

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](#).

Pytania, które otrzymano w dniu 2020-06-18 13:32



Nr.	Referencja	Treść Pytania
1.	SPP, III.2 Parametry techniczne. Wymagania ogólne. 7 i 8.	<p>Wykonawca informuje, iż zamierza zaoferować lokomotywy, w których rozwiązania w zakresie ERTMS i GSM-R będą zgodne ze specyfikacjami i przepisami obowiązującymi na dzień złożenia oferty. Dlatego też wnioskujemy o odpowiednią zmianę zapisów dotyczących tych urządzeń oraz zapisów z nimi powiązanych. Ponadto prosimy uprzejmie o potwierdzenie naszego rozumienia, że wymóg „8. Lokomotywy muszą być wyposażone w system radiołączności GSM-R zgodnie z przepisami na dzień dostawy lokomotyw” będzie spełniony, jeżeli pojazd odnośnie systemu radiołączności GSM-R będzie posiadał dopuszczenie wydane na podstawie TSI CCS 2016/919/UE ze zmianą 2019/776.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający udzielał już odpowiedzi na podobne pytania – tj. w części 1 na pytanie 4.2. oraz w części 3 na pytanie 23 i podtrzymuje swoje oczekiwania w tym zakresie z zastrzeżeniem zapisów pkt 3 wymagań ogólnych części III Specyfikacji.</p>
2.	Umowa, §12.1	<p>Aby móc złożyć ofertę, zdecydowanie prosimy o zmianę tego postanowienia. Wysokość odszkodowania zależna jest od okoliczności związanych z danym przypadkiem a proponowana kara umowna niezależna od szkody jest nieproporcjonalnie wysoka. Proponujemy zmianę postanowienia w następujący sposób: "Strona odstępująca od umowy z przyczyn leżących wyłącznie po drugiej stronie, może żądać zapłaty zryczałtowanego odszkodowania w wysokości 4 % ceny netto pojazdu objętego wypowiedzeniem, z zastrzeżeniem wykazania, iż po stronie żądającej zapłaty ze względu na okoliczności uzasadniające odstąpienie powstały szkody."</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający dokonał korekty zapisu w §12.1 udzielając odpowiedzi na pytanie nr 65 w 5 części pytań. Zamawiający nie widzi dalszej możliwości zmiany warunków tego punktu.</p>
3.	SPP CZĘŚĆ IV. DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI, ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY Pkt. 2 Próby odbiorcze pojazdów, kontrole, odbioru	<p>Wykonawca zwraca się z prośbą o wykreślenie poniższego wymogu: „Każdy pojazd powinien być wykonany zgodnie z przepisami prawa, a przedstawiciel Dostawcy w dniu jego odbioru końcowego przekaze Odbiorcy pisemne oświadczenie, iż został on wykonany prawidłowo, zgodnie z aktualnymi przepisami prawa, normami obowiązującymi na dzień odbioru i nadaje się do użytkowania.”</p> <p><b>Odpowiedź:</b> W ramach odbiorów Odbiorca otrzymuje podpisany protokół odbioru oraz WTWiO. Zamawiający udzielił odpowiedzi na pytanie dotyczące odbiorów technicznych przy okazji odpowiedzi na pytanie 16 z 7 części. Wystawienie przez Dostawcę dokumentu stwierdzającego, że pojazd jest sprawny nie jest tożsame z treścią oświadczenia zawartego w punkcie 2. Tym samym Zamawiający wymaga złożenia pisemnego oświadczenia zgodnie z zacytowaną treścią akapitu stanowiącego część punktu 2 z IVcz. Specyfikacji.</p>







4.	SPP III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE Konstrukcja lokomotywy, podwozie i nadwozie	<p>Zwracamy się z prośbą o zmianę poniższego wymogu w sposób następujący: „h) Trwałość łożysk zestawów kołowych minimum 8 lat lub do najbliższej naprawy P4 lokomotywy, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej;”</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający nadaje opisowi trwałości łożysk zestawów kołowych pod literą h) na str. 48 specyfikacji następujące brzmienie: „trwałość łożysk zestawów kołowych minimum 8 lat lub przebieg 1.200.000 km, w zależności co pierwsze nastąpi, z tym że nie krócej niż do najbliższej P4 lokomotywy;”</p>
