



Znak sprawy: WOIRZL.II.272.17.2013.DP

Szczecin, dnia 29 maja 2013 r.

Dotyczy: Postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego o wartości powyżej 200.000 euro na „Świadczenie usług w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich w województwie zachodniopomorskim od dnia 15 grudnia 2013”.

**Odpowiedzi na pytania Wykonawców,
zmiana treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia
oraz zmiana terminu składania i otwarcia ofert**

Zgodnie z art. 38 ust. 2, 4 i 4a ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2010r. nr 113 poz. 759 ze zm.) – zwanej dalej „ustawą PZP”, Zamawiający odpowiada na pytania Wykonawców, zmienia treść Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia oraz zmienia termin składania i otwarcia ofert w przedmiotowym postępowaniu.

Opis przedmiotu zamówienia - Załącznik 5

1. ust. 2 a)

Zadanie nr 1 Z uwagi na brak w Załączniku nr 1 do umowy pociągów na odcinku Kalisz Pomorski - Kalisz Pomorski Miasto wnioskujemy o **usunięcie** linii nr 410 Grotniki Drawskie – Choszczno.

Odpowiedź 1:

Zamawiający akceptuje wniosek i skreśla w Opisie przedmiotu zamówienia tiret 11 ust. 2 pkt. a).

2. ust. 7 i ust 8. pkt a)

Tabor kolejowy winien spełniać(...) i Świadcstwo sprawności technicznej **pojazdu szynowego**.

Wnioskujemy: zastąpić słowami „Tabor kolejowy winien spełniać(...) i Świadcstwo sprawności technicznej **pojazdu kolejowego**". Podstawa: Rozporządzenie nr 330 Ministerstwa Infrastruktury z dn. 15 lutego 2006 w sprawie świadctw sprawności technicznej pojazdów kolejowych.

Odpowiedź 2:

Zamawiający zmienia w Opisie przedmiotu zamówienia:

- ust. 7 pierwsze zdanie pod tabelą otrzymuje brzmienie:



„Tabor kolejowy posiada aktualne „Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego lub Certyfikat - zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego i Świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego.”

- ust. 8 lit. a) otrzymuje brzmienie: „a) Tabor kolejowy winien spełniać warunki techniczne i wymagania zapewniające bezpieczeństwo ruchu, bezpieczny przewóz osób i rzeczy oraz ochronę środowiska zgodnie z ustawą z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007r. nr 16 poz. 94 ze zm.), a w szczególności uzyskać: Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego lub Certyfikat - zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego i Świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego.”

3. ust. 13

Zamawiający przewiduje zastosowanie prawa opcji polegające na rozszerzeniu zamówienia określonego w Zadaniu Nr 1.

Prosimy o wyjaśnienie, czy w przypadku zastosowania prawa opcji rekompensata będzie wyliczona w oparciu o stawkę dopłaty do 1 pockm, którą wykonawca wskaże w Formularzu ofertowym dla zadania nr 1, czy też w oparciu o nową skalkulowaną dla tej opcji stawkę.

Odpowiedź 3:

Zamawiający wyjaśnia, że w przypadku zastosowania prawa opcji rekompensata będzie wyliczana w oparciu o stawkę dopłaty do 1 pockm, którą wykonawca wskaże w Formularzu ofertowym dla zadania nr 1.

4. ust 14

„Zamawiający powiadomi Wykonawcę o możliwości realizacji opcjonalnej części zamówienia w terminie 40 dni przed planowanym uruchomieniem połączenia objętego prawem opcji.”

Wnioskujemy: Powiadomienie o opcjonalnej realizacji zamówienia powinno nastąpić na 60 dni przed planowanym uruchomieniem połączenia objętego prawem opcji, co podyktowane jest Regulaminem Przydzielenia Tras i Korzystania z Przydzielonych Tras Pociągów Przez Licencjonowanych Przewoźników Kolejowych PKP PLK S.A. §20 pkt 7.1 oraz zapisami o transporcie kolejowym art.30, pkt 5c i 5e, a także Ustawy Prawo Przewozowe. Wcześniejsza informacja o opcjonalnej realizacji zamówienia pozwoli na analizę możliwości jej wykonania, opracowanie rozkładu jazdy oraz podjęcie działań marketingowych.

Odpowiedź 4:



Zamawiający zmienia w Opisie przedmiotu zamówienia treść ust. 14 na :

„Zamawiający powiadomi Wykonawcę o możliwości realizacji opcjonalnej części zamówienia w terminie 60 dni przed planowanym uruchomieniem połączenia objętego prawem opcji”

Pytania do Umowy - Załączniki nr 6 i 7 do SIWZ

5. §1 ust. 3 pkt 8

Zamawiający określił definicję- „Koszty” jako „Uzasadnione koszty Operatora poniesione w związku z realizacją Zadania, obejmujące koszty, o których mowa w art. 15 ustawy z dnia 15 lutego 1992 roku o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2011 r. Nr 74, poz. 397 ze zm)” - prosimy o skreślenie powołania na przepisy ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych.

