



Gdańsk, dnia 03 grudnia 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. Niniejsza odpowiedź na pytania stanowi integralną część SWZ i staje się wiążącą dla Wykonawców przy opracowaniu ofert.

Pytanie nr 1

Prosimy o wyjaśnienie, jak Zamawiający rozumie wymóg dotyczący ryzyka związanego z realizacją przewozów (patrz zał. nr 5 do umowy, punkt 1, zdanie 6), szczególnie w kontekście możliwej zmiany planowanej pracy eksploatacyjnej w trakcie realizacji Umowy wskazanej przez Zarządcę Infrastruktury (załącznik nr 3 do umowy, ostatnia kolumna)? Czy pod tym pojęciem Zamawiający rozumie, że wszystkie zmiany w pracy eksploatacyjnej, wynikające z modernizacji linii kolejowych, a wprowadzone zgodnie z Regulaminem Sieci Zarządców Infrastruktury są ryzykiem Wykonawcy, bowiem planowana jest duża modernizacja linii 202, ale nie jest znany skutek jakich to będzie wymagało zamknięć torowych i w efekcie jaki będzie wpływ na pracę eksploatacyjną ogółem?

Odpowiedź na pytanie nr 1

Zamawiający wyjaśnia, iż Operator powinien skalkulować sobie wszelkie ryzyka związane z realizacją przewozów, w podobnej sytuacji jest również Organizator. W czasie modernizacji linii Operator będzie zmuszony do organizacji Przewozów Zastępczych, w zamian za komunikację kolejową, za którą również otrzyma wynagrodzenie.

Pytanie nr 2

Co Zamawiający rozumie przez zapisy określone w pkt. 4.5.7 umowy w zakresie zmiany zestawienia pociągów? Czy Zamawiający rozumie również zmniejszenie zestawienia składów określonych w zał. nr 4 do umowy? Prosimy o modyfikację załącznika nr 4 w zakresie zmiany zestawienia pociągów – wskazano wszystkie pociągi w zestawieniu dla 950 osób (tj. co najmniej 2 ezt.) i dostosowanie go do istniejących obecnie potrzeb przewozowych określonych w Umowie nr 719/U/2020 (tj. z uwzględnieniem pociągów w zestawieniu 1 ezt.), po to aby nie powodować nieuzasadnionych kosztów i potrzeby późniejszego zmniejszenia ceny na zasadach określonych w zał. nr 5 pkt. 6.5. Ponadto odpowiednie dopasowanie zestawień ułatwia i eliminuje konieczność uruchamiania dodatkowych pociągów służbowych: Dla przykładu w obecnym rozkładzie jazdy ze względu nia niską frekwencję poniższe pociągi kursują w mniejszym zestawieniu:

a) DNI ROBOCZE (pociągi relacji):



URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

- Gdynia Cisowa	20:29	Gdańsk Śródmieście	21:20,
- Gdynia Cisowa	20:59	Gdańsk Śródmieście	21:50
- Gdańsk Śródmieście	21:30	Wejherowo	22:43
- Gdańsk Śródmieście	22:00	Wejherowo	23:13
- Gdańsk Śródmieście	22:30	Wejherowo	23:43
- Gdańsk Śródmieście	23:30	Wejherowo	0:43

b) NIEDZIELE I ŚWIĘTA (pociągi relacji):

- Gdańsk Śródmieście	22:30	Wejherowo	23:43
- Gdańsk Śródmieście	23:30	Wejherowo	0:43
- Wejherowo	20:22	Gdańsk Śródmieście	21:35
- Wejherowo	21:22	Gdańsk Śródmieście	22:35
- Gdańsk Śródmieście	21:45	Gdynia Cisowa	22:34
- Gdańsk Śródmieście	23:00	Gdynia Cisowa	23:49

Odpowiedź na pytanie nr 2

Zamawiający wyjaśnia, iż kluczem do zrozumienia zapisów pkt 4.5.7 jest czytanie całego brzmienia tego punktu umowy. Dodatkowo Zamawiający informuje, iż przychyła się do propozycji Wykonawcy w zakresie zmniejszenia zestawienia składów pociągów dla poniższych pociągów:

a) DNI ROBOCZE (pociągi relacji):

- Gdynia Cisowa	20:29	Gdańsk Śródmieście	21:20,
- Gdynia Cisowa	20:59	Gdańsk Śródmieście	21:50
- Gdańsk Śródmieście	21:30	Wejherowo	22:43
- Gdańsk Śródmieście	22:00	Wejherowo	23:13
- Gdańsk Śródmieście	22:30	Wejherowo	23:43
- Gdańsk Śródmieście	23:30	Wejherowo	0:43

b) NIEDZIELE I ŚWIĘTA (pociągi relacji):

- Gdańsk Śródmieście	22:30	Wejherowo	23:43
- Gdańsk Śródmieście	23:30	Wejherowo	0:43
- Wejherowo	20:22	Gdańsk Śródmieście	21:35



- Wejherowo	21:22	Gdańsk Śródmieście	22:35
- Gdańsk Śródmieście	21:45	Gdynia Cisowa	22:34
- Gdańsk Śródmieście	23:00	Gdynia Cisowa	23:49

Zaktualizowany Załącznik nr 4 został przekazany w odpowiedziach do Wykonawców z dnia 26.11.2025 r.

Pytanie nr 3

Prosimy o doprecyzowanie, co Zamawiający rozumie przez zapisy dotyczące braku zmiany umowy i jej aneksowania określone w pkt. 4.5.7. umowy zdanie drugie – zmiana zestawienia pociągu, o której mowa w niniejszym punkcie jest jedną z przesłanek do Waloryzacji wynagrodzenia określonego w zał. nr 5? Czy waloryzacja wynagrodzenia z tytułu zmiany zestawienia składu pociągu, obowiązującą o pierwszego dnia miesiąca następującego po jej uzgodnieniu w trybie określonym w zał. nr 5 pkt. 6.3, a więc zmiana wynagrodzenia – zarówno wzrost jak i obniżenie nie wymagają aneksowania umowy?

Odpowiedź na pytanie nr 3

Zamawiający wyjaśnia, że przez zapisy dotyczące braku zmiany umowy i jej aneksowania rozumie się takie sytuacje, w których zmiany w zakresie zestawień pociągów nie wpływają na wysokość Rekompensaty Finansowej. Jednocześnie Zamawiający doprecyzowuje zapisy pkt 4.5.7 umowy w następujący sposób:

Było:

„4.5.7 Organizator zastrzega sobie prawo do uzgodnienia z Operatorem zmiany zestawienia pociągów, w szczególności liczby jednostek taboru wykorzystywanych w składzie pociągu, w zależności od zapotrzebowania przewozowego, dostępności taboru, rozkładu jazdy, organizacji pracy eksploatacyjnej lub innych uzasadnionych względów technicznych i organizacyjnych. Zmiana zestawienia nie stanowi zmiany Umowy i nie wymaga jej aneksowania, o ile nie wpływa na inne istotne postanowienia Umowy.”

Jest:

„4.5.7 Organizator zastrzega sobie prawo do uzgodnienia z Operatorem zmiany zestawienia pociągów, w szczególności liczby jednostek taboru wykorzystywanych w składzie pociągu, w zależności od zapotrzebowania przewozowego, dostępności taboru, rozkładu jazdy, organizacji pracy eksploatacyjnej lub innych uzasadnionych względów technicznych i organizacyjnych. Zmiana zestawienia nie stanowi zmiany Umowy i nie wymaga jej aneksowania, o ile nie wpływa na inne istotne postanowienia Umowy, w tym w szczególności na wysokość Rekompensaty Finansowej. W przypadkach, w których zmiana zestawienia wpływa na istotne postanowienia Umowy, w tym w szczególności na wysokość Rekompensaty Finansowej, każdej ze stron przysługuje prawo wprowadzenia takich zmian zgodnie z pkt 6.5 Załącznika nr 5 do Umowy.”

Jednocześnie Zamawiający informuje, że powyższe zapisy są wiążące dla Części I, Części II, Części III oraz Części IV postępowania przetargowego.



Pytanie nr 4

Prosimy o doprecyzowanie w pkt. 4.6.3 umowy, co Zamawiający rozumie pod pojęciem dokonywania we własnym zakresie terminowych płatności na rzecz podwykonawców? Wnosimy o wprowadzenie zapisów, że Wykonawca winien jest wypłacić Podwykonawcy należne wynagrodzenie w następnym dniu roboczym, po otrzymaniu płatności od Zamawiającego.

Odpowiedź na pytanie nr 4

Zamawiający wyjaśnia, że to tylko i wyłącznie Wykonawca (a nie Zamawiający) jest odpowiedzialny za terminową realizację płatności na rzecz podwykonawców. Jednocześnie Zamawiający informuje, że nie przewiduje modyfikacji zapisów pkt 4.6.3 Umowy.

Pytanie nr 6

Prosimy o doprecyzowanie co Zamawiający rozumie przez zapisy określone w pkt. 5.2.2 umowy zdanie drugie. W związku z mową o Rocznym Planie Finansowym prosimy o modyfikację i wykreślenie obowiązku każdorazowego aktualizowania również Rocznych Planów Finansowych na kolejne Okresy Rozliczeniowe?

Odpowiedź na pytanie nr 5

Zamawiający informuje, iż nie przewiduje modyfikacji w tym zakresie i pozostawia zapisy pkt 5.2.2 w niezmiennym brzmieniu.

Pytanie nr 6

Prosimy o zmianę i doprecyzowanie terminu składania Rocznych Planów Finansowych określonych w pkt. 5.2.2 umowy w korespondencji z terminami waloryzacji określonej w zał. nr 5 do umowy. Wnoskujemy o ujednolicenie terminu w umowie i zał. nr 5 do umowy na 30 września każdego roku.

Odpowiedź na pytanie nr 6

Zamawiający wyjaśnia, iż pkt 5.2.2 Umowy nie zawiera żadnych terminów. Jednocześnie Zamawiający informuje, że w załączniku nr 5 jednym terminem na składanie wniosków o waloryzację jest termin 30 września, stąd Zamawiający nie przewiduje modyfikacji zapisów pkt 5.2.2 Umowy oraz zapisów Załącznika nr 5 do Umowy.

Pytanie nr 7

Projekty umów (załączniki 2-5 do SWZ) – pkt 5.2.6. Prosimy o poprawienie pkt. 5.2.6 projektów umów w zakresie okoliczności zmiany Rocznego Planu Finansowego poprzez nadanie mu treści:

„Roczny Plan Finansowy może być zmieniany w przypadkach, gdy po jego przyjęciu wystąpiły okoliczności, o których mowa w pkt. 5.3.6 zdanie czwarte lub wynikające z wniosku o Waloryzację .”

Punkt 5.2.6. dopuszcza zmianę dotyczącą jedynie okoliczności wynikających z pkt. 5.3.6. zdanie trzecie lit. a)-c). Po pierwsze, lit. a)-c) należą do zdania czwartego punktu 5.3.6. Po drugie, pod pozycjami lit. a)-c) zawarte są jedynie przykładowe okoliczności, co wynika z poprzedzającego je sformułowania „w szczególności wynikające z następujących okoliczności”. Po trzecie, nie została wyraźnie wymieniona Waloryzacja Rekompensaty.



Odpowiedź na pytanie nr 7

Zamawiający informuje, iż modyfikuje zapisy pkt 5.2.6 Umowy w następujący sposób:

Było:

„5.2.6 Roczny Plan Finansowy może być zmieniany jedynie w przypadku, gdy po jego przyjęciu wystąpiły okoliczności, o których mowa w pkt. 5.3.6 zdanie trzecie lit. a) – c).”

Jest:

„5.2.6 Roczny Plan Finansowy może być zmieniany jedynie w przypadku, gdy po jego przyjęciu wystąpiły okoliczności, o których mowa w pkt. 5.3.6 lit. a) – c) lub wynikające z wniosków o Waloryzację a także w przypadkach zwiększenia pracy eksploatacyjnej do limitu wskazanego w SWZ.”

Jednocześnie Zamawiający informuje, iż powyższe zapisy są wiążące dla Części I, Części II, Części III oraz Części IV postępowania przetargowego.

Pytanie nr 8

Dot. Załącznik nr 5 do projektów umów stanowiących załączniki nr 2-5 do SWZ – pkt 5 i 6.6.

Prosimy o doprecyzowanie mechanizmu i zachowanie spójności terminów dotyczących zwiększenia Rekompensaty Finansowej z tytułu spadku Przychodów poniżej poziomu gwarantowanego. Zał. nr 5 pkt. 5 zdanie 9 (akapit szósty, zdanie ostatnie), wskazuje, że „wyrównanie spadku przychodów poniżej przychodu Gwarantowanego będzie następowało w rocznym rozliczeniu Rekompensaty za każdy Okres Rozliczeniowy”. Natomiast pkt. 6.6 tego załącznika, zdanie ostatnie mówi o tym, że „Organizator dokona uzupełnienia brakującej kwoty w terminie 21 dni od dnia otrzymania informacji o wykonanych przez wszystkich Operatorów Przychodach w danym kwartale Okresu Rozliczeniowego”.

Wnosimy o zmianę terminu w punkcie 5 poprzez nadanie mu treści zgodnej z pkt. 6.6 w zdaniu ostatnim.

Odpowiedź na pytanie nr 8

Zamawiający informuje, że kwestia spójności pomiędzy pkt 5 a pkt 6.6 Załącznika nr 5 została już uregulowana w odpowiedzi na pytanie nr 384 z dnia 02.12.2025 r.

Pytanie nr 9

Prosimy o doprecyzowanie i modyfikację SWZ w zakresie zdefiniowania przychodów z dotacji przedmiotowej z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów – raz jest to element wchodzący w skład przychodu gwarantowanego patrz zał. nr 5 pkt. 2.1, a raz przysporzenie z innych źródeł publicznych przekazywane w formie dotacji budżetowej w ramach zwrotu z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów, zgodnie z właściwymi przepisami patrz pkt. 5.4.1 umowy.

