

Pytania i odpowiedzi

Przetarg na dostawę platform kolejowych do obsługi przewozów Intermodalnych na terenie Polski i UE

Pytania otrzymane w dniu: 24.10.2019

Pytania do Specyfikacji:

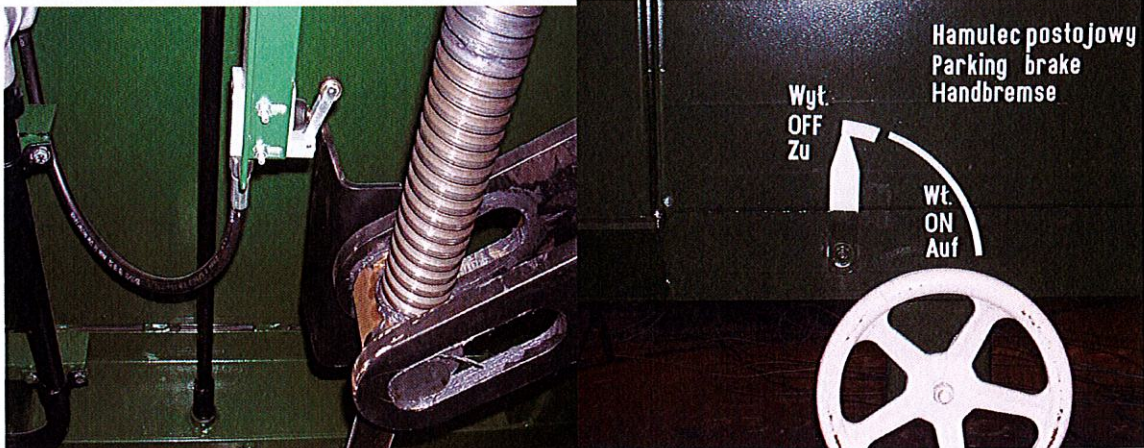
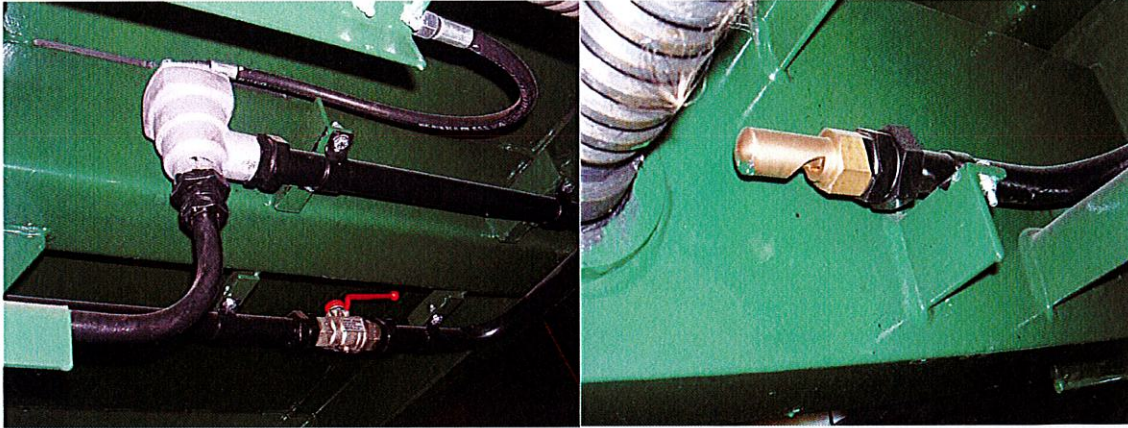
rozdział System hamulcowy

1. pkt.2 „Ochrona przed uszkodzeniami zestawów kołowych w rezultacie ruchu przy zamkniętym hamulcu dla parkowania poprzez wykorzystanie zaworu odprowadzającego, zapobiegającego zapełnienie zestawu ciśnieniem 5 bar, aby zatrzymać i uruchomić pociąg. Może być wykorzystany sygnał dźwiękowy aby sygnalizować wykorzystanie zaworu odprowadzającego. Wykorzystanie indykatora, widzialnego z zewnętrznej strony wagonu, informującego o włączonym lub wyłączonym hamulcu ręcznym.

