

Nazwa i adres Organizatora**Biłgoraj, 10.07.2025 r.**

Autodrom Biłgoraj sp. z o.o.

ul. Motorowa 25, lok. 15, 23-400 Biłgoraj, Polska

NIP: 918219075 4

REGON: 541 829 219

KRS: 0001175010

Tel.: 84 534-84-00

E-mail: biuro@autodrombilgoraj.eu

Odpowiedzi na pytania z dnia 9.07.2025 r. w ramach postępowania prowadzonego w trybie zapytania ofertowego na wyłonienie operatora prowadzącego działalność polegającą na udostępnianiu gokartów na terenie toru Autodrom Biłgoraj.

Zachowano oryginalną formę zadania pytania przez Oferenta.

1. Limit godzin objętych stawką godzinową – czy przewiduje się jego wprowadzenie?

Pytanie: Czy Organizator przewiduje wprowadzenie miesięcznego limitu maksymalnej liczby godzin, za które naliczana będzie stawka godzinowa (np. 150 godzin miesięcznie), powyżej którego nie będą już naliczane dodatkowe opłaty?

Uzasadnienie: W aktualnej formule ryczałt + godziny rzeczywiste istnieje ryzyko niekontrolowanego wzrostu kosztów po stronie Operatora. Brak górnego limitu oznacza brak przewidywalności budżetowej i ogranicza możliwość rzetelnego oszacowania rentowności działalności.

Odpowiedź:

Nie, Organizator nie przewiduje wprowadzenia limitu godzin. Model wynagrodzenia (stała opłata ryczałtowa + stawka za faktyczne wykorzystanie) został zaprojektowany tak, aby przychód Organizatora był proporcjonalny do skali działalności i przychodów Operatora.

2. Minimalna liczba godzin w weekendy – czy może zostać zagwarantowana?

Pytanie: Czy Organizator może zagwarantować dostępność toru w soboty i niedziele w minimalnym wymiarze (np. 8–10 godzin tygodniowo), pod warunkiem braku kolizji z wydarzeniami organizowanymi przez Autodrom?

Uzasadnienie: Z uwagi na weekendowy charakter zapotrzebowania na usługi kartingowe (ok. 60–70% obrotów generowane jest w soboty i niedziele), brak takich gwarancji ogranicza możliwość pozyskiwania klientów i realizowania przychodów.

Odpowiedź:

Nie, Organizator nie może zagwarantować minimalnej liczby godzin w weekendy. Zgodnie z udzieloną odpowiedzią na wcześniejsze pytania, soboty i niedziele, a w szczególnych wypadkach także piątki, są dniami preferowanymi na organizację priorytetowych wydarzeń własnych Organizatora. Dostępność toru dla Operatora w te dni będzie wynikała z miesięcznego harmonogramu i będzie możliwa, o ile nie będzie kolidowała z innymi, zaplanowanymi wydarzeniami.

3. Wykorzystanie puli godzin bezpłatnego użyczenia gokartów – czy obowiązuje limit wydarzeń?

Pytanie: Czy Organizator przewiduje maksymalną liczbę wydarzeń rocznie (lub miesięcznie), w których może korzystać z puli bezpłatnych gokarto-godzin (np. do 6 wydarzeń rocznie)? Czy każdorazowe wykorzystanie puli będzie konsultowane z Operatorem z odpowiednim wyprzedzeniem?

Uzasadnienie: Obsługa wydarzenia to nie tylko udostępnienie floty, ale także zapewnienie personelu, paliwa, systemów pomiarowych, logistyki itp. Wymaga to wcześniejszego planowania zasobów oraz kontroli kosztów. Wydarzenia tego typu nie mogą być nieograniczone liczbowo ani organizowane ad hoc.

Odpowiedź:

Limit korzyści dla Organizatora jest określony w samym kryterium – jest to zaoferowana przez Oferenta łączna pula bezpłatnych „gokarto-godzin” na cały okres umowy. Organizator będzie korzystał z tej puli w sposób racjonalny. Zgodnie z projektem umowy, terminy i szczegóły wydarzeń wymagających użyczenia floty będą uzgadniane z Operatorem z co najmniej 14-dniowym wyprzedzeniem. W szczególnych przypadkach strony będą mogły w porozumieniu skrócić ten okres.