Odpowiedź na pytanie nr 9

Zamawiający wyjaśnia, że nie ma potrzeby modyfikacji zapisów SWZ, gdyż rzeczywiście przychody z dotacji przedmiotowej z tytułu stosowania uprawnień do ulgowych przejazdów stanowiły element szacowanego przez Organizatora Przychodu Gwarantowanego, a jednocześnie przekazywane ona jest z budżetu państwa. Stąd Zamawiający nie przewiduje modyfikacji zapisów SWZ w tym zakresie.



Pytanie nr 10

Załączniki numery 6,7 do umowy dotyczą Roczego Planu Finansowego, w jednym z elementów wskazanych w tych załącznikach jest liczba przewiezionych pasażerów, która nierozzerwalnie jest związana z wysokością Przychodów Gwarantowanych określonych przez Zamawiającego w SWZ i oparta na założeniach jedynie jemu znanych. Prosimy o modyfikację SWZ i wskazanie danych do kompletnego przygotowania w/w załączników przez Operatorów w zakresie liczby przewiezionych pasażerów jaka została uwzględniona przez Zamawiającego przy wyznaczaniu wysokości Przychodu Gwarantowanego do zadań objętych niniejszym postępowaniem.

Odpowiedź nr 10

Zamawiający informuje, że po rozstrzygnięciu postępowania przetargowego, przed zawarcia umowy z Wykonawcą, Zamawiający przekaze dane o planowanej licznie pasażerów.

Pytanie nr 11

Prosimy o doprecyzowanie co Zamawiający rozumie przez zapisy, że Jeśli za dany Okres Rozliczeniowy Operatorowi została wypłacona Rekompensata Finansowa niższa niż iloczyn wykonanej Pracy Eksploatacyjnej i Rekompensaty za Pociągokilometr Zamawiający przekazuje (tj. dokonuje płatności) Operatorowi kwotę obliczoną jako różnica pomiędzy należną, wyznaczoną przez Audytora wartością Rekompensaty Finansowej za dany Okres Rozliczeniowy, a wartością wypłaconej Operatorowi Rekompensaty Finansowej, w tym Okresie Rozliczeniowym z zastrzeżeniem, że górnym, nieprzekraczalnym limitem wysokości Rekompensaty Finansowej należnej Operatorowi za dany Okres Rozliczeniowy jest wysokość określona w Załączniku nr 1, a zaszła okoliczność w której Zamawiający zwiększył pracę eksploatacyjną o 2%? Kto poniesie ciężar zapłaty (Organizator) lub braku zapłaty (Operator) jeśli należna rekompensata przekroczyłaby wysokość określoną w zał. nr 1, bowiem jedyną przesłanką do zwiększenia wartości określonej w zał. nr 1 są okoliczności, o których mowa w Załączniku nr 5 pkt. 6 dot. waloryzacji?

Odpowiedź na pytanie nr 11

Zamawiający informuje, że szczegółowej odpowiedzi w tym zakresie udzielono przy pytaniu nr 7 niniejszego pisma.

Pytanie nr 12

W zał. nr 5 do umowy Zamawiający określił max. Wysokość waloryzacji do 20%. Prosimy o wskazanie, czy Zamawiający określając w zał. nr 5 pkt. 1, że: „Maksymalny limit waloryzacji wynagrodzenia w okresie obowiązywania Umowy wynosi 20 %” dokonał analizy danych i realnych zmian, by określić dopuszczalne granice waloryzacji? Ustalenie granic waloryzacji powinno wynikać z analizy obiektywnych danych i specyfiki zamówienia, a nie subiektywnych przekonań zamawiającego, bowiem w przeciwnym wypadku takie ograniczenie może zostać zakwestionowane jako niewłaściwe lub niezgodne z PZP.

Odpowiedź na pytanie nr 12

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

Pytanie nr 13

Prosimy o doprecyzowanie w Pkt. 5.10.4 umowy czy Operator ma rozumieć, że klucze alokacji mają odnosić się tylko do przychodów?



Odpowiedź na pytanie nr 13

Zamawiający potwierdza, że pkt 5.10.4 odnosi się do kluczy alokacji przychodów.

Pytanie nr 14

Prosimy o doprecyzowanie i ujednolicenie terminów przekazania danych przy weryfikacji Rekompensaty Finansowej Organizatorowi i Audytorowi w pkt. 5.6.5, 5.7.4 zdanie ostatnie, 5.7.5, 5.10.5 umowy do 7 dni roboczych?

Odpowiedź na pytanie nr 14

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

Pytanie nr 15

Prosimy o potwierdzenie i doprecyzowanie, że w ramach Umowy, Zamawiający rozumie Przewozy realizowane przez Wykonawcę w ramach konkretnego zadania?

Odpowiedź na pytanie nr 15

Zamawiający potwierdza, w ramach Umowy rozumie się: Przewozy realizowane przez Wykonawcę w ramach konkretnego zadania.

Pytanie nr 16

Prosimy o doprecyzowanie i modyfikację zapisów w pkt. 1 zał. nr 5 do umowy w zakresie parametrów jakie obejmuje Rekompensata Finansowa – a więc kategorii przychodów i kosztów aby były spójne z pozostałymi załącznikami do umowy tj. zał. nr 6,7,13a,14a.

Odpowiedź na pytanie nr 16

Zamawiający informuje, że w tej kwestii udzielono odpowiedzi przy pytaniu nr 48 z dnia 26.11.2025 r.

Pytanie nr 17

Prosimy o doprecyzowanie i modyfikację zapisów w zał. nr 5 pkt. 1 strona 3 ostatni akapit, dotyczących przyporządkowania przychodów do danego Okresu Rozliczeniowego proporcjonalnie do liczby dni danego okresu, jaka przypada na dany Okres Rozliczeniowy poprzez dodanie rozszerzenia tj. „W przypadku gdy dany Przychód dotyczy okresu, którego tylko część przypada w Okresie Rozliczeniowym, to przychód ten przyporządkowuje się do danego Okresu Rozliczeniowego proporcjonalnie do liczby dni tego okresu, jaka przypada na dany Okres Rozliczeniowy, z zastrzeżeniem, że w przypadkach uzasadnionych możliwe jest inne przyporządkowanie zgodnie z dotychczas przyjętymi przez Operatora zasadami”.

Odpowiedź na pytanie nr 17

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

Pytanie nr 18

Prosimy o modyfikację zapisów SWZ w zał. nr 5 do umowy w zakresie naliczenia przychodów z tytułu dotacji do ulg ustawowych na zgodne z Rozporządzeniem Ministra Finansów w sprawie



szczegółowego sposobu i trybu udzielania i rozliczania dotacji przedmiotowych poprzez dopełnienie do części przychodu przypadającego dla poszczególnego zadania.

Odpowiedź na pytanie nr 18

Zamawiający wyjaśnia, że nie może odnieść się do powyższych kwestii, gdyż nie sprecyzowano jakie konkretnie zapisy załącznika nr 5 do Umowy mają zostać zmodyfikowane.

Pytanie nr 19

Załącznik nr 5 do projektu umowy - pkt 4 - Rozsądny zysk

Wnosimy o zmianę wzoru oszacowania rozsądnego zysku.

Przyjęty przez Zamawiającego wzór rozsądnego zysku odbiera oferentowi jakąkolwiek swobodę w określeniu w ofercie spodziewanego zysku. Wskazać należy, iż w ramach rozsądnego zysku przewidzieć należy również wydatki (np. kary umowne) i ryzyka, które w inny sposób nie zostaną pokryte rekompensatą. Wyliczenie rozsądnego zysku na podstawie przedstawionego wzoru jest natomiast czysto matematyczną operacją. Zamawiający narzucając taki wzór wyliczenia rozsądnego zysku eliminuje konkurencję pomiędzy Wykonawcami.

Taki wzór rozsądnego zysku jest sprzeczny ze wskazówkami Zamawiającego zawartymi w pkt 1 Załącznika nr 5 do projektu umowy: „Określając oferowaną Rekompensatę za Pociągokilometr Operator był zobowiązany do uwzględnienia wszystkich ryzyk, które są lub powinny być mu znane, jako podmiotowi dysponującemu doświadczeniem w realizacji podobnych usług, a także powinna obejmować satysfakcjonujący Operatora zysk z prowadzonej działalności gospodarczej.”

Co więcej przyjęty wzór prowadzi do paradoksalnych konsekwencji. Bowiem im większe koszty i im mniejsze przychody, tym większy rozsądny zysk. Będzie to demotywować operatora do podnoszenia efektywności w zakresie kosztów i przychodów. Dodatkowo, to Zamawiający dokonując podziału Przychodu Gwarantowanego ma istotny wpływ na kształtowanie samej podstawy kalkulacji Rozsądnego Zysku. Właściwym podejściem w tej sytuacji, byłby mechanizm odnoszenia się do samych kosztów. W związku z powyższym wnosimy, aby Rozsądny Zysk był liczony od połowy kosztów całkowitych realizacji Przewozów, niepomniejszonych o Przychód Gwarantowany.

Określone zasady dotyczące Rozsądnego Zysku są niezgodne z przepisami prawa zamówień publicznych i naruszają zasadę uczciwej konkurencji oraz swobody ustalania warunków ekonomicznych przez wykonawcę. Dlatego wnosimy o przyjęcie następującego wzoru dla Rozsądnego zysku,.

Rozsądny Zysk jest oszacowany według wzoru :

$$RZ=K*SZ \quad (1)$$

gdzie:

RZ – wartość Rozsądnego Zysku,

K – połowa kosztów całkowitych (50%) poniesionych w związku z realizacją przewozów, bez pomniejszania o Przychód Gwarantowany określony przez Zamawiającego

SZ – Stopa Zwrotu – stopa zwrotu z kapitału przyjęta dla obliczenia Rozsądnego Zysku

SZ – stopa zwrotu obliczona wg wzoru (2):



$$SZ = \left(\frac{\text{swap}_A + \text{swap}_B}{2} \right) + M \quad (2)$$

gdzie:

SZ – stopa zwrotu

swap_A - 4-letnia stopa swap w okresie pierwszego półrocza roku, w który ogłoszono postępowanie przetargowe,

swap_B - 4-letnia stopa swap w okresie drugiego półrocza roku, w który ogłoszono postępowanie przetargowe

M – premia w wysokości od 50 do 500 punktów bazowych wg wartości przyjętej w ofercie.

Odpowiedź na pytanie nr 19

Zamawiający przychylił się do przedstawionej propozycji zmiany sposobu obliczania Rozsądnego Zysku i uznaje ją za zasadne rozwiązanie, które w bardziej przejrzysty sposób odzwierciedla strukturę kosztów ponoszonych przy realizacji Przewozów. Zamawiający przyjmuje zatem zaproponowaną metodologię opartą na ustalaniu Rozsądnego Zysku jako iloczynu połowy kosztów całkowitych oraz stopy zwrotu, z zastrzeżeniem utrzymania dotychczasowej, stałej wartości premii M na poziomie 100 punktów bazowych.

Było:

Rozsądny zysk jest oszacowany według wzoru (1):

$$RZ = (K - P) * SZ \quad (1)$$

gdzie:

RZ – wartość rozsądnego zysku,

K - koszty poniesione w związku z realizacją przewozów,

P – dodatnie wpływy finansowe i przychody związane z realizacją przewozów,

SZ – stopa zwrotu obliczona wg wzoru (2):

$$SZ = \left(\frac{\text{swap}_A + \text{swap}_B}{2} \right) + M \quad (2)$$

gdzie:

SZ – stopa zwrotu

swap_A - 4-letnia stopa swap w okresie pierwszego półrocza danego okresu sprawozdawczego,

swap_B - 4-letnia stopa swap w okresie drugiego półrocza danego okresu sprawozdawczego,



M – premia w niezmienniej wysokości 100 punktów bazowych.

Jest:

Rozsądny zysk jest oszacowany według wzoru (1):

$$RZ = K * SZ \quad (1)$$

gdzie:

RZ – wartość rozsądnego zysku,

K - połowa kosztów całkowitych (50%) poniesionych w związku z realizacją przewozów,
bez pomniejszania o Przychód Gwarantowany określony przez Zamawiającego

SZ – stopa zwrotu obliczona wg wzoru (2):

$$SZ = \left(\frac{\text{swap}_A + \text{swap}_B}{2} \right) + M \quad (2)$$

gdzie:

SZ – stopa zwrotu

swap_A - 4-letnia stopa swap w okresie pierwszego półrocza roku, w którym ogłoszono
postępowanie przetargowe,

swap_B - 4-letnia stopa swap w okresie drugiego półrocza roku, w którym ogłoszono
postępowanie przetargowe,

M – premia w niezmienniej wysokości 100 punktów bazowych.

Jednocześnie Zamawiający informuje, iż powyższe zapisy są wiążące dla Części I, Części II, Części III oraz Części IV postępowania przetargowego.

Pytanie nr 20

Zwracamy się o zmianę zapisów treści pkt. 8 załącznika nr 10 do umowy w zakresie zmiany czasu na uruchomienie przewozu zastępczego z 60 na 90 minut ze stacji początkowej oraz z 90 na 120min na szlaku (poza stacją początkową). Spełnienie warunku w obowiązującej postaci wiązać się będzie z zapewnieniem ciągłej i wyłącznej gotowości kierowcy wraz z autobusem, co przełoży się na wyraźny wzrost kosztu obsługi umowy.

Odpowiedź na pytanie nr 20

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

Pytanie nr 21

Zwracamy się o zmianę zapisów treści pkt. 9 załącznika nr 10 do umowy w zakresie:



- pkt 9a poprzez wykreślenie punktu. Wymóg zapewnienia pojazdu niskopodwoziowego ogranicza podaż dostępnych autobusów i podnosi koszty obsługi umowy. Przewozy zastępcze mogą być realizowane w terenie utrudniającym poruszanie się pojazdów niskopodwoziowych.

-pkt 9c poprzez wykreślenie punktu z uwagi na punkt 9a.

- pkt 9f – poprzez modyfikację punktu. Część przewoźników autobusowych nie posiada taboru wyposażonego w tablice elektroniczne.