Odpowiedź 5:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę, tj. skreślenie powołania na przepisy ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych.

6. § 1 ust 3 pkt 13

Proponujemy rozszerzyć zakres definicji Siły Wyższej na „Zdarzenie nadzwyczajne, w tym w szczególności spowodowane: siłami przyrody, takie jak powódź, wichury, intensywne opady śniegu, zawieje i zamiecie śnieżne, szkody górnicze; skutek działania czynu zabronionego, jak atak terrorystyczny, wojna, stan wojenny lub stan nadzwyczajny, strajk; katastrofa lub wypadek; zewnętrzne pozostające poza kontrolą Strony, któremu Strona nie mogła zapobiec którego wystąpienie w danym nie mogło zostać w uzasadnionym zakresie przewidziane w chwili przyjmowania na siebie zobowiązania oraz uniemożliwiające wykonanie przez Stronę danego zobowiązania.”

Odpowiedź 6:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowane zmiany zapisu § 1 ust. 3 pkt 13.

7. § 3 ust. 1. (dot. załącznika nr 6 do SIWZ) Opis usługi.

W Załączniku nr 1 do umowy brak jest pociągów na odcinku Kalisz Pomorski - Kalisz Pomorski Miasto a więc wskazana w tym załączniku oraz w Formularzu ofertowym (lp.1 Zadanie 1) praca eksploatacyjną w wysokości 5 242 533,800 poc.km nie uwzględnia pociągów na tym odcinku.

W związku z powyższym wnioskujemy o usunięcie linii nr 410 Grotniki Drawskie - Choszczno.

Odpowiedź 7:

Zamawiający akceptuje wniosek i skreśla w § 3 ust. 1 linię nr 410 Grotniki Drawskie - Choszczno.

8. § 3 opis usługi (dot. załącznika nr 6 do SIWZ)

proponujemy **dodać** ust. 7. o treści: „W przypadku zastosowania prawa opcji lub wprowadzenia do Załącznika nr 1 do umowy nowych pociągów przez Zamawiającego powiadomi on Wykonawcę w terminie 60 dni przed planowanym uruchomieniem nowych pociągów/realizacji prawa opcji”

Wyjaśnienie: Wydłużenie terminu, który wynika z Regulaminu przydzielania tras pociągów... o 20 dni pozwoli nam na analizę wykonania opcji/wprowadzenia nowych pociągów a także zmian w kursowaniu pociągów uwzględniając obiegi taboru, drużyn trakcyjnych i konduktorskich, jak również możliwości wprowadzenia zmian uwzględniając warunki techniczno-ruchowe linii bądź odcinków, na których mają być wprowadzone nowe pociągi/zmiany w kursowaniu pociągów.

Odpowiedź 8:

Zamawiający akceptuje wniosek i w § 3 dodaje ust. 7 o brzmieniu:

„W przypadku zastosowania prawa opcji, Organizator powiadomi Operatora w terminie 60 dni przed planowanym uruchomieniem połączenia objętego prawem opcji”

9. §5 ust.5. (dot. załącznik nr 7 do SIWZ)

Wnioskujemy: o dodatkowy zapis: „Zmiany w rozkładzie jazdy wymagają uzgodnień z Przewoźnikiem DB REGIO”, gdyż każdorazowa zmiana rozkładu jazdy wymaga uzgodnień z DB REGIO

Odpowiedź 9:

Zamawiający nie wyraża zgody na wprowadzenie proponowanego zapisu. Umowa dotyczy realizacji przewozów tylko na terenie województwa zachodniopomorskiego.

10. §7 ust. 2 pkt. 3 f (dot. załącznik nr 7 do SIWZ)

Podanie do publicznej wiadomości planu kursowania komunikacji zastępczej,

Wnioskujemy: dopisać na końcu „Dotyczy terenu RP, a po stronie niemieckiej po otrzymaniu informacji”.

Odpowiedź 10:

Zamawiający nie wyraża zgody na wprowadzenie proponowanego zapisu. Umowa dotyczy realizacji przewozów tylko na terenie województwa zachodniopomorskiego.



11. § 7 ust 2 pkt 6 (pkt 5 w załączniku nr 7)

wniosujemy o zmianę wskaźnika punktualności wykonywanych przewozów z 95% na 90%(dla odjazdów i przyjazdów).

Odpowiedź 11:

Zamawiający nie wyraża zgody na wnioskowaną zmianę wskaźnika punktualności wykonywanych przewozów z 95% na 90%.

12. § 7 ust 3

wniosujemy na zmianę treści zapisu „...przekroczenie czasu przyjazdu lub odjazdu” zamienić na „...przekroczenie czasu przyjazdu albo odjazdu”

Odpowiedź 12:

Zamawiający nie wyraża zgody na wnioskowaną zmianę.

