

Pytania odpowiedzi

„Przetarg na dostawę lokomotyw elektrycznych wraz ze świadczeniem przez Oferenta usług serwisu w zakresie pełnego utrzymania w okresie gwarancji oraz po gwarancji aż do pierwszej naprawy p4”

Treść pytań i [odpowiedzi](#)

na pytania, które otrzymano w dniu 2020-06-16 14:48



Nr.	Referencja	Treść Pytania
1.	SPP III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE 2. Urządzenia pneumatyczne	<p>Oferowany pojazd stanowi dopuszczony produkt seryjny, co dotyczy również urządzeń pneumatycznych.</p> <p>Prosimy o uzupełnienie tego postanowienia jak następuje: „Przyłącza kontrolne hamulca pneumatycznego, wykorzystywane do celów diagnostycznych, powinny być tak usytuowane, żeby były dostępne bez konieczności wchodzenia pod lokomotywę. Przyłącza muszą być zgodne z kartą UIC 543-1 lub alternatywnie z aktualnym standardem przemysłowym, np. wykonane zgodnie z typem Stäubli RBE03”</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający dopuszcza wykorzystanie do celów diagnostycznych jako wyposażenie alternatywne szybkozłącza spełniające inne standardy, które są dopuszczone do eksploatacji w branży kolejowej.</p> <p>W konsekwencji powyższego zapis zmienia się na następujący: „Przyłącza kontrolne hamulca pneumatycznego używane do diagnostyki powinny być umiejscowione w takim miejscu, aby był do nich dostęp bez konieczności wchodzenia pod lokomotywę. Przyłącza muszą być zgodne z UIC 543-1. Alternatywnie dopuszcza się zastosowanie do celów diagnostycznych szybkozłączy spełniających inne standardy, dopuszczonych do eksploatacji w branży kolejowej.</p>
2.	SPP III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE 2. Wymagania ogólne 11 b)	<p>Wykonawca zwraca się z prośbą o zmianę tego wymogu jak następuje: b) dostęp w każdym momencie przez złącze np. USB do danych z rejestratora jazdy oraz kamer zamontowanych na lokomotywie przez uprawnionych pracowników Zamawiającego, opcjonalnie możliwość dostępu i podglądu do zapisanych danych poprzez Wi-Fi, on-line. (odpłatność za kartę SIM oraz za transfer danych po stronie Odbiorcy),”</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający nie wyraża zgody na dopuszczenie „opcjonalności” rozwiązania. Zamawiający już udzielił odpowiedzi na podobne pytanie nr 2.2. w dniu 29.05.2020 i podtrzymuje stanowisko.</p>
3.	SPP III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE 2. Wymagania ogólne 11 h)	<p>Prosimy Zamawiającego o potwierdzenie naszego rozumienia, że pod literą „h) informację o błędach w lokomotywie w postaci pełnej listy kodów błędów wraz z podaniem możliwych przyczyn powstania i opisem postępowania, jak usunąć błąd przez maszynistę.” chodzi o wyświetlanie komunikatów o usterkach i błędach na monitorze pojazdu.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający ma na myśli pełną listę kodów błędów, jakie są wyświetlane w kabinie maszynisty.</p>
4.	SPP III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE 2. Szczegółowe dane techniczne dostarczanych lokomotyw	<p>Prosimy Zamawiającego o potwierdzenie naszego rozumienia, że wymóg zawarty w 4 akapicie „Rozwiązania techniczne, jakie będą miały zastosowanie w lokomotywach, będących przedmiotem przetargu, powinny posiadać wszelkie wymagane obowiązującymi przepisami zezwolenia, świadectwa, dopuszczenia, licencje, aprobaty, etc. wymagane do ich eksploatacji w Polsce oraz na terenie krajów, gdzie lokomotywa posiada dopuszczenie do eksploatacji” będzie spełniony, jeżeli pojazd posiada zezwolenie na dopuszczenie do obrotu (Authorisation for Placing on the Market - APM).</p> <p>Odpowiedź: Tak, o ile z innych przepisów nie wynika konieczność spełnienia obowiązujących wymagań, które nie podlegają ocenie na etapie uzyskiwania autoryzacji dla pojazdu / zezwolenia na dopuszczenie m.in. kompatybilność z infrastrukturą krajową, odbiór licznika energii elektrycznej..</p>

5.	<p>SPP III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE</p> <p>2. Systemy pokładowe związane z bezpieczeństwem lokomotywy:</p>	<p>Prosimy Zamawiającego o potwierdzenie naszego rozumienia, że wymóg zawarty w zdaniach „System GSM-R powinien zostać zainstalowany na każdej lokomotywie w taki sposób, aby umożliwił pełną komunikację z systemami bezpieczeństwa infrastruktury tych krajów, w których systemy została wyposażona lokomotywa. Każda lokomotywa powinna zostać wyposażona również w radio analogowe wyposażone w rejestrator rozmów, nawet jeśli na moment dostawy lokomotywy była możliwość korzystania z systemu GSM-R.” będzie spełniony również wtedy, gdy system głosowej łączności radiowej GSM-R nie będzie się komunikował z systemami bezpieczeństwa a do komunikacji na szlakach wyposażonych w ETCS poziomu 2 będzie wykorzystywane osobne radio GSM-R do przesyłu danych.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający preferuje rozwiązanie, jakie zostało wskazane w Specyfikacji. Rozwiązanie, o którym pisze Oferent, jest dopuszczalne tylko wtedy, jeśli zapewni skuteczną komunikację pomiędzy uczestnikami ruchu kolejowego, w tym także z uczestnikami, którzy posługują się radiami pracującymi w systemie analogowym, przy zapewnieniu jednoczesnej komunikacji lokomotywy z systemami bezpieczeństwa.</p> <p>Niniejszy Zapis przyjmuje brzmienie: „System GSM-R powinien zostać zainstalowany na każdej lokomotywie w taki sposób, aby umożliwił pełną komunikację z systemami bezpieczeństwa infrastruktury tych krajów, w których systemy została wyposażona lokomotywa. Każda lokomotywa powinna zostać wyposażona również w radio analogowe wyposażone w rejestrator rozmów, nawet jeśli na moment dostawy lokomotywy była możliwość korzystania z systemu GSM-R. Dopuszczalne jest zastosowanie innego rozwiązania, pod warunkiem zachowania możliwości pełnej komunikacji z systemami bezpieczeństwa infrastruktury tych krajów, w których systemy została wyposażona lokomotywa, jak również z jednoczesnym zapewnieniem skutecznej komunikacji pomiędzy uczestnikami ruchu kolejowego, w tym także z uczestnikami, którzy posługują się radiami pracującymi w systemie analogowym.”</p>
6.	<p>SPP III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE</p> <p>2. Wymagania ogólne</p>	<p>Wykonawca zwraca się z uprzejmą prośbą o potwierdzenie jego rozumienia, że w ERATV rejestrowany będzie tylko typ pojazdu. Natomiast dostarczane pojazdy będą rejestrowane w NVR.</p> <p>Odpowiedź: Zgodnie z podobnym pytaniem nr 14, na które Zamawiający udzielił w cz. 5 odpowiedzi. Zamawiający oczekuje, iż Dostawca dokona rejestracji każdego z pojazdów na rzecz Zamawiającego w odpowiednim urzędzie / instytucji, który/-a zgodnie z obowiązującymi przepisami będzie właściwy/-a dla tego rodzaju czynności.</p>