5.	Umowa, §15.7	<p>Prosimy o potwierdzenie w odsyłaczu do tego postanowienia, iż Odbiorca zapewni, aby ewentualnie wybrana zewnętrzna instytucja finansowa spełniała takie same standardy etyczne i handlowe, jak sam Odbiorca.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający na końcu §15.7 umowy w miejsce kropki daje przecinek, a po nim następujące słowa: „spełniającą wymagania etyczne i handlowe co najmniej takie, jakie są wymagane od Odbiorcy.”</p>
6.	Umowa, §16.3	<p>Prosimy o wykreślenie poniższego zdania: „W przypadku wątpliwości lub różnic w interpretacji dotyczących parametrów lokomotywy należy zawsze przyjąć parametr rozwiązania korzystniejszy z punktu widzenia Odbiorcy.” W przypadku wątpliwości interpretacyjnych decyduje przyjęta hierarchia dokumentów.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> § 16.3 umowy wskazuje hierarchię ważności dokumentów, zaś tylko w przypadku wątpliwości lub różnic dotyczących parametrów lokomotywy, może znaleźć zastosowanie wykładnia zawarta w zdaniu trzecim tego paragrafu.</p>
7.	Umowa, §4.4	<p>Wykonawca prosi o wykreślenie możliwości przeniesienia uprawnień z gwarancji na podmiot trzeci. Wykonawca nie może się na to zgodzić, gdyż ten podmiot trzeci uzyskałby możliwość występowania wobec dostawcy z roszczeniami z tytułu gwarancji, nie posiadając do niej praw z tytułu umowy.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Niniejszy punkt przewiduje możliwość przeniesienia zabezpieczenia zaliczki na podmiot finansujący i Zamawiający wymaga takiej możliwości.</p>





8.	<p>SPP II. CENA, MIESCE DOSTAWY I EKSPLOATACJI, TERMINY DOSTAWY I PŁATNOŚCI 2. OPIS CEN I STAWEK, INDEKSACJA Indeksacja</p>	<p>Wykonawca zwraca się ze stanowczą prośbą o wykreślenie zaproponowanej formuły indeksacyjnej. Zaproponowane wskaźniki nie odzwierciedlają czynników kosztowych w procesie produkcji, nie są zatem reprezentatywne dla profilu ryzyka występującego przy ustalaniu ceny pojazdu. Ponadto nie jest tu uwzględniona potencjalna zmiana podstawy ustalania wskaźników. To, że miałyby być uwzględniana tylko jedna indeksacja powyżej 2%, jest dla wykonawcy również niemożliwa do zaakceptowania.</p> <p>Uwzględniając powyższe przyczyny wykonawca wnosi o wprowadzenie rocznego wzrostu cen w wysokości 2% w odniesieniu do terminu dostawy lokomotyw.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający zwraca uwagę, iż niniejsza indeksacja dotyczy wyłącznie dostawy lokomotyw w ramach Opcji dodatkowej.</p> <p>Metodologia przyjęta w Specyfikacji zakłada, iż ewentualna dostawa lokomotyw w ramach Opcji dodatkowej może mieć miejsce w terminie późniejszym niż dostawa pierwszych 7 lokomotyw. Zgodnie z przyjętymi założeniami ma ona pozwolić oszacować ewentualną wskaźnikową zmianę koszyka czynników kosztotwórczych pomiędzy dniem złożenia oferty a dniem ewentualnej dostawy lokomotywy, stąd jednokrotna indeksacja. Nie są publikowane ogólnodostępne, statystyczne wskaźniki zmian cen lokomotyw, stąd bierze się przyjęta przez Zamawiającego metodologia.</p>