- pkt 9g poprzez wykreślenie logotypu operatora z uwagi na brak zgody na wyklejenie przez część Przewoźników.

- pkt 9h poprzez wykreślenie konieczności wyposażenia autobusów w system lokalizacji GPS z uwagi na brak zgody przez część przewoźników.

Spełnienie wszystkich warunków łącznie może okazać się niemożliwe, stąd prosba o ich modyfikację.

Odpowiedź na pytanie nr 21

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

Pytanie nr 22

Wnosimy o modyfikację treści w pkt. 5.6.1 umowy w zakresie zmiany terminu z 30 dni po Okresie Rozliczeniowym, którego rozliczenie dotyczy na koniec miesiąca lutego po Okresie Rozliczeniowym, którego rozliczenie dotyczy, z uwagi na: 1) pkt. 6.2.1 w terminie do 15 stycznia należy złożyć informację kwartalną, (która też ze względu na specyfikę zamykania roku obrotowego jest jedynie szacunkiem), a na podstawie pkt. 5.6.1 ten termin wypadłby kilka dni wcześniej np. za pierwszy Okres Rozliczeniowy ten termin przypadłby na 10 stycznia (zasadniczo zawsze wypadłby przed 15 stycznia, bo liczony jest od zakończenia rjp przypadającego na drugą sobotę grudnia. 2) Przedłożenie Roczno Rozliczenia rekompensaty przypada wcześniej niż szacunek rozliczenia za IV kwartał. Jednocześnie w kwestii terminu korekty również proponujemy zmianę. Wnosimy o wprowadzenie zapisów o brzmieniu: „Operator przedkłada Organizatorowi Roczne rozliczenie Rekompensaty Finansowej w terminie do końca miesiąca lutego następnego roku po Okresie Rozliczeniowym, którego to rozliczenie dotyczy. W przypadku, gdy po przedłożeniu rocznego rozliczenia Rekompensaty Finansowej zmianie ulegną dane, będące podstawą jego sporządzenia, Operator w terminie 7 dni po zatwierdzeniu sprawozdania finansowego przez biegłych rewidentów może dokonać korekty rocznego rozliczenia Rekompensaty Finansowej, przedkładając Organizatorowi skorygowane rozliczenie oraz wyjaśniając przyczyny korekty. Korekta rocznego rozliczenia Rekompensaty Finansowej jest możliwa najpóźniej do dnia 15 kwietnia następującego po Okresie Rozliczeniowym”.

Odpowiedź na pytanie nr 22

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

Pytanie nr 23

Prosimy o doprecyzowanie w pkt. 5.6.3 umowy, zdanie drugie co Zamawiający rozumie pod pojęciem przestrzegania przez Operatora określonych w Umowie obowiązków w zakresie efektywności uzyskiwania Przychodów? Czy mają to być obowiązki określone w pkt. 3.2 umowy, czy jeszcze inne? Wnioskujemy o zapis następującej treści: „Weryfikacja Rekompensaty Finansowej obejmuje w



szczegółności kontrolę przestrzegania przez Operatora określonych w Umowie obowiązków w zakresie efektywności uzyskiwania Przychodów, określonych w pkt. 3.2 umowy”.

Odpowiedź na pytanie nr 23

Zamawiający informuje, że szczegółowej odpowiedzi udzielono przy pytaniu nr 195, na które odpowiedź zamieszczono na Platformie zakupowej w dniu 13.11.2025 r.

Pytanie nr 24

Wnosimy o modyfikację pkt. 6.3.1 umowy zdanie drugie, ponieważ Zamawiający w ramach PZP nie ma prawa do nieograniczonego dostępu do wszystkich danych wykonawcy i musi on przestrzegać przepisów dotyczących ochrony danych osobowych i zasad jawności postępowania, a dostęp do informacji jest ograniczony do tego, co jest niezbędne i uzasadnione w kontekście postępowania i realizacji umowy.

Odpowiedź na pytanie nr 24

Zamawiający informuje, że w projektach umów, będących Załącznikami nr 2, 3, 4 i 5 do SWZ, dokonano odpowiedniej modyfikacji zapisu § 6 ust. 3 pkt 7.

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 25

Projekty umów (Załączniki 2-5 do SWZ) – pkt 5.7.7.

Wnosimy o zmianę postanowienia 5.7.7. projektów umów poprzez nadanie mu brzmienia następującego:

„Jeżeli Strony wspólnie powezmą uzasadnione wątpliwości co do rzetelności przeprowadzonego audytu lub też zostaną ujawnione nowe okoliczności, których Strony bez swojej winy nie mogły przekazać Audytorowi w trakcie sporządzania audytu, a które mają istotny wpływ na prawidłowe zweryfikowanie wysokości Rekompensaty Finansowej mogą wspólnie podjąć decyzję o powtórnym przeprowadzeniu audytu przez Audytora (tego samego lub innego). Niezależnie od postanowienia zawartego w zdaniu poprzedzającym, w przypadku jeżeli Operator nie zgadza się z wysokością Rekompensaty Finansowej wynikającej z ostatecznego raportu, o którym mowa w punkcie 5.7.6. może dochodzić przed sądem roszczeń z tytułu Rekompensaty Finansowej oraz z tytułu Waloryzacji.”



Postanowienie punktu 5.7.7. projektów umów w obecnej treści to oznacza, iż Organizator może jednostronnie określić wysokość Rekompensaty Finansowej stanowiącej cenę wynikającą z oferty Operatora. Audytor jest bowiem wybrany przez Organizatora, działa na zlecenie i koszt Organizatora, co oznacza, iż działania i zaniechania należy przypisać Organizatorowi. W szczególności na możliwość jednostronnego ukształtowania świadczenia wskazuje zdanie:

„Wartość Rekompensaty Finansowej wynikająca z ostatecznego raportu, o którym mowa w pkt. 5.7.6. będzie wiążąca dla Stron.”

Możliwość jednostronnego określenia Rekompensaty Finansowej przez Organizatora jest niedopuszczalna.

Postanowienie to jest niezgodne z:

- art. 7 pkt 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych w zw. z art. 3 ust. 1 pkt 1 i ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2014 r. o informowaniu o cenach towarów i usług (Dz. U. z 2019 r. poz. 178), bowiem tak ukształtowana cena jest niezgodna z definicją ceny w rozumieniu ustawy Prawo zamówień publicznych;

- art. 16 pkt 2 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych, bowiem przewidzenie zmian ceny na podstawie nieprecyzyjnych, uznaniowych przesłanek kłóci się z zasadą przejrzystości postępowania;

- art. 4 ust. 1 lit. b) (i) rozporządzenia (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 bowiem umowa zawierająca te postanowienia nie określa uprzednio, w sposób obiektywny i przejrzysty parametrów, według których obliczana jest rekompensata;

- punktami 2, 4 Załącznika do Rozporządzenia (WE) 1370/2007 w zw. z art. 25 ust. 4 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 285), bowiem koszty winny być obliczane zgodnie z przepisami o rachunkowości i podatkowymi i przepisy te nie dają Zamawiającemu, ani wybranemu przez niego audytorowi uprawnienia do uznaniowego określania wysokości kosztów.

W efekcie postanowienia te rażąco naruszają równowagę kontraktową stron, prowadzący do umożliwienia Zamawiającemu jednostronnej zmiany Oferty wykonawcy oraz jednostronnego określenia waloryzacji ceny ofertowej, narzucają wykonawcom niemożliwe do oszacowania ryzyka kontraktowe, a przy tym naruszają obowiązek określenia w sposób obiektywny i przejrzysty parametrów według których obliczana jest Rekompensata Finansowa i Rekompensata za Pociągokilometr, a w konsekwencji uniemożliwiający właściwie oszacowanie ceny Oferty.

Odpowiedź na pytanie nr 25

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

Pytanie nr 26

Projekty umów (Załączniki nr 2-5 do SWZ) – punkt 5.2.7.

Załącznik nr 5 do umowy – punkt 6.1. ust. 2.



Wnosimy o ustalenie, iż waloryzacja może obowiązywać ze skutkiem od początku I Okresu Rozliczeniowego.

W związku z tym wnosimy o modyfikację:

- punktu 5.2.7. projektów umów poprzez nadanie mu brzmienia:

„Na wniosek zainteresowanej Strony, Rekompensata za Pociągokilometr podlega waloryzacji o Roczny Wskaźnik Waloryzacji ze skutkiem na dzień rozpoczęcia pierwszego lub kolejnego Okresu Rozliczeniowego zgodnie z zasadami określonymi w Załączniku nr 5. Zmiany wynikające z dokonanej waloryzacji uwzględnia się poprzez odpowiednią aktualizację Załącznika nr 1.”

- modyfikację zdania w akapicie szóstym punktu 1 Załącznika nr 5 do umowy, mającego obecnie treść:

„Zastosowanie Waloryzacji będzie możliwe już od drugiego Okresu Rozliczeniowego, co wydaje się szczególnie istotne wobec istniejących obecnie na rynku tendencji do dynamicznych zmian cen.”

Poprzez nadanie mu brzmienia:

„Zastosowanie Waloryzacji będzie możliwe już od pierwszego Okresu Rozliczeniowego, co wydaje się szczególnie istotne wobec istniejących obecnie na rynku tendencji do dynamicznych zmian cen.”

- punktu 6.1. ust. 2 Załącznika nr 5 do umowy poprzez nadanie mu brzmienia:

„Waloryzacja w zakresie zmian dotyczących wskaźnika wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych, wskaźnika wzrostu przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłaty z nagród z zysku, wskaźnika wzrostu cen paliwa oraz wskaźnika wzrostu cen energii elektrycznej będzie dokonywana na wniosek jednej ze Stron w następujących terminach:

d) I Waloryzacja: wniosek o Waloryzację składany do dnia 30.09.2026 r.,

I waloryzacja wejdzie w życie od początku I Okresu Rozliczeniowego.

b) II Waloryzacja: wniosek o Waloryzację składany do dnia 30.09.2027 r.,

II waloryzacja wejdzie w życie od początku II Okresu Rozliczeniowego.

c) III Waloryzacja: wniosek o Waloryzację składany do dnia 30.09.2028 r.,

III waloryzacja wejdzie w życie od początku III Okresu Rozliczeniowego.

d) IV Waloryzacja: wniosek o Waloryzację składany do dnia 30.09.2029 r.,

IV waloryzacja wejdzie w życie od początku IV Okresu Rozliczeniowego.”

Termin złożenia ofert wskazany jest na dzień 17 listopada 2025 r., czyli na ponad rok przez początkiem I Okresu Rozliczeniowego. W tym czasie może dojść do gwałtownych zmian wskaźników cen i kosztów, które nie będą możliwe do przewidzenia i uwzględnienia w ofercie. Przyjęcie, iż waloryzacja miałaby obowiązywać najwcześniej ze skutkiem na początek II okresu rozliczeniowego pozbawia wykonawcę prawa do waloryzacji za I Okres rozliczeniowy. Wskazać należy, iż zgodnie z art. 439 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych „Umowa, której przedmiotem są roboty budowlane, dostawy lub usługi, zawarta na okres dłuższy niż 6 miesięcy, zawiera postanowienia dotyczące zasad wprowadzania zmian wysokości wynagrodzenia należnego wykonawcy w przypadku zmiany ceny materiałów lub kosztów związanych z realizacją zamówienia.” Ponadto zgodnie z art. 439 ust. 3 PZP: „Jeżeli umowa została zawarta po upływie 180 dni od dnia upływu terminu składania ofert,



początkowym terminem ustalenia zmiany wynagrodzenia jest dzień otwarcia ofert, chyba że zamawiający określi termin wcześniejszy.” Przepisy te wskazują, iż waloryzacją powinna być objęta rekompensata już za pierwszy Okres Rozliczeniowy, ponieważ upływ czasu pomiędzy złożeniem oferty a rozpoczęciem realizacji zamówienia przekracza 6 miesięcy.

Odpowiedź na pytanie nr 26

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

Pytanie nr 27

Załącznik nr 5 do umowy - punkt 6.1. ust. 3.

Wnosimy o modyfikację dwóch ostatnich zdań, które obecnie mają treść:

„Nowa stawka rekompensaty obowiązuje od pierwszego dnia miesiąca następującego po jej uzgodnieniu przez Strony. W przypadku wprowadzenia zmiany w trakcie miesiąca, wynagrodzenie za ten miesiąc naliczane jest proporcjonalnie, uwzględniając liczbę dni obowiązywania każdej stawki rekompensaty.”

poprzez nadanie im brzmienia:

„Nowa stawka rekompensaty obowiązuje od pierwszego dnia zmiany zestawienia składów. W przypadku wprowadzenia zmiany w trakcie miesiąca, wynagrodzenie za ten miesiąc naliczane jest proporcjonalnie, uwzględniając liczbę dni obowiązywania każdej stawki rekompensaty.”

Rekompensata winna obowiązywać od dnia kiedy dokonano zmiany zestawienia składów, a nie od dnia uzgodnienia nowej stawki rekompensaty. Przy tym obecna treść zawiera sprzeczność, bowiem w jednym zdaniu mowa o obowiązywaniu nowej stawki od pierwszego dnia miesiąca po jej uzgodnieniu, a w kolejnym zdaniu mowa o zmianie stawki w trakcie trwania miesiąca.

Odpowiedź na pytanie nr 27

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

Pytanie nr 28

Załącznik nr 5 do umowy – punkt 6.2.

Wnosimy o usunięcie w punkcie 6.2. Załącznika nr 5 treści:

„W przypadku braku wspólnego potwierdzenia przez Strony istnienia podstaw do Waloryzacji oraz jej zakresu, w kolejnym Okresie Rozliczeniowym stosuje się dotychczasową Rekompensatę za Pociągokilometr, z tym jednakże zastrzeżeniem, że podczas najbliższego audytu, Audytor dokona ponownej oceny zasadności wniosku o dokonanie Waloryzacji, a w przypadku ustalenia, że zachodziły podstawy do Waloryzacji, określi właściwą wysokość Roczny Wskaźnik Waloryzacji, odpowiednią Rekompensatę za Pociągokilometr oraz obliczy wpływ Waloryzacji na należną Operatorowi Rekompensatę Finansową za Okres Rozliczeniowy podlegający audytowi. Na podstawie ustaleń Audytora dotyczących Waloryzacji zawartych w ostatecznej wersji audytu Strony dokonają stosownych rozliczeń Rekompensaty Finansowej stosując postanowienia Pkt 5.8.2 i 5.8.3 głównej części Umowy.”

