

**Konsultacje rynkowe poprzedzające ogłoszenie postępowania na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, w okresie od 12 grudnia 2021 r. do 14 grudnia 2030 r.**

**Zagadnienia poruszone w trakcie konsultacji przeprowadzonych w dniach 9-11 czerwca br.**

1. Mając na uwadze, że jednym z celów konsultacji jest wypracowanie podejścia opartego o minimalizację kosztów transportu kolejowego, rekomendujemy do wykorzystania możliwość składania ofert wariantowych o których mowa w art. 92 n Pzp zgodnie z którym można wymagać / dopuścić złożenia oferty wariantowej. Przepis wskazuje, że jeśli zamawiający wymaga / dopuszcza możliwość złożenia oferty wariantowej, musi on określić:
  - a. Minimalne wymagania dla oferty wariantowej oraz wymagania dotyczące ich składania, w szczególności informacje o możliwości złożenia oferty wariantowej wraz z ofertą podstawową albo zamiast oferty podstawowej;
  - b. Kryteria oceny ofert, w sposób zapewniający możliwość ich zastosowania zarówno w odniesieniu do oferty podstawowej, jak i oferty wariantowej.Proponujemy zatem, aby wzorem rozwiązań stosowanych w innych krajach europejskich Zamawiający zawarł w SIWZ możliwość składania odrębnych ofert na połączonych pakietach, tzn. aby była możliwość złożenia ofert na pakiet B1, B2 oraz B1+B2. Wraz z obowiązkiem złożenia oferty na pojedyncze pakiety przy składaniu oferty na wariant łączony.
2. Jednocześnie jako kryterium oceny ofert powinna być w takim przypadku kluczowa MINIMALIZACJA łącznego kosztu. Na przykład w wyżej opisanym przypadku, najlepsza oferta lub kombinacja ofert to taka która pozwala na najtańsze zrealizowanie pakietu zarówno B1 i B2.
3. Zestaw możliwych „połączeń pakietów” powinien zostać opracowany w ramach pracy UM i ekspertów.  
**Zamawiający przychylił się do powyższych propozycji.**
4. Powinny zostać uwzględnione dodatkowe elementy jako przesłanki waloryzacji:
  - a. przekazanie Wykonawcy dodatkowego taboru Zamawiającego (może to wpływać na zmianę kosztów ze względu na takie czynniki jak poziom zużycia oleju napędowego/energii elektrycznej, czy koszt utrzymania technicznego)
  - b. zmiana obowiązkowych elementów opłat za źródła zasilania - energię elektryczną/paliwo, niezależnych od obu stron, których nie da się przewidzieć w momencie zawierania umowy (np. opłata mocowa która weszła w życie od 1 stycznia 2021 r.)
2. Można w ramach ograniczania ryzyka koszty paliwa i ee potraktować jako koszty „niezależne” od operatora finansowane przez Zamawiającego, podobnie jak koszty dostępu do infrastruktury. Dotyczyłyby to wyłącznie zmian mających wpływ na cenę a nie na zużycie. W przypadku braku porozumienia w sprawie waloryzacji rekompensaty strony powołają biegłego który oceni wpływ zmian na koszty. Koszty opinii biegłego pokryją po połowie Zamawiający i Wykonawca.  
**Zamawiający rozważył powyższe propozycje.**
5. Indeksacja – przykład i propozycja:  
Począwszy od 1 kwietnia 200x r. stawka będzie waloryzowana przy zastosowaniu następującego wskaźnika W:  
Pakiety spalinowe  
 $W = 0,50 \times WT + 0,35 \times WW + 0,15 \times WP$   
Pakiety elektryczne  
 $W = 0,45 \times WT + 0,30 \times WW + 0,25 \times WE$   
gdzie  
n – rok poprzedzający rok w którym następuje waloryzacja  
WT - średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w roku n  
WW – wzrost przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw w roku n w stosunku do roku n-1

WP – roczny współczynnik zmian ceny oleju napędowego w roku n, w stosunku do roku n-1, ustalany na podstawie średniej arytmetycznej ceny hurtowej Oleju Napędowego Ekodiesel według PKN Orlen  
WE – wskaźnik wzrostu kosztu zakupu energii elektrycznej obliczany w następujący sposób:

$WE = 0,52 \times WB + 0,4 \times WOD + 0,08 \times WOM$  gdzie

WB – współczynnik zmiany średnioważonej rocznej ceny notowań BASE\_Y-(n+1) w roku n, w stosunku do średnioważonej rocznej ceny notowań BASE\_Y-(n) w roku n-1, na Towarowej Giełdzie Energii

WOD – współczynnik zmiany średniorocznych wartości opłat dodatkowych PKP Energetyka (Składnik jakościowy stawki systemowej, Składnik zmienny stawki sieciowej w całodobowy, Składnik stały stawki sieciowej / opłata stała za dystrybucję, Stawka opłaty przejściowej, Opłata OZE) zatwierdzanych przez Prezesa URE w roku n, w stosunku do roku n-1.

Średnioroczna wartość opłat dodatkowych PKP Energetyka jest obliczana na podstawie średniej ważonej liczby dni i wartości opłat dodatkowych PKP Energetyka obowiązujących w danych dniach.

WOM - współczynnik zmiany średniorocznej wartości wysokości Opłaty Mocowej o której mowa w Ustawie z dnia 8 grudnia 2017 r. o rynku mocy w roku n, w stosunku do roku n-1

Średnioroczna wartość wysokości Opłaty Mocowej jest obliczana na podstawie średniej ważonej liczby dni i wysokości Opłaty Mocowej obowiązujących w danych dniach.