7.	SPP III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE 2. Wymagania ogólne 11 a)	<p>Prosimy Zamawiającego o potwierdzenie naszego rozumienia, że w zdaniu „a) oprogramowanie w języku polskim, niezbędne do bieżącego utrzymania i nadzoru nad lokomotywą (np. odczyt danych z rejestratora, śledzenie GPS, itp.), w tym także oprogramowanie do odczytu i obróbki danych generowanych przez systemy lokomotywy,” pod pojęciem „śledzenie GPS” chodzi o generalną wizualizację miejsca przebywania pojazdu.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający wykreślił ze Specyfikacji zapis „śledzenie GPS”. W związku z udzieloną odpowiedzią korygujemy zapisy specyfikacji pkt 11 a):</p> <p>oprogramowanie w języku polskim, niezbędne do bieżącego utrzymania i nadzoru nad lokomotywą (np. odczyt danych z rejestratora, śledzenie-GPS, itp.), w tym także oprogramowanie do odczytu i obróbki danych generowanych przez systemy lokomotywy,</p>
8.	SPP III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE 2. Wymagania ogólne 11 f)	<p>Prosimy Zamawiającego o zmianę wymogu zawartego pod literą f) w następujący sposób: „f) dokumentację w językach, o których mowa w Części IV Specyfikacji, dla każdej lokomotywy, w oryginałach.”</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje zapisy Specyfikacji w obecnym brzmieniu.</p>
9.	Umowa §8.2.2	<p>Prosimy Zamawiającego o wyjaśnienie, jaką właściwość techniczną należy rozumieć pod pojęciem „szczelność powłok lakierniczych” i jak miałyby być dokonywana ocena, czy wystąpił przypadek objęty gwarancją.</p> <p>Odpowiedź: Powłoka lakiernicza nie ma śladów nie ciągłości tj. pęknięć, złuszczeń, czy wad kształtu jak np. wybrzuszenia czy zacieki, jest trwale związana z podłożem; nie ma pod nią ognisk korozji będących następstwem procesów działywania tlenu z powietrza ze stałą, a w szczególności w zagłębieniach i narożach. Lakier nie powinien błednąć i matowieć pod wpływem oddziaływania czynników atmosferycznych w tym promieni słonecznych czy temperatury. Ocena niniejszego będzie realizowana w toku oględzin.</p>



10.	SPP IV. DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI, ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY”, 2. ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY	<p>Wykonawca zwraca się z prośbą o potwierdzenie, że dostawca pojazdu wypełnia tylko te obowiązki, jakie producent wypełnia w ramach uzyskania świadectwa dopuszczenia pojazdu. To przedsiębiorstwo kolejowe zgodnie z artykułem 23 ustęp 1 litera b) dyrektywy (UE) 2016/797 przed rozpoczęciem użytkowania zobowiązany jest sprawdzić, czy pojazd jest kompatybilny z trasą. Odbywa się to na podstawie rejestru infrastruktury kolejowej (RINF). Dodatkowo w razie potrzeby zgodnie z ustępem 2 dyrektywy (UE) 2016/797 przedsiębiorstwo kolejowe może przeprowadzić badania we współpracy z zarządcą infrastruktury.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający będzie realizował obowiązki wynikające z przepisów dotyczących przewoźnika kolejowego, niemniej oczekuje dostawy lokomotyw gotowych do eksploatacji. Prowadzenie badań, testów i uzgodnień z Zarządcą Infrastruktury powinno zostać dokonane przez Dostawcę lokomotyw. Zamawiający przy okazji odpowiedzi na pytanie nr 9 do 3 części pytań poinformował, iż będzie współpracował z Dostawcą przy realizacji jego obowiązków, w szczególności udzieli mu wymaganych pełnomocnictw (...) – treść odpowiedzi uwzględniono w opublikowanej Specyfikacji cz. II pkt 3, na str. 39.</p>
11.	SPP, III.2 Parametry techniczne. Wymagania ogólne. 2.	<p>Czy zamawiający może zmienić treść tego punktu na następującą: Lokomotywy muszą posiadać niezbędne do eksploatacji zgodnie z warunkami Umowy dokumenty, dopuszczenia formalne, prawne, homologacje do poruszania się i eksploatacji lokomotyw na terenie następujących państw: Polska, Niemcy - zgodnie z opisem wymagań określonymi w konfiguracjach oraz wynikających z opcji technicznych. Wymienione dopuszczenia do eksploatacji będą bezterminowe i będą zawierały ograniczenia w kursowaniu lokomotyw wynikające z formatu zezwolenia.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowy zapis w Specyfikacji.</p>
12.	SPP, III.2 Parametry techniczne. Konstrukcja lokomotywy, podwozie i nadwozie, punkt f)	<p>Lokomotywa posiada zgodnie z obowiązującymi normami koła monoblokowe. Wykonawca prosi o wyjaśnienie, co w powiązaniu z takimi kołami oznacza pojęcie "bose".</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający prostuje błędny zapis, poprzez skreślenie słowa „bose”, który otrzymuje brzmienie: f) koła bose monoblokowe (...).</p>
13.	SPP, III.2 Parametry techniczne. Konstrukcja lokomotywy, Układ hamulcowy i hamulce. Punkt c).	<p>Co Zamawiający rozumie pod pojęciem „osobny” w przypadku hamulca bezpieczeństwa?</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający w Specyfikacji używa w tym punkcie słowa „oddzielny” i rozumie przez to oddzielny hamulec aktywowany z kabiny maszynisty umożliwiający nagłe zahamowanie lokomotywy z jednoczesnym wyłączeniem sterowania, opuszczeniem odbieraków prądu, etc.</p>