Wnosimy o wpisanie w to miejsce treści:



„Podczas najbliższego audytu (to jest audytu Okresu Rozliczeniowego poprzedzającego okres, którego dotyczy wnioski o Waloryzację), Audytor dokona ponownej oceny zasadności wniosku o dokonanie Waloryzacji, a w przypadku ustalenia, że zachodziły podstawy do Waloryzacji, określi właściwą wysokość Roczego Wskaźnika Waloryzacji, odpowiednią Rekompensatę za Pociągokilometr oraz obliczy wpływ Waloryzacji na należną Operatorowi Rekompensatę Finansową za Okres Rozliczeniowy, którego dotyczy wnioski o waloryzację.

Operatorowi przysługuje prawo dochodzenia przed sądem zwiększenia Rekompensaty Finansowej w oparciu o Waloryzację również w przypadku, gdy nie zgodzi się z oceną Audytora.

Terminy zapłaty należnego Operatorowi zwiększenia Rekompensaty Finansowej w oparciu o Waloryzację będą zgodne z terminami zapłaty Transz Rekompensaty Finansowej określonymi w punktach 5.5.1-5.5.3. Umowy, pomimo braku uwzględnienia zwiększenia Rekompensaty Finansowej w oparciu o Waloryzację w Rocznym Planie Finansowym lub niezgodnienia projektu Roczego Planu Finansowego. W przypadku opóźnienia z zapłatą Organizator będzie zobowiązany do zapłaty odsetek w wysokości ustawowej, a w przypadku zwłoki także odszkodowania.”

W Załączniku nr 5 do Umowy w punkcie 1 stwierdzono, iż: „Mechanizm Waloryzacji został ukształtowany w oparciu o parametry obiektywne, znane z góry i niezależne od obu Stron.”

Ponadto w punkcie 6.3. Załącznika nr 5 stwierdzono: „Waloryzacja Rekompensaty za Pociągokilometr ma urealnić zakres świadczenia na rzecz Operatora w związku ze zmianą wartości pieniądza w czasie, z zachowaniem zasad przejrzystości i obiektywizmu niezbędnych w ramach zamówienia publicznego.”

Jednak zgodnie z punktem 6.2. Załącznika nr 5 zastosowanie waloryzacji wymaga uzgodnienia przez obie strony. Jeśli Organizator nie uzgodni podstaw waloryzacji lub jej zakresu, to przez cały okres rozliczeniowy będzie stosowana dotychczasowa stawka rekompensaty. Dopiero podczas audytu działający na podstawie umowy z Organizatorem Audytor dokona ponownej zasadności waloryzacji i jego stanowisko ma być rozstrzygające.

W punkcie 6.2. Załącznika nr 5 wskazano, iż Audytor dokona ponownej oceny zasadności wniosku o dokonanie Waloryzacji „podczas najbliższego audytu”. Jednak z dalszej części tego postanowienia, w tym z odesłania do punktów 5.8.2. i 5.8.3. umowy oraz z postanowienia 5.7.6. projektu umowy, wynika, że chodzi o audyt po zakończeniu Okresu Rozliczeniowego, którego dotyczy waloryzacja.

Należy stwierdzić, iż tak ukształtowany mechanizm waloryzacji daleki jest od obiektywizmu i przejrzystości. Rodzi on istotne ryzyka dla Operatora. Sytuacja rynkowa każe bowiem przewidywać raczej wzrost kosztów związanych z realizacją usług niż ich zmniejszenie. Operator będzie zdany na jednostronną ocenę Organizatora lub wyznaczonego przez niego Audytora, co do zasadności waloryzacji i jej zakresu. Co więcej, Operator narażony będzie na odwołanie waloryzacji o ponad rok aż do audytu. W tym czasie jednak Operator będzie musiał pokrywać większe koszty i zapewnić większe środki finansowe na ten cel, co będzie generować dodatkowe koszty, które nie zostaną przez Organizatora pokryte. Zarazem Organizator nie ma w tej sytuacji interesu w uzgodnieniu waloryzacji.

Odpowiedź na pytanie nr 28

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

Pytanie nr 29

Załącznik nr 5 do projektów umów stanowiących załączniki 2 - 5 do SWZ – pkt 6.4.



W Przykładzie obliczania waloryzacji dla Drugiego Okresu Rozliczeniowego podany jest wskaźnik WT dla II kw. 2026 r. - 4,50%. Prosimy o wyjaśnienie dlaczego podstawą wyliczenia nie jest wskaźnik dla II kw. 2027 r. W przypadku, jeżeli to pomyłka prosimy o jej skorygowanie.

Odpowiedź na pytanie nr 29

Zamawiający wyjaśnia, że zaszła omyłka pisarska i dla wskaźnika WT podstawą wyliczeń powinien być II kwartał 2027.

Było:

WT = 4,50%

kwartał	analogiczny okres roku poprzedniego = 100	Wskaźnik WT
II kw. 2026	104,5	4,50 %

Jest:

WT = 4,50%

kwartał	analogiczny okres roku poprzedniego = 100	Wskaźnik WT
II kw. 2027	104,5	4,50 %

Jednocześnie Zamawiający informuje, że powyższe zapisy są wiążące dla Części I, Części II, Części III oraz Części IV postępowania przetargowego.

Pytanie nr 30

Załącznik nr 5 do projektów umów stanowiących załączniki 2 - 5 do SWZ – pkt 6.4.

Wnosimy o uwzględnienie dodatkowego składnika wyliczenia Waloryzacji w postaci kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej o raz obiektów infrastruktury usługowej. Są to istotne składniki kosztów, a ich wzrosty nie są wyrażone wskaźnikiem wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych. Wzrosty tych kosztów powinny być uwzględniane na podstawie wzrostów stawek dostępu określanych przez zarządców infrastruktury kolejowej oraz operatorów obiektów infrastruktury usługowej.

Odpowiedź na pytanie nr 30

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

Pytanie nr 31

31) Załącznik nr 5 do projektów umów (Załączniki 2-5 do SWZ) – pkt 1.

Wnosimy o wykreślenie treści:

„W związku z tym, stosownie do pkt 5.3.6 głównej części Umowy Operator jest zobowiązany – poza wymienionymi w przywołanym pkt wyjątkami – do osiągnięcia Przychodów w wysokości gwarantowanej przez Organizatora i określonej w Załączniku nr 1.”

Zgodnie z punktem 5.3.6 projektów umów: „Operator, ze swej strony będzie stale monitorował poziom Przychodów i sygnalizował Organizatorowi wszelkie spadki Przychodów, w szczególności wynikające z następujących okoliczności:



- a) wystąpiły istotne, niemożliwe do wcześniejszego przewidzenia i niezależne od Operatora okoliczności wpływające na wymiar Przychodów lub
- b) doszło do zmiany wymiaru Rocznej Pracy Eksploatacyjnej lub
- c) wystąpiło zdarzenie Siły Wyższej”.

Wynika z tego, iż w postanowieniu 5.3.6. projektu umowy mowa o wszelkich spadkach przychodów, a okoliczności pod pozycjami lit. a)-c) wymienione są jedynie w szczególności, a więc przykładowo. Nie są to zatem wyjątki.

Odpowiedź na pytanie nr 31

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

Pytanie nr 32

32) Załącznik nr 12 do projektów umów stanowiących Załączniki nr 2-5 do SWZ

Wnosimy o:

- a) w punktach 1- 5 zmianę słów: „z przyczyn leżących po stronie Operatora” na słowa: „z przyczyn, za które Operator ponosi odpowiedzialność”;
- b) w punkcie 6 po słowach „za niedotrzymanie” wstawienie treści „z przyczyn, za które Operator ponosi odpowiedzialność,”;
- c) w punkcie 9 po słowach: „W przypadku uniemożliwienia lub utrudnienia Organizatorowi lub Audytorowi przez Operatora lub osoby, którymi posługuje się Operator” wstawienie treści: „z przyczyn, za które Operator ponosi odpowiedzialność,”;
- d) w punkcie 10 po słowach: „W przypadku stwierdzenia niedotrzymania przez Operatora” wstawienie treści: „z przyczyn, za które Operator ponosi odpowiedzialność,”;
- e) w punkcie 11 po słowach: „W przypadku stwierdzenia niedotrzymania przez Operatora” wstawienie treści: „z przyczyn, za które Operator ponosi odpowiedzialność,”;
- f) w punkcie 12 po słowach: „W przypadku uniemożliwienia lub utrudniania” wstawienie treści: „z przyczyn, za które Operator ponosi odpowiedzialność,”;
- g) w punkcie 14 po słowach: „W przypadku, gdy Operator niezwłocznie lub najpóźniej w następnym Dniu Roboczym po wprowadzeniu ograniczeń nie poinformuje Organizatora” wstawienie treści: „z przyczyn, za które Operator ponosi odpowiedzialność,”;
- h) w punkcie 15 na końcu dodanie treści: „z przyczyn, za które Operator ponosi odpowiedzialność.”;

Zgodnie z art. 483 w zw. z art. 471 Kodeksu cywilnego dłużnik nie jest zobowiązany do naprawienia szkody, w tym poprzez zapłatę kary umownej, jeżeli niewykonanie lub nienależyte wykonanie jest następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi. Dlatego nie jest dopuszczalne zastrzeżenie kar umownych za niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania z



przyczyn, za które Operator nie ponosi odpowiedzialności. Wnosimy zatem o dodanie w projekcie umowy ust. 7.7 umowy o treści:

„Kary umowne nie są nakładane w przypadkach, w których niewykonanie lub nienależyte wykonanie Umowy jest następstwem okoliczności, za które Operator nie ponosi odpowiedzialności, w szczególności z tytułu opóźnień wynikających z Siły Wyższej. Kary umowne nie są nakładane także w przypadku wystąpienia zdarzenia kolejowego na liniach kolejowych lub obszarze kolejowym, w których uczestniczy pojazd Operatora lub pojazdy innych operatorów, jeżeli zdarzenia te uniemożliwiają należyte wykonanie zobowiązań z Umowy, powstałych w wyniku uruchomienia pociągów ratunkowych jadących do miejsca wystąpienia zdarzenia na liniach kolejowych wynikającego z konieczności ochrony zdrowia i życia człowieka oraz w przypadku interwencji Policji, Straży Pożarnej Straży Ochrony Kolei lub innych służb mundurowych.”

a w załączniku nr 12 pkt 7 prosimy o dodanie zapisu:

„Opóźnienia w kursowaniu pociągów spowodowane zdarzeniami wymienionymi w Pkt 7.7 Umowy nie podlegają karom określonym w niniejsze Umowie.

Odpowiedź na pytanie nr 32

Zamawiający nie przewiduje zmiany w tym zakresie. Zapisy projektu umowy nie stanowią wyśzości nad tymi określonymi w ustawach i rozporządzeniach.

Pytanie nr 33

Załącznik nr 12 do projektów umów stanowiących Załączniki nr 2-5 do SWZ Przewidziane przez Zamawiającego kary są zbyt wygórowane w stosunku do poprzedniej umowy. W związku z powyższym OPERATOR wnosi o obniżenie kar umownych do poziomu obowiązującego w obecnych umowach przewozowych dla odcinka Gdańsk Śródmieście – Wejherowo – Lębork.

Odpowiedź na pytanie nr 33

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

Pytanie nr 34

Projekty umów (Załączniki 2-5 do SWZ) – punkt 11.2.3 lit. c)

Wnosimy o uzupełnienie poprzez dodanie na początku słowa „zawinione”.

Spełnienie obowiązku zawarcia i utrzymania umów o wzajemnym honorowaniu i sprzedaży biletów, o którym mowa w pkt. 4.4.2 nie jest zależne tylko od Operatora, ale i od pozostałych operatorów. Zastosowanie sankcji przewidzianej w tym postanowieniu będzie nieuzasadnione, jeżeli naruszenie obowiązku przez Operatora będzie niezawinione.

Odpowiedź na pytanie nr 34

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

Pytanie nr 35

Projekty umów (Załączniki 2-5 do SWZ) – punkt 11.2.4



Wnosimy o wykreślenie słów „bez uzasadnienia”. Jest to nieprecyzyjne, bowiem sugeruje, że wystarczające byłoby przedstawienie przez Organizatora jakiegokolwiek uzasadnienia zaległości.

Odpowiedź na pytanie nr 35

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

Pytanie nr 36

Prosimy o wyjaśnienie w jakiej wysokości będzie wypłacana Rekompensata Finansowa w przypadku braku uzgodnienia Roczno Planu Finansowego. Prosimy o wyjaśnienie w jakiej wysokości będzie wypłacana Rekompensata Finansowa w przypadku braku uzgodnienia Roczno Planu Finansowego do czasu wejścia w życie kolejnego Okresu Rozliczeniowego

Odpowiedź na pytanie nr 36

Zamawiający wyjaśnia, że do momentu uzgodnienia Roczno Planu Finansowego, Rekompensata Finansowa będzie wypłacana w wysokości wcześniej zaplanowanej.

Pytanie nr 37

Projekty Umów, Załącznik nr 10 pkt. 6 lit. n) – wnosimy o usunięcie wymogu udostępniania informacji o lokalizacji każdego pojazdu w formule otwartych danych i zastąpienie go zapisem niewskazującym metody udostępniania danych np. zgodnie z Załącznik nr 11 pkt. 9 (z dopuszczeniem metody innej niż technologia GPS).

