


## 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 **2020-06-05 21:45**



1.	SPP, III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE. 2. PARAMETRY TECHNICZNE, System kamer/rejestrator jazdy	<p>Prosimy o potwierdzenie naszego rozumienia, że pod wymogiem „[...] Pamięć systemu kamer w postaci zabezpieczonego dysku twardego winna być zabezpieczona przed przypadkowym usunięciem, zniszczeniem.” Zamawiający nie ma na myśli pamięci zabezpieczonej przed uderzeniem, jak jest to wymagane w przypadku rejestratora prawnego (Juridical Recorder).</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający oczekuje wysokiej jakości pamięci dla systemu kamer zabezpieczone przed przypadkowym usunięciem lub zniszczeniem. Zamawiający nie oczekuje, że dysk z punktu widzenia odporności na uderzenia będzie spełniał wymagania rejestratora prawnego (Juridical Recorder).</p>
2.	SPP, III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE. 2. PARAMETRY TECHNICZNE, System kamer/rejestrator jazdy	<p>Oferowany pojazd stanowi dopuszczony produkt seryjny, co dotyczy również systemu kamer, dlatego też wykonawca zwraca się z uprzejmą prośbą o zmianę wymogu "[...] Czas przechowania nagrania nie powinien być krótszy niż 14 dni" na „czas przechowania maksymalnie do 10 dni, przy pojemności zapewniającej czas nagrania 240h.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający wychodzi z założenia że nawet w rozwiązaniach seryjnych instalowane są typowe dyski a tym samym oczekuje, iż Dostawca dobierze i zapewni dysk o takiej pojemności, która pozwala zgromadzić dane zgodnie z warunkami Specyfikacji, tym samym Zamawiający podtrzymuje zapisy w tym zakresie, z uwzględnieniem odpowiedzi na pytanie nr 14.2 opublikowanej w dniu 29.05.2020.</p>
3.	SPP, III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE. 2. PARAMETRY TECHNICZNE, System kamer/rejestrator jazdy	<p>Awaria którejkolwiek z kamer (stan beznapięciowy, zwarcie, zalanie, itp.) powinny być sygnalizowane opcjonalnie na pulpicie albo na samym urządzeniu (sygnał świetlny, opcjonalnie również raport o usterce wysyłany zdalnie przez kartę SIM).</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający skorygował ten punkt w ten sposób, że w miejsce ostatniego zdania w podtytule <i>System kamer/rejestrator jazdy</i> na stronie 51 Specyfikacji, wprowadził dwa następujące zdania:</p> <p>„Awaria którejkolwiek z kamer (stan beznapięciowy, zwarcie, zalanie, itp.) powinny być sygnalizowane w skuteczny sposób, tak aby maszynista widział lub słyszał, że kamera nie działa. Jeśli system powiadamiania o awarii zostanie wykonany w opcji dźwiękowej, to należy zapewnić dezaktywację sygnału dźwiękowego, ale tylko po np. 1 minucie od rozpoczęcia sygnalizacji, tak aby sygnał ten nie wywierał negatywnego wpływu na maszynistę i bezpieczeństwo prowadzenia lokomotywy lub składu pociągu. Dodatkowo jako opcję dopuszcza się powiadomienie o awarii kamer(y) poprzez raport o usterce wysyłany zdalnie przez kartę SIM do ustalonego z Obiorcą adresata”.</p>




4.	SPP, III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE. 3. PODSTAWOWE DOKUMENTY NORMATYWNE I PRZEPISY PRAWA POLSKIEGO I MIĘDZYNARODOWEGO	<p>Prosimy uprzejmie o potwierdzenie naszego rozumienia, że wymóg „[...] Konstrukcja i parametry techniczno-eksploatacyjne każdego z pojazdów muszą spełniać wymagania obowiązujących aktualnie na dzień ostatecznego odbioru przepisów prawa i uregulowań (w szczególności norm TSI i zgodności pojazdu z aktualnymi wymaganiami krajowymi wynikającymi ze specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych) w zakresie niezbędnym do uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego, jak również wymagań obowiązujących pojazdy kolejowe poruszające się po infrastrukturze PKP PLK S.A. oraz przewidziane przez Europejską Agencję Kolejową (ERA) dla eksploatacji lokomotyw w kolejowym ruchu międzynarodowym na terenie UE. „ będzie ze strony wykonawcy spełniony, jeżeli dostarczony pojazd będzie posiadał zezwolenie na dopuszczenie do obrotu (Authorisation for Placing on the Market (APM)), również wtedy, gdy normy i TSI, jakie stanowiły podstawę tego APM, mogą nie być zgodne z ich najnowszymi wersjami, bowiem mają wcześniejsze daty wydania.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający oczekuje, iż zamówione lokomotywy będą spełniały wymagania przepisów prawa i uregulowań (w szczególności norm TSI i zgodności pojazdu z aktualnymi wymaganiami krajowymi wynikającymi ze specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych) obowiązujących w dniu ostatecznego odbioru, w zakresie niezbędnym do uzyskania dokumentu/-ów dopuszczających pojazd do eksploatacji, jak również spełniały wymagania obowiązujące pojazdy kolejowe poruszające się po infrastrukturze PKP PLK S.A. oraz przewidziane przez Europejską Agencję Kolejową (ERA) dla eksploatacji lokomotyw w kolejowym ruchu międzynarodowym na terenie UE.</p> <p>Tym samym nie możemy uznać, iż dostarczenie pojazdu spełniającego poprzednio obowiązujące normy TSI, w oparciu o które wydano dokumenty dopuszczające, spełni wymogi Zamawiającego, gdyż może to nieść w przyszłości ryzyko konieczności dostosowania lokomotyw na koszt Zamawiającego do obowiązujących na dzień dostawy norm i przepisów. Dodatkowe uzasadnienie stanowiska Zamawiającego przedstawione zostało w odpowiedzi udzielonej w dniu 29.06.2020 na pytanie nr 4.2.</p>
----	--	--