9.	<p>Umowa, §8.9.</p>	<p>Wykonawca prosi o potwierdzenie jego rozumienia, że wada systemowa jest to wada tego samego rodzaju i powstała z tej samej przyczyny, występująca we wszystkich lokomotywach Odbiorcy, zbudowanych w oparciu o te same projekty, materiały etc. Analizowanym okresem czasu jest tu okres udzielonej gwarancji zgodnie z § 8.2.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający nadaje treści §8.9 następujące brzmienie: „W przypadku wystąpienia w okresie gwarancji w którejkolwiek lokomotywie wady systemowej, tj. wady tego samego rodzaju, która mogła powstać z tej samej przyczyny (o ile przyczyna została ustalona), występująca w lokomotywach Odbiorcy, zbudowanych w oparciu o te same projekty, materiały itp., Dostawca zobowiązuje się, na własny koszt, do wprowadzenia we wszystkich dostarczonych Zamawiającemu lokomotywach, będących przedmiotem umowy, rozwiązań eliminujących te wady, w tym koniecznych zmian konstrukcyjnych i technologicznych lub innych modyfikacji. Po wprowadzonych zmianach, Dostawca musi przedstawić raport rzeczoznawcy potwierdzający prawidłowość rozwiązań eliminujących te wady.”</p>
10.	<p>Umowa, §8.10</p>	<p>Wykonawca uprzejmie prosi o potwierdzenie jego rozumienia, że wada, której usunięcie jest niemożliwe i pomimo pięciokrotnego usuwania tej wady pojazd nie spełnia wymagań określonych w umowie, jest to wada tego samego rodzaju i powstała z tej samej przyczyny, występująca w tym samym pojeździe.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający informuje, że niezależnie od kwestii wady systemowej opisanej w §8.9, w §8.10 mowa jest o powtarzającej się wadzie występującej w tej samej lokomotywie. Istotą zapisu jest zobowiązanie Dostawcy w trybie, o którym mowa w tym paragrafie do wymiany lokomotywy na nową, wolną od wad lub poddania jej gruntownej naprawie. Nie jest intencją Zamawiającego rozstrzygnięcie przyczyny powstawania powtarzającej się wady, jedynie tego, aby była to wada tego samego rodzaju.</p>



11.	Umowa, §12.11	<p>Wykonawca zwraca się ze stanowczą prośbą o zmianę tekstu, dodatkowo uwzględniającą dotychczasowe pytania, jak następuje:                  Łączna suma kar umownych, o których mowa w §12.3-4 nie może przekroczyć 7,5% ceny netto określonej w §3.2 (tj. ceny siedmiu lokomotyw). Łączna suma kar umownych, o których mowa w §12.5 nie może przekroczyć 1% ceny netto określonej w §3.2 (tj. ceny siedmiu lokomotyw). Łączna suma wszystkich kar umownych, o których mowa w §12, oraz i zryczałtowanych rekompensat nie może przekroczyć 15% ceny netto określonej w §3.2.</p> <p><b>Odpowiedź:</b>                  Intencją Zamawiającego nie jest czerpanie korzyści z tytułu karania Dostawcy, lecz zdyscyplinowanie do podjęcia skutecznych działań, tak aby lokomotywy zostały dostarczone lub przywrócona ich sprawność we właściwym czasie.                  Zapisy umowy pozostają bez zmian.</p>
12.	Umowa, §8.4	<p>Wykonawca wnosi o doprecyzowanie, że odnośnie wad dokumentacji technicznej chodzi wyłącznie o takie wady, które znacznie utrudniają lub uniemożliwiają korzystanie z dokumentacji technicznej.</p> <p><b>Odpowiedź:</b>                  W rozumieniu Zamawiającego wadą może być niekompletność dokumentacji, nieczytelność, niewystarczająca szczegółowość niezbędna do prawidłowego utrzymania i eksploatacji lokomotywy, a także błędy w treści i rysunkach, które utrudniają lub uniemożliwiają wykorzystanie dokumentacji zgodnie z celem dla jakiego została ona udostępniona Zamawiającemu.</p>