Podejście takie jest zgodne z Rekomendacją Centrum Wymiany i Analizy Informacji podsektora transportu kolejowego „ISAC-Kolej” w zakresie udostępniania danych o ruchu pojazdów kolejowych, przyjętą przez członków ISAC-Kolej w dniu 27 marca 2025 r. Udostępnianie geolokalizacji w formie otwartych danych może prowadzić do wrogich działań wykorzystujących wiedzę o bieżącym położeniu pojazdów, co z kolei może powodować nieakceptowalne ryzyka dla kolei, gospodarki oraz zdolności obronnych. Operator powinien mieć możliwość zastosowania innych, bezpieczniejszych metod informowania np. o opóźnieniach pociągów, w formie wystawiania danych przetworzonych

Odpowiedź na pytanie nr 37

Zamawiający informuje, że Załączniku nr 10 pkt. 6 lit. n) do projektu umowy dokonuje następującej zmiany zapisów:

Było:

- n) Wyposażenia każdego pojazdu w system lokalizacji GPS i udostępniania informacji o lokalizacji każdego pojazdu w formule otwartych danych, w celu umożliwienia korzystania z nich przez dostawców aplikacji mobilnych.

Jest:

- n) Wyposażenia każdego pojazdu w system lokalizacji oparty na technologii GPS lub równoważnej, 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.



Ponadto w Załącznik nr 11 pkt. 9 do projektu umowy Zamawiający dokonuje następującej zmiany zapisów:

Było:

9. *Pojazd musi 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.*

Jest:

9. Pojazd musi być wyposażony w system lokalizacji oparty na technologii GPS lub równoważnej, 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.

Pytanie nr 38

Projekt Umowy, Załącznik nr 16 § 1 ust. 6 – prosimy o potwierdzenie, że dla pojazdów kolejowych o oznaczeniu EN57-1100 i EN71-014 Zamawiający posiada i przekaże Operatorowi dokumentację wskazaną w pkt. 2), 3) 5), 6). W przypadku jej braku wnosimy o odpowiednie zmodyfikowanie zapisów § 1 ust. 6 oraz § 8 ust. 4 poprzez wykluczenie ich obowiązywania dla powyższych pojazdów, szczególnie, że powoduje ono niepotrzebne ryzyko sankcji (wynikające z § 7 ust. 8 pkt. 2).

Odpowiedź na pytanie nr 38

Zamawiający informuje, że w Załączniku nr 16 § 1 ust. 6 pkt. 2), 3) do projektu umowy dokonuje następującej zmiany zapisów:

Było:

- 2) Warunki Techniczne Wykonania i Odbioru (zwane dalej: WTWiO) pojazdów,
- 3) Dokumentację Techniczno – Ruchową (zwaną dalej: DTR) pojazdów,

Jest:

- 2) Warunki Techniczne Wykonania i Odbioru (zwane dalej: WTWiO) pojazdów, o których mowa w § 1 ust. 1 pkt 1-28 umowy,
- 3) Dokumentację Techniczno – Ruchową (zwaną dalej: DTR) pojazdów, o których mowa w § 1 ust. 1 pkt 1-28 umowy,

Punkty 5), 6) pozostają bez zmian.

Pytanie nr 39

Projekty Umów, Załącznik nr 16 § 6 ust. 2 – wnosimy o uzupełnienie zapisu zgodnie z propozycją: „ (...) Wydzierżawiający zastrzega sobie prawo zgłoszenia uwag dotyczących przedstawionego zakresu prac, które Dzierżawca zobowiązany jest uwzględnić, chyba, że będą one niezgodne z projektem DSU opracowanym przez producenta Pojazdu lub prowadziłyby do zwiększenia kosztów realizacji umowy. (...)”

Poziom kosztów przeglądów jest określony na etapie składania ofert w niniejszym postępowaniu, dlatego ewentualne uwagi Wydzierżawiającego nie mogą skutkować ich zwiększeniem.



Odpowiedź na pytanie nr 39

Zamawiający informuje, że w Załączniku nr 16 § 6 ust. 2 do projektu umowy dokonuje następującej zmiany zapisów:

Było:

2. Dzierżawca zobowiązany jest do informowania Wydzierżawiającego na adres e-mail, określony w § 4 ust. 3, z przynajmniej trzymiesięcznym wyprzedzeniem o planowanych przeglądach czwartego lub piątego poziomu utrzymania (P4,P5) pojazdów stanowiących przedmioty dzierżawy, załączając harmonogram i wykaz prac przewidzianych do wykonania w danym pojeździe. Wydzierżawiający zastrzega sobie prawo zgłoszenia uwag dotyczących przedstawionego zakresu prac, które Dzierżawca zobowiązany jest uwzględnić, chyba, że będą one niezgodne z projektem DSU opracowanym przez producenta Pojazdu. W przypadku planowanego postępowania w celu udzielenia zamówienia na realizację powyższych czynności przez podmiot zewnętrzny, informacja taka powinna zostać przekazana Wydzierżawiającemu najpóźniej na trzy miesiące przed planowanym terminem wszczęcia tego postępowania. Na 7 dni przed planowaną datą odbioru technicznego pojazdu, Dzierżawca zobowiązany jest poinformować Wydzierżawiającego na adres e-mail, określony w § 4 ust. 3, o dacie i miejscu odbioru. Na żądanie Wydzierżawiającego Dzierżawca zobowiązany jest umożliwić przedstawicielowi Wydzierżawiającego uczestnictwo w czynnościach dotyczących przeglądów i odbiorach pojazdów. Nie później niż w terminie 14 dni po dokonaniu odbioru przeglądu P4 lub P5 Dzierżawca jest zobowiązany przekazać Wydzierżawiającemu dokumentację dokonanego przeglądu P4 lub P5.

Jest:

2. Dzierżawca zobowiązany jest do informowania Wydzierżawiającego na adres e-mail, określony w § 4 ust. 3, z przynajmniej trzymiesięcznym wyprzedzeniem o planowanych przeglądach czwartego poziomu utrzymania (P4) pojazdów stanowiących przedmioty dzierżawy, załączając harmonogram i wykaz prac przewidzianych do wykonania w danym pojeździe. Wydzierżawiający zastrzega sobie prawo zgłoszenia uwag dotyczących przedstawionego zakresu prac, które Dzierżawca zobowiązany jest uwzględnić, chyba, że będą one niezgodne z projektem DSU opracowanym przez producenta Pojazdu lub prowadziłyby do zwiększenia kosztów realizacji umowy. Ewentualne uwagi Wydzierżawiającego powinny zostać zgłoszone w terminie nie dłuższym niż 10 dni roboczych od dnia otrzymania informacji o zakresie prac. W przypadku planowanego postępowania w celu udzielenia zamówienia na realizację powyższych czynności przez podmiot zewnętrzny, informacja taka powinna zostać przekazana Wydzierżawiającemu najpóźniej na trzy miesiące przed planowanym terminem wszczęcia tego postępowania. Na 7 dni przed planowaną datą odbioru technicznego pojazdu, Dzierżawca zobowiązany jest poinformować Wydzierżawiającego na adres e-mail, określony w § 4 ust. 3, o dacie i miejscu odbioru. Na żądanie Wydzierżawiającego Dzierżawca zobowiązany jest umożliwić przedstawicielowi Wydzierżawiającego uczestnictwo w czynnościach dotyczących przeglądów i odbiorach pojazdów. Nie później niż w terminie 14 dni po dokonaniu odbioru przeglądu P4 Dzierżawca jest zobowiązany przekazać Wydzierżawiającemu dokumentację dokonanego przeglądu P4.



Pytanie nr 40

Projekty Umów, Załącznik nr 16 § 6 ust. 2 – wnosimy o uzupełnienie zapisu zgodnie z propozycją: „(...) Ewentualne uwagi Wyzierżawiającego powinny zostać zgłoszone w terminie nie dłuższym niż 5 dni roboczych od dnia otrzymania informacji o zakresie prac. (...)” Ze względu na złożoność procesu napraw taboru kolejowego oraz konieczność wcześniejszego zabezpieczenia części i podwykonawców, dłuższy termin na zgłaszanie uwag mógłby utrudnić realizację prac i narazić Dzierżawcę na nieakceptowane ryzyka, w tym straty.

Odpowiedź na pytanie nr 40

Wyjaśnienia zostały udzielone w odpowiedzi na pytanie nr 39 niniejszego pisma.

Pytanie nr 41

Projekty Umów, Załącznik nr 16 § 8 ust. 4 pkt 2) – wnosimy o wykreślenie punktu w całości.

Przywołane Rozporządzenie wymaga:

- a) Świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego – dokumentu tego nie wystawia się dla pojazdów posiadających EVN i przypisany ECM,*
- b) karta próby hamulca i urządzeń pneumatycznych – próbę winni wykonać przedstawiciele Operatora, który będzie obsługiwał pojazd po jego zwrocie Wyzierżawiającemu,*
- c) wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu - wykaz winni zostać sporządzony przez przedstawiciela Operatora, który będzie obsługiwał pojazd po jego zwrocie Wyzierżawiającemu*
- d) Książka pokładowa – stanowi własność eksploatującego i nie może zostać przekazana, nowa Książka pokładowa winni zostać sporządzona przez Operatora, który będzie obsługiwał pojazd po jego zwrocie Wyzierżawiającemu.*

Odpowiedź na pytanie nr 41

Zamawiający wykreśla w Załączniku nr 16 § 8 ust. 4 do projektu umowy pkt 2) w całości.

Pytanie nr 42

Projekty Umów, Załącznik nr 16 § 8 ust 4 pkt 3) – prosimy o wskazanie, jakich dokumentów dotyczących wszystkich napraw Zamawiający oczekuje. W opinii Operatora sformułowanie jest nieprecyzyjne, co może prowadzić do sporów w trakcie zwrotu pojazdów Wyzierżawiającemu oraz niepotrzebnych ryzyk sankcji (wynikające z § 7 ust. 8 pkt. 2).

Pojazdy objęte umową dzierżawy w jej okresie obowiązywania podlegać będą setkom przeglądów i napraw o różnym zakresie złożoności, w tym gwarancyjnych, o których Wyzierżawiający jest informowany na bieżąco poprzez wymagane rejestry. W wyniku ich realizacji nie zawsze wytwarzana jest dokumentacja w formie umożliwiającej jej przekazanie Wyzierżawiającemu. W związku z tym mimo dochowania należytej staranności w przekazywaniu dokumentacji przekazanie wszystkich tych dokumentów jest niemożliwe, dlatego też uważamy, że wymóg ten wymaga doprecyzowania, umożliwiającego jego wykonanie w granicach faktycznych i prawnych możliwości Dzierżawcy

Odpowiedź na pytanie nr 42

Zamawiający wyjaśnia, iż sformułowanie dotyczy napraw awaryjnych. W związku z powyższym Zamawiający dokonuje następującej zmiany w Załączniku nr 16 § 8 ust 4 do projektu umowy.



Było:

- 3) *dokumenty dotyczące wszystkich napraw, decyzje, ewidencje badań technicznych i protokoły wszystkich badań technicznych Transportowego Dozoru Technicznego powstałe w trakcie realizacji umowy dzierżawy,*

Jest:

- 2) *dokumenty dotyczące wszystkich napraw awaryjnych, decyzje, ewidencje badań technicznych i protokoły wszystkich badań technicznych Transportowego Dozoru Technicznego powstałe w trakcie realizacji umowy dzierżawy,*

Pytanie nr 43

Projekty Umów, Załączniki nr 17a – prosimy o sprecyzowanie co Zmawiający rozumie poprzez sformułowanie „Termin ważności świadectwa sprawności techn.”

Wskazujemy, że poczynwszy od 16 czerwca 2022 r. zgodnie z wymaganiami art. 24 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, aby rozpocząć użytkowanie pojazdu konieczne jest wystawienie przywrócenia do eksploatacji. Wykreślony został tym samym wymóg posiadania dla pojazdu świadectwa sprawności technicznej.

Odpowiedź na pytanie nr 43

Zamawiający wyjaśnia iż, w Załączniku nr 17a w kolumnie „Termin ważności świadectwa sprawności techn.” należy przyjąć datę rozpoczęcia następnej naprawy P4, lub P5 jeżeli pojazd nie kwalifikuje się do wykonania kolejnej naprawy P4.

Pytanie nr 44

Projekty Umów, Załączniki nr 17a – prosimy o informację, czy w okresie od 30.06.2025 r. do 13.12.2026 r. pojazdy kolejowe własności Zmawiającego, udostępniane do wykonywania Przewozów, będą rozpoczynały czynności utrzymaniowe trzeciego lub czwartego lub piątego poziomu utrzymania (P3, P4, P5). Jeśli odpowiedź jest twierdząca wnosimy o przedstawienie oznaczenia identyfikacyjnego pojazdu, poziomu utrzymania i planowanej daty jego zakończenia. Dodatkowo w przypadku planowanej daty zakończenia po 13.12.2026 r. prosimy o określenie podmiotu realizującego ten poziom utrzymania lub w przypadku braku wyłonienia wykonawcy informację, czy będzie ona realizowana systemem gospodarczym przez aktualnego dysponenta pojazdu czy trybem zleconym w zewnętrznym zakładzie naprawczym.

Odpowiedź na pytanie nr 44

Zamawiający informuje, że przedmiotowe postępowanie dotyczy świadczenia usług przewozowych od dnia 13 grudnia 2026 r. W okresie poprzedzającym realizację umowy (tj. od 30.06.2025 r. do 13.12.2026 r.) utrzymanie pojazdów kolejowych będących własnością Zamawiającego odbywa się na podstawie odrębnych umów i harmonogramów utrzymaniowych, realizowanych przez obecnych dysponentów taboru. Na dzień udzielania odpowiedzi Zamawiający nie posiada ostatecznego, potwierdzonego harmonogramu czynności utrzymaniowych poziomu P3–P5 obejmującego wskazany okres. Ewentualne prace utrzymaniowe, które mogłyby zostać rozpoczęte przed dniem 13.12.2026 r., zostaną zakończone lub zaplanowane w taki sposób, aby nie miały wpływu na dostępność pojazdów udostępnianych Operatorom w ramach niniejszego postępowania.