4. Kara umowna 1000 zł– za brak w całości czy części wydarzenia? Pytanie: Czy przewidziana w projekcie umowy kara umowna 1000 zł odnosi się do braku całkowitego zrealizowania wydarzenia objętego bezpłatnym użyczeniem floty, czy do każdej niezrealizowanej godziny bądź brakującego pojazdu?

Uzasadnienie: Kara w wysokości 1000 zł może być bardzo dotkliwa dla operatora, szczególnie jeśli dotyczy jednostkowych przypadków (np. jeden gokart uległ awarii, a nie całe wydarzenie). Prosimy o doprecyzowanie zakresu odpowiedzialności.

Odpowiedź:

Kara umowna, o której mowa w projekcie umowy, odnosi się do sytuacji niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania w sposób, który uniemożliwia realizację

zaplanowanego przez Organizatora wydarzenia (np. odmowa udostępnienia floty, udostępnienie liczby gokartów rażąco mniejszej niż uzgodniona). Kara nie dotyczy pojedynczych, losowych awarii technicznych pojedynczych gokartów, o ile Operator podejmuje niezwłoczne działania w celu ich naprawy.

5. Czy możliwe jest wprowadzenie trybu zgłoszenia godzin pracy toru z wyprzedzeniem (np. dobę wcześniej)?

Pytanie: Czy dopuszczalne będzie wprowadzenie rozwiązania umożliwiającego Operatorowi wskazanie planowanych godzin korzystania z toru z 24-godzinnym wyprzedzeniem, co umożliwi optymalizację kosztów w godzinach martwych?

Uzasadnienie: W obecnym modelu Operator ponosi koszt za każdą rozpoczętą godzinę, niezależnie od obecności klientów. Takie rozwiązanie pozwoliłoby uniknąć kosztów pustych godzin w dniach roboczych lub przy złych warunkach pogodowych.

Odpowiedź:

Zgodnie z udzielonymi wcześniej wyjaśnieniami (Pytanie nr 4 i 5), opłata godzinowa naliczana jest za każdą rozpoczętą godzinę udostępnienia infrastruktury toru na wyłączność Operatora, zgodnie z ustalonym harmonogramem miesięcznym. Model ten opiera się na rezerwacji dostępności toru, a nie na faktycznej frekwencji klientów Operatora. Organizator dopuszcza możliwość zmiany ustalonego harmonogramu na dany miesiąc w trakcie jego trwania za zgodą obu stron, z zastrzeżeniem, że liczba godzin nie może być mniejsza niż ta zarezerwowana przez Operatora w harmonogramie miesięcznym.

6. Zakres opłaty za porządek i media – czy można uzyskać szczegółowy wykaz?

Pytanie: Czy Organizator może doprecyzować, co obejmuje opłata za porządek (500 zł netto/miesiąc) i media (350 zł netto)? Czy opłata za porządek dotyczy również sprzątnięcia po wydarzeniach organizowanych przez Organizatora?

Uzasadnienie: Transparentność składników opłat ma istotne znaczenie dla właściwego skalkulowania kosztów działalności i ewentualnych nakładów własnych na utrzymanie czystości, toalet, koszenia, czy sprzątnięcia nawierzchni toru.

Odpowiedź:

Opłata ryczałtowa za media (350 zł netto) stanowi udział w ogólnych kosztach zużycia wody, energii elektrycznej i odprowadzania ścieków w częściach wspólnych budynku wielofunkcyjnego. Operator uiszcza opłatę ryczałtową za utrzymanie porządku na terenie wspólnym w wysokości 500,00 zł netto miesięcznie, powiększoną o VAT. Opłata za utrzymanie porządku (500 zł netto/mc) obejmuje ogólne utrzymanie czystości terenów i ciągów komunikacyjnych, z których korzysta Operator i jego klienci. Opłata ta nie

obejmuje sprzątania terenu po wydarzeniach organizowanych przez Organizatora ani dedykowanego serwisu sprząającego dla wynajmowanych pomieszczeń przez Operatora.

7. Organizacja imprez firmowych i komercyjnych – doprecyzowanie zapisów umowy

Pytanie: Czy zostanie doprecyzowane, że imprezy zamknięte o charakterze komercyjnym (urodziny, wieczory kawalerskie, firmowe integracje) nie wymagają każdorazowej zgody Organizatora?

Uzasadnienie: Aktualna redakcja §4 ust. 9 umowy może sugerować konieczność każdorazowego uzyskiwania zgody nawet na standardowe, niepubliczne wydarzenia komercyjne. Taki zapis ogranicza swobodę prowadzenia działalności i uniemożliwia bieżące planowanie kalendarza.