**Zamawiający rozważy przedłożoną propozycję.**

6. Tabor Zamawiającego enumeratywnie przypisany do poszczególnych pakietów/alternatywnie, możliwość przesuwania taboru Zamawiającego i przypisywania go dowolnie do poszczególnych pakietów przez Wykonawcę. Zamawiający nie może zmniejszyć liczby taboru oddanego do wykorzystania Wykonawcy. Zmiana taboru Zamawiającego przesłanką do waloryzacji rekompensaty. Przypisanie pojazdów 106 i innych nie według typu tylko konkretnych jednostek. **Tabor Zamawiającego jest przypisany enumeratywnie do pakietu w momencie prowadzenia postępowania przetargowego, jego rozstrzygnięcia oraz przekazania taboru Wykonawcy. Zamawiający dopuszcza możliwość dokonywania przez Wykonawcę przesunięć pojazdów do realizacji przewozów zgodnie z typami taboru przypisanymi do pakietów, z zastrzeżeniem, że w miejsce przesuniętych pojazdów, Wykonawca zapewni tabor tego samego typu.**
7. Bezkosztowe korzystanie z taboru Zamawiającego (brak opłaty za korzystanie z taboru Zamawiającego)  
**Zasady korzystania z taboru Zamawiającego zależą wprost od genezy środków i metody rozliczenia projektu, z którego zostały zakupione. W Szczegółowym Opisie Przedmiotu Zamówienia każdej jednostce taborowej zostanie przypisany tryb jej przekazania oraz związane z nim ewentualny sposób rozliczenia. Obecnie stosowane są dwa tryby przekazania taboru: użyczenie (pojazdy serii SA106, SA123 i ED72, EN76) oraz dzierżawa (5 pojazdów serii EN76).**
8. Zapisanie w umowie, że tabor Zamawiającego jest przeznaczony wyłącznie na potrzeby realizacji zadań wymienionych w umowie (np. Realizacja przewozów w wojewódzkim transporcie kolejowym na podstawie umów nr xxx) – w przypadku wygrania więcej niż jednego pakietu – jedna umowa na wszystkie pojazdy na wszystkie pakiety.  
**Zamawiający rozważy powyższą propozycję.**
9. Wiek każdego pojazdu, którym wykonywane będą objęte Umową przewozy, nie może przekraczać 20 lat (liczony od daty wykonania ostatniego najwyższego przeglądu technicznego przewidzianego Dokumentacją Systemu Utrzymania).
  - a. Pojazdy muszą być wolne od wad, posiadać miejsca do przewozu rowerów, wyposażone w system informacji pasażerskiej.
  - b. Pojazdy nie mogą być obciążone prawami osób trzecich, które ograniczałyby lub wyłączały wykonanie umowy oraz nie mogą stanowić przedmiotu żadnego postępowania sądowego, egzekucyjnego lub administracyjnego, w wyniku którego nastąpiłoby lub mogłoby nastąpić jakiegokolwiek ograniczenia tytułu prawnego do pojazdu,
  - c. Pojazd musi być sprawny technicznie i posiadać kompletne wyposażenie,
  - d. dla Pojazdu Wykonawca musi posiadać dokumentację DSU,
  - e. prędkość eksploatacyjna Pojazdu - nie mniejsza niż 110 km/h,
  - f. pojazdy muszą posiadać dopuszczenie UTK do poruszania się po torach PKP PLK S.A. (spełniać warunki określone dla danej serii w świadectwie typu lub zezwoleniu),