Pytanie nr 45

Projekty Umów, Załączniki nr 17a – wnosimy o uzupełnienie danych o wszystkie ostatnie czynności utrzymaniowe poziomu P3 (jeżeli wystąpiły po ostatnim P4) i P5 wraz ze wskazaniem daty ich przeprowadzenia i przebiegu pojazdów w momencie ich zakończenia. Dane w tym zakresie są niezbędne dla rzetelnej oceny stanu technicznego pojazdów oraz właściwego oszacowania zakresu i kosztów przyszłych prac utrzymaniowych, co ma kluczowe znaczenie dla przygotowania konkurencyjnej i realistycznej oferty.

Odpowiedź na pytanie nr 45

Zamawiający oświadcza, że powyższe dane znajdują się w posiadaniu aktualnego ECM pojazdów.

Pytanie nr 46

OPZ Część III pkt. 3 oraz Projekty Umów, Załączniki nr 17 i 17a – prosimy o informację, czy Zamawiający dopuszcza możliwość wykorzystania do realizacji usług pojazdów kolejowych innych niż wskazane w załącznikach, które spełniają wymagania wymienione w załącznikach nr 8, w liczbie przewyższającej minimalną liczbę taboru wymaganej do obsługi części Zamówienia oraz włączenie taboru w przypadku nie przewidywania konieczności wykorzystania przez Wykonawcę własnego taboru w ramach realizacji Części Zamówienia. Pozwoli to na zapewnienie ciągłości i prawidłowej realizacji usług, w tym utrzymanie odpowiedniej rezerwy taborowej na czas planowych napraw poziomu P4, bez ryzyka zakłócenia obsługi zamówienia

Odpowiedź na pytanie nr 46

Zamawiający dopuszcza aktualizację Załączników 17 i 17a, o inne pojazdy w trakcie realizacji Umowy.

Pytanie nr 47

Projekt Umowy, Załącznik nr 17 – dla pojazdów kolejowych o oznaczeniu EN57-1112 i EN57-1184 w tabeli C Zamawiający wskazał „Eksploatacja w Okresach Rozliczeniowych” w okresach III i IV wartość „nie”. Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku objęcia pojazdów utrzymaniem zgodnie z projektem Dokumentacji Systemu Utrzymania Użytkownika pojazdu kolejowego (zgodnie z Załącznikiem nr 16 § 1 ust. 6) pojazdy te będą mogły być eksploatowane również w okresach rozliczeniowych III i IV.

Odpowiedź na pytanie nr 47

Zamawiający dopuszcza eksploatację pojazdów EN57-1112 i EN57-1184, jeżeli DSU opracowane przez Operatora dopuszcza ich dalszą eksploatację.

Pytanie nr 48

Wnosimy o przekazanie danych eksploatacyjnych w zakresie wielkości zużycia energii elektrycznej wszystkich pojazdów kolejowych dzierżawionych we wszystkich zadaniach, dane powinny zostać udostępnione w formie umożliwiającej ich wykorzystanie do oszacowania potencjalnego wolumenu energii trakcyjnej (współczynnik energochłonności prezentowany w kWh/pojkm lub kWh/brtkm oraz współczynnik rekuperacji prezentowany w kWh/pojkm lub kWh/brtkm, ewentualnie łącznie dane o przebieg pojazdu w km oraz wielkość w kWh zużytej energii przez dany pojazd oraz wielkość w kWh energii rekuperowanej przez dany pojazd).

Udostępnienie tych danych jest konieczne dla zapewnienia warunków uczciwej i porównywalnej konkurencji między oferentami oraz umożliwia rzetelne skalkulowanie kosztów eksploatacji pojazdów.



Odpowiedź na pytanie nr 48

Zamawiający informuje, że dane dotyczące zużycia energii elektrycznej oraz rekuperacji dla pojazdów kolejowych dzierżawionych obecnie znajdują się w posiadaniu ich aktualnego dysponenta. Dane te są jednak ściśle powiązane ze specyfiką prowadzenia ruchu przez konkretnego Operatora (m.in. techniką jazdy, organizacją pracy taboru, warunkami eksploatacyjnymi oraz profilem poszczególnych linii), co powoduje, że nie mogą stanowić miarodajnej podstawy do porównywania efektywności energetycznej przyszłych Operatorów ani do szacowania wolumenu energii w ramach niniejszego postępowania. Zamawiający podkreśla, że zużycie energii trakcyjnej w znaczącym stopniu zależy od indywidualnych parametrów pracy przewozowej realizowanej przez Operatora, w tym sposobu prowadzenia pociągu oraz harmonogramu eksploatacji pojazdu. W związku z powyższym Zamawiający nie przewiduje udostępniania danych historycznych, które mogą być niemiarodajne dla przyszłych warunków wykonywania Przewozów.

Pytanie nr 49

49) *Projekty Umów, Załącznik nr 5 pkt. 6.4 – WE – wskaźnik wzrostu cen energii elektrycznej*

Zaproponowany przez Zamawiającego sposób waloryzacji cen energii elektrycznej uwzględnia wyłącznie waloryzację ceny energii z rynku konkurencyjnego publikowaną przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki, bez innych istotnych składników kosztów energii trakcyjnej:

- o podatku akcyzowego,*
- o zmiennych opłat dystrybucyjnych określanych przez dystrybutora energii elektrycznej,*
- o opłat regulowanych przepisami prawa (m.in. podatek akcyzowy, opłata OZE, opłata kogeneracyjna, opłata mocowa).*

Należy przy tym wskazać, że pozostałe, znaczące składniki kosztów energii trakcyjnej historycznie wykazują dynamikę wzrostu przewyższającą inflację.

W związku z powyższym wprowadzony mechanizm nie obejmuje pełnych kosztów energii elektrycznej na cele trakcyjne, przez co przenosi na Operatora nadmierne ryzyko cenowe uniemożliwiając rzetelne skalkulowanie oferty bez rezerw na nieznane wzrosty rzeczonych składników kosztów energii trakcyjnej. W naszej opinii mechanizm ten nie zabezpiecza równowagi ekonomicznej kontraktu.

Proponowana zmiana (referencja do ceny z dnia oferty) oraz dodanie waloryzacji opłat dystrybucyjnych i regulowanych przepisami prawa zapewni porównywalność ofert, stabilność finansową Operatora i zgodność z celem waloryzacji. Wnosimy o modyfikację zapisów dotyczących sposobu wyznaczania wskaźnika wzrostu cen energii elektrycznej (WE), na następujące:

„3) WE – wskaźnik wzrostu cen energii elektrycznej, wyliczany na podstawie średniej ceny sprzedaży i dystrybucji energii elektrycznej na dzień 31 czerwca roku „n” oszacowana według wzoru (3) w porównaniu do średniej ceny sprzedaży i dystrybucji energii elektrycznej przyjętej dla roku „n” w dniu złożenia oferty oszacowana według wzoru (4).

$$C_{ET_n} = c_{URE_n} + c_{ZS_n} + c_{OJ_n} + c_{OZE_n} + c_{KOG_n} + c_{OM_n} + c_{a_n} \quad (3)$$



gdzie:

- C_{ET_n} – średnia cena sprzedaży i dystrybucji energii elektrycznej na dzień 31 czerwca roku „n” [zł netto/MWh],
- C_{URE_n} – cena na podstawie informacji o średniej kwartalnej cenie sprzedaży energii elektrycznej na rynku konkurencyjnym ogłaszanej przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki dla drugiego kwartału roku „n” [zł netto/MWh],
- C_{ZS_n} – stawka składnika zmiennego stawki sieciowej dla grupy taryfowej BT21 określona w Taryfie dla Energii elektrycznej PGE Energetyka Kolejowa obowiązująca w dniu 31 czerwca roku „n” [zł netto/MWh],
- C_{OJ_n} – stawka składnika jakościowego stawki systemowej dla grupy taryfowej BT21 określona w Taryfie dla Energii elektrycznej PGE Energetyka Kolejowa obowiązująca w dniu 31 czerwca roku „n” [zł netto/MWh],
- C_{OZE_n} – stawka opłaty OZE opublikowana przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki obowiązująca dla rok „n” [zł netto/MWh],
- C_{KOG_n} – stawka opłaty kogeneracyjnej ogłoszona Rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska obowiązująca dla rok „n” [zł netto/MWh],
- C_{OM_n} – stawka opłaty mocy opublikowana przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki obowiązująca dla rok „n” [zł netto/MWh],
- C_{a_n} – stawka podatku akcyzowego, wyznaczony zgodnie z Ustawą z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym obowiązująca dla roku „n”.

$$C_{ET_OF_n} = C_{BASE_Y-n} + C_{ZS_OF} + C_{OJ_OF} + C_{OZE_OF} + C_{KOG_OF} + C_{OM_OF} + C_{a_OF} \quad (3)$$

gdzie:

- $C_{ET_OF_n}$ – średnia cena sprzedaży i dystrybucji energii elektrycznej przyjęta dla rok „n” w dniu złożenia oferty [zł netto/MWh],
- $C_{DKR_BASE_Y-n}$ – cena sprzedaży energii dla roku „n”, wyznaczona na podstawie Dziennego Kursu Rozliczeniowego dotyczącego produktu BASE_Y-n notowanego na Towarowej Giełdzie Energii w dniu złożenia oferty z zastrzeżeniem, że jeżeli w dniu złożenia oferty produkt BASE_Y-n nie będzie notowany na Towarowej Giełdzie Energii zostanie ona wyznaczona na podstawie Dziennego Kursu Rozliczeniowego dotyczącego produktu BASE_Y-(n-1) notowanego na Towarowej Giełdzie Energii w dniu złożenia oferty [zł netto/MWh],
- C_{ZS_OF} – stawka składnika zmiennego stawki sieciowej dla grupy taryfowej BT21 określona w Taryfie dla Energii elektrycznej PGE Energetyka Kolejowa obowiązująca w dniu złożenia oferty [zł netto/MWh],
- C_{OJ_OF} – stawka składnika jakościowego stawki systemowej dla grupy taryfowej BT21 określona w Taryfie dla Energii elektrycznej PGE Energetyka Kolejowa obowiązująca w dniu złożenia oferty [zł netto/MWh],
- C_{OZE_OF} – stawka opłaty OZE opublikowana przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki obowiązująca dla rok złożenia oferty [zł netto/MWh],
- C_{KOG_OF} – stawka opłaty kogeneracyjnej ogłoszona Rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska obowiązująca dla rok złożenia oferty [zł netto/MWh],
- C_{OM_OF} – stawka opłaty mocy opublikowana przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki obowiązująca dla rok złożenia oferty [zł netto/MWh],
- C_{a_OF} – stawka podatku akcyzowego, wyznaczony zgodnie z Ustawą z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym obowiązująca w dniu złożenia oferty [zł netto/MWh].
- (...)



URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Przykład obliczania waloryzacji dla Drugiego Okresu Rozliczeniowego:

Dla przejrzystości zasad wyliczania waloryzacji, na podstawie danych archiwalnych, przedstawia się zasady obliczania indeksacji dla hipotetycznego drugiego roku rozliczeniowego 2026/2027.

Założenia:

Stawka Rekompensaty na pociągokilometr: 20 zł/pockm

Okres rozliczeniowy 1: 2026/2027

Okres rozliczeniowy 2: 2027/2028

WT = 4,50%

kwartał	analogiczny okres roku poprzedniego = 100	Wskaźnik WT
II kw. 2026	104,5	4,50 %

WW: 10,04 %

kwartał	przeciętne miesięczne wynagrodzenie w sektorze przedsiębiorstw bez wypłaty z nagród z zysku	analogiczny okres roku poprzedniego = 100	Wskaźnik WW
II kw. 2026	5.247,12	100	-
II kw. 2027	5.774,13	110,04	10,04%

WE: 4,33 %

$$\begin{aligned}C_{ET_OF_2027} &= C_{DKR_BASE_Y-27} + C_{ZS_OF} + C_{OJ_OF} + C_{OZE_OF} + C_{KOG_OF} + C_{OM_OF} + C_{a_OF} \\&= 432,55 + 248,78 + 32,12 + 3,50 + 3,00 + 141,20 + 5,00 \\&= 866,15 \text{ zł netto/MWh}\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}C_{ET_2027} &= C_{URE_2027} + C_{ZS_2027} + C_{OJ_2027} + C_{OZE_2027} + C_{KOG_2027} + C_{OM_2027} + C_{a_2027} \\&= 432,55 + 259,55 + 33,51 + 3,65 + 3,13 + 147,31 + 5,22 \\&= 903,65 \text{ zł netto/MWh}\end{aligned}$$

okres	symbol ze wzoru dla roku „n”	średnia cena sprzedaży i dystrybucji energii elektrycznej według wzoru [zł/MWh]	średnia cena sprzedaży i dystrybucji energii elektrycznej dla roku „n” na dzień złożenia oferty = 100	Wskaźnik WE
dzień złożenia oferty	$C_{ET_OF_2027}$	866,15	100	-
31.06.2027	C_{ET_2027}	903,65	104,33	4,33%

Podsumowanie:

Dla obsługi taborem elektrycznym:

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

wskaźnik	wartość	waga	wartość x waga
----------	---------	------	----------------



WT	4,50%	0,4	1,80%
WW	10,04%	0,3	3,01%
WE	4,33%	0,3	1,30%
W2			6,11%

(...)"

Odpowiedź na pytanie nr 49

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

Pytanie nr 50

Czy Operator przewiduje uruchomienie dodatkowych środków dla Przewoźnika w wypadku gdy rozkład jazdy po konstrukcji będzie różnił się od projektowanego w takim stopniu że spowoduje potrzebę np uruchomienia dodatkowego wahadła w obiegach?

Odpowiedź na pytanie nr 50

Zamawiający uznaje iż pierwsze słowa zadanego pytania są oczywistą omyłką pisarską w użyciu słowa „operator”. Jednocześnie Zamawiający informuje, że pytanie zawiera pojęcia, o których nie mówią zapisy projektu umowy i nie znając definicji użytych w pytaniu pojęć typu „wahadło” nie może udzielić precyzyjnej odpowiedzi na pytanie. Rozumiejąc terminologię obiegowania pojazdów Zamawiający informuje, że nie przewiduje zmiany zapisów projektu umowy, które nie mogą określać za Wykonawcę szczegółów dotyczących zaplanowania jego działalności w zakresie obiegowania pojazdów.