<p>5.</p> <p>SPP, III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE. 3. PODSTAWOWE DOKUMENTY NORMATYWNE I PRZEPISY PRAWA POLSKIEGO I MIĘDZYNARODOWEGO</p>		<p>Ponieważ oferowany pojazd stanowi dopuszczony produkt seryjny, wykonawca zwraca się do Zamawiającego z prośbą o wykreślenie wymogu „Odbiorca ma prawo do kontroli procesu spawania we własnym zakresie lub wprowadzenia "Towarzystwa kwalifikacyjnego" jako niezależnego podmiotu prowadzącego nadzór nad procesami spawalniczymi.”, ponieważ wgląd w proces produkcyjny pojedynczej lokomotywy, jaka miałaby być przeznaczona dla klienta, ze względu na bieżącą produkcję seryjną jest niemożliwy. Alternatywnie w ramach wizyty mającej na celu zapoznanie się z produkcją można uzyskać jednorazowo wgląd w certyfikaty kwalifikacji i dokumentację procesu spawalniczego, zastosowane normy i przepisy oraz metody zapewnienia ciągłości jakości spawania.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający odstępuje od tego wymogu wprowadzając w miejsce dotychczasowego zdania na stronie 46 Specyfikacji „Odbiorca ma prawo do kontroli procesu spawania we własnym zakresie lub wprowadzenia "Towarzystwa kwalifikacyjnego" jako niezależnego podmiotu prowadzącego nadzór nad procesami spawalniczymi”, następujące zdanie: „Na dwa tygodnie przed odbiorem technicznym każdej z lokomotyw, Dostawca przedłoży Odbiorcy dokument wystawiony przez Europejskiego Inżyniera Spawalnika, potwierdzający, że wszystkie prace spawalnicze zostały wykonane w sposób prawidłowy”.</p>
<p>6.</p> <p>Załącznik 1 do SPP</p>		<p>Wykonawca zamiast deklaracji weryfikacji WE zamierza dołączyć do oferty świadectwo dopuszczenia wydane przez polski Urząd Transportu Kolejowego (UTK) dla typu lokomotywy.</p> <p>Prosimy o potwierdzenie, czy w ten sposób wymóg z punktu a) będzie spełniony.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający oczekuje dostawy lokomotyw zgodnych z przepisami obowiązującymi na dzień dostawy. Biorąc pod uwagę fakt, iż lokomotywy w jednej z wymaganych konfiguracji mają być dopuszczone do eksploatacji przynajmniej na terenie Polski i Niemiec wskazany dokument w ocenie Zamawiającego nie będzie wystarczający. Przykładowo zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami dla lokomotyw, których dostawa planowana jest od roku 2021 deklaracja weryfikacji WE jest obowiązującym i wymaganym dokumentem, podobnie wymagane jest zezwolenie na dopuszczenie do obrotu.</p>
<p>7.</p> <p>Załącznik 5 do umowy</p>		<p>Wykonawca zwraca się z uprzejmą prośbą o wykreślenie wykazu personelu przeszkolonego, ponieważ nie ma on związku z odbiorem technicznym. Ze szkoleń będzie wystawiane osobne zaświadczenie o uczestnictwie.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> W związku z przedłożonym wnioskiem Oferenta, Zamawiający skorygował wzór Załącznika nr 5 do umowy dostawy. Wymagamy, aby szkolenia zostały zrealizowane, co jest jednym z warunków odbioru lokomotywy. Dokumenty, o których mowa w § 6.6 umowy oraz Części V punkt 5 Specyfikacji (z bezterminowym okresem ważności, poświadczające przeszkolenie osób) powinny zostać dostarczone najpóźniej na 2 tygodnie przed odbiorem technicznym.</p>