- g. Pojazdy muszą posiadać aktualne świadectwa sprawności technicznej.  
**Zamawiający rozważy ponowne zdefiniowanie wieku pojazdu oraz wyznaczenie konkretnych kryteriów, gwarantujących realizację pasażerskich przewozów kolejowych pojazdami, które zapewnią standard oczekiwany przez mieszkańców.**
10. Dostosowywanie pojazdów do aktualnie obowiązujących przepisów po stronie Zamawiającego, np.: montaż radiotelefonów w systemie GSM-R, montaż systemu informacji pasażerskiej (SIP) kamer przedpola jazdy i mikrofonów w kabinach maszynisty z rejestratorami itd.  
**Koszt dostosowania taboru Zamawiającego do aktualnie obowiązujących przepisów leży w gestii Zamawiającego, realizacja – po stronie Wykonawcy. Zamawiający oczekuje informacji odnośnie zakresu prac oraz współpracy w celu sprawnej realizacji tych obowiązków z Wykonawcą – zapisy precyzujące przebieg tego procesu zostaną zawarte w Szczegółowym Opisie Przedmiotu Zamówienia.**
  11. Nie należy stosować pojęcia modernizacja ze względu na możliwość błędnego odniesienia do definicji ustawowych rodzących skutek w postaci konieczności uzyskania nowych zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji i możliwości podważenia (spór prawny).  
**Zamawiający rozważy zmianę definicji wieku taboru oraz wskazanie konkretnych kryteriów, które jego zdaniem winny spełniać pojazdy, poruszające się po torach województwa kujawsko-pomorskiego.**
  12. W projektowanym SIWZ'cie Zamawiający winien umieścić zapis o możliwości wykonania oględzin lub wizji lokalnej pojazdów będących własnością UMK-P. W zakresie oględzin powinna się mieścić możliwość dokonania pomiarów kluczowych podzespołów, tj.: kół, tarcz hamulcowych, nakładek węglowych, itd.  
**Zamawiający przychylił się do przedłożonej propozycji. Odpowiednie zapisy pojawią się w Szczegółowym Opisie Przedmiotu Zamówienia.**
  13. Zmiana taboru Zamawiającego przesłanką do waloryzacji rekompensaty, lub też przejęcie części kosztów przez Zamawiającego (np. przeglądy kolejnych poziomów utrzymania). Zmiana taboru Zamawiającego nie może powodować kosztów inwestycyjnych dla Wykonawcy (wynikających ze zmiany charakterystyki technicznej pojazdu – np. zmiana rodzaju napędu, znacząca zmiana konstrukcyjna wózków pojazdu itp.).  
**Zamawiający rozważy przedłożone propozycje.**
  14. Przychód gwarantowany – brak wpływu zmian wysokości opłat na przychód gwarantowany (lecz powinien być on waloryzowany w czasie w kolejnych okresach).  
**Zamawiający dopuszcza zmianę taryfy nie częściej niż raz w roku. W opinii zamawiającego, mechanizm jest wystarczający z punktu widzenia zmian opłat.**
  15. Przychód powyżej przychodu gwarantowanego – od wypracowanej nadwyżki powyżej przychodu gwarantowanego, Wykonawcy winien być wypłacony określony % jako premia.  
**Zamawiający rozważy powyższą propozycję.**
  16. W przypadku zamknięcia linii umowa powinna operatorowi gwarantować świadczenie usługi w ramach komunikacji zastępczej (np. objazd linii 201 przez linie 131).  
**Zamawiający rozważy powyższą propozycję.**
  17. Zapis „linia nie nadaje się do świadczenia usługi” nie jest precyzyjny. Należałoby odwołać się do twardych kryteriów (wyłączenia linii z eksploatacji przez zarządcę infrastruktury) ewentualnie w przypadku, gdy nie mamy do czynienia z wyłączeniem z eksploatacji, lecz ze zmianą parametrów – przynajmniej zastrzec możliwość odpowiednich dla tej sytuacji zmian w umowie (np. rozkład jazdy + inne elementy umowy (stawka), na którą zmiana parametrów linii ma wpływ).  
**Zagadnienie wymaga dalszej analizy.**
  18. W przypadku małych pakietów prace modernizacyjne na np. rok czy dwa mogą spowodować że ruch praktycznie ustanie. Co wtedy?  
**Zamawiający rozważy działania minimalizujące powyższe ryzyko, jak np. łączenie pakietów, ewentualnie wcześniejsze rozwiązanie umowy obejmującej pakiet dotknięty pracami**

modernizacyjnymi zarządcy infrastruktury kolejowej, itp. w zależności od przyczyny, okresu trwania oraz momentu rozpoczęcia zdarzenia.

19. Co z remontem lk353 odcinek Toruń Główny – Toruń Wschodni? Konieczność wypracowania rozwiązania i wpisania w SIWZ.  
**Zagadnienie wymaga dalszej analizy.**
20. Konieczne jest określenie gwarantowanego poziomu realizacji zamówienia.  
*W orzeczeniu KIO z 23 lipca 2010 r. (KIO/UZP 1447/10) Izba uznała, że opis przedmiotu zamówienia uniemożliwia skalkulowanie ceny oferty przez wykonawcę między innymi z uwagi na brak podania przez zamawiającego informacji na temat gwarantowanego poziomu realizacji zamówienia dla poszczególnych rodzajów odpadów. Izba nakazała więc zamawiającemu modyfikację opisu przedmiotu zamówienia w taki sposób, aby zawarte w nim były realne, minimalne ilości przedmiotu zamówienia z rozbiorem na każdy z rodzajów odpadów pogórnicznych wskazanych przez zamawiającego dla każdej z pięciu części zamówienia. Podobnie w wyroku z 7 maja 2014 r. (KIO 809/14). Izba uznała że niedopuszczalne jest uzależnienie rezygnacji z części zamawianych dostaw na podstawie nieostrych kryteriów. Takie działanie zamawiającego uniemożliwia skalkulowanie ceny oferty. Izba odmówiła zasadności argumentowi zamawiającego, że w momencie udzielania zamówienia nie mógł on dokładnie przewidzieć, jaka ilość zamawianego sprzętu będzie mu potrzebna, i nie ma on wpływu na czynniki, od jakich jest ona zależna.*  
**Zamawiający przedstawi pakiety, które sparametryzowane są rozkładem jazdy, obiegami i pracą eksploatacyjną oraz w pewnych przypadkach – wyszczególnieniem taboru będącego w dyspozycji Zamawiającego (który zostanie przekazany Wykonawcy) co umożliwi skalkulowanie ceny oferty przez Oferenta.**
21. Prawo opcji pod warunkiem (zgodnie z pkt. 2) ust. 1 art. 441 n PZP) braku potrzeby dodatkowego wprowadzenia PVR oraz poza ograniczeniem maksymalnej liczby kilometrów również ograniczone maksymalną liczbą pociągogodzin (zwiększenie liczby godzin pracy proporcjonalne do zwiększenia liczby kilometrów).  
**Zagadnienie wymaga dalszej analizy.**
22. W przypadku zmiany wymagającej zmieniającej PVR/nieproporcjonalnie liczbę pociągogodzin – konieczna zgoda Wykonawco (nie jest to wtedy prawo opcji).  
**Zagadnienie wymaga dalszej analizy.**
23. Czy zmiany pracy eksploatacyjnej (np. z powodu zamknięć) będą rekompensowane?  
**Zagadnienie wymaga dalszej analizy.**
24. Czy zwiększenie pracy eksploatacyjnej, będzie powodowało konieczność zaangażowania dodatkowych pojazdów, obsad drużyn pociągowych. Czy będzie to raczej zwiększenie w tzw. lukach w danych obiegach pociągów?  
**Zagadnienie wymaga dalszej analizy.**
25. Czy w umowie będą określone wartości „spadek ilości pasażerów o x%”, który będzie stanowił podstawę do podjęcia negocjacji co do wysokości stawki za pockm?  
**Wykonawca nie odpowiada za wysokość przychodu. Stawka dopłaty do pockm kalkulowana jest przez Wykonawcę bez uwzględniania ryzyka w zakresie przychodów.**