14.	SSP IV. 1 3. Dopuszczenie do użytkowania konkretnej kolejnej lokomotywy	<p>Wnosimy o zmianę określenia czasu na „w terminie odbioru technicznego”, ponieważ dokument wtedy jest dostępny.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający przychylił się do prośby. Dostawca dostarczy świadectwa sprawności technicznej dla każdej lokomotywy odrębnie, najpóźniej w odbioru technicznego.</p> <p>Zapis pkt IV 1. 3. Otrzymuje brzmienie: „Dostawca dostarczy świadectwa sprawności technicznej dla każdej lokomotywy odrębnie, najpóźniej w dniu odbioru technicznego tj. na dwa tygodnie przed planowanym odbiorem technicznym.”</p>
15.	SSP IV. 1 11 dodatkowe wymagania	<p>Prosimy o wykreślenie tego punktu w całości, gdyż:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dokumentacja określona w tiret 1 stanowi know-how Wykonawcy i nie może zostać udostępniona; 2) Brak precyzyjnego zdefiniowania, jak dokumentacja powinna być dostarczona na podstawie zapisu tego punktu. Zakres pozostałej dokumentacji został precyzyjnie zdefiniowany w wielu punktach powyżej. Ponadto, nieznana jest nam instytucja dozoru kolejowego. <p>Odpowiedź: Zamawiający doprecyzował zapisy punktu 11 udzielając odpowiedzi nr 85 z 5 części pytań. Zamawiający podtrzymuje wymagania wskazane w treści skorygowanego punktu 11.</p> <p>Dodatkowo Zamawiający w odpowiedzi na pytanie nr 13 części 5 skorygował zapisy § 5.4 umowy zabezpieczając interesy Dostawcy.</p>
16.	SSP IV 2 Odbiór techniczny oraz odbiór w miejscu dostawy.	<p>Wnosimy o zastąpienie obu pierwszych zdań następującymi zdaniami: „Każda lokomotywa musi przejść próby odbiorcze na koszt Dostawcy i za jego staraniem zgodnie z WTWiO. Odbiór przeprowadzany jest na podstawie protokołów dostawcy.”</p> <p>Odpowiedź: Poniższa odpowiedź Zamawiającego dotyczy pytania 16 i 17.</p> <p>Zamawiający informuje, iż nic nie stoi na przeszkodzie, aby Dostawca przeprowadził własne odbiory na podstawie własnych protokołów odbiorczych. Zamawiający uważa, że Specyfikacja pkt2 przewiduje taki scenariusz w istniejącym zapisie: „Każda lokomotywa musi przejść próby odbiorcze na koszt Dostawcy i za jego staraniem, zgodnie z obowiązującymi wymaganiami norm, kart UIC oraz WTWiO”.</p> <p>Niezależnie od powyższego Zamawiający zastrzega sobie prawo do czynności kontrolnych podczas produkcji. Nie jest intencją Zamawiającego przeprowadzanie odbiorów komisarycznych na każdym etapie budowy pojazdu kolejowego, tym samym korekcie ulega zapis Specyfikacji: „W skład komisji dokonującej odbioru technicznego ze strony Odbiorcy wchodzi osoba upoważniona przez Odbiorcę posiadająca wiedzę, doświadczenie i kwalifikacje, na podstawie których dokonują wymienionych poniżej czynności odbiorów poszczególnych elementów pojazdu lub kontroli prac na etapie ich produkcji. Pozytywny wynik w/w czynności jest podstawą do wystawienia przez Dostawcę we własnym zakresie wystawi dokument oświadczenia o dopuszczający do użytkowania, tj. dokument stwierdzający, że pojazd jest sprawny i nadaje się do eksploatacji w pełnym zakresie.”</p>



17.	SSP IV 2 Odbiór techniczny oraz odbiór w miejscu dostawy.	<p>Akapit 3: zwracamy uwagę, że odbiór techniczny odbywa się po zakończeniu produkcji lokomotywy i ma na celu sprawdzenie przez Odbiorcę zgodności jej wykonania z warunkami zawartej umowy, a nie wystawienia przez dostawcę "oświadczenia o dopuszczeniu do użytkowania, tj. dokumentu stwierdzającego, że pojazd jest sprawny i nadaje się do eksploatacji w pełnym zakresie". W związku z tym prosimy o wykreślenie następującego sformułowania: "W skład komisji odbiorczej ze strony Odbiorcy wchodzi osoba upoważniona przez Odbiorcę posiadającą wiedzę, doświadczenie i kwalifikacje, na podstawie których dokonują odbiorów poszczególnych elementów pojazdu lub kontroli prac na etapie ich produkcji. Pozytywny wynik w/w czynności jest podstawą do wystawienia przez Dostawcę oświadczenia o dopuszczeniu do użytkowania, tj. dokumentu stwierdzającego, że pojazd jest sprawny i nadaje się do eksploatacji w pełnym zakresie"</p> <p>Odpowiedź: Udzielono wraz z odpowiedzią na pytanie 16.</p>
18.	SSP IV 2 Odbiór techniczny oraz odbiór w miejscu dostawy.	<p>Prosimy o wykreślenie zdania "W dniu odbioru technicznego lokomotywa pod każdym względem technicznym i formalnym powinna być gotowa do jazdy zgodnie z wytycznymi zawartymi w umowie i specyfikacji Zamawiającego", ponieważ dopiero po pozytywnym odbiorze technicznym lokomotywa zostanie odpowiednio przygotowana do jazdy do miejsca dostawy.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający koryguje zapisy w następujący sposób:</p> <p>W dniu odbioru technicznego lokomotywa pod każdym względem technicznym i formalnym, co oznacza, że powinna być kompletna, po jeździe próbnej przeprowadzonej przez Dostawcę zakończonej wynikiem pozytywnym oraz wyposażona w komplet dokumentów gotowa do jazdy zgodnie z wymaganiami wytycznymi zawartymi w umowie i specyfikacji Zamawiającego.</p>
19.	SPP, III.2 Parametry techniczne. Wymagania ogólne. 6.	<p>Czy Zamawiający wyraża zgodę na zmianę treści pierwszego zdania tego punktu na następującą: 6. Dopuszczenia o których mowa w pkt 2-6 powinny obejmować przynajmniej następujące systemy zasilania sieci trakcyjnej:</p> <p>a) prąd stały (DC) dla Polski 3 kV DC dla Konfiguracji I; b) prąd przemienny (AC) dla Niemiec 15 kV 16 2/3 Hz AC oraz prąd stały (DC) dla Polski 3 kV DC dla Konfiguracji II.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający dokonuje zmiany zapisu pkt III 2.6.:</p> <p>Dopuszczenia o których mowa w pkt 2-6 powinny obejmować przynajmniej następujące systemy zasilania sieci trakcyjnej:</p> <ul style="list-style-type: none"> - prąd stały (DC) dla Polski 3 kV DC dla konfiguracji I; - prąd przemienny (AC) dla Niemiec 15 kV 16 2/3 Hz AC oraz prąd stały (DC) dla Polski 3 kV DC dla konfiguracji II. <p>W przypadku zaoferowania dodatkowych krajów, lokomotywa powinna posiadać także systemy zasilania sieci trakcyjnej odpowiednie dla tych dodatkowych krajów.</p>