<p>8.</p> <p>SPP, III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE. 2. PARAMETRY TECHNICZNE, Kabina maszynisty</p>		<p>Wykonawca prosi o potwierdzenie, że wyposażenie kabiny, w szczególności polskich napisów, będzie sprawdzane dopiero podczas odbioru końcowego w miejscu dostawy w Polsce.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający podtrzymuje zapisy z uwzględnieniem uwag, jakie opublikował w dniu 29.05.2020 w odpowiedzi na pytanie nr 13.2. Wyposażenie kabiny i napisy winny zostać wykonane w sposób trwały w odpowiednich warunkach i być gotowe na dzień odbioru technicznego w warsztacie Dostawcy.</p>
<p>9.</p> <p>SPP, IV. 2. ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY</p>		<p>Wykonawca prosi o potwierdzenie jego toku rozumowania, że zdanie „Na terenie terminala po dostarczeniu lokomotywy dokonana będzie weryfikacja lokomotyw pod względem kompletności oraz usterek” oznacza sprawdzenie na podstawie protokołu odbioru końcowego, dostarczonego przez wykonawcę wraz ze składaną ofertą.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający informuje, że Odbiory szczegółowe będą miały miejsce w warsztacie u Dostawcy. W miejscu dostawy lokomotyw, tj. na terminalu kontenerowym w Kutnie nastąpi tylko weryfikacja lokomotyw pod względem kompletności, ewentualnych usterek oraz może zostać przeprowadzona jazda próbna (patrz odpowiedź na pytanie nr 18 z dnia 03.06.2020). Po pozytywnym przeprowadzeniu odbioru końcowego strony podpiszą stosowny protokół odbioru końcowego. Wzór protokołu odbioru końcowego w załączeniu do umowy.</p>
<p>10</p> <p>Umowa §6.6</p>		<p>Wykonawca zwraca się z prośbą o zmianę tego wymogu jak następuje: "Termin ostatecznego odbioru lokomotywy rozumiany jest jako dzień, w którym lokomotywa będzie spełniała wymogi określone w Załączniku nr 1 do SPP „CZĘŚĆ III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE.” oraz w Załączniku nr 5, będzie, będzie kompletnie wyposażona oraz w pełni sprawna technicznie, zarejestrowana w EVN na rzecz Odbiorcy, dopuszczona do użytkowania przez właściwe urzędy, i zostanie przekazana Odbiorcy, po uprzednim przekazaniu kompletu dokumentacji przewidzianej zgodnie z Załącznikiem nr 5, a w przypadku pierwszej lokomotywy w każdej z konfiguracji, także po zakończeniu szkoleń, o których mowa w §7."</p> <p>Wykreślając sformułowanie „kompletnie wyposażona oraz w pełni sprawna technicznie” wykonawca zwraca po pierwsze uwagę wymagania techniczne Odbiorcy, które muszą być spełnione, żeby pojazd mógł być uznany za wyposażony, a po drugie jego sprawność jest sprawdzana w ramach odbioru według protokołu odbioru.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający wyjaśnia, iż §6.6 umowy dostawy stanowi podsumowanie wymagań względem przedmiotu dostawy. Jeśli lokomotywa będzie „kompletnie wyposażona i w pełni sprawna technicznie” podczas odbioru technicznego, to tym bardziej powinna być kompletnie wyposażona podczas odbioru końcowego. Zamawiający nie odbierze lokomotywy niesprawnej z zastrzeżeniem zapisów dotyczących drobnych usterek, jak również nie odbierze lokomotywy z brakami w wyposażeniu.</p>



11	Umowa, §1.4	<p>Wykonawca prosi o wyjaśnienie, w jakim terminie Odbiorca zamierza poinformować dostawcę o wyborze opcji.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający informuje, że opcje techniczne o których mowa w §1.4 zostaną wybrane przez Zamawiającego po otrzymaniu kompletnych ofert po aukcji i wskazane przez Zamawiającego poprzez ewentualne uzupełnienie miejsc wyszczególnionych w paragrafie 3 umowy dostawy.</p>
12	Umowa §4.6	<p>Wykonawca prosi o doprecyzowanie tego postanowienia, że wymóg jednoznacznie dotyczy gwarancji zwrotu zaliczki.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Tak, par. 4.6 umowy dotyczy spraw związanych z zaliczkami i gwarancją zwrotu tych zaliczek. Doprecyzowując to, Zamawiający nadaje §4.6 następujące brzmienie: „Dostawca będzie zobowiązany do zwrotu zaliczki, jeżeli na siedem dni przed upływem terminu ważności gwarancji <b>zwrotu zaliczki</b> nie zostanie dokonana dostawa lokomotyw, za które na poczet ceny została wypłacona zaliczka. Jeżeli Dostawca nie przedstawi wcześniej <b>bankowej lub ubezpieczeniowej gwarancji zwrotu zaliczki</b> z przedłużonym terminem jej ważności, Odbiorca będzie uprawniony do zaspokojenia z gwarancji roszczenia o zwrot zaliczki.”</p>
13	Umowa, §5.4	<p>Wykonawca zwraca się z prośbą o uzupełnienie tego postanowienia jak następuje: „Tylko w takim ograniczonym zakresie i na takie potrzeby Odbiorca może przekazane materiały powielać lub udostępniać osobom trzecim, przy czym wykluczone jest ich przekazywanie konkurentom wykonawcy w dziedzinie produkcji pojazdów szynowych.”</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający przychyliła się do wniosku. Zapis otrzymuje brzmienie: „Odbiorca będzie uprawniony do korzystania z materiałów, o których mowa w §5.3 jedynie w takim zakresie, jaki jest potrzebny do korzystania z lokomotyw, dokonywania ich konserwacji, utrzymania, naprawy, remontów i modernizacji. Tylko w takim ograniczonym zakresie i na takie potrzeby Odbiorca może przekazane materiały powielać lub udostępniać osobom trzecim, które zaciągną zobowiązanie wykorzystywania ich jedynie na potrzeby korzystania z lokomotyw, dokonywania ich konserwacji, utrzymania, naprawy, remontów i modernizacji. Odbiorca zobowiązuje się do nieprzekazywania materiałów, o których mowa w §5.3 konkurentom Dostawcy w dziedzinie produkcji pojazdów szynowych.”</p>
14	Umowa §6.6	<p>Wykonawca prosi o wyjaśnienie, co Odbiorca rozumie pod pojęciem „zarejestrowana w EVN na rzecz Odbiorcy”. Wykonawca proponuje sformułowanie przez Odbiorcę: „będzie posiadała numer EVN”, albo „będzie zarejestrowana w ERATV”.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający skorygował brzmienie §6.6 umowy w ten sposób, że słowa „zarejestrowana w EVN”, zastępuje się słowami: „będzie posiadała numer EVN”.</p>