26. Kto decyduje o podjęciu współpracy z województwami ościennymi ?  
**Podjęcie współpracy pomiędzy Województwami odbywa się na podstawie porozumień zawartych pomiędzy nimi. W przypadku braku porozumień, połączenia realizowane są zgodnie z przepisami ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (maksymalny zasięg przewozów został określony art. 4 ust 1 pkt 25).**
27. Kto będzie negocjował warunki współpracy ?  
**Warunki współpracy pomiędzy Województwami negocjuje zamawiający.**
28. Czy Wykonawca będzie musiał otwierać własną kasę, czy będzie mógł korzystać z kas innych przewoźników?  
**Zamawiający dopuszcza sprzedaż biletów poprzez sieć kas własnych, sieć agentów, bądź poprzez kasy innych przewoźników. Mając na uwadze nowe tendencje rynkowe – wzrost znaczenia i popularności urządzeń mobilnych wykorzystywanych w kanałach sprzedaży, Zamawiający zachęca do korzystania z nowych technologii sprzedażowych oraz optymalizacji kosztów związanych z tym procesem.**
29. Dlaczego możliwość zamiany taboru dotyczy tylko Wykonawcy, który będzie realizował przewozy w więcej niż 2 pakietach?  
**Zamawiający dopuszcza zamiany taboru w sytuacji, gdy Wykonawca realizuje przewóz w ramach co najmniej dwóch pakietów.**
30. Jak ma wyglądać procedura uzyskania pisemnej zgody? Co w przypadku awarii taboru, lub innych przeszkód eksploatacyjnych, czy będzie możliwość zamiany taboru, w celu minimalizacji opóźnień, bez uzyskania pisemnej zgody?  
**Zamawiający rozważa możliwość wprowadzenia rozwiązań umożliwiających tymczasowe dopuszczenie do realizacji przewozów taboru niespełniającego wymogów określonych w SIWZ bez zgody Zamawiającego poprzez określenie czasu trwania awarii, po przekroczeniu którego zgoda będzie wymagana.**
31. Kiedy będą znane szczegóły dotyczące zasad najmu lub użyczenia /cena, kto ubezpiecza OC , Casco, wartość księgową pojazdów?  
**Szczegóły przekazania taboru, wraz z jego charakterystyką zostaną zawarte w Szczegółowym Opisie Przedmiotu Zamówienia.**
32. Czy na czas naprawy wynikającej z awarii lub np. po kolizji, Urząd zapewni pojazd rezerwowy?  
**Zamawiający nie zapewnia pojazdu zastępczego na czas wyłączenia pojazdu z ruchu w przypadku awarii lub kolizji.**
33. Przed złożeniem oferty oraz przy ostatecznym ewentualnym przekazaniu pojazdów chcielibyśmy mieć możliwość oględzin w miejscu z kanałem rewizyjnym oraz możliwość dokonania jazdy z prędkością rozkładową /np. podczas codziennej realizacji rozkładu jazdy/.  
**Zamawiający przychylił się do przedłożonej propozycji.**
34. Rozumiem, że w związku z powyższym, dopuszczalne będzie zatrudnianie maszynistów, kierowników pociągu na podstawie umów cywilnoprawnych stosowanych już dzisiaj w transporcie kolejowym.  
**Praca maszynisty wypełnia znamiona wskazane w Kodeksie Pracy. Zamawiający jest zobligowany dążyć do promowania zatrudnienia w oparciu o umowy o pracę.**
35. W tym miejscu należy poruszyć temat wartości przekazywanego taboru i wrócić do kwestii ubezpieczenia OC i AC , kto ubezpiecza ? Kto ponosi koszty ubezpieczenia?  
**Ubezpieczenie i kwestie współpracy z ubezpieczycielem leżą w gestii Wykonawcy. Koszt ubezpieczenia winien zostać w kalkulowany w stawkę.**
36. Klauzule dotyczące zakupu taboru przez Zamawiającego i Wykonawcę po elektryfikacji linii spalinowych – po 2025 r. na odcinku m.in. Jabłonowo Pomorskie – Brodnica. W lutym 2021 r. Zamawiający zawarł stosowne umowy na projektowanie wraz z elektryfikacją konkretnych odcinków linii kolejowych. W przypadku elektryfikacji linii kolejowych, Zamawiający dopuszcza możliwość



pozostawienia taboru spalinowego Wykonawcy, preferuje natomiast zmianę taboru na nowy elektryczny. *Natomiast w przypadku zakupu taboru przez Zamawiającego, Wykonawca na warunkach określonych w akapicie powyżej, zobowiązany jest przyjąć i wprowadzić tabor Zamawiającego. Jak powyżej, kto ubezpiecza? Kto ponosi koszty ubezpieczenia OC, AC?*

**Procedura ubezpieczenia i kwestie współpracy z ubezpieczycielem leżą w gestii Wykonawcy. Zwiększenie kosztów związane bezpośrednio z wprowadzeniem taboru wynikającym z elektryfikacji linii kolejowej będzie podstawą rewaloryzacji stawki dopłaty do pockm, zwłaszcza w sytuacji, gdy odbywa się na polecenie Zamawiającego.**