13. § 7 ust. 4 pkt 2

„Spowodowana zdarzeniami wypełniającymi ustawowe znamiona poważnych wypadków, wypadków lub incydentów.”

Wniosujemy: rozszerzyć zapis (...) wypadków, incydentów oraz siły wyższej.

Uzasadnienie: Dużo przypadków opóźnień pociągów spowodowanych jest przez zatrzymanie się pojazdu przed przeszkodą znajdującą się w międzytorzu np. drzewo, obce przedmioty itp. lub usuwanie następstw w wyniku najechania na obce przedmioty. Zdarzenia te nie wyczerpują ustawowe znamiona poważnych wypadków, wypadków i incydentów lecz opisane są jako trudności eksploatacyjne, które uwzględnia Instrukcja Ir-8 o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych.

Odpowiedź 13:

Zamawiający zgadza się na proponowaną zmianę. Zapis § 7 ust. 4 pkt 2 otrzymuje następujące brzmienie:

„2) spowodowana zdarzeniami wypełniającymi ustawowe znamiona poważnych wypadków, wypadków lub incydentów oraz działaniami Siły Wyższej”.

14. §12 ust 3 Wymagania w stosunku do środków transportu.

Przewozy wykonywane będą pociągami, które gwarantować będą wygodę podróżowania z uwzględnieniem proporcjonalnej do potoku podróżnych liczby miejsc siedzących.



Wnioskujemy o zmianę zapisu na: „Przewozy wykonywane będą pociągami, które gwarantować będą wygodę podróżowania z uwzględnieniem proporcjonalnej do potoku podróży liczby miejsc w pociągu dla danego pojazdu.

Odpowiedź 14:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę zapisu w § 12 ust. 3.

15. §13ust. 4.

Informacje na temat sposobu załatwienia wniesionej skargi lub reklamacji, Operator przekaze Organizatorowi w terminie do 7 dni po ich rozpatrzeniu.

Proponujemy nową treść ustępu 4:

„Do Miesięcznego Raportu Informacyjnego Operator sporządzi odrębny załącznik, w którym przekaze Organizatorowi informację o rozpatrzonych w tym miesiącu skargach i reklamacjach oraz kwotach przyznanych i wypłaconych odszkodowań z podziałem na sprawy: zasadne, niezasadne oraz przekazane do rozpatrzenia zgodnie z kompetencjami do innych jednostek,”

W realizowanej obecnie umowie, w uzgodnieniu z Urzędem Marszałkowskim woj. zachodniopomorskiego stosowany jest ten sposób przekazywania informacji o skargach i reklamacjach.

Odpowiedź 15:

Zamawiający akceptuje wniosek i zmienia treść § 13 ust. 4 na:

„Do Miesięcznego Raportu Informacyjnego Operator sporządzi odrębny załącznik, w którym przekaze Organizatorowi informację o rozpatrzonych w tym miesiącu skargach i reklamacjach oraz kwotach przyznanych i wypłaconych odszkodowań z podziałem na sprawy: zasadne, niezasadne oraz przekazane do rozpatrzenia zgodnie z kompetencjami do innych jednostek,”

16. § 13 ust 6

proponujemy wykreślić w całości.

Uzasadnienie: Wypłacone odszkodowania w związku z wykonywaniem przewozu są jak najbardziej kosztami realizacji Zadania i powinny być objęte rekompensatą, analogicznie jak wpływy z opłat dodatkowych określone w § 8 ust 5 stanowią przychody zadania.

Odpowiedź 16:

Zamawiający nie zgadza się na proponowaną zmianę, tj. wykreślenie w całości § 13 ust. 6.

Odszkodowania w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 25 ust. 3 pkt 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym



dotyczą sytuacji, w których Operator nie wykonał lub w sposób nieprawidłowy wykonał usługę na podstawie umowy przewozu zawartej z konkretnym pasażerem. Operator przyznając w takiej sytuacji odszkodowanie uznaje tym samym - po swej stronie - niewykonanie lub nieprawidłowe wykonanie konkretnego obowiązku, pozostające w związku przyczynowym ze szkodą którą poniósł pasażer. Biorąc pod uwagę, że umowa zawarta pomiędzy Operatorem a Organizatorem publicznego transportu zbiorowego wyznacza podstawowe parametry i standardy wykonywania usług przewozu, rekompensata nie może obejmować kosztów generowanych w związku z działaniami Operatora pozostającymi w sprzeczności z tymi parametrami i standardami. Reasumując, koszty odszkodowań, nie stanowią kosztów w związku z realizacją tej Umowy, lecz koszty pozostające w związku z jej niewykonywaniem lub nieprawidłowym wykonywaniem.

17. § 14 ust 2

Zamawiający nie określił jaki procent kosztów ani jaka kwota może stanowić rozsądny zysk Operatora, zastrzegając jednocześnie, że stawka dopłaty do pociągokilometra (kryterium wyboru) powinna uwzględniać kwotę rozsądnego zysku Operatora.