Niejasne jest co dokładnie wymaga się i w związku z jakim normatywnym dokumentem /UIC, TSI, EN/ się montuje. Konieczne jest abyśmy otrzymali dodatkowe wyjaśnienia

Zamawiający informuje, że powyższe wymaganie określone w Specyfikacji jest rozwiązaniem stosowanym dla wagonów towarowych. Załączamy zdjęcia poglądowe przedstawiające przykładowe rozwiązanie. Jest to rozwiązanie indywidualne wdrożone przez producentów wagonów. Zasada działania polega na tym, że po zakręceniu hamulca postojowego wskaźnik mechaniczny na wagonie (widoczny z zewnątrz wagonu bez konieczności wchodzenia pod wagon) sygnalizuje, że hamulec jest włączony. Równolegle hamulec ręczny mechanicznie steruje zaworem na przewodzie głównym, który w przypadku zakręcenia hamulca ręcznego rozszczelnia przewód główny uniemożliwiając napełnienie go powietrzem do poziomu 5 bar (tj. 0,5Mpa). Na wylocie powietrza z zaworu dodatkowo stosuje się gwizdek sygnalizujący ubytek powietrza z przewodu głównego. Oczekujemy, że Dostawca wykona wagony z zapewnieniem takiego lub równorzędnego rozwiązania.





Oferent:

- 1) Czy Zamawiający akceptuje pneumatyczny wskaźnik włączonego hamulca postojowego znajdującego się na zewnątrz wagonu? Umiejscowiony jednostronnie czy dwustronnie?

Zamawiający informuje, iż pneumatyczny wskaźnik informujący o zakręconym hamulcu ręcznym jest niedopuszczalny z dwóch powodów:

- układ pneumatyczny nie jest w 100 % szczelny. Po dłuższym postoju wagonu sprężone powietrze ucieknie do atmosfery zaś wskaźnik nie będzie spełniał swojej roli a nawet

będzie wprowadzał w błąd obsługę wagonu, ponieważ hamulec ręczny będzie zakręcony a wskaźnik będzie informował, że jest odkręcony.

- układ pneumatyczny jest bardziej skomplikowany od mechanicznego i bardziej podatny na uszkodzenia. Należy projektować jak najprostsze mechanizmy.

Wskaźnik mechaniczny hamulca musi być umiejscowiony po obu stronach wagonów.

2) Czy działanie sygnalizującego mechanizmu bezpieczeństwa podłączonego do głównego przewodu powietrznego można uznać za działanie nagłego hamowania?

Jeżeli Oferentowi chodzi o zawór w przewodzie głównym sterowanym mechanicznie hamulcem ręcznym to rozwiązanie to jest podobne do kłapy Ackermanna (Notbremsventil Ackermann). Z tą różnicą, że po odkręceniu hamulca ręcznego/postojowego zawór zamyka się tym samym uszczelniając przewód główny.

2. pkt. 3 „Cylinder hamulcowy, wyposażony pokrywą zamontowaną śrubą, zabezpieczający tłok od opadów. Schronienie musi być wyposażone **otworem rewizyjnym**, pozwalającym pomiar skoku tłoka bez wchodzenia pod wagon.

Nie mamy nic przeciwko wymaganiu, aby cylindry hamulcowe były wyposażone w osłony, zabezpieczające tłoki od warunków atmosferycznych, a wobec przewidywaniu otworu rewizyjnego dla pomiaru ruchu tłoka. Jesteśmy zdania, że ten otwór będzie nieefektywny nawet bezużyteczny.