Pytanie nr 51

Czy w wypadku kiedy będą odbywały się zakłócenia w ruchu nie z winy Przewoźnika, dopuszcza się uruchamianie pociągów w zmienionych zestawieniach (zmniejszonych) bez naliczania kar?

Odpowiedź na pytanie nr 51

Zamawiający informuje, że zasady zmiany zestawienia pociągów zostały określone w Załączniku nr 10 do umowy „Parametry jakościowe Przewozów”. Zgodnie z pkt 1 lit. a Załącznika nr 10, w przypadku braku możliwości uruchomienia pociągu w zestawieniu określonym w Umowie Operator może uruchomić pociąg w zmniejszonym zestawieniu, przy czym Organizator nie traktuje jako naruszenia zmniejszenia liczby miejsc siedzących i stojących o nie więcej niż 20% w stosunku do zestawienia określonego w Umowie. Ponadto zgodnie z pkt 1 lit. b Załącznika nr 10, zestawienie składu pociągu może ulec zmianie za zgodą Organizatora. W związku z powyższym, jeżeli zakłócenia w ruchu nie wynikają z winy Operatora i zmiana zestawienia mieści się w granicach określonych w Załączniku nr 10 lub została uzgodniona z Organizatorem, nie będą naliczane kary z tego tytułu.

Pytanie nr 52

Czy w wypadku kiedy będą odbywały się zakłócenia w ruchu nie z winy Przewoźnika, Operator będzie naliczał kary za opóźnienia pociągów?



Odpowiedź na pytanie nr 52

Zamawiający informuje, że stosowne regulacje dotyczące zasad naliczania kar za opóźnienia pociągów znajdują się w Załączniku nr 10.0 do umowy „Parametry jakościowe Przewozów”.

W szczególności w pkt 2 Załącznika nr 10.0 wskazano, że:

„Operator ponosi odpowiedzialność za opóźnienia pociągów od 6 minut, do których doszło z winy Operatora. Operator odpowiada za przyspieszony odjazd powyżej 1 minuty.”

Z powyższego wynika, że kary dotyczą wyłącznie opóźnień powstałych z winy Operatora.

Pytanie nr 53

Wnosimy aby pociągi kursujące po tym samym odcinku linii kolejowej (także pociągi innego przewoźnika, w którym honorowane będą bilety Operatora) były traktowane jako środek zastępczy w wypadku zakłócenia w ruchu pociągów Operatora. Dla Zadania I proponujemy wprowadzić poniższe definicje komunikacji zastępczej:

Odcinek	Komunikacja kolejowa	Komunikacja drogowa
Gdańsk Śródmieście – Sopot – Wejherowo	A. Kolejny pociąg kursujący nie później niż po 30 minutach od odwołania pociągu na danym odcinku	TAK z zastrzeżeniem A
Wejherowo - Lębork	B. Kolejny pociąg kursujący nie później niż po 60 minutach od odwołania pociągu na danym odcinku	TAK z zastrzeżeniem B

Odpowiedź na pytanie nr 53

Zamawiający nie przewiduje zmiany w powyższym zakresie. Ponadto, Zamawiający informuje, że zapisy o których mowa w pierwszym zdaniu tego pytania znajdują się w projekcie do umowy i załącznikach do projektu umowy.

Pytanie nr 54

Prosimy o wyjaśnienie i doprecyzowanie w zał. Nr 5 pkt. 2, gdzie Zamawiający przewidział uwzględnienie dodatniego efektu sieciowego ze sprzedaży biletów innych przewoźników? Zamawiający nie przewidział odrębnej pozycji dla dodatnich efektów sieciowych, w związku z czym Wykonawca przypuszcza, że powinien je uwzględnić w przychodach pozataryfowych - prosimy o potwierdzenie, czy Zamawiający rozumie to tak samo, że w przychodach należy ująć jedynie wartość odpowiadającą różnicy pomiędzy przychodami ze sprzedaży biletów innych przewoźników (w tym Taryfy Pomorskiej na rzecz innych przewoźników), a kosztami całkowitymi związanymi z tą sprzedażą?



Odpowiedź na pytanie nr 54

Zamawiający informuje, że w tej kwestii udzielono odpowiedzi przy pytaniu nr 14 z dnia 26.11.2025 r.

Pytanie nr 55

dot. odpowiedzi z dnia 13.11.2025 roku – pytanie 1. Prosimy o udzielenie odpowiedzi wobec użytych sformułowań w Projekcie umowy pkt. 3.5 - Czy zamawiający dopuszcza sytuację, gdy Operator zawrze umowę z podwykonawcą (innym przedsiębiorcą), który nie będzie realizował usługi osobiście jak właściciel/współwłaściciel lecz będzie zatrudniał pracowników na podstawie umowy o pracę do realizacji tychże usług?

Odpowiedź na pytanie nr 55

Zamawiający wyjaśnia, iż dopuszcza sytuację przedstawioną w powyższym pytaniu.

Pytanie nr 56

dot. odpowiedzi z dnia 13.11.2025 roku – pytanie 185. Zamawiający w ostatnim zdaniu wskazał, że „Wartość WT zaokrągla się do dwóch miejsc po przecinku.” Prosimy o potwierdzenie, że zdanie powinno brzmieć: „Wartość WW zaokrągla się do dwóch miejsc po przecinku.” dot. odpowiedzi z dnia 13.11.2025 roku – pytania 16, 91, 92. Prosimy o doprecyzowanie dot. kwestii przychodów pozataryfowych i efektów sieciowych. W pyt. 92 Zamawiający wskazał, że przychody z reklamy należy traktować jako dodatnie efekty sieciowe tj. korzyści finansowe, które operator uzyskał podczas realizacji umowy przewozowej. Z uwagi na to, że dodatnie efekty sieciowe to nie to samo co przychód, tylko wynik finansowy na tej operacji tj. przychody – koszty tej operacji, w definicji przychodu pozataryfowego powinno być napisane – dodatnie efekty sieciowe z reklamy, ze sprzedaży zbędnych /wyeksploatowanych składników majątku związanego z realizacją przewozów itd., a nie przychód z reklamy, przychód ze sprzedaży zbędnych /wyeksploatowanych składników majątku związanego z realizacją przewozów itd.

Odpowiedź na pytanie nr 56

Zamawiający potwierdza, że w odpowiedzi z dnia 13.11.2025 r. wystąpiła omyłka pisarska. Prawidłowe brzmienie zdania to: „Wartość WW zaokrągla się do dwóch miejsc po przecinku.”

W zakresie wyjaśnień dotyczących pytań nr 16, 91 i 92 Zamawiający wskazuje, że dodatnie efekty sieciowe nie są tożsame z przychodem, lecz stanowią wynik finansowy danej operacji, rozumiany jako różnica pomiędzy uzyskanymi przychodami a kosztami z nią związanymi. Wpływy takie jak przychody z reklam czy sprzedaży zbędnych składników majątku mogą być traktowane jako dodatnie efekty sieciowe, o ile osiągnięto na nich dodatni wynik finansowy. Zamawiający podtrzymuje, że korzyści te, jeżeli pozostają w związku z realizacją Umowy i są odpowiednio udokumentowane, podlegają ujęciu jako przychody pozataryfowe zgodnie z dotychczas udzielonymi wyjaśnieniami.

Pytanie nr 57

dot. odpowiedzi z dnia 13.11.2025 roku – pytanie 159. Prosimy o zachowanie spójności w zakresie elementów wchodzących w skład przychodów pozataryfowych – częściowo doprecyzowanych w punkcie wyżej, jako efekty sieciowe.



Odpowiedź na pytanie nr 57

Zamawiający modyfikuje zapis pkt 3 Tabeli nr 1 Załącznika nr 5 w następujący sposób:

Było:

2	Przychody pozataryfowe	Obejmuje przychody Operatora związane z wykonywaniem Przewozów, niebędące przychodami taryfowymi, a w szczególności: 1) przychody ze sprzedaży osiągnane z tytułu zamieszczania reklam w pociągach, na ulotkach, biletach, rozkładach jazdy, 2) przychody ze sprzedaży zbędnych/ wyeksploatowanych składników majątku związanego z realizacją Przewozów, 3) przychody ze sprzedaży osiągnane z tytułu umożliwienia podmiotom trzecim prowadzenia działalności gospodarczej na pokładzie pociągów 4) dotacje ze środków publicznych, inne niż objęte niniejszą umową, jeżeli dotyczą tego samego zadania 5) przychody z pozostałej działalności operacyjnej 6) przychody z działalności finansowej W przypadku pozyskania przez Operatora dotacji ze środków publicznych na linie objęte niniejszą Umową, Rekompensata udzielana na podstawie niniejszej Umowy ulega pomniejszeniu o kwotę odpowiadającą wysokości uzyskanej dotacji.
---	------------------------	--

Jest:

2	Przychody pozataryfowe	Obejmuje przychody Operatora związane z wykonywaniem Przewozów, niebędące przychodami taryfowymi, a w szczególności: 1) dodatnie efekty sieciowe osiągnane z tytułu zamieszczania reklam w pociągach, na ulotkach, biletach, rozkładach jazdy, 2) dodatnie efekty sieciowe osiągnane ze sprzedaży zbędnych/ wyeksploatowanych składników majątku związanego z realizacją Przewozów, 3) przychody ze sprzedaży osiągnane z tytułu umożliwienia podmiotom trzecim prowadzenia działalności gospodarczej na pokładzie pociągów
---	------------------------	--



		4) dotacje ze środków publicznych, inne niż objęte niniejszą umową, jeżeli dotyczą tego samego zadania 5) przychody z pozostałej działalności operacyjnej 6) przychody z działalności finansowej W przypadku pozyskania przez Operatora dotacji ze środków publicznych na linie objęte niniejszą Umową, Rekompensata udzielana na podstawie niniejszej Umowy ulega pomniejszeniu o kwotę odpowiadającą wysokości uzyskanej dotacji.
--	--	---

Pytanie nr 58

dot. odpowiedzi z dnia 13.11.2025 roku – pytanie 100 i 190 dot. formularza ofertowego i podania jednej stawki kosztów na pockm w całym okresie zamówienia. Prosimy o wyjaśnienie czy w ramach Zał. nr 1 do umowy Prognoza finansowa i Roczna Praca Eksploatacyjna na wszystkie Okresy Rozliczeniowe Zamawiający rozumie, że stawka rekompensaty może być różna od wskazanej w formularzu ofertowym (z wył. kwestii waloryzacji) z tym, że do wysokości ceny całkowitej zamówienia wskazanej w formularzu ofertowym.

Odpowiedź na pytanie nr 58

Zamawiający informuje, że podtrzymuje wyjaśnienia przedstawione w odpowiedziach na pytanie 100 i 190 z dnia 13.11.2025 r. Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że w Załączniku nr 1 do umowy w każdym Okresie Rozliczeniowym będzie wpisana ta sama stawka kosztów na pockm, która po waloryzacjach będzie się zmieniała.

Pytanie nr 59

dot. odpowiedzi z dnia 13.11.2025 roku – pytanie 159 i 160. Zmodyfikowano zapisy w zakresie określenia elementów zaliczanych do przychodów pozataryfowych, dołączając również pozostałe przychody operacyjne i finansowe. W pytaniu 160, doprecyzowano i poprawiono SWZ w zakresie o jaki pytał Operator. Niemniej jednak w zakresie dot. zał. 15f udzielono sprzecznej odpowiedzi z pytaniem 159, kwalifikując przychody z pozostałej operacyjnej i finansowej do przychodu gwarantowanego. Jednocześnie wprowadzono kolejną niespójność, bowiem w zał. nr 5 do umowy tabela 1, lp. 2 pozostałe przysporzenia ze źródeł publicznych są wskazane jako przychody pozataryfowe, natomiast w odpowiedzi na to pytanie, Zamawiający wskazał, że ma to być rozumiane jako przychód gwarantowany. Prosimy o sprostowanie i zachowanie spójności, co wchodzi do przychodu gwarantowanego a co do pozataryfowego.

Odpowiedź na pytanie nr 59

Zamawiający wyjaśnia, iż Przychód Gwarantowany należy rozumieć jako ogół przychodów wskazanych w pkt 2 tabeli nr 1 w Załączniku nr 5 do Umowy.

Pytanie nr 60

dot. odpowiedzi z dnia 13.11.2025 roku - pytanie 191 i 193. Odpowiedzi na te pytania są w sprzeczności – Zamawiający wyjaśnił, że do wyliczenia Rozsądnego Zysku będą miały zastosowanie czteroletnie



stopy SWAP opublikowane w dniu złożenia oferty. W kolejnych okresach będzie stosowana ta sama wartość stopy, aby zapewnić jednolitość kalkulacji i porównywalność ofert, natomiast nie przewidując zmian w zał. nr 5 do umowy pkt. 4 zakłada coroczną weryfikację tego wskaźnika i dostosowanie go do warunków rynkowych lub finansowych. Prosimy o zachowanie spójności z wyjaśnieniem w pyt. 193 lub wyjaśnienie co Zamawiający rozumie przez zapis, że wskaźnik rozsądnego zysku może podlegać corocznej weryfikacji oraz dostosowaniu w przypadku zmian warunków rynkowych lub finansowych?

Odpowiedź na pytanie nr 60

Zamawiający wyjaśnia, że w zakresie ustalania Rozsądnego Zysku wiążące są wyjaśnienia przedstawione w odpowiedzi na pytanie nr 19 niniejszego pisma. Dla uniknięcia wątpliwości Zamawiający potwierdza, że do wyliczenia stopy zwrotu będą stosowane czteroletnie stopy SWAP opublikowane w dniu złożenia oferty, a w kolejnych Okresach Rozliczeniowych stosowana będzie ta sama, niezmienna wartość. Rozwiązanie to zapewnia jednolitość kalkulacji oraz pełną porównywalność pomiędzy ofertami.