W związku z powyższym prosimy o wyjaśnienie:

- 1) Czy w Umowie zostanie wpisany rozsądny zysk w wysokości zaplanowanej i przyjętej przez Operatora do kalkulacji stawki dopłaty do pociągokilometra, jeżeli nie to kiedy w jakich okolicznościach zostanie uzupełniony zapis dot. wysokości rozsądnego zysku.
- 2) Czy w przypadku, gdy Operator uzyska rozsądny zysk wyższy niż zaplanowany i wskazany w umowie będzie on w całości należny Operatorowi?
- 3) Czy w przypadku, gdy rekompensata za okres obowiązywania Umowy przekazana Operatorowi przez Zamawiającego (liczona jako iloczyn stawki dopłaty do pociągokilometra i wykonanej pracy eksploatacyjnej) nie pokryje w pełni wyniku finansowego netto Operatora, liczonego zgodnie z pkt. 2 Załącznika do Rozporządzenia nr 1370/2007 z dnia 23 października 2007 r Zamawiający uzupełni brakującą kwotę, tak aby Operator nie ponosił straty z realizacji Umowy co jest zgodne z ww. Rozporządzeniem.

Odpowiedź 17:

§ 14 ust. 2 w załączniku nr 6 i załączniku nr 7 do SIWZ otrzymuje następujące brzmienie:

„Wypłacana Operatorowi Rekompensata stanowi iloczyn wykonanej przez Operatora pracy eksploatacyjnej oraz stawki dopłaty do jednego pociągokilometra (1 pockm) obowiązującej w okresie realizacji Umowy. Rekompensata uwzględnia rozsądny zysk Operatora. Rekompensata za okres obowiązywania Umowy nie może przekroczyć kwoty odpowiadającej wynikowi finansowemu netto Operatora, liczonemu zgodnie z pkt 2 Załącznika do Rozporządzenia Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. Stawka dopłaty do 1

pociągokilometra uwzględni kwotę Rozsądnego Zysku Operatora, która wyniesie nie więcej niż 3% Kosztów Realizacji Zadania i nie może być wyższa niż 1 mln zł (słownie: jeden milion złotych 00/100) dla okresu realizacji Umowy.”

W przypadku przetargowego trybu wyboru operatora, organizator wybiera ofertę najkorzystniejszą, w której operator decyduje się na wykonywanie przewozów za skalkulowaną stawkę dopłaty do jednego pociągokilometra (uwzględniającą planowane przez niego koszty i rozsądny zysk).

18. § 14 ust 6,7,9 (w załączniku nr 6), ust.4,5,7 (w załączniku nr 7)

W wyniku przyjęcia określonego w umowach sposobu wypłacania rekompensaty Wykonawca przez prawie dwa miesiące realizować będzie usługę nie otrzymawszy uprzednio środków na jej wykonanie. Jako podmiot prowadzący działalność głównie o charakterze usług publicznych Spółka nie posiada wolnych środków finansowych na kredytowanie przewozów. Jednocześnie pragniemy zauważyć, iż z uwagi na monopolistyczną pozycję na rynku głównych kontrahentów/dostawców (udostępnienie linii, energia trakcyjna i inne) Spółka nie ma możliwości wynegocjowania z nimi terminów płatności podobnych do zastosowanych w umowach.

W związku z powyższym wnioskujemy o zmianę dotychczasowych zapisów ust. 6, ust.7, ust. 9 w załączniku nr 6 oraz odpowiednio ust. 4, ust.5, ust.7 w załączniku nr 7 na następujące brzmienie:

ust. 6. Operator będzie przekazywał w każdym miesiącu dwa Wnioski o wypłatę rekompensaty w terminach:

- pierwszy wniosek za przewozy zrealizowane w okresie od 1-ego do 15-ego dnia danego miesiąca - do 16 dnia miesiąca, którego dany wniosek dotyczy,
- drugi wniosek za przewozy zrealizowane od 16-ego dnia do ostatniego dnia miesiąca - do dnia następnego po upływie daty końcowej okresu, którego dany wniosek dotyczy.

Płatności za okres od 15 do 31 grudnia 2013 roku zostaną przekazane po podpisaniu umowy, na podstawie sporządzonego Wniosku o wypłatę Rekompensaty. Wniosek o wypłatę Rekompensatę za okres od 1-13 grudnia 2014 r zostanie złożony w terminie do dnia 20 grudnia 2014r

ust.7. Wniosek o wypłatę Rekompensaty podlega weryfikacji Organizatora. Organizator dokonując weryfikacji wniosku, w razie powzięcia wątpliwości co do jego kompletności lub poprawności, ma prawo żądać od Operatora jego uzupełnienia, sprostowania lub wyjaśnienia zapisów, wyznaczając ku temu Operatorowi stosowny termin, nie dłuższy niż 3 dni. Za termin złożenia wniosku przyjmuje się wówczas termin złożenia przez Operatora

ust.9. Rekompensata przekazywana będzie w terminie 4 dni po dokonaniu pozytywnej weryfikacji uzupełnionego lub sprostowanego wniosku Operatora

Odpowiedź 18:

1) Dotyczy § 14 ust. 6 załącznika nr 6 oraz § 14 ust. 4 załączniku nr 7.