37. Zmiana trakcji i taboru na elektryczną spowoduje konieczność zmiany obiegów lub przebudowania zaplecza technicznego (ze spalinowego na elektryczny inne zadania serwisu), kto ponosi koszty tych zmian?  
**Zwiększenie kosztów związane bezpośrednio z wprowadzeniem taboru wynikającym z elektryfikacji linii kolejowej będzie podstawą rewaloryzacji stawki dopłaty do pockm, zwłaszcza w sytuacji, gdy odbywa się na polecenie Zamawiającego**
38. Jakie parametry powinien spełniać tabor pozyskany z rynku do realizacji przewozów? Np. jaka prędkość maksymalna, ilość miejsc siedzących, klimatyzacja, długość składu, ilość drzwi, itp.  
**Zamawiający określi w Szczegółowym Opisie Przedmiotu Zamówienia konkretne parametry taboru, który będzie wymagany do realizacji przewozów pasażerskich na torach województwa kujawsko-pomorskiego.**
39. Czy jest określony system informatyczny odpowiadający za sprzedaż biletów, rozliczanie i sprawozdawczość? Jeśli tak to proszę o informację jaki i do kogo można się zwrócić w uzyskaniu informacji o kosztach użytkowania/licencja, terminale, rolki do wydruku, serwis urządzeń itp.  
**Zamawiający nie wymaga stosowania konkretnego systemu sprzedażowego. Do rozważenia.**
40. W przypadku zmiany taryf, cenników, kto ponosi koszty dostosowania systemu sprzedażowego?  
**Zamawiający przewiduje zmianę taryfy nie częściej niż raz w roku. Koszt corocznej zmiany taryfy Wykonawca winien skalkulować w stawce dopłaty. W przypadku zmian taryf z inicjatywy Zamawiającego, koszt takiej zmiany ponosi Zamawiający.**
41. Jaka jest skala/wysokość kar za nie wykonanie zadania, opóźnienie pociągu?  
**Zamawiający przewiduje, że łączna wysokość kar nałożonych na Wykonawcę w toku rozliczenia umowy (za opóźnienia/odwołania pociągów) nie może być wyższa niż 10% wynagrodzenia, należnego Wykonawcy za dany okres. Kary za realizację przewozów taborem niespełniającym warunków określonych w umowie bez zgody Zamawiającego, kary za niezapewnienie podróży odpowiednich warunków podróży (niedziałające WC, niesprawne drzwi, nie działająca klimatyzacja, itp.) nakładane w trakcie kontroli doraźnych, liczone są wg stawki bazowej (i jej wielokrotności), której wysokość kształtuje się obecnie na poziomie kilkuset złotych. Konkretny taryfikator kar zostanie określony we wzorze umowy o świadczenie usług publicznych, która będzie jednym z elementów SIWZ.**
42. W jaki sposób będzie obliczana wysokość rekompensaty?  
**Rekompensata będzie stanowiła wartość równą sumie iloczynu stawki dopłaty do pockm i wykonanej pracy eksploatacyjnej, kosztu dostępu do infrastruktury, kosztu opłaty dworcowej oraz przychodu gwarantowanego w części nieosiągniętej przez Wykonawcę.**



43. Czy Urząd Marszałkowski będzie wypłacał zaliczki na poczet realizacji zadań? Jeśli tak to w jakich okresach i w jakiej wysokości /zasadnym byłoby 95% przewidywanych kosztów/?  
**Zaliczki na poczet rekompensaty będą wypłacane w wysokości min. 90% przewidywanej miesięcznej kwoty rekompensaty w terminie do 10. dnia miesiąca, za który przysługuje.**
44. W jakich czasookresach następowaloby rozliczenie zaliczek?  
**Zaliczki będą rozliczane w okresach kwartalnych.**
45. Kiedy rozpocznie się postępowanie przetargowe, jaki będzie przewidywany czas od ukazania się SIWZ do złożenia oferty, kiedy jest planowane rozstrzygnięcie przetargu?  
**Rozpoczęcie procedury przetargowej nastąpi po zakończeniu prowadzonych obecnie konsultacji rynkowych. Zamawiający przewiduje co najmniej 40-dniowy termin na składanie ofert. Zakończenie procedury przetargowej nastąpi w terminie umożliwiającym rozpoczęcie realizacji usługi przewozowej od 12 grudnia 2021 r.**
46. Zmniejszenie pracy eksploatacyjnej (w przypadku zamknięcia linii) nie powoduje zmiany podstawowej stawki dopłaty do pocmk. Czy w przypadku zmniejszenia pracy eksploatacyjnej będzie możliwe jej przeniesienie z jednego pakietu do innego, czy będzie możliwość pokrycia przez Zamawiającego kosztów stałych?  
**Zagadnienie zmniejszenia pracy eksploatacyjnej w przypadku zamknięcia linii wymaga przeprowadzenia dalszych analiz.**
47. Kto będzie zawierał umowy z Województwami ościennymi?  
**Zawarcie umów z Województwami ościennymi leży w gestii Zamawiającego.**
48. Czy nowy tabor będzie przekazany w dzierżawę czy w użyczenie? Jeśli dzierżawa, to jakie odzwierciedlenie to będzie miało w stawce dopłaty do pocmk?  
**Stawka dzierżawy oraz wysokość amortyzacji dla każdego pojazdu zostanie wskazana w Szczegółowym Opisie Przedmiotu Zamówienia.**
49. Operator jest zobowiązany do wykonania nie mniej niż 99% oferty wg rozkładu jazdy. Czy w 99% zostanie wliczona ewentualna komunikacja zastępcza, gdy nie zostaną dotrzymane wskaźniki z rjp?  
**Zagadnienie zmniejszenia pracy eksploatacyjnej w przypadku zamknięcia linii wymaga przeprowadzenia dalszych analiz.**
50. Czy przychód gwarantowany oznacza, że Organizator bierze na siebie ryzyko przychodów, które nie zostały osiągnięte i w konsekwencji dokona dopłaty przy rozliczeniu umowy do różnicy pomiędzy planem a wykonaniem? Czy złożona oferta ma nie zawierać w ogóle przychodów, a opierać się jedynie na stawce kosztów?  
**W związku z decyzją o konstrukcji i zarządzaniu przez Zamawiającego układem połączeń ryzyko przychodowe zostaje zdjęte z Wykonawcy. Kalkulacja stawki opiera się wyłącznie o koszty z uwzględnieniem wyłączeń w tej materii wskazanych przez Zamawiającego (opłata dworcowa, dostęp do infrastruktury kolejowej ściśle związany z realizacją rjp) oraz indeksacji składników stawki, która zostanie sprecyzowana w SIWZ.**
51. Jaką częstotliwość zmian taryfy zakłada organizator?  
**Zamawiający dopuszcza zmianę taryfy nie częściej niż raz w roku.**
52. Prosimy o uwzględnienie, że termin zmian w systemach sprzedaży będzie każdorazowo uzgadniany z operatorem w związku z koniecznością ustalenia terminów zmian z innymi przewoźnikami i PKP Informatyka.  
**Zamawiający przychyli się do propozycji – termin zmiany taryfy będzie uwzględniał czas trwania procedury wprowadzania zmian do systemu sprzedaży.**
53. Czy koszt zmian wskazanych przez organizatora integracji z przewoźnikami autobusowymi, będzie oddzielnie pokrywany ze środków organizatora? Kto będzie ponosił koszty wprowadzenia oferty i integracji z wszystkimi przewoźnikami? Kto będzie opracowywał ofertę regulującą przewozy u przewoźników? Czy w kalkulacji kosztów operator powinien założyć koszty wprowadzenia i integracji oferty z innymi przewoźnikami?