<p>15</p> <p>Umowa §6.6</p>	<p>Wykonawca zwraca się z prośbą o uzupełnienie tego wymogu jak następuje: "Każdą z lokomotyw powinna być w dniu dostawy przygotowana do jazdy – z zastrzeżeniem zadań do zrealizowania przez jej użytkownika –, a jeżeli jest wyposażona w moduł dojazdowy ...". Powodem jest fakt, że wykonawca jako producent lokomotyw nie może realizować zadań obejmujących przygotowanie do jazdy, które są w gestii jej użytkownika. <b>Odpowiedź:</b> Zamawiający uzupełni §6.6 umowy nadając jego zdaniu drugiemu następujące brzmienie: „Każdą z lokomotyw powinna być w dniu dostawy przygotowana do jazdy przez Dostawcę, z zastrzeżeniem zadań do zrealizowania przez jej użytkownika / przewoźnika kolejowego (Odbiorcę), tak aby mogła być eksploatowana co najmniej na infrastrukturze Polski, a w odniesieniu do lokomotyw w konfiguracji II – co najmniej na infrastrukturze kolejowej Polski i Niemiec; jeżeli lokomotywa jest wyposażona w moduł dojazdowy powinna być zatankowana.”</p>
<p>16</p> <p>Umowa §6.6</p>	<p>Wykonawca zwraca się z prośbą o zmianę tego wymogu jak następuje: "Przekazanie lokomotywy i dokumentacji będzie potwierdzone podpisami na protokole zdawczo-odbiorczym wg wzoru zgodnego z Załącznikiem nr 5." Uczestnictwo w szkoleniach będzie potwierdzone świadectwami uczestnictwa i nie powinno podlegać weryfikacji przy odbiorach technicznych. <b>Odpowiedź:</b> W związku z przedłożonym wnioskiem Oferenta, Zamawiający w odpowiedzi na postawione wyżej pytanie nr 7, skorygował wzór Załącznika nr 5 do umowy dostawy. Dokumenty poświadczające przeszkolenie z bezterminowym okresem ważności, (o których mowa w Części V punkt 5 Specyfikacji) powinny zostać dostarczone najpóźniej na 2 tygodnie przed odbiorem technicznym. Zakończenie szkoleń jest też zgodnie z §6.6 umowy dostawy, warunkiem odbioru pierwszej lokomotywy.</p>
<p>17</p> <p>Umowa, §8.4</p>	<p>Wykonawca zwraca się ze zdecydowaną prośbą o wykreślenie poniższego postanowienia: „Jeżeli w przypadku dwukrotnej naprawy tego samego elementu objętego odpowiedzialnością gwarancyjną Dostawcy, wystąpi kolejna wada lub usterka tego elementu, wtedy Dostawca zobowiązany jest wymienić dany element lub elementy mające związek przyczynowy z wadą lub usterką na element/y nowe.” Wykonawca pragnie podkreślić, że odnośnie wad występujących wielokrotnie obowiązuje postanowienie dotyczące wady systemowej, natomiast prawo wyboru wymiany lub naprawy w przypadku objętym gwarancją ma dostawca. <b>Odpowiedź:</b> Zamawiający dokonuje następującej modyfikacji ostatniego zdania w §8.4 umowy dostawy: „Jeżeli w przypadku trzykrotnej naprawy tego samego elementu objętego odpowiedzialnością gwarancyjną Dostawcy, wystąpi kolejna wada lub usterka tego elementu w okresie nie przekraczającym jednego roku pomiędzy pierwszą a trzecią naprawą, wtedy Dostawca zobowiązany jest wymienić dany element lub elementy mające związek przyczynowy z wadą lub usterką na element/y nowe, chyba że Odbiorca wyrazi zgodę na dokonanie kolejnej jego/ich naprawy”. Tej samej zmianie poddaje się analogiczny zapis na stronie 65 Specyfikacji.</p>







20 SPP oraz Umowa dostawy

- 1.1 Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku ewentualnej aktywacji systemu i eksploatacji lokomotywy w dodatkowym kraju, to Zamawiający będzie ponosił wszelkie koszty utrzymania (w tym prewencyjnego i korekcyjnego) lokomotyw w dodatkowych krajach.  
Przykład: Obrazowo rzecz ujmując, jeżeli lokomotywa miała aktywne systemy dopuszczające eksploatację na Polskę, a Odbiorcaawnioskuje o aktywację w dodatkowym kraju np. Niemczech, to wszelkie koszty związane z obsługą w Niemczech, w tym utrzymania ponosi Odbiorca?
- 1.2 Dodatkowo prosimy o potwierdzenie, że ewentualne świadczenie usług serwisowych w takim dodatkowym kraju będzie przedmiotem dodatkowych porozumień stron?

