym właścicielem kart SIM oraz administratorem systemu informacji pasażerskiej zapewniający ciągłość działania i dbałość o cyberbezpieczeństwo w pojazdach będzie Dzierżawca.



Odpowiedź na pytanie nr 121

dot. Załącznika nr 16 Umowa dzierżawy § 3 ust. 13 i ust. 14

Zamawiający przewiduje wyłonienie administratora Systemu Informacji Pasażerskiej w trybie ustawy Pzp. Dzierżawca może złożyć ofertę w niniejszym postępowaniu.

Pytanie nr 122

dot. Załącznika nr 16 Umowa dzierżawy § 4 ust. 1

Wykonawca wnosi o zmianę treści zapisu na:

1. Kwota dzierżawy jednego pojazdu została skalkulowana na podstawie:

- 1) stawki dobowej standardowej w wysokości: 150,00 zł netto (słownie: sto pięćdziesiąt złotych 00/100) plus należny podatek VAT zgodnie z obowiązującymi przepisami za użytkowanie pojazdów określonych w § 1 ust. 1 na terenie województwa pomorskiego i sąsiednich: kujawsko-pomorskiego, warmińsko-mazurskiego, wielkopolskiego oraz zachodniopomorskiego.
- 2) stawki dobowej komercyjnej za wykorzystywanie pojazdów w innych celach niż świadczenie usług publicznych, o których mowa w § 3 ust. 1 w wysokości:
 - a) 11 100,00 zł netto (słownie: jedenaście tysięcy sto złotych 00/100) plus należny podatek VAT zgodnie z obowiązującymi przepisami dla pojazdów określonych w § 1 ust. 1 pkt 1-13,
 - b) 7 100,00 zł netto (słownie: siedem tysięcy sto złotych 00/100) plus należny podatek VAT zgodnie z obowiązującymi przepisami dla pojazdów określonych w § 1 ust. 1 pkt 14-23,
 - c) 550,00 zł netto (słownie: pięćset pięćdziesiąt złotych 00/100) plus należny podatek VAT zgodnie z obowiązującymi przepisami dla pojazdu określonego w § 1 ust. 1 pkt 24-26,
 - d) 3 400,00 zł netto (słownie: trzy tysiące czterysta złotych 00/100) plus należny podatek VAT zgodnie z obowiązującymi przepisami dla pojazdu określonego w § 1 ust. 1 pkt 27-33.

Uzasadnienie:

Zapis powinien zostać uzupełniony zgodnie z propozycją w celu uniknięcia wątpliwości w przyszłości, czy wskazana kwota dzierżawy stanowi kwotę netto czy brutto. Zapis zgodnie z propozycją zapewni dokonywanie płatności bez żadnych wątpliwości w tym zakresie.

Odpowiedź na pytanie nr 122

dot. Załącznika nr 16 Umowa dzierżawy § 4 ust. 1

Zamawiający wyjaśnia, że zacytowany zapis dotyczy Zadania II „Trakcja Elektryczna – Linie Regionalne”. Niemniej jednak Zamawiający uznaje zmianę za zasadną i wprowadza odpowiednie zapisy w Umowach dzierżawy dotyczących zadań I, II i III. Dla Zadania I:

Było:

1. Kwota dzierżawy jednego pojazdu została skalkulowana na podstawie:

- 1) stawki dobowej standardowej w wysokości: **150,00 zł** (słownie: sto pięćdziesiąt złotych 00/100) plus należny podatek VAT za użytkowanie pojazdów określonych w § 1 ust. 1 na terenie województwa pomorskiego i sąsiednich: kujawsko-pomorskiego, warmińsko-mazurskiego, wielkopolskiego oraz zachodniopomorskiego.
- 2) stawki dobowej komercyjnej za wykorzystywanie pojazdów w innych celach niż świadczenie usług publicznych, o których mowa w § 3 ust. 1 w wysokości:



- a) **11 100,00 zł** (słownie: jedenaście tysięcy sto złotych 00/100) plus należny podatek VAT dla pojazdów określonych w § 1 ust. 1 pkt 1-28,
- b) **550,00 zł** (słownie: pięćset pięćdziesiąt złotych 00/100) plus należny podatek VAT dla pojazdów określonych w § 1 ust. 1 pkt 29-30,