**Koszt zmian wprowadzanych z inicjatywy Zamawiającego leży po stronie Zamawiającego.**

54. Czy chodzi o rekordy sprzedaży wyłącznie z taryfy kujawsko-pomorskiej? Termin przekazywania rekordów do 10 dnia miesiąca jest nierealny, 20 jest optymalnym terminem.  
Czy organizator będzie wykorzystywał dane jedynie do weryfikacji informacji o przychodach ze sprzedaży biletów?  
**Zamawiający proponuje przekazanie rekordów sprzedaży w terminie do 25. dnia miesiąca następującego po miesiącu, którego dotyczy sprzedaż. Dane wykorzystywane będą w celach służbowych związanych z realizacją umowy przewozowej, w tym do prac planistycznych.**
55. Czy typy pojazdów, które zostały przypisane do pakietów będą mogły w przypadku awarii być wykorzystane do innego pakietu i wyjechać poza granicę województwa?  
**Pojazdy mogą być wykorzystywane w innych pakietach, jeśli są zgodne z typem pojazdów przewidzianych do obsługi tych pakietów.**
56. Dlaczego zwiększenie pracy eksploatacyjnej o 100 tys pockm w tak długiej perspektywie dotyczy tylko pakietów A, B1 i E, a pozostałe pakiety o 50 tys pockm? Propozycja: zwiększenie po równo wszystkich pakietów.  
**Zamawiający rozważy przedłożoną propozycję.**
57. Kto będzie negocjował ofertę przewozową i ustalał stawkę przy połączeniach stykowych z sąsiednimi województwami?  
**Powyższe leży w gestii Zamawiającego.**
58. Czy zamawiający brał pod uwagę sytuację, kiedy Wykonawca, który złożył ofertę na kilka pakietów, a wygra tylko jeden pakiet, to jak będzie się do tego miał przypisany tabor i co w przypadku z rezygnacji z pakietu?  
**W tej sytuacji Wykonawca dysponuje taborom przypisanym do wygranego pakietu. Brakujące jednostki do obsługi układu połączeń musi pozyskać samodzielnie.**
59. Czy zamawiający tak przygotował pakiety, że każdy z nich może być wykonywany samodzielnie?  
**Tak. Każdy pakiet stanowi odrębny układ połączeń, który może być realizowany samodzielnie.**
60. Czy obiegi taboru są powiązane pomiędzy pakietami?  
**W wariantcie wyjściowym obiegi są powiązane w pakiety. Zamawiający dopuszcza zmiany w obiegach pozwalające na optymalizację wykorzystania pojazdów i zmniejszenie stawki dopłaty do pockm.**
61. Kwoty opłaty za korzystanie z infrastruktury i opłaty dworcowej wydają się niedoszacowane. W jaki sposób zostały skalkulowane?  
**Koszty za korzystanie z infrastruktury i koszt opłaty dworcowej zostały oszacowane o uśrednione dane ogólnodostępne. Ich wysokość nie ma znaczenia na etapie szacowania stawki, gdyż są z niej wyłączone i pokrywane przez Zamawiającego w wysokości rzeczywistej.**
62. Z uwagi na fakt wyłączenia waloryzacji i indeksacji pozostałych kosztów z oferty, czy w przypadku wzrostu kosztów rekompensata będzie zwiększana na pokrycie pełnego deficytu?  
**Nie. Przedstawiony mechanizm stosowany jest w przypadku bezpośredniego powierzenia przewozów i rozliczania rekompensaty jako całkowitego pokrycia przez organizatora przewozów kosztów realizacji przewozów. Niniejsze konsultacje prowadzą do przeprowadzenia postępowania przetargowego, w którym ryzyko kosztowe podzielone jest pomiędzy organizatora i operatora. Zamawiający nie może wziąć na siebie wszystkich ryzyk związanych z usługą przewozową.**
63. Czy wykonawca otrzyma plan napraw taboru województwa?  
**Zamawiający oczekuje propozycji parametrów, na podstawie których stworzy jednolitą informację dotyczącą taboru Województwa, która zostanie przedstawiona ubiegającym się o zamówienie.**
64. Czy złożona oferta ma uwzględniać koszty taboru województwa?  
**Tak.**