13.	Umowa, §8.7.	<p>Wykonawca wnosi o uzupełnienie, że dostawca nie jest zobowiązany do wykonywania napraw objętych odpowiedzialnością gwarancyjną oraz/lub do usuwania uszkodzeń/usterek/wad również wtedy, gdy powstały one na skutek niestosowania się do wskazówek zawartych w dokumentacji.</p> <p><b>Odpowiedź:</b>                  Zamawiający zwraca uwagę, że zgodnie z warunkami przedstawionymi w Specyfikacji i projekcie umowy dostawy, w tym w przywołanym paragrafie, Dostawca nie odpowiada m.in. za błędy w eksploatacji, za uszkodzenia w wyniku wypadków, aktów wandalizmu, czy też uszkodzenia będące skutkiem nieprawidłowego użytkowania, czy też uszkodzenia będące następstwem zdarzeń, za które Dostawca nie odpowiada np. wypadki, wykołowania. Niezastosowanie się do instrukcji producenta, czy też „wskazówek zawartych w dokumentacji” mieści się w nieprawidłowym użytkowaniu lokomotywy.</p>
14.	Umowa, §11.2	<p>Wykonawca wnosi o uzupełnienie w §11.2, że Zamawiający jest tylko wtedy uprawniony do wypowiedzenia umowy ze skutkiem natychmiastowym z powodu zwłoki w dostawie lokomotyw, gdy osiągnięta zostanie maksymalna granica określona w §12.3.</p> <p><b>Odpowiedź:</b>                  Zamawiający podtrzymuje zapisy §11.2.</p>







15.	Umowa, §12.3	<p>Wykonawca wnosi o uzupełnienie postanowienia w §12.3 jak następuje: „Wykonawca nie będzie ponosić odpowiedzialności za opóźnienia wynikłe z działań Zamawiającego lub podmiotów trzecich albo wystąpienia siły wyższej. Wykonawca w szczególności nie ponosi odpowiedzialności za opóźnienia wtedy, gdy wykonawca ma prawo do zmiany harmonogramu lub do wstrzymania jego realizacji zgodnie z niniejszą umową. Niniejsze postanowienie obowiązuje w stosunku do wszystkich roszczeń wynikłych z opóźnień, nie tylko z opóźnień w dostawie lokomotyw.”</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający uregulował kwestie ewentualnych opóźnień wynikających z przyczyn leżących po stronie Zamawiającego w §6.8 umowy. Przypadek siły wyższej został uregulowany w §13 umowy. Nadto po stronie Dostawcy nie zaistnieje zwłoka w dostawie, jeśli opóźnienie będzie usprawiedliwione okolicznościami, od niego niezależnymi. Stąd Zamawiający nie widzi potrzeby innych zwolnień z odpowiedzialności za zwłokę z dostawą lokomotywy lub innych przypadków pozostawania Dostawcy w zwłoce.</p>
16.	Umowa §6.6	<p>Wykonawca prosi o wyjaśnienie terminologii, czy w przypadku „ostatecznego odbioru” chodzi o odbiór końcowy.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający potwierdza, że pojęcia „odbiór końcowy” i „odbiór ostateczny” są tożsame i stosowane zamiennie w umowie i Specyfikacji.</p>
17.	Umowa, §8.2.	<p>Wykonawca prosi o wyjaśnienie terminologii, czy w przypadku „normalnej” pracy chodzi o pracę zgodną z umową.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Przez słowo „normalne” Zamawiający ma na myśli pracę lokomotywy, polegającą na jej eksploatacji przy przewozach intermodalnych, m.in. zgodnie z zapisem na str. 3 Specyfikacji: (...)Lokomotywy przeznaczone zostaną do prowadzenia pociągów intermodalnych na liniach zelektryfikowanych krajów wskazanych poniżej w konfiguracjach numer I oraz numer II (...) Pociągi intermodalne charakteryzują się stosunkowo małą masą całego składu (w większości przypadków masa całego składu wynosi od 1300 do 2000 ton, bardzo rzadko przekracza 2000 ton, co powoduje niższe zużycie podzespołów niż w przypadku ciężkich składów (np. z węglem o masie powyżej 3000 ton).</p>