Zamawiający wyraża zgodę na proponowaną zmianę i zmienia treść § 14 ust. 6 w załączniku nr 6 oraz § 14 ust.4 w załączniku nr 7 do SIWZ następująco:

„Rekompensata będzie wypłacana na podstawie Wniosku Operatora złożonego Organizatorowi w terminach:

- pierwszy wniosek za przewozy zrealizowane w okresie od 1-ego do 15-ego dnia danego miesiąca - do 16 dnia miesiąca, którego dany wniosek dotyczy,
- drugi wniosek za przewozy zrealizowane od 16-ego dnia do ostatniego dnia miesiąca - do dnia następnego po upływie daty końcowej okresu, którego dany wniosek dotyczy.

Płatności za okres od 15 do 31 grudnia 2013 roku zostaną przekazane po podpisaniu umowy, na podstawie sporządzonego Wniosku o wypłatę Rekompensaty. Wniosek o wypłatę Rekompensatę za okres od 1-13 grudnia 2014 r. zostanie złożony w terminie do dnia 20 grudnia 2014r.”

2) Dotyczy § 14 ust.7 załącznika nr 6 oraz § 14 ust. 5 załączniku nr 7.

Zamawiający akceptuje wniosek i w § 14 ust.7 załącznika nr 6 oraz § 14 ust. 5 załączniku nr 7 w przedostatnim zdaniu określenie „nie krótszy niż 7 dni” zastępuje się określeniem „nie dłuższy niż 3 dni”.

3) Dotyczy § 14 ust.9 załącznika nr 6 oraz § 14 ust. 7 załączniku nr 7.

Zamawiający zmienia treść § 14 ust.9 załącznika nr 6 oraz § 14 ust. 7 załączniku nr 7 na:

„Rekompensata przekazywana będzie w terminie do 7 dni po dokonaniu pozytywnej weryfikacji uzupełnionego lub sprostowanego wniosku Operatora”

19. §19 ust.1. Badania marketingowe.

Operator zobowiązuje się prowadzić badania marketingowe w celu zweryfikowania prawidłowości alokacji przychodów z przewozów oraz właściwego zaspokojenia popytu na przewozy wykonywane w ramach Zadania, co stanowi element podnoszenia jakości usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Badania marketingowe są co prawda wykonywane cztery razy dla RJP, ale ich wyniki, z uwagi na fakt, że są to badania tylko osób wsiadających i wysiadających, nie



weryfikują prawidłowej alokacji przychodów z przewozów. Do tego niezbędne są co najmniej raz na dwa lata zarządzane badania struktury taryfowej przewozów w co najmniej 80% pociągów (dotychczas jest to 80 pociągów raz w roku).

Wobec braku odpowiednich badań na dzień dzisiejszy proponujemy usunąć zapis: "prawidłowości alokacji przychodów z przewozów oraz..."

Odpowiedź 19:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę.

20. §20 Raporty informacyjne i rozliczeniowe.

Brak określenia, które dane podajemy narastająco, a które za dany miesiąc (np. rozpatrzone skargi i reklamacje) - prosimy o uszczegółowienie.

Odpowiedź 20:

Zamawiający zmienia załączniki:

- nr 4 – Wzór Miesięcznego Raportu Informacyjnego i nr 5 – Wzór Roczno Raportu Rozliczeniowego do wzoru Umowy będącej załącznikiem nr 6 do SIWZ

oraz

- nr 3 – Wzór Miesięcznego Raportu Informacyjnego i nr 4 – Wzór Roczno Raportu Rozliczeniowego do wzoru Umowy będącej załącznikiem nr 7 do SIWZ.

Wzory nowych załączników otrzymują brzmienie jak w załącznikach do niniejszych odpowiedzi.

21. § 22 ust. 3

proponuje się zmianę treści „a w przypadku niedotrzymania 15 dniowego terminu zwrotu, nadpłata ta winna być zwrócona wraz z odsetkami ustawowymi, naliczonymi za okres od dnia otrzymania zakwestionowanej części Rekompensaty do dnia jej wpływu na rachunek bankowy Organizatora.”

Odpowiedź 21:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę treści zapisu § 22 ust. 3.

22. § 22 ust. 4



proponuje się zmianę treści „...Operator zobowiązany jest do ich niezwłocznego zwrotu w zakwestionowanej przez Organizatora kwocie, wraz z odsetkami ustawowymi, liczonymi od dnia dokonania wydatku do dnia wpływu na rachunek bankowy Organizatora.”