**Odpowiedź:**

W powyższych pytaniach została poruszona kwestia utrzymania lokomotyw (prewencyjnego oraz korekcyjnego) oraz odrębna kwestia – aktywacji systemu bezpieczeństwa dla dodatkowych krajów ponad te wymagane przez Zamawiającego. Zamawiający uprzejmie prosi o zaznajomienie się z zapisami Specyfikacji oraz umowy dostawy, gdzie powyższe kwestie zostały szczegółowo opisane. Utrzymanie lokomotyw zostało opisane m.in. w części II punkt 2 Specyfikacji (od str. 24).

Zamawiającemu nie chodzi o utrzymanie lokomotywy w danym kraju, tylko o kompleksowe utrzymanie pojazdu, który zostanie dostarczony przez Dostawcę w ramach danej konfiguracji, który to pojazd może być eksploatowany zgodnie z posiadanym przez lokomotywę dopuszczeniem. Dla uniknięcia wątpliwości Zamawiający koryguje treść zapisu Specyfikacji: „(...)Cena serwisu stanowi wynagrodzenie za czynności pełnego utrzymania dla każdej z lokomotyw dostarczonej w ramach konfiguracji I (wg stawki Cs<sub>I</sub> i Csd<sub>I</sub>) oraz każdej z lokomotyw dostarczonej w ramach konfiguracji II (wg stawki Cs<sub>II</sub> i Csd<sub>II</sub>)(...)”. Zamawiający zwraca uwagę, że stawka utrzymania (Cs) jest elementem wpływającym na ocenę atrakcyjności oferty i jest uwzględniona we wzorze „W”.

Aktywowanie systemu bezpieczeństwa oraz rozliczenia z tego tytułu opisano na stronie 4 Specyfikacji oraz dalej str. 33-34 „CENA ZA UTRZYMANIE ROCZNE SYSTEMU (Cb)”.

Zamawiający odsyłając do w/w zapisów wyjaśnia, iż stawki za utrzymanie korekcyjne i prewencyjne dla konfiguracji I oraz dla konfiguracji II obejmują także utrzymanie systemu bezpieczeństwa co najmniej dla Polski (konfiguracja I) oraz co najmniej dla Polski i Niemiec (konfiguracja II). Zamawiający wyjaśnia ponadto, że świadczenie usług serwisowych dla lokomotyw użytkowanych także poza granicami Polski (tj. wg konfiguracji II) odbywać się będzie w ramach zryczałtowanej stawki za 1 km określonej dla konfiguracji II (o czym szczegółowo mowa w Specyfikacji). W przypadku włączenia systemu bezpieczeństwa dla dodatkowego kraju na wniosek Odbiorcy, rozliczenie nastąpi wg stawki Cb dla tego kraju, określonej przez Dostawcę w załączniku nr 3 do Umowy.

Jednocześnie w przypadku aktywacji w lokomotywie spełniającej wymagania konfiguracji I systemu dodatkowego kraju i prowadzenia eksploatacji tej lokomotywy poza granicą RP, rozliczenie czynności serwisowych dotyczących danego miesiąca będzie następowało wg stawek CS<sub>II</sub>, CS<sub>dII</sub>, zaś robót dodatkowych w zależności od miejsca realizacji odpowiednio Cd<sub>PL</sub>, Cp<sub>PL</sub> w przypadku robót dodatkowych w Polsce, oraz Cd, Cp dla robót dodatkowych poza granicami Polski.



21	SPP oraz Umowa dostawy	<p>Prosimy o potwierdzenie, że prace w ramach serwisu dodatkowego na podstawie zleceń od Odbiorcy oraz innych usług na podstawie dodatkowych porozumień, nie będą zaliczane do liczby dni wyłączenia lokomotywy z eksploatacji w kontekście wskaźnika gotowości.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> W Specyfikacji Część V punkt 2, gdzie mowa o sposobie liczenia wskaźnika (G), Zamawiający jednoznacznie określił, iż do godzin niedostępności nie zalicza się czynności w zakresie uszkodzeń będących skutkiem aktu wandalizmu, siły wyższej czy też spowodowanych nieprawidłową obsługą lub eksploatacją lokomotywy, które nie są objęte utrzymaniem korekcyjnym. Czynności powyższe są określone w Specyfikacji i umowie dostawy jako czynności dodatkowe.</p>
22	SPP oraz §9 ust. 9.6 w zw. z §9 ust. 9.1.2) bb) Umowy dostawy	<p>Prosimy o potwierdzenie, że czynności w ramach serwisu korekcyjnego polegające na optymalizacji lokomotywy, zgodnie z §9 ust. 9.6 w zw. z §9 ust. 9.1.2) bb) Umowy dostawy, nie będą zaliczane do godzin niedostępności lokomotywy (N), przy obliczaniu wskaźnika gotowości (G).</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający wyjaśnia, że o ile zaistnieje potrzeba wykonania czynności dodatkowych usprawniających lub podnoszących efektywność pracy lokomotywy, o czym mowa w §9.6 oraz §9.1 pkt 2) bb), a także gdy Odbiorca podejmie decyzję o wykonaniu takich czynności i zleci ich realizację, to czas niezbędny na ich przeprowadzenie nie będzie wliczany do wskaźnika (G). W §9.1 pkt 2 omyłkowo ponowione oznaczenie lit. „b)” zastępuje się oznaczeniem lit. „c)”, zaś dotychczasowe oznaczenie lit „c)” zastępuje się oznaczeniem lit. „d)”.  Na stronie 67 Specyfikacji:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• na końcu tekstu oznaczonego lit. b) opisującego liczbę godzin niedostępności (N), dodaje się słowa: „oraz z wyłączeniem bezkosztowych optymalizacji lokomotywy, których czas przeprowadzenia wykracza poza czas dokonywanego jednocześnie serwisu prewencyjnego lub korekcyjnego, jeżeli uprzednio zostało to uzgodnione z Odbiorcą.”</li><li>• po punkcie b) dodaje się nowe zdanie: „Czas wyłączeń, w celu wykonania serwisu dodatkowego lub innych usług zleconych przez Zamawiającego, nie jest wliczany do godzin niedostępności (N).”</li></ul>