65. "Zamawiający dopuszcza możliwość zamiany taboru pomiędzy pakietami w przypadku realizowania przez Zamawiającego przewozów na więcej niż 2 pakietach – o co chodzi w tym zdaniu? Czy zamawiający ma realizować przewozy?  
**Oczywista omyłka pisarska. Prawidłowe brzmienie zapisu: Zamawiający dopuszcza możliwość zamiany taboru pomiędzy pakietami w przypadku realizowania przez Wykonawcę przewozów na co najmniej 2 pakietach.**
66. "Od momentu odbioru Wykonawca ponosi pełną odpowiedzialność za zniszczenie, uszkodzenia lub zmniejszenie wartości przedmiotu użyczenia i przechodzą na niego wszelkie ryzyka związane z jego używaniem- zgodnie z załącznikiem – o jaki załącznik chodzi?  
**Załącznik, w którym będą wymienione i scharakteryzowane pojazdy przekazywane w danym pakiecie.**
67. Czy treść porozumienia dotyczącego przekazania dodatkowego taboru zostanie udostępniona przed ogłoszeniem przetargu lub będzie dołączona do dokumentów przetargowych?  
**Zasady przekazania dodatkowego taboru są tożsame z zasadami przekazania taboru, który zostanie przekazany w momencie rozpoczęcia przewozów. Ewentualne różnice mogą wynikać ze specyfiki projektu, z którego może pochodzić tabor i będą przekazywane Wykonawcy w czasie, który pozwoli mu na przyjęcie taboru. Zamawiający rozważy propozycję dotyczącą rewaloryzacji stawki dopłaty w przypadku wprowadzenia dodatkowego taboru.**
68. W przypadku zdarzeń siły wyższej operator może odwołać pociąg bez kar i utraty należnej rekompensaty ponad próg 99% zakładanych umową pocmk – czy to oznacza, że operator może odwołać pociągi na mniej niż 1% pocmk?  
**Wykonawca może odwołać do 1% pociągów z powodów od niego niezależnych (siła wyższa) bez naliczania mu za to należnej kary.**
69. Przy wyliczeniu stawki wyłącza się wartość przychodu gwarantowanego kalkulowanego do poszczególnych pakietów zgodnie z załącznikiem – jakim? Dodatkowo, co organizator rozumie pod tym pojęciem? Prosimy o pełną definicję przychodu gwarantowanego oraz o informacje, czy jest on zróżnicowany na poszczególnych pakietach, jeśli tak, prosimy o metodologię.  
**Przychód gwarantowany skalkulowany jest w oparciu o ogólnodostępne dane oraz dane pozyskane dotychczas w ramach raportów informacyjnych przekazywanych Zamawiającemu na podstawie postanowień umów o świadczenie usług publicznych w publicznym transporcie zbiorowym w transporcie kolejowym. Jest to świadczenie o podmiotowym charakterze będące efektem decyzji o przejęciu roli konstruktora rozkładu jazdy, mające na celu zdjęcie z Wykonawcy ryzyka związanego z zagrożeniem nieosiągnięcia założonego przychodu z powodów wynikających bezpośrednio z konstrukcji rozkładu jazdy. Dla każdego pakietu przypisana będzie określona wysokość przychodu gwarantowanego.**
70. Czy koszty energii trakcyjnej będą zaliczone do kosztów niezależnych?  
**Zamawiający rozważy przedłożoną propozycję.**
71. Czy wymóg "wiek taboru nie wyższy niż 15 lat liczony od ostatniej naprawy z modernizacją" obowiązuje przez cały czas obowiązywania umowy, czy wyłącznie na dzień podpisania umowy? Czy w przypadku pojazdów, które nie były dotychczas modernizowane od momentu ich wyprodukowania również obowiązuje granica wieku wynosząca 15 lat?  
**Kryterium wieku dla taboru będzie obowiązywało przez cały okres obowiązywania umowy. Oznacza to, że jednostki starsze, które w okresie realizacji zadania przewozowego przestaną spełniać powyższy warunek będą musiały zostać zastąpione pojazdami, które spełnią warunek dotyczący wieku pojazdu.**
72. Jak definiowane są przez zamawiającego pojęcia "modernizacja pojazdu" i "wiek taboru"?  
**Ww. pojęcia zostaną szczegółowo zdefiniowane poprzez wskazanie konkretnych cech, które winien posiadać tabor obsługujący połączenia pasażerskie na terenie województwa kujawsko-pomorskiego.**
73. Czy na zamawiającym będzie spoczywał wyłączny obowiązek finansowania napraw okresowych P4-P5 pojazdów, których jest właścicielem? Proszę o przedstawienie zasad finansowania lub refakturowania

tego typu napraw (w przypadku zamiaru finansowania napraw okresowych z Funduszu Kolejowego – prośba o informację odnośnie zasad przyznawania środków i rozliczania kosztów oraz jak będą rozwiązywane sytuacje, gdy koszt naprawy okresowej okaże się wyższy niż przeznaczone na ten cel środki z Funduszu Kolejowego.