Odpowiedź:

Tak. Zgodnie z udzielonymi odpowiedziami, organizacjajazd dla zamkniętych grup o charakterze komercyjnym jest uznawana za standardową działalność Operatora i nie wymaga każdorazowej zgody. Niniejsza kwestia została wyjaśniona na gruncie odpowiedzi udzielonych na pytania z 6 lipca 2025 r. (odpowiedzi zamieszczone w dniu 8 lipca 2025 r.).

8. Czy Zamawiający przewiduje dopuszczenie wyłącznie fabrycznie nowych, nieużywanych gokartów z potwierdzonym pochodzeniem (np. faktura od producenta lub autoryzowanego dystrybutora) lub numerem seryjnym weryfikowalnym w systemie producenta?

Pytanie: Czy Zamawiający może doprecyzować, że wymóg posiadania gokartów z roczników 2024–2025 oznacza również konieczność dysponowania flotą fabrycznie nową, nieużywaną przed dniem podpisania umowy z potwierdzonym pochodzeniem (np. faktura od producenta lub autoryzowanego dystrybutora) lub numerem seryjnym weryfikowalnym w systemie producenta?

Uzasadnienie: Z punktu widzenia jakości świadczonych usług oraz wizerunku Autodromu Bilgoraj jako obiektu o wysokim standardzie, istotne jest, aby operator korzystał z gokartów fabrycznie nowych. Nawet jeśli spełniają one formalne kryterium rocznika, gokarty eksploatowane wcześniej, szczególnie w warunkach torów halowych, mogą posiadać:

- *ukryte uszkodzenia mechaniczne (ramy, układy kierownicze, hamulcowe, zawieszenia),*
- *zdegradowaną estetykę (porysowane, żółknięte, nadpęknięte poszycia, stare oznaczenia z poprzednich torów),*
- *wyeksplloatowane układy napędowe, generujące więcej hałasu i spalin,*
- *niepewne standardy bezpieczeństwa(brak pełnych pasów, niefabryczne naprawy po kolizjach, zużycie elementów amortyzujących).*

Zgodnie z dokumentacją przetargową, tor Autodrom Biłgoraj zlokalizowany jest na obszarze, na którym obowiązują restrykcyjne normy hałasu – do 55 dB w porze dziennej. Z tego powodu dobór odpowiedniego sprzętu ma znaczenie krytyczne:

- Nowe gokarty spełniają najnowsze normy emisji spalin EURO V oraz EPA Phase III, które obowiązują w Unii Europejskiej od 1 stycznia 2021 r. dla maszyn z silnikami o mocy do 19 kW (tzw. NRMM).*
- Starsze gokarty (2017–2021) spełniają jedynie normy EURO IV lub wcześniejsze, co oznacza wyższą emisję CO, NO_x i HC oraz brak zaawansowanych układów oczyszczania spalin.*
- Nowe gokarty zapewniają znacznie niższy poziom hałasu – ok. 85 dB(A) przy pojeździe (mierzony zgodnie z normami FIA/CIK), podczas gdy starsze pojazdy, szczególnie te przystosowane pierwotnie do hal, często nie posiadają oryginalnych tłumików i emitują hałas przekraczający 90–95 dB(A), co może skutkować skargami sąsiedzкими, kontrolami WIOŚ lub koniecznością ograniczenia działalności.*

Dotychczasowa redakcja ogłoszenia („rocznik 2024 lub 2025”) może prowadzić do prób obejścia warunku przez podmioty chcące zgłosić floty:

- gokartów poflotowych z torów halowych lub plenerowych (np. po leasingu operacyjnym, z przebiegami sięgającymi tysięcy godzin),*
- gokartów z rynku wtórnego, które były wcześniej intensywnie eksploatowane, a następnie odkupione po sezonie wakacyjnym 2024 (głównie we Francji, Niemczech i Czechach),*
- egzemplarze z nie udokumentowaną historią serwisową i wątpliwym stanem technicznym, co rodzi zagrożenia dla bezpieczeństwa użytkowników.*

Dodatkowo, możliwa jest praktyka podmiany tabliczek znamionowych, które u wielu producentów (np. SODIKART) mają formę przyklejanych lub nitowanych etykiet. W praktyce oznacza to, że starszy model gokarta – np. z roku 2020–2022 – może zostać sfalszowany poprzez nadanie mu numeru seryjnego wskazującego na rok 2024. W przypadku braku szczegółowej weryfikacji (np. przez producenta lub autoryzowany serwis), wykrycie takiej manipulacji może być niemożliwe na etapie postępowania.