18.	Umowa, §13.3	<p>Wykonawca wnosi o doprecyzowania postanowienia w §13.2 w ten sposób, że w przypadku wystąpienia zdarzenia siły wyższej Strona poszkodowana nie będzie traktowana jako powodująca opóźnienie w wykonywaniu swoich zobowiązań umownych przez czas oraz w miarę uniemożliwiania jej wykonywania tych zobowiązań przez zdarzenie siły wyższej.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający uzupełnia zapis §13.2 w ten sposób, że na jego końcu dodaje następujące zdanie: „Strona powołująca się na zdarzenie siły wyższej, która dopełni obowiązków powiadomienia i wykaże wpływ siły wyższej na realizację przedmiotu umowy, nie ponosi odpowiedzialności za ewentualne opóźnienie będące następstwem działania siły wyższej.”</p>





19.	Umowa, §16.11	<p>Wnosimy o wykreślenie §16.11 i zastąpienie go następującym postanowieniem:</p> <p>„Niniejsza umowa wchodzi w życie z chwilą jej podpisania przez obie Strony”.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający informuje, iż z uwagi na tryb postępowania przetargowego i wynikające z niego konsekwencje dojdzie do zawarcia umowy w trybie korespondencyjnym, i Dostawca podpisze ją jako pierwszy, a Odbiorca w drugiej kolejności. Zgodnie z zapisem na stronie 86 Specyfikacji, o zawarciu umowy Dostawca zostanie poinformowany niezwłocznie, w związku z czym okres pomiędzy zawarciem umowy, a wejściem jej w życie nie przekroczy kilku dni. Tym samym Zamawiający pozostawia zapis w dotychczasowym brzmieniu.</p>
20.	Umowa, §13	<p>Uwzględniając aktualną pandemię COVID-19, które rozwoju nie można przewidzieć, wykonawca wnosi o wprowadzenie uzupełnienia do definicji siły wyższej. Wykonawca proponuje następujące sformułowanie:</p> <p>„Strony uwzględniając obecnie trudno przewidywalny przyszły rozwój pandemii zgodnie stwierdzają, że jej ewentualne skutki wpływające na terminy realizacji świadczeń przez wykonawcę w związku z COVID-19, SARS-CoV-2 lub jego mutacji nieznanymi w momencie zawierania Umowy nie będą traktowane jako zawinione przez wykonawcę i nie będą stanowić zwłoki. Zamawiający nie powinien mieć prawa do wypowiedzenia ani do kar umownych z tytułu zwłoki. Wykonawca zgłosi Zamawiającemu na piśmie ewentualne opóźnienia dotyczące lokomotyw Zamawiającego.”</p> <p>Wykonawca zaznacza, że w żadnym wypadku w związku z COVID-19 nie zamierza naliczać dodatkowych kosztów ani powoływać się w każdej sytuacji na pandemię jako przyczynę opóźnienia w dostawach.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Wg obowiązującej definicji siły wyższej zawartej w §13 istnieje pojęcie „inne zdarzenia, na które strony nie mają wpływu, (...) a które uniemożliwiają stronom wykonanie umowy” (...). W naszej ocenie nie zachodzi potrzeba enumeratywnego wymianiania wszystkich potencjalnych zdarzeń, które mogą mieć wpływ na realizację umowy.</p>
21.	SPP ogólnie	<p>Wykonawca zwraca się ze stanowczą prośbą o wszczęcie procedury dialogowej ze wszystkimi wykonawcami w celu wyjaśnienia warunków przetargu oraz pytań wykonawców.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający wyjaśnia, iż niniejszy tryb pytań i odpowiedzi stanowił formę procedury dialogowej, w której każdy z Oferentów mógł zadać dowolne pytania w przedmiocie przetargu, co też jak widać po ilości i zakresie przedmiotowym pytań zostało przez Oferentów wykorzystane.</p>