20.	Umowa, §6.8 i §6,9	<p>Wykonawca wnosi o wprowadzenie w obu wskazanych paragrafach odsyłaczy do §4.2, ponieważ zaliczki nie są wymagane tylko zgodnie z § 4.3, lecz prawo do nich wynika również § 4.2.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający wprowadza wnioskowaną zmianę i w/w zapisy przyjmują odpowiednio brzmienie: §6.8 „Odbiór lokomotyw powinien być zrealizowany w terminach umożliwiających realizację zapisów, o których mowa w §6.6, pod warunkiem wpływu zaliczki określonej w §4.2 i §4.3 na konto Dostawcy, z zastrzeżeniem zawartym w §6.9.” §6.9 „Strony umowy ustalają, że w przypadku opóźnienia przez Odbiorcę zapłaty zaliczki, o której mowa w §4.2 i §4.3 w stosunku do daty jej wymagalności, Dostawca będzie miał prawo opóźnić dostawę lokomotywy o taką samą ilość dni, jaką wynosi opóźnienie wpłaty zaliczki”.</p>
21.	<p>SPP CZĘŚĆ IV. „DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI, ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY” 1. DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI Pkt. 1.4 i 5</p>	<p>Wykonawca wnosi o wykreślenie wymogu donośnie prawa Odbiorcy do wnoszenia uwag do dokumentów-, o których mowa w punktach 1.4 i 5. Te dokumenty mogą być udostępniane Odbiorcy jako projekt z pewnym wyprzedzeniem przed odbiorem, jednak są to standardowe dokumenty sporządzane zgodnie z polskimi przepisami, przystosowane do procesu produkcji.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje zapis w dotychczasowym brzmieniu. Intencją Zamawiającego jest otrzymanie projektu dokumentacji przed upływem wskazanego terminu w celu zapoznania się z jego treścią i wyjaśnienia ewentualnych niejasności. Ewentualne uwagi, czy propozycje zmian ze strony Zamawiającego w dokumentacji będą poparte racjonalnymi argumentami natury użytkowo-operacyjnej. Jednocześnie Zamawiający zwraca uwagę, iż w Specyfikacji określił wymagane parametry, które mogą mieć wpływ na DTR i DSU.</p>
22.	<p>SPP CZĘŚĆ IV. „DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI, ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY” 1. DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI Pkt. 7</p>	<p>Katalog części zamiennych dla lokomotywy, jaką wykonawca zamierza zaoferować, jest w formie elektronicznej i zawiera ponad dziesięć tysięcy pozycji. Elektroniczny katalog części zamiennych umożliwia szybkie wyszukiwanie części i danych ich dotyczących oraz bezpośrednio powiązanie z zestawami rysunków, co znakomicie upraszcza zarządzanie częściami.</p> <p>Z tego względu zwracamy się do Zamawiającego z uprzejmą prośbą o umożliwienie dostarczenia tego katalogu tylko w wersji elektronicznej w języku niemieckim lub angielskim oraz o dokonanie odpowiednich zmian w dokumentach przetargowych.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający przychylił się do prośby oraz informuje, iż udzielił odpowiedzi na podobne pytanie nr 1 w dniu 23.06.2020, w którym Zamawiający dopuszcza zrealizowanie tego wymagania w drodze zapewnienia elektronicznego katalogu części.</p>

23.	SPP CZĘŚĆ IV. „DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI, ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY” 1. DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI, Pkt. 6.	Wykonawca prosi o potwierdzenie swojego rozumienia, że ten wymóg uznany będzie jako spełniony wraz z wręczeniem Odbiorcy dokumentów przekazywanych w ramach WTWiO oraz DTR. Żadne inna dokumentacja konstrukcyjna nie jest Odbiorcy przekazywana. Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy Specyfikacji wraz z wyjaśnieniami udzielonymi w odpowiedzi na pytanie 13 z części 5 oraz nr 1 z części 6 pytań i odpowiedzi.
24.	Umowa, §16.4	Wykonawca zwraca się z prośbą o wprowadzenie do umowy następującego doprecyzowania: „Zmiany w przedmiocie umowy lub w zakresie dostawy, jakie będą wymagane po złożeniu oferty w związku ze zmianami przepisów prawa, norm, standardów, aktualnego stanu wiedzy technicznej, infrastruktury, wymagań administracyjnych lub też z wyroków sądowych oraz zmian w znanej wcześniej praktyce zarządzania podmiotu współuczestniczącego w projekcie będą wprowadzane na koszt Odbiorcy. Dostawca jest przy tym zobowiązany dostarczyć wykaz składników podwyższonej ceny a sama cena musi być adekwatna do zmian. Ponadto należy odpowiednio do zmian dostosować terminy dostaw lokomotyw objętych tymi zmianami, tak aby były one adekwatne do zakresu zmian. Odpowiedź: Zamawiający oczekuje dostawy lokomotyw, które na dzień odbioru spełniają wymagania przepisów, tym samym Zamawiający nie wie, jakie zmiany ma na myśli Oferent. Zamawiający udzielił odpowiedzi na podobne pytanie nr 4.2 części 1 pytań.
25.	SPP CZĘŚĆ III 2. PARAMETRY TECHNICZNE Wymagania ogólne punkt 12	Dostawca zgodnie z sensem i celem umowy oraz specyfikacji udziela niewyłącznej licencji tylko dla potrzeb wspólnego jej wykorzystywania z pojazdem stanowiącym przedmiot umowy. Stąd też wykonawca zwraca się z prośbą o wyjaśnienie i uzupełnienie, że sublicencje udzielane osobom trzecim w przypadku zlecenia tym osobom wykonywania usług utrzymania pojazdów, w tym obsługi eksploatacyjnej, wykonywania przeglądów i napraw, zbycia lokomotyw lub oddania do korzystania podmiotowi trzeciemu na podstawie jakiegokolwiek tytułu prawnego, są: i) każdorazowo ograniczone do wykorzystywania wyłącznie dla celów związanych z lokomotywą stanowiącą przedmiot umowy, ii) mogą być udzielane tylko na podstawie umowy o zachowaniu poufności zawartej z osobą trzecią, wykluczającej przekazywanie kolejnym osobom trzecim i udzielanie im sublicencji oraz ograniczającej wykorzystywanie dokumentacji wyłącznie dla celów związanych z lokomotywą. Nie może być dozwolone wykorzystywanie dokumentacji przez osobę trzecią do innych celów. Odpowiedź: W ocenie Zamawiającego nieniejszą kwestię uregulowała zmiana wprowadzona w sposób zgodny z oczekiwaniem Oferenta w §5.4 do umowy w odpowiedzi na pytanie 13 części 5 pytań i odpowiedzi.