Jest:

1. Kwota dzierżawy jednego pojazdu została skalkulowana na podstawie:

- 1) stawki dobowej standardowej w wysokości: **150,00 zł netto** (słownie: sto pięćdziesiąt złotych 00/100) plus należny podatek VAT za użytkowanie pojazdów określonych w § 1 ust. 1 na terenie województwa pomorskiego.
- 2) stawki dobowej komercyjnej za wykorzystywanie pojazdów w innych celach niż świadczenie usług publicznych, o których mowa w § 3 ust. 1 w wysokości:
 - c) **11 100,00 zł netto** (słownie: jedenaście tysięcy sto złotych 00/100) plus należny podatek VAT dla pojazdów określonych w § 1 ust. 1 pkt 1-28,
 - d) **550,00 zł netto** (słownie: pięćset pięćdziesiąt złotych 00/100) plus należny podatek VAT dla pojazdów określonych w § 1 ust. 1 pkt 29-30,

Pytanie nr 123

dot. Załącznika nr 16 Umowa dzierżawy § 4 ust.12

Wykonawca wnosi o dodanie pkt 5 w brzmieniu: „Naprawy awaryjnej i oczekiwania na nią spowodowanej przez sprawcę szkody na przejeździe kolejowo drogowym.”

Wykonawca wnosi o uzupełnienie katalogu przypadków, w których czynsz dzierżawny nie będzie pobierany, o następujące sytuacje:

- *naprawy awaryjne – powypadkowe, a także okres oczekiwania na naprawę awaryjną – powypadkową;*
 - *przeglądy P3 (3 poziom utrzymania), a także okres oczekiwania na wykonanie przeglądu P3*
- Z uwagi na charakter i zakres czynności wykonywanych w ramach napraw awaryjnych (powypadkowych) oraz przeglądów P3, które powodują czasowe wyłączenie pojazdu z eksploatacji i uniemożliwiają jego wykorzystanie w ramach umowy, zasadne jest objęcie tych przypadków wyłączeniem z obowiązku uiszczania czynszu dzierżawnego – analogicznie jak w przypadku napraw rewizyjnych i głównych.*

Odpowiedź na pytanie nr 123

dot. Załącznika nr 16 Umowa dzierżawy § 4 ust.12

Zamawiający nie przewiduje rozszerzenia katalogu przypadków w których czynsz dzierżawny nie będzie pobierany.

Pytanie nr 124

dot. Załącznika nr 16 Umowa dzierżawy § 4 ust. 14

Wykonawca wnosi o zmianę treści zapisu na:

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

Uzasadnienie:



Tylko prawidłowo wystawiona faktura może wywoływać skutki prawne i stanowić podstawę dokonania płatności, a zaproponowany zapis to zapewnia.

Termin 30 dni zapewnia Dzierżawcy termin wystarczający na uzgodnienie i zaakceptowanie dokumentu.

Odpowiedź na pytanie nr 124

dot. Załącznika nr 16 Umowa dzierżawy § 4 ust.12

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia zapisy SWZ w obecnym kształcie.

Pytanie nr 125

dot. Załącznika nr 16 Umowa dzierżawy § 4 ust. 15

Wykonawca wnosi o zmianę treści zapisu na:

„Za datę dokonania płatności kwoty dzierżawy uważa się dzień obciążenia rachunku bankowego Dzierżawcy wpłatą dokonaną przez Dzierżawcę. W przypadku uznania po terminie określonym w § 4 ust. 14, Wyzierżawiający naliczy odsetki ustawowe za opóźnienie w transakcjach handlowych, o których mowa w ustawie z dnia 8 marca 2013 r. o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1790).”

Uzasadnienie:

Zaproponowany zapis eliminuje potencjalną możliwość skrócenia terminu płatności, w przypadku terminów przypadających w weekend i święta.

Odpowiedź na pytanie nr 125

dot. Załącznika nr 16 Umowa dzierżawy § 4 ust. 15

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia zapisy SWZ w obecnym kształcie.