Pytanie nr 61

dot. odpowiedzi z dnia 13.11.2025 roku – pytanie 195. Prosimy o zachowanie spójności w zakresie usunięcia zapisów w punkcie 5.6.3. umowy: „Weryfikacja Rekompensaty Finansowej obejmuje w szczególności kontrolę przestrzegania przez Operatora określonych w Umowie obowiązków w zakresie efektywności uzyskiwania Przychodów” z odpowiedzią udzieloną w pytaniu 102, w którym Zamawiający zmodyfikował treść umowy i usunął treść tego zapisu.

Odpowiedź na pytanie nr 61

Zamawiający wyjaśnia, że zmiany pkt 5.6.3 do Umowy przedstawione przy pytaniu nr 102 z dnia 13.11.2025 r. są wiążące również przy odpowiedzi na pytanie nr 195 z dnia 13.11.2025 r.

Pytanie nr 62

dot. odpowiedzi z dnia 13.11.2025 roku – pytanie 153 i 154. Skoro Zamawiający skalkulował przychód gwarantowany w oparciu o założenia tylko sobie znane, ale zobowiązuje przy tym jednocześnie Operatora, do osiągania rzeczywistych przychodów w wysokości co najmniej przychodu gwarantowanego, pożądane jest aby założenia te zostały przekazane Operatorowi celem umożliwienia wywiązania się przez niego z nałożonego zobowiązania. Prosimy o przekazanie założeń lub wykreślenie zobowiązania Operatora do osiągnięcia co najmniej przychodu gwarantowanego – zał. nr 5 do umowy pkt. 5 zdanie 5.

Odpowiedź na pytanie nr 62

Zamawiający wyjaśnia, iż założenia zostaną przekazane po wyłonieniu Wykonawcy, a przypomina się że ryzyko niewykonania przychody Gwarantowanego i tak spoczywa po stronie Organizatora.

Pytanie nr 63

ot. odpowiedzi z 13.11.2025 r. na pytania 102 i 195. W pytaniu 102 Wnioski dotyczyły zmian: punktu 1 Definicje Kosztów pracy i Weryfikacji Rekompensaty Finansowej, punktu 3.2. lit. f), punktów 5.3.6., 5.3.7., 5.6.3. projektu Umowy i punktów 1 i 5 Załącznika nr 5 do umowy, określających obowiązki Operatora w zakresie ponoszenia kosztów i uzyskiwania przychodów w sposób nieprecyzyjny i uznaniowy, umożliwiających Zamawiającemu lub wybranemu przez niego Audytorowi uznaniowe obniżenie wartości rekompensaty.



Alternatywnie wniesiono o określenie precyzyjnych kryteriów, na podstawie których dokonywana będzie ocena spełnienia przez Operatora obowiązków określonych we wskazanych powyżej postanowieniach.

Zamawiający w odpowiedzi na pytanie 102 dokonał, zgodnie z wnioskami, zmiany dwóch postanowień: (definicji Weryfikacji Rekompensaty Finansowej oraz punktu 5.6.3 projektu umowy.

Zamawiający nie odniósł się do wniosku zawartego w pytaniu 102 o określenie precyzyjnych kryteriów na podstawie których dokonywana będzie ocena spełnienia przez Operatora obowiązków określonych we wskazanych powyżej postanowieniach.

Ponadto w odpowiedzi na pytanie 195 Zamawiający odmówił zmiany punktu 5.7.6 projektu umowy mającej na celu wyeliminowanie możliwości jednostronnego i uznaniowego obniżenia Rekompensaty Finansowej przez wybranego przez Zamawiającego Audytora.

W związku z tym wnosimy o określenie precyzyjnych, przejrzystych i obiektywnych kryteriów, na podstawie których będzie dokonywana ocena spełnienia przez Operatora określonych niżej obowiązków i wymagań oraz jej wpływu na wysokość rekompensaty:

- 1) spełnienia wymagań określonych w definicji Kosztów Pracy: „uzasadnione koszty poniesione przez Operatora w sposób celowy i oszczędny z zachowaniem zasad uzyskiwania najlepszych efektów z nakładów”,*
- 2) spełnienia przez Operatora obowiązku określonego w punkcie 3.2. lit. f) projektu umowy: „dołożenia należytej staranności wymaganej od podmiotu prowadzącego działalność profesjonalną dla osiągnięcia coraz wyższej efektywności ekonomicznej przy realizacji Przewozów”;*
- 3) spełnienia przez Operatora obowiązków określonych w punkcie 5.3.6 projektu umowy: „podnoszenia efektywności ekonomicznej, w szczególności przez optymalizację kosztów oraz podejmowanie działań w celu stałego zwiększania Przychodów związanych z realizacją Przewozów”,*
- 4) spełnienia przez Operatora obowiązków określonych w punkcie 5.3.7 projektu umowy: „wydatkowania środków związanych z realizacją Przewozów w sposób celowy i oszczędny z zachowaniem zasad uzyskiwania najlepszych efektów oraz optymalnego doboru metod i środków służących realizacji Umowy”,*
- 5) spełnienia przez Operatora obowiązków określonych w punkcie 1 Załącznika nr 5 do umowy: „Operator jest zobowiązany do wykonywania Przewozów z zachowaniem efektywności kosztowej oraz dążeniem do maksymalizacji osiąganych Przychodów.”,*
- 6) spełnienia przez Operatora obowiązków określonych w punkcie 5 Załącznika nr 5 do umowy: „Operator jest zobowiązany dążyć do podnoszenia efektywności ekonomicznej, w szczególności przez optymalizację kosztów oraz podejmowanie działań w celu stałego zwiększania Przychodów związanych z realizacją Przewozów.”*

Brak określenia w.w. precyzyjnych, przejrzystych i obiektywnych kryteriów uniemożliwia przewidzenie, na podstawie, jakich przesłanek będzie dokonywana, w ramach audytu, ocena zgodności z umową kosztów oraz działań Operatora w celu zwiększenia przychodów, a także, jaki będzie wpływ zakwestionowania zgodności z umową kosztów lub działań Operatora na wysokość rekompensaty. Przepis art. 4 ust. 1 ppkt (i) rozporządzenia 1370/2007 stanowi, iż umowa winna określać uprzednio, w sposób obiektywny i przejrzysty: parametry, według których obliczane są ewentualne rekompensaty. Wskazać należy, iż ostatnie zdanie art. 4 ust. 1 lit. b) rozporządzenia 1370/2007 nie



ma zastosowania do zamówień udzielanych w drodze przetargu, ale i ono nie zwalnia z obowiązku określenia parametrów rekompensaty w sposób obiektywny i przejrzysty. Załącznik do rozporządzenia 1370/2007 stanowi w punkcie 4, iż „Koszty i przychody należy obliczać zgodnie z obowiązującymi zasadami rachunkowości i przepisami podatkowymi”. W konsekwencji, obowiązujące przepisy nie dają podstaw do kwestionowania kosztów Operatora zgodnych z przepisami o rachunkowości i podatkowymi. Przepisy nie dają także podstaw do uzależnienia wysokości rekompensaty od spełnienia przez Operatora wymagań i obowiązków, zawartych we w.w. postanowieniach projektu umowy, przy braku precyzyjnych, przejrzystych i obiektywnych kryteriów oceny realizacji tych wymagań i obowiązków oraz jej wpływu na wysokość rekompensaty. Co więcej, w.w. postanowienia umowy w związku z punktem 5.7.6 projektu umowy powodują, iż rekompensata może nie pokryć wyniku finansowego netto. Na podstawie punktu 5.7.6 projektu umowy ocena spełnienia przez Operatora w.w. obowiązków i wymagań zależy od jednostronnego uznania Audytora, który działa na zlecenie Zamawiającego, więc działania i zaniechania Audytora należy przypisać Zamawiającemu.

Odpowiedź na pytanie nr 63

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

Pytanie nr 64

10) Projektu umowy, załącznik nr 10 pkt. 11 (po modyfikacji) - Czy operator ma uzgadniać z Zamawiającym treść Regulaminu Przewozu osób, rzeczy i zwierząt? Dla operatora istotniejsze jest z organizatorem treści Taryfy Przewozowej (Taryfy Pomorskiej), która powinna być tożsama dla wszystkich przewoźników, wykonujących przewozy na podstawie umów z Organizatorem.

Odpowiedź nr 64

Zamawiający wyjaśnia, że szczegółowych wyjaśnień w powyższym zakresie udzielono przy pytaniu nr 34, na które odpowiedź została opublikowana na Platformie zakupowej w dniu 13.11.2025 r.

Pytanie nr 65

Wg załącznika nr 4 do projektu umowy, pociągi nocne:

Lp. 1 Wejherowo (0.32) – Gdańsk Gł. (1.42)

Lp. 3. Wejherowo (2.32) – Gdańsk Gł. (3.42)

Lp. 117 Gdańsk Gł. (1.03) – Wejherowo (2.13)

Lp. 119 Gdańsk Gł. (3.01) – Wejherowo (4.11)

zostały zaplanowane jako „kursujące codziennie”. Obecnie w/w pociągi kursują codziennie tylko w okresie 1.06-31.08, natomiast w pozostałym okresie tylko w soboty, niedziele i święta co pozwala zarządcy infrastruktury na prowadzenie nocnych zamknięć torowych (także przerw w ruchu) wprowadzanych na potrzeby bieżącego utrzymywania infrastruktury. Dodatkowo w dni robocze poza okresem 1.06-31.08 potoki podróżnych nie wymagają uruchamiania pociągów w takcie co 1 godzinę. Czy faktycznie w myśl zamawiającego w/w pociągi mają kursować codziennie przez cały rok?

Odpowiedź na pytanie nr 65

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



Pytanie nr 66

W załączniku 4 do projektu umowy dublują się następujące pociągi kursujące w (D):

(mają te same godziny odjazdów ze stacji początkowej i taką samą ilość dni kursowania)

Lp. 199 Gdańsk Śródmieście (16.45) – Wejherowo (17.57)

Lp. 200 Gdańsk Śródmieście (16.45) – Gdynia Cisowa (17.33)

Lp. 205 Gdańsk Śródmieście (17.22) – Gdynia Cisowa (18.11)

Lp. 206 Gdańsk Śródmieście (17.22) – Wejherowo (18.35)

Operator wnosi o usunięcie z załącznika 4 wierszy nr 209 (lp. 200) oraz 215 (lp. 206)

Odpowiedź na pytanie nr 66

Zamawiający wyjaśnia, że Załącznik nr 4 został skorygowany i dołączony do odpowiedzi na pytania z dnia 26.11.2025 r.

Pytanie nr 67

dot. odpowiedzi z dnia 13.11.2025 roku. W odpowiedzi na pytanie nr 96 oraz 169, Zamawiający przychylił się do prośby o korektę kilometrów dot. relacji pociągów oraz dla drugiego okresu rozliczeniowego. Skorygowane wartości wprowadzone na nowo do załącznika nr 4 niestety nie dają wielkości wskazanych po korekcie przez Zamawiającego przy odpowiedziach na pytanie nr 96. Dlatego też wnosimy o przekazanie skorygowanego załącznika nr 4 i wskazanie zmian w nim dokonanych.

Odpowiedź na pytanie nr 67

Zamawiający wyjaśnia, że Załącznik nr 4 został skorygowany i dołączony do odpowiedzi na pytania z dnia 26.11.2025 r.

Pytanie nr 68

dot. odpowiedzi z dnia 13.11.2025 roku nr 177. W obecnej umowie przewozowej na odcinku Gdańsk Śródmieście - Lębork przewidziana jest jedna stała kara umowna w wysokości 250 zł, która nie ulega kumulacji. Natomiast w projekcie nowej umowy kary zostały określone za poszczególne parametry od punktu 11.6 do punktu 11.11, z kwotą 1000 zł za każdy przypadek. Co istotne, w nowym projekcie kary mogą się kumulować i sumować, co może prowadzić do znacznie wyższych łącznych kwot do zapłaty w przypadku wielu naruszeń. Takie rozwiązanie znacząco zwiększa potencjalne obciążenia finansowe i może być postrzegane jako wygórowane w porównaniu do obecnych zapisów. Wnosimy o modyfikację kar umownych na wzór kar umownych w obecnych umowach przewozowych dla odcinka Gdańsk Śródmieście – Wejherowo – Lębork

Odpowiedź na pytanie nr 68

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



Pytanie nr 69

dot. odpowiedzi z dnia 13.11.2025 roku nr 175. Zwracamy uwagę, że kary w projekcie umowy są od 3 do 6 razy wyższe niż w umowie obowiązującej dotychczas. Wnosimy o obniżenia kar do poziomu adekwatnego i zgodnego z dotychczas stosowaną praktyką.

Odpowiedź na pytanie nr 69

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

Pytanie nr 70

dot. odpowiedzi z dnia 13.11.2025 roku nr 179.

Prosimy o doprecyzowanie, czy obowiązek zgłaszania dotyczy wyłącznie:

- całkowitego odwołania pociągu,
- istotnej zmiany kursowania (zamiana relacji, znaczne skrócenie), czy również:

krótkotrwałych ograniczeń infrastrukturalnych wprowadzanych przez zarządcę infrastruktury?

Jednoznaczność tego przepisu jest kluczowa, aby uniknąć naliczania kar w sytuacjach, na które Operator nie ma wpływu.

Ponadto wszelkie odwołania pociągów, opóźnienia będą raportowane w załączniku nr. 19a,b,c

Odpowiedź na pytanie nr 70

Zamawiający wyjaśnia, iż pkt 14 Załącznika nr 12 określa postępowanie Operatora w sposób jasny i przejrzysty i nie wymaga to dodatkowych wyjaśnień.

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 **10 kwietnia 2026 r.**

Rozdział XVII ust. 9 SWZ otrzymuje brzmienie:

Termin składania ofert upływa w dniu **12 grudnia 2025 r., o godz. 09:00**. 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 **12 grudnia 2025 r. o godz. 09:30**.

Przewodniczący Komisji Przetargowej
Jakub Cichosz