26.	SPP CZĘŚĆ III 2. PARAMETRY TECHNICZNE Wymagania ogólne punkt 12	<p>Wykonawca mając na celu ochronę tajemnicy swojej firmy włącznie z know how zwraca się z prośbą o wprowadzenie następującego postanowienia: „Udzielanie sublicencji podmiotom trzecim, które są konkurentami wykonawcy w dziedzinie lokomotyw, wymaga uprzedniego udzielenia pisemnej zgody wykonawcy.”</p> <p>W ocenie Zamawiającego nieniejszą kwestię uregulowała zmiana wprowadzona w §5.4 do umowy w odpowiedzi na pytanie 13 części 5 pytań i odpowiedzi.</p>
27.	SPP CZĘŚĆ III 2. PARAMETRY TECHNICZNE Wymagania ogólne punkt 12	<p>Wykonawca zgodnie z przyjętą praktyką zwraca się z prośbą o następujące uzupełnienie: „Wykonawca w przypadku naruszenia praw osób trzecich przez dostawy i usługi wykonawcy realizowane na podstawie niniejszej umowy ma prawo wyboru, w jaki sposób zamierza usunąć lub załagodzić skutki naruszenia praw osób trzecich. Wykonawca wypełniać będzie swój obowiązek odszkodowawczy pod warunkiem, że Zamawiający bez zgody wykonawcy nie będzie uznawał żadnych roszczeń osób trzecich.”</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający nie może zaciągać zobowiązań, które mogły by oznaczyć jego ubezpieczenie, ani skutecznie wpływać, na zakres odpowiedzialności odszkodowawczej w stosunku do osób trzecich. Z przyczyn natulanych będzie natomiast zainteresowany w tym, aby to Dostawca ustosunkowywał się do roszczeń, jakie mogą zgłosić osoby trzecie. Dlatego Zamawiający dodaje na końcu w pkt 12 na str. 45 Specyfikacji następujące zdanie: „Odbiorca niezwłocznie zawiadomi Dostawcę o zgłoszeniu przez osoby trzecie roszczeń z tytułu naruszenia ich praw autorskich lub własności przemysłowej, i nie udzieli odpowiedzi bez uprzedniego zapoznania się ze stanowiskiem Dostawcy, które ten powinien przedstawić w terminie nie dłuższym niż dwa tygodnie.”</p>
28.	SPP CZĘŚĆ III 2. PARAMETRY TECHNICZNE Wymagania ogólne punkt 12	<p>Wykonawca zwraca się z prośbą o zmianę sformułowania we wskazanych paragrafach w taki sposób, żeby licencja mogła być wykorzystywana bez ograniczeń na terytoriach krajów, w których lokomotywa posiada dopuszczenie.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający dodaje 2 zdanie w punkcie 12: „Licencja ta będzie mogła być wykorzystywana bez ograniczeń na terytoriach krajów, w których lokomotywa posiada dopuszczenie do eksploatacji.”</p>

29.	Umowa ogólnie	<p>Wykonawca wnosi o doprecyzowanie w umowie, że Dostawca nie ponosi odpowiedzialności z jakiegokolwiek zmiany dokonywane przez Odbiorcę samodzielnie w pojazdach, w dokumentacji oraz w oprogramowaniu i że ich dokonywanie odbywa się na ryzyko Odbiorcy. Również ewentualne konsekwencje, jak na przykład utrata dopuszczenia do eksploatacji, obciążają Odbiorcę.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający dodaje zapis: „Dostawca nie ponosi odpowiedzialności za jakiegokolwiek zmiany dokonywane przez Odbiorcę bez uzgodnienia z Dostawcą w pojazdach, w dokumentacji oraz w oprogramowaniu. Ryzyko i ewentualne konsekwencje takich zmian obciążają Odbiorcę.”</p>
30.	Umowa, §9.5, ostatnie zdanie	<p>Wykonawca prosi o wyjaśnienie, do odbiorca rozumie pod pojęciem „kompleksowej naprawy”.</p> <p>Odpowiedź: Przytoczony §9.5 należy czytać i interpretować jako całość. Zamawiający w §9.5 przedstawił scenariusz postępowania w przypadku, gdy lokomotywa ulegała częstym wyłączeniom, które spowodowały niekorzystne dla Odbiorcy przekroczenie wskaźnika G. Pod pojęciem kompleksowej naprawy Zamawiający rozumie wykonanie wszystkich niezbędnych czynności niezbędnych do eliminacji problemu / usterki a wynikających z pisemnego wyjaśnienia sytuacji, przedstawionego w trybie niniejszego paragrafu przez Dostawcę.</p>
31.	Umowa, §9.6	<p>Wykonawca zwraca się z prośbą o zmianę tego wymogu. Platforma pojazdów produkowanych przez wykonawcę podlega ciągłemu rozwojowi. Również rozwiązania dotyczące oprogramowania wdrażane są sporymi nakładami pracy rozwojowej i know how, ponadto oprogramowanie musi uzyskiwać dopuszczenia na określone korytarze, co też wymaga dużych nakładów pracy i kosztów. Dlatego też wymóg powinien być zmieniony w taki sposób, żeby Wykonawca informował Odbiorcę o nowych możliwościach, jednak ich wdrażanie powinno być przedmiotem dodatkowych porozumień, o których mowa w §9.1.5a). włącznie z wynagrodzeniem.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje zapisy w §9.6, które w sposób czytelny opisuje dwie sytuacje dotyczące rozwiązań usprawniających lub podnoszących efektywność pracy pojazdu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dla rozwiązań ograniczonych do aktualizacji oprogramowania do nowszych wersji oraz rozwiązań nie wymagających nakładów, Dostawca powinien dokonać optymalizacji lokomotywy w ramach i przy okazji prac serwisu prewencyjnego lub korekcyjnego”. 2) gdzie rozwiązania optymalizacyjne dalej idące (tj. wymagające nakładów inwestycyjnych), wówczas „Dostawca powinien przedstawić propozycję optymalizacji jako inną usługę zgodnie z §9.1 pkt 5a.”





32.	Umowa, §8	<p>Wykonawca prosi o potwierdzenie założenia, że dostawca nie będzie obciążany kosztami korzystania z zakładu zaplecza technicznego Odbiorcy w związku z przypadkami objętymi gwarancją, tzn. infrastruktura i warsztaty mogą być przez dostawcę wykorzystywane nieodpłatnie.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający udostępni bezpłatnie swoje warsztaty w celu wykonania każdego serwisu, za wyjątkiem napraw objętych odpowiedzialnością gwarancyjną Dostawcy. Specyfikacja (str. 71) oraz umowa (§10.2) określają sytuację realizacji naprawy gwarancyjnej jednoznacznie: „W przypadku odpowiedzialności gwarancyjnej, koszty transportu lokomotywy w związku z koniecznością naprawy w warsztacie oraz dostępu do infrastruktury obiektu warsztatowego, poniesie Dostawca.”</p>
33.	Umowa, §9.12a)	<p>Wykonawca zwraca się z prośbą o zmianę tego postanowienia jak następuje:</p> <p>a) 5 Dni roboczych od chwili udostępnienia pojazdu w warsztacie – w celu usunięcia awarii lub wady uniemożliwiającej eksploatację lokomotywy zgodnie z jej przeznaczeniem, z tym że jeżeli zachodzi konieczność wymiany części, których wymiary przekraczają możliwość przetransportowania przez Dostawcę z zachowaniem czasu zakończenia naprawy (niniejsze nie dotyczy dostawy części „krytycznych”) lub części podlegające wymianie są trudnodostępne, a Dostawca nie był zobowiązany do ich stałego magazynowania, jako części krytycznych, to czas zakończenia naprawy zostanie obustronnie uzgodniony, lecz nie będzie on przekraczać 14 Dni roboczych od zgłoszenia awarii,</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający udzielił już odpowiedzi na podobne pytanie nr 16 części 6 pytań i odpowiedzi i podtrzymuje swoje stanowisko.</p>
34.	Umowa, §9.12b)	<p>Wykonawca zwraca się z prośbą o zmianę tego postanowienia jak następuje:</p> <p>b) 7 Dni roboczych od chwili udostępnienia pojazdu w warsztacie – w celu usunięcia wady lub usterki nie uniemożliwiającej eksploatacji lokomotywy zgodnie z jej przeznaczeniem, Obie Strony mogą uzgodnić usunięcie wady podczas najbliższego przeglądu w ramach utrzymania planowego. W takim przypadku nie będzie naliczana kara umowna.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający częściowo już przychylił się do podobnego wniosku. §9.12b) został zmieniony w umowie opublikowanej z dniem 29.06.2020.</p>