Pytanie nr 126

dot. Załącznika nr 16 Umowa dzierżawy § 4 ust. 16

Wykonawca wnosi o wykreślenie zapisu: „W przypadku zapłaty czynszu dzierżawnego po terminie zapłaty, Wyzierżawiający naliczy rekompensatę, o której mowa w art. 10 ustawy z dnia 8 marca 2013 r. o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych, stanowiącą równowartość:

- 1. 40 euro – gdy wartość czynszu dzierżawnego nie przekroczy 5 000 złotych; z wyłączeniem rekompensaty, której kwota jest równa albo większa od wysokości należnego czynszu dzierżawnego,*
- 2. 70 euro - gdy wartość czynszu dzierżawnego jest wyższa niż 5 000 złotych, ale niższa niż 50 000 złotych,*
- 3. 100 euro – gdy wartość czynszu dzierżawnego jest równa lub wyższa od 50 000 złotych.”*

Uzasadnienie:

Wyzierżawiającemu będą przysługiwać odsetki, zgodnie z § 4 ust 15.

Odpowiedź na pytanie nr 126

dot. Załącznika nr 16 Umowa dzierżawy § 4 ust. 16

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia zapisy SWZ w obecnym kształcie.



Pytanie nr 127

dot. Załącznika nr 16 Umowa dzierżawy § 4 ust. 18

Wykonawca wnosi o zmianę treści zapisu na:

„Wystawioną fakturę Wydzierżawiający winien dostarczyć Dzierżawcy na adres: [.....]. Wystawienie faktury elektronicznej wymaga zgody Dzierżawcy w formie pisemnego porozumienia. Wydzierżawiający 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 (Dz. U. z 2020 r. poz. 1666 z późn. zm.). Od momentu objęcia Wydzierżawiającego regulacjami wynikającymi z art. 106ga ustawy o podatku od towarów i usług, wprowadzonego ustawą z dnia 16 czerwca 2023 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2023 r. poz. 1598 z późn. zm.), Wydzierżawiający zobowiązany jest wystawiać faktury ustrukturyzowane przy użyciu Krajowego Systemu e-Faktur (KSEF)”.

Uzasadnienie:

Umowa powinna dokładnie wskazywać sposób doręczenia faktury oraz adres, na który powinna zostać dostarczona faktura, gdyż prawidłowe doręczenie faktury ma znaczenie podczas ustalania terminu płatności. Jednocześnie umowa powinna odnosić się do obowiązku wystawiania faktur w KSEF zgodnie z nowymi regulacjami wchodzącymi w życie w 2026 roku.

Odpowiedź na pytanie nr 127

dot. Załącznika nr 16 Umowa dzierżawy § 4 ust. 18

Zamawiający informuje, że w Załączniku nr 16 Umowa dzierżawy § 4 ust. 18 dokonuje następującej zmiany zapisów:

Było:

18. Wydzierżawiający wyraża zgodę na wystawianie Dzierżawcy faktur w formie papierowej lub elektronicznej. Zgodnie z art. 106n ustawy o podatku od towarów i usług (dalej ustawy o VAT) z dnia 11 marca 2004 r. (Dz. U. z 2025 r. poz. 775), Dzierżawca akceptuje, iż faktury wystawiane w formie elektronicznej będą przesyłane z adresu e-mail `dif_sprzedaz@pomorskie.eu` Wydzierżawiającego na adres e-mail: w formacie PDF (portable document format), zapewniając ich autentyczność pochodzenia, integralność treści i czytelność (art. 106m ust. 1 ustawy o VAT).

Jest:

18. Wydzierżawiający wyraża zgodę na wystawianie Dzierżawcy faktur w formie papierowej lub elektronicznej. Wystawienie faktury elektronicznej wymaga zgody Dzierżawcy w formie pisemnego porozumienia. Dzierżawca akceptuje, iż faktury wystawiane w formie elektronicznej będą przesyłane z adresu e-mail `dif_sprzedaz@pomorskie.eu`. Wystawioną fakturę Wydzierżawiający winien dostarczyć Dzierżawcy na adres: [.....]. Wydzierżawiający 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 (Dz. U. z 2020 r. poz. 1666 z późn. zm.). Od momentu objęcia Wydzierżawiającego regulacjami wynikającymi z art. 106ga ustawy o podatku od towarów i usług, wprowadzonego ustawą z dnia 16 czerwca 2023 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2023 r. poz. 1598 z późn. zm.), Wydzierżawiający zobowiązany jest wystawiać faktury ustrukturyzowane przy użyciu Krajowego Systemu e-Faktur (KSEF).