Odpowiedź 22:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę treści zapisu § 22 ust. 4.

23. §23 ust. 1

Wnosimy o skreślenie ustępu. Operator nie ma możliwości wyrządzić szkody Organizatorowi, które nie są objęte karami.

Odpowiedź 23:

Zamawiający nie wyraża zgody na skreślenie ustępu § 23 ust. 1.

24. §23 ust. 2 pkt 1

wniosujemy o zmianę zapisu na;

„Zawinionego przez Operatora odwołania z uruchomienia kursowania pociągu ujętego w Rozkładzie Jazdy Pociągów na całej trasie bez wprowadzenia zastępczej komunikacji autobusowej...”

Odpowiedź 24:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisu § 23 ust. 2 pkt 1.

25. § 23 ust. 2

wniosujemy o zmniejszenie wysokości kar umownych o 50%, gdyż są one rażąco wysokie.

Odpowiedź 25:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę wysokości kar umownych określonych w § 23 ust. 2.

26. § 24 ust. 2

Są to odrębne umowy i nie powinno mieszać się długów jednej umowy z wierzytelnościami drugiej umowy zwłaszcza, że obie umowy rozliczane są oddzielne.

Odpowiedź 26:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę.

Regulacja zastrzegająca po stronie Organizatora prawo potrącenia zaległych wierzytelności wynikających z umowy dzierżawy, stanowi uproszczenie w regulowaniu tych należności. Przy



terminowym regulowaniu czynszu dzierżawnego Organizator wcale nie musi uruchamiać procedury wynikającej z tego zapisu.

27. § 25 ust. 3

proponuje się zmianę treści na następującą:

„W przypadku istotnej zmiany okoliczności powodującej, że wykonanie umowy nie leży w interesie publicznym, czego nie można było przewidzieć w chwili jej zawarcia a także w razie niewykonywania lub uporczywego niewłaściwego wykonywania przez Operatora postanowień Umowy strony za obopólną zgodą odstąpią od realizacji umowy.

Odpowiedź 27:

Zamawiający nie wyraża zgody na zaproponowaną zmianę zapisu § 25 ust. 3.

28. Załącznik nr 4 i 5 (dot. załącznika nr 6 do SIWZ) i nr. 3 i 4 (dot. załącznika nr 7 do SIWZ) Miesięczny Raport Informacyjny i Roczny Raport Rozliczeniowy.

Z treści umowy oraz opisu poszczególnych kolumn nie wynika jasno jakie dane Operator ma ująć w raporcie, które wartości wyszczególniane będą szczegółowo przy każdym pociągu a które ogółem w podliczeniu umowy. W jaki sposób ustalana będzie kwota rekompensaty, skoro zrealizowana praca eksploatacyjna będzie wykazywana w kilku kolumnach.

W raporcie brak jest kolumny dotyczącej kosztów komunikacji międzynarodowej oraz pozostałych kosztów bezpośrednich.

- 1) Czy Organizator dopuszcza możliwość podania danych w sposób mniej szczegółowy np.; koszty paliwa trakcyjnego i dzierżawy taboru wchodzi w skład kosztów taboru a ZKA uruchamiana przez PLK pomniejsza koszty dostępu do linii i tam jest ujęta.
- 2) Prosimy o doprecyzowanie, które wartości w poszczególnych kolumnach w raporcie miesięcznym mają być podane narastająco, a które za dany miesiąc (np. kolumna „planowana liczba dni kursowania” jest rozbita na: w miesiącu i narastająco; natomiast kolumna „rzeczywista liczba dni kursowania” już nie)?
- 3) W raporcie miesięcznym w kolumnie **Przychody na terenie województwa** oprócz: przychodów ze sprzedaży biletów, dotacji do ulg ustawowych, wartości wykupionych uprawnień do ulg pojawiła się kolumna „pozostałe przychody z tytułu realizacji Umowy”. Prosimy o wyjaśnienie; jakie przychody należy tu ujmować.
- 4) W Raporcie miesięcznym w kolumnach : „przychody ze sprzedaży biletów”, „dotacja do ulg ustawowych”, „wartość wykupionych uprawnień do ulg” oraz „pozostałe przychody z tytułu realizacji Umowy” brak określenia czy dane mają być podawane za dany miesiąc czy narastająco.



Ta sama uwaga dotyczy kolumny „ilość pasażerów”.

- 5) W miesięcznym raporcie informacyjnym i rocznym raporcie rozliczeniowym w kolumnach „ilość pociągów opóźnionych ponad 5 min” prosimy o zmianę na kolumnach „ilość pociągów opóźnionych ponad 10 min” zgodnie z §7 ust.3 Umowy.
- 6) Załączniki (miesięczny raport informacyjny i roczny raport rozliczeniowy) nie uwzględniają pozycji „rozsądny zysk”. W zaproponowanej formie nie dają Wykonawcy możliwości wykazania rozsądnego zysku w przypadku jego osiągnięcia i może on zostać uznany przez Zamawiającego jako „nadpłata” podlegająca zwrotowi. W związku z powyższym wnoskujemy o dodanie w załącznikach kolumny „rozsądny zysk”.