**W celu zdjęcia z Wykonawcy ryzyka kosztowego, koszt przeglądów poziomu P4 i P5 obciążą Zamawiającego. Jednakże w celu usprawnienia procesu realizacji, wykonanie przeglądów P4 i P5 pozostanie w gestii Wykonawcy – zapisy precyzujące przebieg tego procesu zostaną zawarte w Szczegółowym Opisie Przedmiotu Zamówienia.**

74. W jaki sposób będzie dokonywany podział środków z Funduszu Kolejowego mając na uwadze możliwość wystąpienia kilku beneficjentów podczas podziału środków (w sytuacji, gdy po rozstrzygnięciu przetargu realizacja poszczególnym pakietów będzie powierzona kilku wykonawcom)?  
**Środki Funduszu Kolejowego nie mają wpływu na stawkę dopłaty do pockm. Podział i przyznanie środków Funduszu Kolejowego nie ma wpływu na relację Zamawiający – Wykonawca.**
75. Czy Zamawiający przewiduje dodatkowe wymogi finansowe, jako warunek udziału w postępowaniu?  
**Nie. Zamawiający nie przewiduje dodatkowych wymogów finansowych jako warunku udziału w postępowaniu.**
76. Czy Wykonawca musi posiadać tabor? Jeśli tak, jakie warunki musi on spełnić? Czy musi być to tabor nowy czy może być 40-letni, w przypadku którego brak P5 nie oznacza, że tabor nie jest modernizowany. Proponujemy by określić warunki jakie musi spełniać tabor a w przypadku starego by móc udokumentować zakres modernizacji.  
**Zamawiający przychylił się do przedstawionej propozycji pod kątem wskazania konkretnych warunków, jakie winien spełniać tabor Wykonawcy.**
77. Czy przekazanie taboru nastąpi na zasadach użyczenia czy dzierżawy?  
**Zasady przekazania taboru zostaną precyzyjnie określone w Szczegółowym Opisie Przedmiotu Zamówienia. Obecnie stosowane są dwa tryby przekazania taboru: dzierżawa i użyczenie. Do każdego pojazdu zostanie wskazany tryb jego przekazania.**
78. Kogo obciąża utrzymanie taboru?  
**Koszt przeglądów poziomu od P1 do P3 Wykonawca jest obowiązany w kalkulować w stawkę. Koszt przeglądów poziomu P4 i P5 obciążą Zamawiającego. Jednakże w celu usprawnienia procesu realizacji, wykonanie przeglądów P4 i P5 pozostanie w gestii Wykonawcy.**
79. Co z dokumentacją utrzymania?  
**Dokumentacja utrzymania zostanie przekazana wraz z pojazdami.**
80. Czy Zamawiający przewiduje szkolenia z utrzymania taboru?  
**Nie. Szkolenia z utrzymania taboru leżą w gestii Wykonawcy.**

81. Czy rozkład jazdy musi być wykonany bez żadnych odstępstw?  
**Dopuszczamy korekty konstrukcyjne dotyczące aspektów eksploatacyjnych stosowanych przez Wykonawcę m. in. czasu objęcia składu, zmiany czola, itp.**
82. Czy Zamawiający określi konkretne elementy dot. Infrastruktury i informacji pasażerskiej? Liczbę zapowiedzi, liczbę gablów z informacjami, liczbę wyświetlaczy?  
**Zamawiający nie parametryzuje ww. elementów. Zakres i udostępnienie informacji pasażerskiej winno się odbywać z obowiązującymi w tej kwestii przepisami prawa.**
83. Czy poziom punktualności zostanie zdefiniowany?  
**Zamawiający zdefiniuje pojęcie opóźnienia, określi minimalny poziom punktualności oraz sposób liczenia wskaźnika punktualności.**
84. Czy Zamawiający naliczy kary za opóźnienia z przyczyn leżących po stronie zarządcy infrastruktury?  
**Tak. Kary umowne naliczane są za niewłaściwą lub brak realizacji zapisów umowy. W przypadku, gdy do takich sytuacji dochodzi z powodów leżących po stronie podmiotu trzeciego (np. zarządcy infrastruktury kolejowej), Wykonawca winien dochodzić odszkodowania u podmiotu, którego działania spowodowały niewywiązanie się Wykonawcy z umowy z Zamawiającym.**
85. Czy Zamawiający dysponuje pomieszczeniami przeznaczonymi na kasy biletowe?  
**Dotychczasowe doświadczenie pokazuje, że Wykonawcy samodzielnie radzą sobie z organizacją sieci sprzedaży biletów. Zamawiający dopuszcza sprzedaż biletów przez agentów i kasy biletowe pozostałych przewoźników. W związku ze wzrostem znaczenia i popularności urządzeń mobilnych wykorzystywanych w kanałach sprzedaży, Zamawiający zachęca do optymalizacji kosztów dystrybucji biletów.**
86. Tryb skarg i reklamacji?  
**Tryb rozpatrzenia zależy od charakteru skargi. Reklamacje bezpośrednio związane z usługą przewozową rozpatruje Wykonawca. Zamawiający rozpatruje skargi dotyczące rozkładu jazdy, wywiązywania się Wykonawcy z realizacji postanowień umowy przewozowej.**
87. Co z przychodami z reklam i emisją reklam?  
**Zamawiający nie przewiduje wymagań i warunków powiązanych z reklamami i ich emisją.**
88. Propozycja utworzenia obiektów technologicznych spełniających dostępność usługową.  
**Zamawiający nie ma wpływu na spełnienie powyższego warunku.**

Przewodniczący komisji ds. konsultacji rynkowych

  
Tomasz Moraczewski

Sporządziła: M. Stangreciak  
Departament Transportu