Pytanie nr 128

dot. Załącznika nr 16 Umowa dzierżawy § 4

Wykonawca wnosi o dodanie ustępu 21 o treści:

„Wydzierżawiający zobowiązany jest do zamieszczenia na fakturze numeru umowy, a od dnia 1 lutego 2026 r. także danych nabywcy, w tym także danych jednostki wykonawczej będącej stroną umowy (jeśli występuje), zgodnych z art. 106ga ustawy o podatku od towarów i usług, wprowadzonego ustawą z dnia 16 czerwca 2023 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2023 r. poz. 1598 z późn. zm.).”

Uzasadnienie:

Dodanie zaproponowanej treści zapewni przejrzystość rozliczeń oraz zarządzanie płatnościami w jednostce Dzierżawcy. Jednocześnie umowa powinna obowiązkowo dotyczyć wystawiania faktur w KSEF zgodnie z nowymi regulacjami wchodzącymi w życie w 2026 roku.

Odpowiedź na pytanie nr 128

dot. Załącznika nr 16 Umowa dzierżawy § 4

Zamawiający w Załączniku nr 16 Umowa dzierżawy § 4, po ust. 20. dodaje ust. 21. w brzmieniu:

21. Wydierżawiający zobowiązany jest do zamieszczenia na fakturze numeru umowy, a od dnia 1 lutego 2026 r. także danych nabywcy, w tym także danych jednostki wykonawczej będącej stroną umowy (jeśli występuje), zgodnych z art. 106ga ustawy o podatku od towarów i usług, wprowadzonego ustawą z dnia 16 czerwca 2023 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2023 r. poz. 1598 ze zm.).

Pytanie nr 129

dot. Załącznika nr 16 Umowa dzierżawy § 4

Wykonawca wnosi o dodanie ustępu 22 o treści:

„Wydierżawiający oświadcza, iż nabywane usługi przez Dzierżawcę nie są wymienione w załączniku nr 15 do ustawy VAT.”

Uzasadnienie:

Dodanie zapisu służy jednoznacznemu ustaleniu, czy płatność czynszu dzierżawy podlega obowiązkowemu mechanizmowi podzielonej płatności.

Odpowiedź na pytanie nr 129

dot. Załącznika nr 16 Umowa dzierżawy § 4

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie i pozostawia zapisy SWZ w obecnym kształcie.

Pytanie nr 130

dot. Załącznika nr 16 Umowa dzierżawy § 4

Wykonawca wnosi o dodanie ustępu 23 o treści:

„Strony oświadczają, że posiadają status podatnika VAT czynnego.”

Uzasadnienie:

Usługa dzierżawy jest czynnością podlegającą opodatkowaniu VAT, w związku z czym umowa powinna jednoznacznie wskazywać status podatnika VAT Stron umowy, gdyż ma to znaczenie dla obowiązków oraz praw Stron na gruncie tego podatku.



Odpowiedź na pytanie nr 130

dot. Załącznika nr 16 Umowa dzierżawy § 4

Zamawiający w Załączniku nr 16 Umowa dzierżawy § 4, po ust. 21. dodaje ust. 22. w brzmieniu:
22. Strony oświadczają, że posiadają status podatnika VAT czynnego.

Pytanie nr 131

dot. Załącznika nr 16 Umowa dzierżawy § 4

Wykonawca wnosi o dodanie ustępu 24 o treści:

„Wydzierżawiający wyraża zgodę na realizowanie płatności 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 2025 r. poz. 775 z późn. zm.).”

Uzasadnienie:

Umowa powinna umożliwiać Dzierżawcy regulowanie płatności z zastosowaniem mechanizmu podzielonej płatności wynikającego z ustawy o VAT, z którego podatnicy mogą korzystać dobrowolnie.

Odpowiedź na pytanie nr 131

dot. Załącznika nr 16 Umowa dzierżawy § 4

Zamawiający nie przewiduje zmian w tym zakresie. Sposób zapłaty zależy od nabywcy a sprzedawca nie może się temu sprzeciwić.