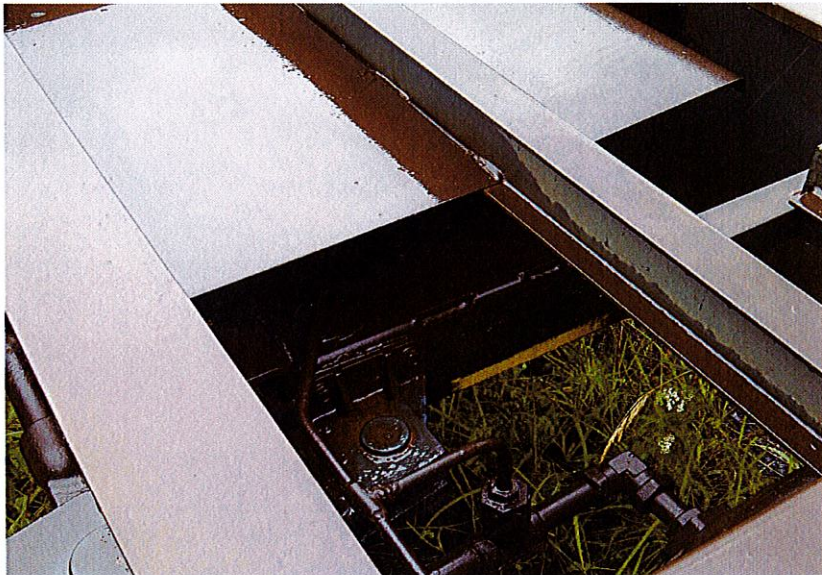
Proponujemy: przy pomiarze skoku chwilowo zdemontować osłony.

Zamawiający informuje, że powyższe wymaganie określone w Specyfikacji jest rozwiązaniem typowym dla wagonów intermodalnych, mającym na celu zabezpieczenie tłoka cylindra przed opadami atmosferycznymi. Załączamy zdjęcia poglądowe przedstawiające przykładowe rozwiązanie. Oczekujemy, że Dostawca wykona wagony z zapewnieniem takiego lub równorzędnego rozwiązania.

Oferent:

Rozumiemy i akceptujemy część powyższego wymagania dotyczącego ochronnego „dachu” nad tłokiem, chodzi tu o część z „otworem rewizyjnym”, którego nie uważamy za funkcjonalnego. Prosimy o odrzucenie części wymagania dotyczącej przedmiotowego otworu.

Zamawiający informuje, iż otwór rewizyjny w ramie wagonu jest dla nas niezbędny, ponieważ bez niego jest utrudnione sprawdzenie skoku tłoka cylindra hamulcowego przez rewidenta kolejowego (Wagenmeister). W załączeniu przedstawiamy przykładowe zdjęcie niniejszego rozwiązania. Dopuszczamy w tym zakresie własne rozwiązania każdego z Oferentów zapewniające skuteczną widoczność skoku tłoka cylindra hamulcowego.



Proponujemy redakcję: Wagony powinny być wyposażone w hamulec pneumatyczny z automatyczną, bezstopniowo regulowaną siłą hamowania zgodną z wymogami trybu „SS”.

pkt.1 „Maksymalna masa hamująca powinna wynosić 65% całkowitej wagi wagonu dla trybu „s” z obciążeniem na oś 22,5 tony, a dla trybu „SS” - z obciążeniem na oś 20 ton.”

Proponujemy redakcję: Układ hamulcowy zapewnia hamowanie przy następujących obciążeniach i maksymalnych prędkościach wagonu:

- przy maksymalnym obciążeniu osiowym 22,5 t / oś

Vmax = 100 km/h /S/

- dla wagonu bez ładunku i przy maksymalnym

obciążeniu osiowym. 20 t / os

Vmax = 120 km/h /SS/



Zamawiający przychyliła się do sugestii Oferenta, tym samym punkt 1 części III Specyfikacji (str. 21/45) otrzymuje brzmienie: „Układ hamulcowy winien zapewniać hamowanie przy następujących obciążeniach i maksymalnych prędkościach wagonu:

- przy maksymalnym obciążeniu osiowym 22,5 t / oś Vmax = 100 km/h /S/
- dla wagonu bez ładunku i przy maksymalnym obciążeniu osiowym. 20 t / os Vmax = 120 km/h /SS/”.