23 Umowy dostawy §9  
ust. 1 pkt 2 lit. a) i §9  
ust. 1 pkt 4 lit. a)

W celu uniknięcia wątpliwości interpretacyjnych, wykonawca wnosi o doprecyzowanie zakresu usług serwisu korekcyjnego określonego w §9 ust. 1 pkt 2 lit. a) oraz zakresu serwisu dodatkowego w §9 ust. 1 pkt 4 lit. a), poprzez nadanie im nowej następującej treści:

w przypadku §9 ust. 1 pkt 2 lit. a), treść w lit. a) brzmiałaby następująco:

„a) usuwanie usterek, wad i awarii lokomotywy oraz skutków jakie mogły mieć na inne jej części, z wyłączeniem czynności i materiałów objętych serwisem dodatkowym zgodnie z pkt 4 niżej **oraz z wyłączeniem napraw gwarancyjnych,**”

w przypadku §9 ust. 1 pkt 4 lit. a), treść w lit. a) brzmiałaby następująco:

„a) usuwanie usterek, wad, awarii oraz uszkodzeń lokomotywy **oraz inne naprawy,** wynikające z jej nieprawidłowej eksploatacji, kolizji, wypadków lub innych zdarzeń kolejowych, aktów wandalizmu, zdarzeń siły wyższej, **nieautoryzowanych napraw lub modyfikacji, niewłaściwego stanu infrastruktury kolejowej oraz wszelkich innych zewnętrznych czynników,**”

4) **serwisu dodatkowego** na podstawie otrzymanych od Odbiorcy zleceń, obejmujących:

a) usuwanie usterek, wad, awarii oraz uszkodzeń lokomotywy, powstałych na skutek jej nieprawidłowej eksploatacji, kolizji, wypadków lub innych zdarzeń kolejowych, aktów wandalizmu i zdarzeń siły wyższej,

Odpowiedź:

Zamawiający w odniesieniu do pierwszej części pytania nie może się zgodzić na dodanie słów „**oraz z wyłączeniem napraw gwarancyjnych**”, gdyż zgodnie z §9 ust. 1 pkt 3 umowy, w ramach serwisu korekcyjnego ujęte są także naprawy gwarancyjne,:

„(...)wszystkie postanowienia umowy i zapisy Specyfikacji dotyczące **serwisu korekcyjnego**, odnoszą się także do **napraw gwarancyjnych**, z tą tylko różnicą, że wszystkie koszty związane z takimi naprawami (np. koszty transportu) obciążają zawsze w całości Dostawcę; zasady, na jakich ma być wykonywany serwis korekcyjny, znajdować będą zastosowanie do **napraw gwarancyjnych**, także po wygaśnięciu zobowiązania Dostawcy do świadczenia usług serwisowych na podstawie niniejszej umowy.”

W odniesieniu do drugiej części wniosku Zamawiający wprowadza następującą korektę zapisu §9 ust. 1 pkt 4 lit. a):

„realizacja **napraw oraz usuwanie usterek, wad, awarii oraz uszkodzeń lokomotywy** wynikających z jej nieprawidłowej eksploatacji, kolizji, wypadków lub innych zdarzeń kolejowych, aktów wandalizmu, zdarzeń siły wyższej, **nieautoryzowanych napraw lub modyfikacji.**”