Odpowiedź 28 pkt 1):

Informacja zawarta w odpowiedzi na pytanie 20.

Odpowiedź 28 pkt 2):

Informacja zawarta w odpowiedzi na pytanie 20.

Odpowiedź 28 pkt 3):

W kolumnie „pozostałe przychody z tytułu realizacji umowy” należy podać m.in. przychody z tytułu opłat dodatkowych.

Odpowiedź 28 pkt 4):

Informacja zawarta w odpowiedzi na pytanie 20.

Odpowiedź 28 pkt 5):

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę.

Odpowiedź 28 pkt 6):

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę.

Pytania do Umowy dzierżawy - Załącznik nr 6a

29. §8 ust. 2

Dzierżawca ponosi w czasie trwania umowy zwykle koszty utrzymania przedmiotu dzierżawy, a w szczególności koszty eksploatacyjne, koszty bieżącego utrzymania oraz koszty przeglądów kontrolnych i okresowych wynikające z korzystania z przedmiotu dzierżawy.

Wnioskujemy: o ujęcie zmiany tego punktu „Dzierżawca ponosi w czasie trwania umowy zwykłe koszty utrzymania przedmiotu dzierżawy, a w szczególności koszty eksploatacyjne, koszty bieżącego utrzymania oraz koszty przeglądów utrzymania z poziomu P1 i P2 wynikające z korzystania z przedmiotu dzierżawy”.

Zgodnie z obowiązującą Dokumentacją Systemu Utrzymania obowiązuje nazewnictwo poziom utrzymania P1, P2.

Odpowiedź 29:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę.

30. §8 ust. 3.

„Dzierżawcę obciążają koszty napraw bieżących przedmiotu dzierżawy będących wynikiem zużycia nie objętego gwarancją, rękojmią i serwisem producenta przedmiotu dzierżawy.”

Wnioskujemy: o ujęcie lub rozważenia zmiany tego punktu „Dzierżawcę obciążają koszty napraw bieżących przedmiotu dzierżawy będących wynikiem zużycia nie objętego gwarancją, rękojmią i serwisem producenta przedmiotu dzierżawy za wyjątkiem zestawów kołowych, przykładowi głównych, silników spalinowych”. Uwzględniając przewidywane przebiegi oraz cykl napraw pojazdów wynika, iż potrzeby wymiany np.: zestawów kołowych na SA103 i SA109 nastąpi w 2014 r. tj. przed wykonaniem ich napraw rewizyjnych.

Odpowiedź 30:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę.

31. §8 ust 5 ppkt „c”

Czynsz dzierżawy nie przysługuje za czas wyłączenia pojazdów z eksploatacji na czas wykonywania przeglądów określonych z Rozporządzenia jako poziom utrzymania 3.

Wnioskujemy: o ujęcie zmiany tego punktu - „Czynsz dzierżawy nie przysługuje za czas wyłączenia pojazdów z eksploatacji na czas wykonywania przeglądów określonych z Rozporządzenia jako poziom utrzymania P3 i P2 jeżeli pojazd w dniu wykonywania przeglądu nie był zatrudniony”.

Wnioskujemy: o dopisanie ppkt „d” o treści - „Czynsz dzierżawy nie przysługuje za czas wyłączenia pojazdów z eksploatacji niezbędny do wykonywania napraw bieżących powyżej 48 godzin”

Wykonywanie przeglądów z poziomu P2 oraz napraw bieżących wymagających wyłączenia z ruchu (np.: wykonanie reprofilacji zestawów kołowych, usunięcie usterek w skutek kolizji), na które nie ma wpływu Dzierżawca uniemożliwia zatrudnienie pojazdu w danej dobie. Naszym zdaniem za taki okres nie powinno się płać czynszu dzierżawy.

Odpowiedź 31:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę.

32. §8 ust 7

Dzierżawca zobowiązuje się do niezwłocznego wykonania na własny koszt napraw przedmiotu dzierżawy zaleconych w wyniku przeglądów, o których mowa w ust. 6

Wnioskujemy: o ujęcie zmiany tego punktu - „Dzierżawca zobowiązuje się do niezwłocznego wykonania na własny koszt napraw przedmiotu dzierżawy zaleconych w wyniku przeglądów P1 i P2, o których mowa w ust 6 za wyjątkiem napraw podzespołów wymagających demontażu oraz wysłania ich do specjalistycznych Zakładów Naprawczych.

Wykonanie naprawy podzespołów wymagających demontażu z pojazdu z zakresu poziomu utrzymania P4 należy przeprowadzić w Zakładach Naprawczych co wymaga wszczęcia procedury przetargowej.