Pytania do Umowy:

1. Nasz wniosek o obniżenie kary umownej z 50 EUR do 25 EUR zgodnie z §9 pkt. 4 projektu umowy dotyczy maksymalnej kary, którą akceptują płacić nasi dostawcy układów hamulcowych, wózków i innych elementów wagonów. Jeśli element w układzie hamulcowym dozna uszkodzenia, tylko transport wadliwego elementu może potrwać dłużej niż 10 dni roboczych, pod warunkiem, że jest on dostępny w naszym magazynie. A jeśli nie jest on dostępny, musimy uwzględniać czas produkcji tego wadliwego elementu. W takim przypadku Oferent nie ma winny odnośnie wadliwego elementu, który nie jest przez niego produkowany, a zatem - nie należy go obciążać maksymalną karą dla tego elementu w wysokości 50 euro dziennie. Proszę przemyśleć Waszą decyzję i odpowiednio ją zmodyfikować;

Odpowiedź PCC: Zamawiający odniósł się już uprzednio do niniejszej kwestii nie wyrażając zgody na zmianę niniejszego zapisu § 9 ust. 4. Zamawiający jest zainteresowany możliwością eksploatacji wagonów, a zaistniałe w okresie gwarancji usterki winny być w miarę możliwości naprawione, aby uszkodzone wagony wracały do eksploatacji. W przypadku, gdy nie ma możliwości eksploatacji uszkodzonego wagonu, Zamawiający będzie starał się uzupełnić jego brak wydzierżawiając wagon na krótki okres. Poziom 25 EUR nie pokrywa niniejszego kosztu dzierżawy ani kosztu związanego z ewentualnym transportem wagonu zastępczego.

Nie jest zamiarem Zamawiającego zarabiać na sytuacji uszkodzenia wagonu w okresie gwarancji. Zamawiający zakłada, że części zamienne do nowych wagonów w okresie gwarancji będą zabezpieczone przez Oferenta oraz jego poddostawców, którzy także udzielają Oferentowi gwarancji, a tym samym powinni zabezpieczyć części na wymianę.

2. Proponuję usunąć §9. pkt 9 z projektu umowy, ponieważ przepis ten dotyczy opóźnienia w wypłacie odszkodowania, a nie opóźnienia zapłaty ceny wagonów objętych umową. Odsetki naliczane są od odsetek, co jest dyskryminujące. Proszę rozważyć Pańską decyzję i usunąć ten przepis.

Odpowiedź PCC: Paragraf 9 ust. 9 projektu umowy dostawy, zgodnie z jego brzmieniem, dotyczy wszystkich świadczeń pieniężnych, a zatem przed wszystkim zapłaty ceny za wagon. Jeżeli Oferent miał co do tego wątpliwości, to w związku z powyższym



wyjaśnieniem, są one już nieaktualne. Nadto usunięcie z umowy §9 ust. 1 nic by nie zmieniło, albowiem i tak zgodnie z art. 481 § 1 i 2 polskiego Kodeksu cywilnego - za czas opóźnienia się dłużnika ze świadczeniem pieniężnym należą się odsetki ustawowe.

Odnosnie zaś naliczania odsetek od odsetek to zgodnie z art. 482 polskiego Kodeksu cywilnego jest to możliwe dopiero od wytoczenia w sądzie powództwa o odsetki. Zastrzeżenie w postanowieniach umowy odsetek od odsetek, (którego w projekcie umowy dostawy nie ma) byłoby zatem i tak bezskuteczne. Naliczanie odsetek od kary umownej, z której zapłatą strona się opóźnia, nie może być oceniane jako naliczanie „odsetek od odsetek”. Kara umowna może być bowiem naliczana jedynie w związku ze zwłoką ze świadczeniem innym niż pieniężne.

Biorąc pod uwagę fakt, że termin wskazany przez Zamawiającego na zadawanie pytań do przetargu upłynął dnia 16.10.2019r. oraz uwzględniając to, iż wraz z ofertą Zamawiający winien opublikować ostateczną wersję Specyfikacji oraz Umowy, niniejsza odpowiedź jest ostatnią odpowiedzią Zamawiającego na pytania kierowane przez Oferentów. Jakiegokolwiek pytania dotyczące zmian Specyfikacji oraz Umowy uznajemy za niemożliwe do wprowadzenia, gdyż Oferenci nie będą w stanie wydrukować, przygotować oraz dostarczyć do Zamawiającego kompletnych ofert w terminie wyznaczonym dla niniejszego postępowania.