24	SPP, w tym cz. I. pkt 1.13 oraz Umowy dostawy, w tym §10 ust. 10.5	<p>Dla równego traktowania dostawców, prosimy o potwierdzenie, że języki wymagane dla war. I i II są skalkulowane w cenie za czynności utrzymania, natomiast poza językiem polskim i niemieckim, wszystkie dodatkowe wymagane w Hotline będą dodatkowo płatne.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający wyjaśnia, iż utrzymanie „hot-line” należy w kalkulować w cenę (Cs) z tytułu utrzymania serwisu. Zamawiający podtrzymuje wymóg dostępności „hot-line” w języku obowiązującym w kraju, do eksploatacji w którym dopuszczona jest lokomotywa. Oznacza to, iż z tego tytułu nie przewidujemy dodatkowej odpłatności.</p>
25	SPP cz. I. pkt 1.13 oraz §9 ust. 9.11 Umowy dostawy	<p>Wnosimy o usunięcie zapisu dotyczącego obowiązku dotarcia w ciągu do 12 godzin do miejsca awarii lokomotywy/czasu reakcji. Rozumiemy intencje Zamawiającego, pragniemy jednak podkreślić, że sprawna obsługa serwisowa przez Wykonawcę jest wymuszona poprzez określenie wskaźnika gotowości, a tym samym potrzeby Zamawiającego są chronione w tym zakresie. Poziom wskaźnika gotowości obwarowany karami umownymi jest elementem dyscyplinującym Wykonawcę w zakresie szybkości serwisu, w tym czasów reakcji.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający podtrzymuje wymagania odnośnie czasu reakcji, gdyż zależy nam przede wszystkim na szybkim powrocie lokomotywy do eksploatacji.</p>
26	SPP cz. I. pkt 1.13	<p>Z uwagi na to, że oświadczenie o którym mowa w cz. I. pkt 1.13 będzie składane odrębnie od ofert, wnosimy o to, żeby usunąć z jego treści konkretne terminy (tj. „12 godzin” oraz „2 dni”) i zrobić ogólne odniesienie do zapisów umownych, które zawierają konkretne wymogi w tym zakresie. Zwracamy przy tym Państwa uwagę, że treść oświadczenia o którym mowa w cz. I. pkt 1.13 SPPS (w zw. z zał. 4 do SPP) odnosi się do obowiązków Wykonawcy skonkretyzowanych w Umowie dostawy (vide § 9.11-9.3), które wskazują terminy naprawy od 2 do 7 dni roboczych.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Wymagania, na które Oferent się powołuje, odnoszą się do <b>Oświadczenia Oferenta o dysponowaniu własnym potencjałem serwisowym umożliwiającym wykonanie czynności serwisowych i usprawnienie lokomotywy, która uległa awarii</b>. Oświadczenie jest wymagane od wszystkich podmiotów zainteresowanych udziałem w postępowaniu i ma na celu zapewnienie udziału w przetargu tylko takim podmiotom, które są w stanie spełnić wymagania Zamawiającego.</p>
27	SPP cz. I pkt 3 (Aukcja elektroniczna i Oferta...), cz. VI.4	<p>Z uwagi na praktyczne aspekty tego procesu, w tym na kwestie logistyczne oraz procedury wewnątrz korporacyjne, wnosimy o zmianę terminu na składanie Oferty w wersji papierowej z terminu „3” dni robocze” na „14” dni roboczych.</p> <p>Jednocześnie, wnosimy o wykreślenie rygору utraty wadium. Rygor ten wydaje się zbyt daleko idący w kontekście przedmiotowej procedury przetargowej.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający przychyliła się częściowo do prośby Oferenta i przesuwając termin składania ofert w wersji papierowej. Złożenie oferty w wersji papierowej ma nastąpić „do 5 dni roboczych od dnia zamknięcia aukcji elektronicznej”. Zamawiający nie zmienia wymagań względem wadium. Rygor utraty wadium został dokładnie opisany w części I specyfikacji pkt 21.</p>



28	SPP cz. II pkt 1 (Cena)	<p>W celu zachowania zasad proporcjonalności oraz uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców ubiegających się o przedmiotowe zamówienie, wnosimy o wyłączenie z zakresu serwisu prewencyjnego i odpowiednio z zakresu „ceny serwisu (Cs)” czynności przeglądów planowych w krajach dodatkowych w stosunku do krajów zgodnie z wymaganą przez Zamawiającego konfiguracją.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> W ocenie Zamawiającego to, w których krajach jest eksploatowana lokomotywa nie powinno mieć wpływu na zakres serwisu prewencyjnego, gdyż ceny Cs i Csd są wynagrodzeniem za realizację czynności utrzymania do 180 tys. km/rok oraz powyżej 180 tys. km/rok średniorocznie na pojazd. Zgodnie z zapisami specyfikacji dotyczącymi serwisu prewencyjnego (od strony 68 specyfikacji) usługi mają być realizowane w Polsce w obiektach Zamawiającego, o ile jest to technicznie możliwe, racjonalne i uzasadnione ekonomicznie pod kątem transportu lokomotywy. Zamawiający wskazuje, iż realizacja tych czynności będzie się odbywała m.in. w halach Zamawiającego w Gliwicach, Brzegu Dolnym, a docelowo w Kutnie i na innych terminalach Zamawiającego wyposażonych w hale warsztatowe (...). Z dalszej części przytoczonego zapisu wynika, iż w przypadku braku możliwości przeprowadzenia utrzymania w warsztatach Odbiorcy, to Dostawca zapewnia możliwość przeprowadzenia utrzymania w zaproponowanym przez siebie miejscu. W ocenie Zamawiającego znosi to ryzyko, iż planowe utrzymanie ma być realizowane poza granicami Polski.</p> <p>Usługi powinny być świadczone zgodnie z DSU lokomotywy w odpowiednich interwałach czasowych lub kilometrowych niezależnie od rejonu geograficznego eksploatacji lokomotywy. Jeśli Oferent ma na myśli utrzymanie systemu bezpieczeństwa, to zostało to opisane w specyfikacji w odrębnych miejscach jako cena za utrzymanie roczne takiego systemu dodatkowego umożliwiającego eksploatację dla każdego kraju poza krajami wymaganymi przez Zamawiającego zgodnie z poszczególnymi konfiguracjami, o ile aktywacja systemu została dokonana na wniosek Odbiorcy. Wyjaśnienia dotyczące systemu bezpieczeństwa dla dodatkowego kraju zostały udzielone przy okazji odpowiedzi na pytanie 20.</p>
29	SPP cz. II pkt 1 (Cena), ppkt.8) i 10)	<p>Wnosimy o potwierdzenie, że cena ryczałtowa „Cp” oraz cena ryczałtowa „Cd” zawarte w ppkt 8 i 10) pkt 1 cz. II SPP dotyczy dojazdu serwisu w Niemiec według zamówienia w wariantcie II.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający wyjaśnia, iż stawki, o których mowa wyżej będą miały zastosowanie w sytuacjach realizacji poza granicami Polski czynności serwisu dodatkowego.</p>