Pytanie nr 132

dot. Załącznika nr 16 Umowa dzierżawy § 4

Wykonawca wnosi o dodanie ustępu 25 o treści:

„Postanowienia dotyczące zasad płatności rekompensaty, o której mowa w § 4 ust. 16:

a) Wydierżawiający wystawi Dzierżawcy Notę księgową w celu obciążenia rekompensatą,

b) Wydierżawiający wystawioną Notę księgową winien dostarczyć Dzierżawcy na adres:

.....,

c) Należność wynikająca z wystawionej Noty księgowej będzie regulowana przelewem na rachunek bankowy nr,

d) Dzierżawca zapłaci rekompensatę w terminie 14 dni od otrzymania Noty księgowej wystawionej przez Wydierżawiającego,

e) za datę uregulowania Noty księgowej uznaje się datę obciążenia rachunku bankowego Wydierżawiającego.”

Uzasadnienie:

Umowa przewiduje rekompensaty, którymi może być obciążony Dzierżawca, dlatego należy w umowie wskazać jednoznacznie zasady obciążenia Dzierżawcy prowizją oraz zasady jej płatności. Rekompensata powinna zostać udokumentowana notą i dodanie szczegółowych zapisów zapewni właściwe jej doręczenie, co ma istotne znaczenie dla obliczania terminu płatności. Płatność rekompensaty powinna odbywać się na właściwy rachunek, co dodanie zapisów będzie zapewniać. Zapisy umowy w obecnym kształcie w ogóle nie precyzują zasad płatności rekompensaty.

Odpowiedź na pytanie nr 132

dot. Załącznika nr 16 Umowa dzierżawy § 4

Zamawiający w Załączniku nr 16 Umowa dzierżawy § 4, po ust. 22. dodaje ust. 23. w brzmieniu:

23. Postanowienia dotyczące zasad płatności rekompensaty, o której mowa w § 4 ust. 16:

a) Wydierżawiający wystawi Dzierżawcy Notę księgową w celu obciążenia rekompensatą,



b) Wydierżawiający wystawioną Notę księgową winien dostarczyć Dzierżawcy na adres:

.....,

c) Należność wynikająca z wystawionej Noty księgowej będzie regulowana przelewem na rachunek bankowy wskazany w nocie księgowej,

d) Dzierżawca zapłaci rekompensatę w terminie 14 dni od otrzymania Noty księgowej wystawionej przez Wydierżawiającego,

e) za datę uregulowania Noty księgowej uznaje się datę uznania na rachunku bankowym Wydierżawiającego wpłaty dokonanej przez Dzierżawcę.

Pytanie nr 133

dot. Załącznika nr 16 Umowa dzierżawy § 7

Wykonawca wnosi o dodanie ustępu 9 o treści:

„Postanowienia dotyczące zasad płatności kar umownych:

a) Wydierżawiający wystawi Dzierżawcy Notę księgową w celu obciążenia karą umowną,

b) Wydierżawiający wystawioną Notę księgową winien dostarczyć Dzierżawcy na adres:

.....,

c) Należność wynikająca z wystawionej Noty księgowej będzie regulowana przelewem na rachunek bankowy nr,

d) Dzierżawca zapłaci kary, o których mowa w niniejszym paragrafie w terminie 14 dni od otrzymania Noty księgowej wystawionej przez Wydierżawiającego,

e) za datę uregulowania Noty księgowej uznaje się datę obciążenia rachunku bankowego Dzierżawcy.”

Uzasadnienie:

Umowa przewiduje sankcje karne, którymi Wydierżawiający może obciążyć Dzierżawcę. Kara powinna zostać udokumentowana notą, dlatego należy w umowie jednoznacznie wskazać zasady jej wystawienia, doręczenia oraz zapłaty w celu uniknięcia wątpliwości. Dodanie zapisów zapewni właściwe doręczenie noty, co ma istotne znaczenie dla obliczania terminu płatności noty. Płatność kary musi się odbywać na właściwy rachunek bankowy, a dodanie zapisów to zapewni.