35.	Umowa, §10.6	<p>Wykonawca prosi o zmianę tego postanowienia w taki sposób, żeby w opisie awarii, o którym mowa w §10.6.2), dodatkowo podawane były data, czas, miejsce usterki, opis usterki, stan roboczy pojazdu (postój, jazda, tryb manewrowy itd.), czynności obsługowe wykonane przez maszynistę (przed i po wystąpieniu usterki), warunki środowiskowe (temperatura, wilgotność itd.) oraz inne warunki eksploatacji. W razie potrzeby Odbiorca przekaże dodatkowe informacje niezbędne do analizy problemu lub wady.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający częściowo przychylił się do wniosku i zmienia punkt 1 w sposób następujący :</p> <p>1) wskazanie numeru indywidualizującego lokomotywę (tj. nr UIC), miejsca jej lokalizacji, daty i czasu ujawnienia awarii lub nieprawidłowości, stanu roboczego pojazdu (postój, jazda, tryb manewrowy itd.), czynności obsługowych wykonanych przez maszynistę (przed i po wystąpieniu usterki);</p>
36.	Umowa, §11.4	<p>Wykonawca zwraca się z prośbą o zmianę ostatniego zdania tego postanowienia jak następuje: „Umowę uznaje się za wykonaną w takiej części, w jakiej lokomotywy zostały odebrane i opłacone przez Odbiorcę lub w jakiej powinny być odebrane i opłacone zgodnie z warunkami umowy”. Zwłoka w odbiorze lub w płatności po stronie Odbiorcy nie może stanowić ryzyka dostawcy.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający nie zmienia wskazanego postanowienia umowy, które jest symetrycznie zastrzeżone dla obu stron. Ocena czy lokomotywa powinna być już odebrana i opłacona przez Odbiorcę, tak samo jak to, czy powinna być już dostarczona przez Dostawcę, może nie być jednoznaczna, w związku z czym żadna ze stron nie powinna być ograniczona w prawie odstąpienia od umowy, jeśli w jej ocenie jest do tego uprawniona. Ograniczenie takie jest natomiast uzasadnione w odniesieniu tej części umowy, w wykonaniu której lokomotywa została odebrana i opłacona.</p>
37.	SPP	<p>Wykonawca zwraca się z prośbą o wyjaśnienie, w jaki sposób Odbiorca zamierza uwzględnić kraje dodatkowo zaoferowane w konfiguracji I i II w ramach oceny ofert. Uwzględniając długi okres użytkowania lokomotywy oraz zmiany na rynku, wykonawca dostrzega tu znaczną wartość dodatkową, jaką można uzyskać dzięki zaoferowanej uniwersalności eksploatacyjnej, nie znajduje jednak odzwierciedlenia tego aspektu w schemacie oceny.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający określił swoje wymagania w zakresie konfiguracji lokomotyw umożliwiając Dostawcom elastyczne podejście do złożenia oferty w przypadku gdyby nie dysponowali lokomotywą spełniającą wymagania Konfiguracji I ograniczonej do 1 kraju lub Konfiguracji II dla 2 krajów. Zamawiający nie może dodatkowo premiować faktu zaoferowania dostępu do eksploatacji dodatkowych krajów ponad te wymagane gdyż mogłoby to doprowadzić do zaniżenia atrakcyjności ofert, które spełniają wymagania wskazane w konfiguracjach I i II.</p>

38.	Umowa, §16.7	<p>Wykonawca zwraca się z prośbą o zmianę pierwszego zdania i nadanie mu następującego brzmienia: „Językiem umowy jest język polski, a wszelkiej dokumentacji technicznej związanej z wykonywaniem umowy języki określone w Specyfikacji - załącznik 1”.</p> <p>Odpowiedź: Podtrzymujemy zapisy umowy w dotychczasowym brzmieniu.</p>
39.	Umowa ogólnie	<p>Wykonawca zwraca się z prośbą o wprowadzenie zgodnego z zasadami rynkowymi postanowienia dotyczącego zachowania poufności.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający dodaje zapis po punkcie 22 na stronie 15 Specyfikacji, następujące zdanie: „Dokumenty i materiały dostarczone przez Oferenta i opatrzone klauzulą tajemnica handlowa, nie będą udostępniane do wglądu pozostałych oferentów.”</p> <p>Na końcu umowy dostawy Zamawiający dodaje §16.12 w brzmieniu: „Każda ze stron zobowiązana jest do nie ujawniania osobom trzecim informacji, które otrzymała od drugiej strony w związku z zawarciem lub wykonywaniem umowy, jeśli informacja ta zostanie określona jako poufna. Zobowiązanie to nie obejmuje informacji, do ujawnienia których strona może być zobowiązana na podstawie obowiązujących przepisów prawa lub w związku z unijnym dofinansowaniem, o którym mowa w §16.2.</p> <p>Jednocześnie Zamawiający zwraca uwagę, że treść umowy jest ogólnie dostępna na stronie Zamawiającego, zaś zaproponowane ceny z uwagi na fakt procedowania w trybie przetargowym, zostaną odczytane w toku otwarcia ofert, podczas którego przewidziano udział oferentów biorących udział w postępowaniu.</p>
40.	Umowa, §12.4	<p>Wykonawca wnosi o doprecyzowanie, że kara umowna określona w §12.4.2) naliczana będzie po 30 dniu od dnia odbioru a brzmienie tego punktu zostanie zmienione jak następuje: 2) 500 EUR za każdy dzień opóźnienia począwszy od 31 dnia od dnia odbioru”.</p> <p>Odnosnie 30 dnia zastosowanie mają kary umowne określone w punkcie 1)</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający koryguje treść tego zapisu §12.4 umowy, zamieniając w pkt 2 liczbę „30” liczbą „31”.</p>