To działanie godzi w uczciwość i transparentność przetargu, umożliwia dumping cenowy i prowadzi do wypaczenia jego wyniku, premiując nieuczciwe podmioty.

Warto też zauważyć, że nowe gokarty objęte są pełną gwarancją producenta (np. SODIKART – 1 rok / 500 godzin pracy), podczas gdy w przypadku pojazdów używanych gwarancja jest wyłączona lub wygasła, co przekłada się na większe ryzyko przestojów i niższą jakość obsługi klienta.

Zgodnie z rekomendacjami wiodących producentów gokartów rentalowych (np. SODIKART), floty użytkowane komercyjnie powinny być wymieniane co około 2 lata lub po przebiegu około 8 000 km podwozia (chassis mileage). Po tym czasie znacząco pogarszają się właściwości jezdne, wzrasta poziom hałasu i ryzyko awarii, a elementy konstrukcyjne (rama, zawieszenie, poszycia) tracą swoje pierwotne właściwości techniczne i estetyczne. Utrzymywanie starszych flot prowadzi do obniżenia standardu świadczonych usług, ryzyka wizerunkowego oraz nierówności między oferentami inwestującymi w nowy sprzęt.

W świetle powyższego, uznajemy za zasadne, aby do postępowania zostały dopuszczone wyłącznie gokarty:

- fabrycznie nowe, bez wcześniejszej eksploatacji torowej,*
- z roku produkcji 2024 lub 2025,*
- z potwierdzonym pochodzeniem (np. faktura od producenta lub autoryzowanego dystrybutora) lub numerem seryjnym weryfikowalnym w systemie producenta.*

Tylko takie doprecyzowanie zapewni:

- wysoki standard wizualny i marketingowy toru,*
- pełną zgodność z wymogami środowiskowymi i planistycznymi,*
- bezpieczeństwo i komfort klientów,*
- uczciwą i transparentną konkurencję w postępowaniu.*

Z góry dziękujemy za uwzględnienie powyższych kwestii. Ich doprecyzowanie będzie miało istotne znaczenie nie tylko dla zapewnienia transparentności postępowania, ale również dla bezpieczeństwa prawnego i ekonomicznego obu stron umowy.

Odpowiedź:

Wiążącym i podlegającym ocenie warunkiem określonym w sekcji VI pkt 2 Ogłoszenia o postępowaniu jest rok produkcji gokartów: 2024 lub 2025.

W ocenie Organizatora, wymóg ten, w połączeniu z obowiązkiem dysponowania flotą na dzień składania ofert oraz możliwością jej weryfikacji, jest wystarczający do zapewnienia

wysokiego standardu technicznego, zgodnego z oczekiwaniami Organizatora wyrażonymi w odpowiedzi na wcześniejsze pytania. Każdy Oferent, składając ofertę, ponosi pełną odpowiedzialność za zaoferowanie sprzętu spełniającego nie tylko formalne kryterium rocznika, ale również gwarantującego niezawodność i bezpieczeństwo na najwyższym poziomie. Podsumowując, Organizator nie wprowadza na tym etapie dodatkowego, formalnego wymogu posiadania sprzętu „fabrycznie nowego”, pozostając przy precyzyjnym i weryfikowalnym warunku dotyczącym roku produkcji, określonym w Ogłoszeniu o postępowaniu. Operator jest zobowiązany do przedstawienia wraz z ofertą dokumentów potwierdzających pochodzenie i datę produkcji floty (np. faktura zakupu od producenta/dystrybutora). Jednocześnie przedstawione przez Operatora dokumenty muszą pozwalać na ich przypisanie do konkretnego gokarta, pod rygorem odrzucenia oferty.

Odpowiedzi na powyższe pytania stają się integralną częścią dokumentacji postępowania prowadzonego w trybie zapytania ofertowego na wyłonienie operatora prowadzącego działalność polegającą na udostępnianiu gokartów na terenie toru Autodrom Biłgoraj.

Jednocześnie zmienia się termin składania ofert zgodnie z zamieszczoną informacją na stronie postępowania. Zmiana podyktowana jest udzieleniem wyczerpujących odpowiedzi na pytania oferentów, co może mieć wpływ na treść składanych ofert.