22.	Cała dokumentacja: Specyfikacja Przedmiotu Przetargu; Umowa dostawy.	<p>Prosimy o zweryfikowanie całej dokumentacji pod kątem właściwego użycia określeń "Dostawca" i "Odbiorca" i poprawienie ewentualnych błędów, np. § 1. Przedmiot umowy, ust. 1.7, lit c) nieprawidłowo zostało użyte słowo "Odbiorcy" zamiast "Dostawcy".</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zapewne Oferentowi chodzi o §1.6, lit. c), w którym Zamawiający słowo „Odbiorcy” zastępuje słowem „Dostawcy”.</p>
23.	Cała dokumentacja: Specyfikacja Przedmiotu Przetargu; Umowa dostawy.	<p>Uprzejmie prosimy o przejrzanie dokumentacji pod kątem błędów literowych, niewłaściwych form czasowników i rzeczowników, konsekwentnej numeracji poszczególnych punktów oraz edycji i poprawienie błędów, ponieważ w wielu przypadkach mogą one prowadzić do niewłaściwego zrozumienia tekstu, utrudniają odnośnienie się do treści dokumentów itp.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Oczywiście w toku prac nad ostateczną, ujednoczoną wersją dokumentów Zamawiający zwróci uwagę na niniejszą kwestię.</p>
24.	Umowa, §3, ust. 3.11	<p>Prosimy o usunięcie tego ustępu w całości, ponieważ w wielu przypadkach dopiero w trakcie czynności utrzymania prewencyjnego stwierdzana jest konieczność wykonania czynności dodatkowych, zespół serwisu prewencyjnego nie jest przygotowany do wykonania czynności dodatkowych, które z reguły wykonuje inny zespół.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający pozostawia zapis w dotychczasowym brzmieniu. Z treści zapisu §3.11 wynika, iż w przypadku wykonania prac przy okazji wizyty serwisu prewencyjnego lub korekcyjnego (może dojść do uprzedniego zaplanowania lub uzgodnienia tych robót dodatkowych i przyjazdu serwisantów tym samym pojazdem), i wtedy Zamawiający nie zostanie dwukrotnie obciążony kosztem dojazdu.</p>
25.	Umowa, §4., ust 4.11	<p>Zwracamy się z prośbą o zastąpienie w drugim zdaniu słów "pozostających w dyspozycji Odbiorcy" słowami "dostarczonych przez Dostawcę w ramach tej Umowy", ponieważ warunki wykonywania czynności serwisowych i rozliczeń za nie określone w tej umowie mogą dotyczyć wyłącznie Lokomotyw dostarczonych na jej podstawie.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający utrzymuje brzmienie §4.11., gdyż zgodnie z warunkami na str. 28 Specyfikacji: „W przypadku udziału lokomotywy w kolizji lub ujawnienia takich wad, które wskazują na brak możliwości eksploatacji danej lokomotywy przez okres powyżej 30 dni, Odbiorca będzie mógł zgłosić wyłączenie jej z obowiązku serwisowania aż do dnia przywrócenia lokomotywy do eksploatacji. Za ten okres (o ile nie będzie krótszy niż 31 dni) nie będzie naliczane w odniesieniu do tej lokomotywy wynagrodzenie za serwis (Cs<sub>i</sub> lub Cs<sub>ii</sub>). W przypadku wyłączenia lokomotywy w trakcie miesiąca kalendarzowego strony dokonają proporcjonalnego rozliczenia wynagrodzenia z tytułu serwisu w oparciu o przebieg zanotowany przez tą lokomotywę w czasie dostępności w tym miesiącu.”</p>





26.	Umowa, §9., ust 9.16, pkt 1)	<p>W związku z innymi pytaniami Dostawcy dotyczącymi dodatkowych opcji w zakresie możliwości wjazdu lokomotywy na inne sieci kolejowe niż określone jako podstawowe dla Konfiguracji I i Konfiguracji II, prosimy o wykreślenie tego ustępu w całości.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający odczytał się do w/w kwestii m.in. w pytaniu nr 46 w 7 części pytań. Zapis pozostaje w mocy.</p>