41	<p>SPP CZĘŚĆ IV. „DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI, ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY” 1. DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI, Pkt. 9.</p>	<p>Wykonawca prosi o potwierdzenie jego rozumienia, że poniższy wymóg z pkt. 9: Deklaracja weryfikacji zgodności podsystemu tabor dla wyprodukowanego pojazdu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei. Pojazd musi spełniać wymogi dotyczące interoperacyjności kolei oraz procedur oceny zgodności dla transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej - zgodnie z aktualnie obowiązującymi w tym zakresie przepisami dla każdej lokomotywy na dzień odbioru technicznego przez Odbiorcę.” będzie spełniony, gdy zgodność „podsystemu tabor” dla oferowanego pojazdu z zasadniczymi wymaganiami będzie potwierdzona przez świadectwo dopuszczenia dla pojazdu zgodnego z TSI Takie potwierdzenie stanowi również udzielenie zezwolenia na dopuszczenie do obrotu (APM).</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający w treści pkt 9 zastrzegł, iż pojazd winien spełniać wymogi zgodnie z z aktualnie obowiązującymi w tym zakresie przepisami dla każdej lokomotywy na dzień odbioru technicznego przez Odbiorcę. Zamawiający na obecnym etapie nie podejmuje się dokonywać rozstrzygnięcia niniejszej kwestii, gdyż nie ma wiedzy, czy na dzień odbioru będzie to zgodne z przepisami.</p>
42	<p>Umowa, §15.4 a oraz c-i</p>	<p>Wykonawca zwraca się ze stanowczą prośbą o wykreślenie tych punktów wykazu z umowy. Te same wymagania zawarte są w SPP i do nich wykonawca zgłosił już swoje uwagi w ramach innych pytań.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający udzielił już odpowiedzi w tym zakresie przy okazji pytania 82 z cz 5 pytań wprowadzając korekty do treści SPP oraz umowy. Część istotnych zapisów zawartych w Specyfikacji zgodnie z intencją Zamawiającego jest powtórzona w umowie.</p>
43	<p>Umowa, §15.4 b</p>	<p>Wykonawca prosi o uzupełnienie, że Odbiorca zobowiązuje się do odesłania dostawcy rysunku lokomotywy udostępnionego Odbiorcy w celu zaprojektowania i uzgodnienia promocyjnego oznakowania w terminie 4 tygodni od daty udostępnienia.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający przychyliła się do prośby i §15.4 b otrzymuje brzmienie: „b) w terminie trzech miesięcy od zawarcia umowy Dostawca udostępni Odbiorcy rysunek lokomotywy w celu zaprojektowania i uzgodnienia promocyjnego oznakowania. W przypadku wybrania opcji technicznej (Cml) Odbiorca w terminie 8 tygodni od daty udostępnienia rysunku lokomotywy zobowiązuje się do przedstawienia Dostawcy rysunku zawierającego projekt oznakowania. W przypadku braku uwag lub pytań Dostawcy dotyczących oznakowania promocyjnego lokomotywy w terminie 3 tygodni od dnia przedstawienia przez Odbiorcę projektu oznakowania, wersję przedstawioną przez Odbiorcę uznaje się za przyjętą do realizacji.”</p>



44	Umowa, §12.7.1	<p>Wykonawca wnosi o zmianę kary umownej na 100 EUR. Proponowana kwota 500 EUR jest zdaniem wykonawcy nadmiernie wysoka. Przy uaktywnianiu dodatkowych krajów wykonawca skazany jest na współpracę z urzędami, zatem nie tylko dostawca ponosi odpowiedzialność za przebieg tego procesu.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający nie wyraża zgody na skorygowanie niniejszych zapisów uznając, że trzymiesięczny termin jest terminem racjonalnym. W szczególności w kontekście faktu, iż dostarczona przez Dostawcę lokomotywa, o ile na etapie ofertowania zostanie tak wskazane przez Oferenta, na etapie odbioru winna być kompletna i mieć dopuszczenie do eksploatacji we wszystkich krajach wynikających z danej konfiguracji oraz tych wskazanych przez Oferenta ponad wymagane przez Zamawiającego.</p>
45	SPP PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA Dopuszczenia do eksploatacji, akapit 8	<p>Wykonawca zgłasza stanowczą propozycję modyfikacji odnośnie możliwości poszerzenia dla lokomotywy w konfiguracjach I i II zakresu dostępu do kolejnych krajów w poniższy sposób, by ustanowić rozsądne ramy ekonomiczne i realizacyjno-techniczne:</p> <p>Dostawca, który w toku przetargu zaoferował Zamawiającemu lokomotywy z dopuszczeniami do eksploatacji w dodatkowych względem wymaganych i wskazanych przez Zamawiającego krajach, jest zobowiązany przekazać Zamawiającemu komplet dokumentów wymaganych w tych dodatkowych krajach, o ile Zamawiający złoży na te dodatkowe kraje zamówienie, podlegające obowiązkowi ponoszenia kosztów.</p> <p>Zamawiający wymaga, aby zaoferowane lokomotywy w każdej z konfiguracji, w tym także pojazdy wyposażone w spalinowy moduł dojazdowy (na warunkach Opcji technicznej 1), posiadały bezterminowe dopuszczenia do eksploatacji dla krajów zgodnie z konfiguracjami wskazanymi przez Zamawiającego, a w przypadku zaoferowania przez Oferenta krajów dodatkowych ponad te wymagane przez Zamawiającego – dopuszczenia także dla tych krajów.</p> <p>Odnosnie ewentualnej aktywacji systemu przez Dostawcę dla potrzeb eksploatacji lokomotywy w danym dodatkowym kraju zastosowany będzie następujący tryb postępowania:</p> <p>Na wniosek Zamawiającego wykonawca w terminie do 3 miesięcy od daty złożenia pisemnego wniosku przez Zamawiającego poinformuje go o możliwościach ustalenia harmonogramu oraz innych warunkach brzegowych uaktywnienia i uruchomienia możliwości eksploatacji w kraju wskazanym przez Zamawiającego spośród krajów w dodatkowo zaoferowanych przez Dostawcę. Zamawiający dokona zgodnej z osobną ofertą płatności na rzecz wykonawcy, należnej za dany kraj, z chwilą uzyskania dopuszczenia dla lokomotywy w tym/tych kraju/krajach oraz będzie ponosił koszty utrzymania i związane z czynnościami serwisu niezbędnymi, aby systemy aktywowane na jego wniosek były czynne i spełniały wymagania formalne, pozostawały sprawne i umożliwiały eksploatację w dodatkowych krajach.</p> <p>Odpowiedź: Zgodnie z wymaganiami Zamawiającego dostarczona przez Dostawcę lokomotywa, o ile na etapie ofertowania zostanie tak wskazane przez Oferenta, na etapie odbioru winna być kompletna i mieć dopuszczenie do eksploatacji we wszystkich krajach wynikających z danej konfiguracji oraz tych wskazanych przez Oferenta ponad wymagane przez Zamawiającego. W kwestii kosztów utrzymywania i aktywacji systemów bezpieczeństwa Zamawiający udzielił już wielokrotnie odpowiedzi na podobne pytania, m.in.: odpowiedź na pytanie 20 w części 5 pytań i odpowiedzi oraz na pytanie 37 w bieżącej części pytań.</p>