Odpowiedź na pytanie nr 133

dot. Załącznika nr 16 Umowa dzierżawy § 7

Zamawiający w Załączniku nr 16 Umowa dzierżawy § 7, po ust. 8. dodaje ust. 9. w brzmieniu:

9. Postanowienia dotyczące zasad płatności kar umownych:

a) Wydierżawiający wystawi Dzierżawcy Notę księgową w celu obciążenia karą umowną,

b) Wydierżawiający wystawioną Notę księgową winien dostarczyć Dzierżawcy na adres:

.....,

c) Należność wynikająca z wystawionej Noty księgowej będzie regulowana przelewem na rachunek bankowy wskazany w nocie księgowej,

d) Dzierżawca zapłaci kary, o których mowa w niniejszym paragrafie w terminie 14 dni od otrzymania Noty księgowej wystawionej przez Wydierżawiającego,

e) za datę uregulowania Noty księgowej uznaje się datę uznania na rachunku bankowym Wydierżawiającego wpłaty dokonanej przez Dzierżawcę.

Pytanie nr 134

Dot. Załączników nr 18, 19, 21

Wykonawca wnosi o korektę błędnej numeracji załącznika 18b w wydruku - jest 18a, oraz zwraca uwagę na brak wyszczególnienia załączników a, b, c w zał. 19 i 21. Wykonawca wnosi o ujednolicenie numeracji załączników poprzez uwzględnienie podziału zał. 19 i 21 na a, b i c.



**Odpowiedź na pytanie nr 134
dot. Załączników nr 18, 19, 21**

Zamawiający informuje, że dokonano korekty numeracji Załącznika nr 18 oraz przygotowano jego nową, prawidłową wersję obejmującą podział na części zgodnie z uwagą Wykonawcy. Jednocześnie wprowadzono odpowiednie zmiany w Załączniku nr 21, dostosowując jego numerację do przyjętego układu. Zmienione Załączniki nr 18 i nr 21 zostają przekazane w załączeniu. Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że Załącznik nr 19 jest prawidłowy i nie wymaga modyfikacji.

Pytanie nr 135

Dot. Załączników

Wykonawca wskazuje, że nazwy w części wymienionych w umowie załączników różnią się od nazw podanych w załącznikach bądź nazw pliku excel. W wybranych załącznikach w treści brakuje podziału załączników (np. zał. nr 18, który zawiera zał. 18a i 18b). W związku z tym Wykonawca wnosi o ujednolicenie nazewnictwa niespójnych załączników.

**Odpowiedź na pytanie nr 135
dot. Załączników**

Zamawiający wyjaśnia, że jest podział załączników na 18 a i 18 b.

Zamawiający przekazuje w załączeniu zaktualizowane załączniki do umowy dla każdej z części, uwzględniające odpowiedzi udzielone w dniach 13 listopada 2025 r., 20 listopada 2025 r. oraz odpowiedzi przekazane niniejszym pismem. Zmieniona wersja umowy oraz Umowa Dzierżawy nie są na tym etapie ponownie załączane, wszystkie wprowadzone do nich modyfikacje zostały ujęte w treści odpowiedzi na pytania.

Dodatkowo na podstawie art. 137 ust. 1 ustawy Pzp Zamawiający zmienia treść Specyfikacji Warunków Zamówienia w następującym zakresie:

Rozdział XV ust. 1 SWZ otrzymuje brzmienie:

Termin związania Wykonawcy złożoną ofertą wynosi 120 dni, licząc od dnia upływu terminu składania ofert, tj. do dnia **6 kwietnia 2026 r.**

Rozdział XVII ust. 9 SWZ otrzymuje brzmienie:

Termin składania ofert upływa w dniu **8 grudnia 2025 r., o godz. 10:00**. Decyduje data oraz dokładny czas (hh:mm:ss) generowany wg czasu lokalnego serwera synchronizowanego zegarem Głównego Urzędu Miar.

Rozdział XVIII ust. 1 SWZ otrzymuje brzmienie:

Otwarcie ofert nastąpi niezwłocznie po upływie terminu składania ofert, tj. w dniu **8 grudnia 2025 r. o godz. 10:30**.

Przewodniczący Komisji Przetargowej
Jakub Cichosz