27.	Umowa, §11., ust 11.9	<p>Wykonawca wnosi o wyjaśnienie tego zapisu. Stosownie do postanowień §9 ust. 9.1 pkt 4 lit. f) naprawa rewizyjna stanowi usługę serwisu dodatkowego. W związku z powyższym, czy stosownie do §11.9, naprawa rewizyjna jest usługą serwisową dodatkową, która ma być wykonywana na zlecenie Odbiorcy w ramach zawartej Umowy, czy jednak obowiązki umowne dotyczące świadczenia tej usługi wygasają stosownie do §11.9 i tym samym zlecenie Odbiorcy w zakresie naprawy rewizyjnej P4 nie będzie wiążące dla Wykonawcy?</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający informuje, iż ust. 11.9 określa, kiedy wygasa obowiązek utrzymania lokomotywy przez Dostawcę w ramach stawek Cs (Cd, Cp, etc). Zgodnie z par. 11.10 (...) „Wygaśnięcie niniejszej umowy nie wpływa też na wdrożone wcześniej do realizacji zlecenia serwisu dodatkowego (§9.14-17) oraz zawarte przez strony porozumienia w sprawie wykonania innych usług (§9.18).</p> <p>Usługa naprawy rewizyjnej P4 jest usługą serwisu dodatkowego, i jeżeli zostanie ona zlecona w trybie Zapisów specyfikacji przedstawionych w części „serwis dodatkowy” pkt D i §9.16 pkt 5 umowy, to Dostawca będzie zobowiązany tą naprawę rewizyjną P4 wykonać na warunkach określonych w Specyfikacji i umowie, w tym także udziałem gwarancji § 8 ust. 8.3 pkt 6).</p>
28.	Umowa, §10., ust 10.9	<p>Wnosimy o doprecyzowanie i potwierdzenie, że „system bezpieczeństwa” oznacza „System Zarządzania Bezpieczeństwem” w rozumieniu Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19.03.2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (Dz. U. nr 328 z 2016 r.). Dostawca Dodatkowo, wykonawca wnosi o udostępnienie treści System Zarządzania Bezpieczeństwem obowiązującego u Odbiorcy przed przystąpieniem do wykonywania usług serwisowych.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający dokonuje uzupełnienia zdania pierwszego w §10.9 poprzez dodanie na jego końcu następujących słów: „Safety Management System, wg stanu obowiązującego na dzień realizacji usług serwisowych.”</p> <p>Jednocześnie Zamawiający informuje, iż na wniosek Oferenta po złożeniu oświadczenia o zachowaniu poufności w zakresie tych materiałów przewiduje udostępnienie aktualnej wersji procedur / instrukcji SMS dotyczących obszaru utrzymania pojazdów.</p>





29.	Umowa, §10., ust 10.9	<p>Prosimy o zmianę treści tego ustępu na następującą: "Dostawca zobowiązuje się do wykonywania czynności serwisowych z należytą starannością i dbałością o lokomotywę, zgodnie z dokumentacją techniczną oraz wymogami przepisów i zasad wynikających z obowiązującego u Odbiorcy systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS), o ile zapisy SMS nie będą sprzeczne z DSU lokomotywy lub innymi ogólnie przyjętymi przepisami dotyczącymi utrzymania i eksploatacji pojazdów kolejowych i z zastrzeżeniem, że zapisy DSU są nadrzędne w stosunku do SMS w zastosowaniu w trakcie wykonywania czynności serwisowych. Jeżeli czynności serwisu prewencyjnego lub korekcyjnego wymagają wymiany wadliwego lub zużytego elementu lokomotywy, to powinien on, według uznania Dostawcy, być wymieniony na nie gorszej jakości element fabrycznie nowy lub regenerowany o parametrach spełniających wymagania WTWiO i DSU. Zasada ta dotyczy także wymiany części dokonywanej w ramach serwisu dodatkowego, chyba, że w konkretnym przypadku Strony uzgodnią inaczej.