46	Umowa, 10.6.1	<p>Wykonawca prosi o modyfikację sformułowania w punkcie 1), tak by Odbiorca przekazywał dostawcy 12-znakowy numer UIC danego pojazdu.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający uzzględnił tę zmianę przy okazji odpowiedzi na pytanie 35.</p>
47	SPP, część V, 2. Usługi serwisowe	<p>Wykonawca wnosi o doprecyzowanie w dokumentach przetargowych, że czas wyłączenia z ruchu lokomotywy dla potrzeb obliczania wskaźnika gotowości liczy się od chwili udostępnienia lokomotywy w zakładzie naprawczym i kończy się z chwilą zgłoszenia przez dostawcę przywrócenia jej gotowości do eksploatacji.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający wypowiedział się już w podobnej kwestii udzielając odpowiedzi na pytanie nr 9 w części 6.</p>
48	SPP CZĘŚĆ IV. „DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI, ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY” 1. Dokumenty potwierdzające dopuszczenie pojazdu do eksploatacji	<p>Platforma lokomotyw wykonawcy i jej dokumentacja stanowią produkt istniejący, dopuszczony, produkowany seryjnie i sprawdzony w praktyce. Dokumenty wymienione w odnośnym ustępie, jeśli nie stanowią integralnej części DSU, wykonawca dostarcza w językach niemieckim lub angielskim, z kolei dokumenty poddostawców dostarczane są w językach, w jakich są dostępne – z reguły w niemieckim. Wnosimy o dokonanie stosownej zmiany w tym paragrafie.</p> <p>Odpowiedź: Udzielono odpowiedzi na podobne pytanie nr 3.2. w cz1 dnia 29.05.2020</p>
49	SPP CZĘŚĆ IV. „DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI, ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY” 1.3. Dokumenty potwierdzające dopuszczenie pojazdu do eksploatacji	<p>Wnosimy o doprecyzowanie, że wymóg wydania dopuszczenia do użytkowania jest spełniony z chwilą wystawienia zezwolenia na dopuszczenie do obrotu (APM).</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający udzielił odpowiedzi na pytanie dotyczące dokumentu dopuszczenia do użytkowania przy okazji odpowiedzi na pytanie nr 14. Zamawiający na obecnym etapie nie podejmuje się dokonywać rozstrzygnięcia niniejszej kwestii, gdyż nie ma wiedzy, czy na dzień odbioru będzie to zgodne z przepisami.</p>
50	SPP CZĘŚĆ IV. „DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI, ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY” 1.11. Dokumenty potwierdzające dopuszczenie pojazdu do eksploatacji	<p>Wykonawca zwraca się z prośbą o wykreślenie wymogu odnośnie formatu DWG. Wykonawca dostarcza dokumentację w formatach docx i pdf.</p> <p>Odpowiedź: Udzielono odpowiedzi na podobne pytanie nr 16.1. w cz1 dnia 29.05.2020</p>





51	Umowa, §8.2.	<p>Wykonawca prosi o doprecyzowanie przez dodanie po słowach „brak wad” słowa „produkcyjnych”.</p> <p>Odpowiedź: Przez sformułowanie „brak wad” należy mieć na uwadze nie tylko brak wad produkcyjnych lecz także wad wynikających z transportu, wadliwego montażu, wad prawnych, wad wynikających z niezgodności z przepisami technicznymi, etc....</p>
52	<p>Umowa, §8.2. oraz SPP III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE</p> <p>Konstrukcja lokomotywy, podwozie i nadwozie</p>	<p>Wykonawca zwraca się ze stanowczą prośbą o wykreślenie wymogu w punkcie 3).</p> <p>Na podstawie obecnych doświadczeń z eksploatacji nowoczesnych lokomotyw w obszarze środkowoeuropejskim prognozuje się przebiegi od 150.000 – 300.000 km dla reprofilacji oraz 700.000 – 1.200.000 km dla wymiany kół. Reprofilacja oraz okres użytkowania kół zależą od zgodnej z przeznaczeniem eksploatacji pojazdów na trasach środkowoeuropejskich. Oferowany pojazd w odróżnieniu od dotychczasowych typów lokomotyw posiada zapas na zużycie zwiększony o 12,5% średnicy koła (90 mm zamiast 80 mm). Zużycie zależy od parametrów, na które producent nie ma wpływu. Z tego względu nie można oferować żadnej konkretnej trwałości kół. Ta zmiana powinna również zostać wprowadzona do SPP.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający w odpowiedzi na wniosek w pytaniu nr 13 z części 6 oraz w pytaniu 54 w części 5 pytań podtrzymał wymóg trwałości zestawów kołowych aż do pierwszej naprawy P4 i obniżył limit trwałości zestawów kołowych lokomotyw do 1.200.000 kilometrów. Dla reprofilacji Zamawiający nie ustanawiał limitów tylko wskazał, iż Oferent w ramach stawki utrzymania (Cs) przy podanych przebiegach winien uwzględnić cykliczność dokonywania reprofilacji mającą na celu wydłużenie żywotności zestawów kołowych (toczenie ekonomiczne).</p>
53	<p>SPP CZĘŚĆ IV. „DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI, ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY”</p> <p>1.2. Dokumenty potwierdzające dopuszczenie pojazdu do eksploatacji</p>	<p>Wykonawca wnosi o modyfikację wymogu w pkt. 2, tak aby zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego było przekazywane w czasie dokonywania odbioru technicznego.</p> <p>Ponadto wykonawca zwraca się z prośbą o wykreślenie fragmentu: „Na wezwanie Odbiorcy Dostawca powinien umożliwić mu wcześniej zapoznanie się z kopią uzyskanego zezwolenia. Jeżeli przepisy obowiązujące na dzień odbioru lokomotyw będą stanowiły inaczej, to Dostawca jest zobowiązany dostarczyć Zamawiającemu dokument uprawniający do użytkowania lokomotyw w Polsce i na terenie państw Unii Europejskiej (przynajmniej Niemcy oraz pozostałe kraje, w których lokomotywa jest dopuszczona do eksploatacji) wynikający z aktualnie obowiązujących przepisów.”</p> <p>Odpowiedź: Zgodnie z informacjami przekazywanymi przez Oferentów w toku pytań zoferowane pojazdy będą pojazdami seryjnymi. Aby usprawnić proces odbioru technicznego Zamawiający wymaga uprzedniego udostępnienia poszczególnych dokumentów. Tym samym Zamawiający częściowo przychylił się do prośby: „Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego może zostać przekazane najpóźniej na pięć Dni roboczych przed zaplanowanym odbiorem technicznym.” Zamawiający nie wykreśla pozostałych zapisów pkt IV. 1. 2. Specyfikacji.</p>

WICEPREZES ZARZĄDU
Adam Adamek