Odpowiedź 32:

§ 8 ust 7 otrzymuje następujące brzmienie: „Dzierżawca zobowiązuje się do niezwłocznego wykonania na własny koszt napraw przedmiotu dzierżawy zleconych w wyniku przeglądów, o których mowa w ust. 6, z zastrzeżeniem ust. 4.”

33. § 8

Wnioskujemy: dopisanie ust. 10 o treści - „Wydzierżawiający ponosi koszty zabezpieczenia depozytu rezerwy obiegowej w tym zestawów kołowych na pojazdy będące przedmiotem dzierżawy”.

Naszym zdaniem utworzenie rezerwy obiegowej powinno być w interesie i po stronie właściciela taboru. Brak podzespołów uniemożliwi płynną i bezawaryjną eksploatację.

Odpowiedź 33:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę.

34. §9 ust. 1

Organizację oraz przeprowadzenie napraw rewizyjnych i napraw głównych przedmiotu dzierżawy, o których mowa w § 8 ust. 4, zapewnia Dzierżawca,

Wnioskujemy: „Organizację oraz przeprowadzenie napraw rewizyjnych i napraw głównych przedmiotu dzierżawy, o których mowa w § 8 ust. 4, zapewnia Wydierżawiający”



Wnioskujemy: o wykreślenie ust 2,3,4 w § 9.

Uzasadnienie - w obecnie obowiązującej Umowie Dzierżawy WliT.II-100/2012 z dnia 21 grudnia 2012r. jest zapis, że organizację oraz przeprowadzenie napraw z poziomu P4 i P5 zapewnia Dzierżawca natomiast przetarg na wykonanie napraw pojazdów EN57 został zorganizowany przez Urząd Marszałkowski.

Odpowiedź 34:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę.

35. §10 ust 3

Wnioskujemy: o dodanie po zdaniu „dla pozostałych pojazdów pokrywa Ubezpieczyciel” następujące słowa „zgodnie z aktualnie obowiązującą umową z Ubezpieczycielem”

Odpowiedź 35:

Zamawiający wyraża zgodę na proponowaną zmianę i zmienia treść ust 3 § 10 na:

„Dla pojazdów wymienionych w § 1 ust 1 lit. A i b niniejszej umowy szkody oszacowane na podstawie kosztorysu poniżej kwoty 10.000 zł (dziesięciu tysięcy złotych) powstałe w wyniku zdarzeń, o których mowa w § 11 ust. 4, za wyjątkiem zawinionych przez Dzierżawcę, pokrywa Wydzierżawiający, dla pozostałych pojazdów pokrywa Ubezpieczyciel, zgodnie z aktualnie obowiązującą umową z Ubezpieczycielem.”

Jednocześnie Zamawiający z własnej inicjatywy zmienia załącznik nr 1(Rozkład Jazdy Pociągów) do wzoru Umowy będącej załącznikiem nr 6 do SIWZ w brzmieniu jak w załączonym wzorze oraz wprowadza następujące zmiany we wzorach Umów stanowiących załączniki nr 6 i nr 7 do SIWZ:

- **§ 7 ust. 3** otrzymuje następujące brzmienie: *„Za opóźnienie, przekraczające parametry określone w ust. 2 pkt 6, uważa się przekroczenie czasu przyjazdu lub odjazdu, wynikające z Rozkładu Jazdy Pociągów, o więcej niż 5 minut.”*



Mając powyższe na uwadze, Zamawiający zmienia termin składania i otwarcia ofert. Oferty należy składać w terminie do dnia **14 czerwca 2013 r.** do godziny **11.00** budynku Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego, ul. Piłsudskiego 40 – 42, 70 – 421 Szczecin (pokój nr 343).

Otwarcie ofert jest jawne i nastąpi tego samego dnia (**14 czerwca 2013 r.**) o godzinie **11.30** w pok. 308 w budynku Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego, ul. Piłsudskiego 40 – 42, 70 – 421 Szczecin.

MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA

Olga Gęblewicz

Kierownik Zamawiającego

Proszę o zwrotne potwierdzenie otrzymania niniejszego pisma na nr faksu: 091 4467185

Potwierdzam otrzymanie stron pisma w dniu 2013 r. o godz.

.....

podpis osoby przyjmującej korespondencję oraz pieczęć firmy

Załączniki:

- 1) Wzór Miesięcznego Raportu Informacyjnego - załącznik nr 4 do wzoru Umowy będącej załącznikiem nr 6 do SIWZ
- 2) Wzór Roczного Raportu Rozliczeniowego - załącznik nr 5 do wzoru Umowy będącej załącznikiem nr 6 do SIWZ
- 3) Wzór Miesięcznego Raportu Informacyjnego - załącznik nr 3 do wzoru Umowy będącej załącznikiem nr 7 do SIWZ.
- 4) Wzór Roczного Raportu Rozliczeniowego – załącznik nr 4 do wzoru Umowy będącej załącznikiem nr 7 do SIWZ.