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający dokonuje zmiany §10.9 umowy w ten sposób, że dalsza jego część po zdaniu pierwszym otrzymuje następujące nowe brzmienie: „Jeżeli zapisy SMS będą sprzeczne z DSU lokomotywy lub innymi obowiązującymi przepisami dotyczącymi utrzymania i eksploatacji pojazdów kolejowych, to zapisy DSU i obowiązujących przepisów będą nadrzędne w stosunku do SMS w trakcie wykonywania czynności serwisowych. Jeżeli czynności serwisu prewencyjnego lub korekcyjnego wymagają wymiany wadliwego lub zużytego elementu lokomotywy, to powinien on zostać wymieniony na nie gorszej jakości element fabrycznie nowy lub z uwzględnieniem postanowień §8.4 - na regenerowany o parametrach spełniających wymagania WTWiO i DSU. Zasada ta dotyczy także wymiany części dokonywanej w ramach serwisu dodatkowego, chyba że w konkretnym przypadku Strony uzgodnią inaczej.”</p>
30.	Umowa, §15, ust 15.3	<p>Wymóg Odbiorcy dotyczący sumy polisy ubezpieczeniowej w kwocie 10 milionów EUR na jedno i na wszystkie zdarzenia znacznie wykracza poza standardowe wymagania przy podobnych transakcjach. W związku z powyższym prosimy o obniżenie wymaganej sumy ubezpieczenia do 5 (pięciu) milionów EUR za jedno zdarzenie i 10 (dziesięciu) milionów za wszystkie zdarzenia.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Lokomotywy mogą być eksploatowane także poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej, gdzie wymagania i koszty wynikające z ewentualnych szkód odbiegają od warunków krajowych. Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę wartości sumy ubezpieczenia.</p>





31.	SPP- punkt 4 Części zamienne	<p>Zamawiający zwraca się z prośbą o usunięcie zapisu " Części powinny być produkowane przez przynajmniej dwóch różnych dostawców z wyłączeniem elementów układu hamulcowego, którego producent zostanie wybrany przez Dostawcę, a wymagana dostępność części będzie realizowana na bieżąco." Zamawiający nie jest w stanie spełnić tych warunków gdyż sporo części do lokomotywy (np. kabiny, obudowa transformatora itp.) produkowanych jest wyłącznie pod specyficzne zamówienie Zamawiającego, przez jednego dostawcę.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający dokonuje następującej zmiany tego zdania w punktu4 na str. 76 Specyfikacji: "Dostawca dołoży starań, aby w miarę możliwości lokomotywa była zbudowana w oparciu o części produkowane przez przynajmniej dwóch dostawców, a jeżeli nie ma takiej możliwości, to przez jednego producenta danej części."</p>
32.	Umowa, §9.1.5b	<p>Wykonawca prosi o wykreślenie z tego punktu słów... "w szczególności w stosunkach z ubezpieczycielami; , gdyż Wykonawca będzie miał podpisaną umowę serwisową z Zamawiającym, i tylko z nim, na jego prośbę oraz tylko dla niego może przygotowywać dokumentację opisującą uszkodzenia, za osobnym wynagrodzeniem.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający wyjaśnia, iż nie chodzi mu o to, aby Dostawca prowadził korespondencję z ubezpieczycielem (ubezpieczycielami), lecz aby udzielał pomocy Odbiorcy w przypadku konieczności przygotowania dokumentacji na potrzeby rozliczenia szkody. Z uwagi na to, iż nie jest to objęte stawką utrzymania będzie rozliczone jako usługa dodatkowa.</p>
33.	Umowa, §10.9	<p>Wykonawca prosi o usunięcie zapisu ... " element fabrycznie nowy." ponieważ by przyspieszyć proces naprawy lokomotywy, może się zdarzyć że Wykonawca użyje tzw. części odświeżonej o nie gorszej jakości niż część nowa, spełniającej wymagania.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający udzielił odpowiedzi na podobne pytanie przy okazji odpowiedzi na pytanie nr 29.</p>

WICEPREZES ZARZĄDU

Adam Adamek