30	SPP cz. II pkt 2 (str. 26 SPP)	<p>W odniesieniu do wymogu na str. 26 SPP o treści: „będzie wykonywał wszelkie czynności związane z utrzymaniem systemów dla wszystkich krajów, do których lokomotywa posiada dopuszczenia zgodnie z zapisem na stronie 4 Specyfikacji, dotyczącym utrzymania systemów;”, wnosimy o potwierdzenie, że:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(i) mowa w tym punkcie o systemach bezpieczeństwa lokomotywy;</li><li>(ii) chodzi prace serwisu prewencyjnego;</li><li>(iii) prace te będą wykonywane za dodatkowym wynagrodzeniem, oraz, że</li><li>(iv) czas ich wykonywania nie będzie zaliczany do czasu niedostępności w kontekście obliczania wskaźnika gotowości.</li></ul> <p><b>Odpowiedź:</b> W ramach dodatkowo płatnego wynagrodzenia (Cb) będzie prowadzone utrzymanie systemów bezpieczeństwa dla dodatkowych krajów, aktywowanych na wniosek Odbiorcy. Pozostałe obowiązki związane z utrzymaniem powinny zawierać w cenach serwisu (Csl, CsdI, CsdII, CsdIII). Kwestie dotyczące wskaźnika gotowości szczegółowo reguluje Specyfikacja (strona 66-67).</p>
31	SPP oraz § 10 ust. 10.2 Umowy dostawy i odnośnych zapisów SPP	<p>Wnosimy o doprecyzowanie w dokumentach przetargowych, w tym w umowie, że transport organizuje oraz wszelkie koszty związane z transportem lokomotywy do i z warsztatów w każdym kraju dopuszczenia lokomotywy pokrywa Odbiorca, za wyjątkiem, gdy w celu dokonania naprawy gwarancyjnej konieczne jest dostarczenie lokomotywy do zakładu producenta, wówczas uzasadnione koszty jej przetransportowania pokryje wykonawca.</p> <p>Pragniemy zwrócić uwagę, że Dostawca nie jest przewoźnikiem kolejowym, zatem organizacja transportu lokomotywy zawsze będzie wiązać się ze zlecaniem takich prac podmiotom posiadającym takie uprawnienia i tym samym wydłużać będzie czas całej operacji. Pozostawienie tego obowiązku po stronie Odbiorcy wpłynie na optymalizację oferty w tym kontekście.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Tak jak już udzielono odpowiedzi na podobne pytanie nr 4 (zadane w dniu 04.06.2020), Zamawiający nie widzi możliwości uwzględnienia takiego wniosku. Zamawiający informuje, iż nie posiada uprawnień przewoźnika kolejowego poza granicami Polski, tym samym nie ma możliwości wykonywania takiego transportu.</p>

32 SPP (str. 27) oraz innych odnośnych zapisów SPP, w tym § 9 ust. 9.2 Umowy dostawy

Na str. 27 SPP znajdują zapisy mówiące o stawkach maksymalnych Csl 0,58 EUR, CslI - 0,60 EUR; CsdI 0,9 EUR, CsdII - 0,92 EUR. Jednocześnie, znajduje się warunek, że w przypadku niezastosowania się przez Oferentów do w/w wymagań dotyczących nie przekraczania maksymalnych poziomów stawek za serwis (Csl, CslI, CsdI i CsdII), ich oferta zostanie odrzucona.

Pragniemy zwrócić Państwa uwagę, że stawki utrzymaniowe są kalkulowane w oparciu o wymogi zamawiającego z uwzględnieniem specyfiki przedmiotu świadczenia; uwzględniając te wszystkie aspekty, może zaistnieć sytuacja, w której najbardziej konkurencyjna oferta w ujęciu całościowym zostanie odrzucona z uwagi na wysokość stawek utrzymania.

W związku z powyższym, wnosimy o usunięcie z wymogów przetargu (w tym umownych) zapisów dotyczących w/w stawek maksymalnych oraz zapisów o odrzuceniu oferty w przypadku przekroczenia maksymalnych stawek utrzymania.

**Odpowiedź:**

Zamawiający ustalił górną granicę stawek w oparciu o wiedzę zaczerpniętą z rynku usług tego rodzaju, właśnie w celu uniknięcia sytuacji, w której oferty stałyby się nieporównywalne. Zamawiający zwraca uwagę Oferentów, iż poziom stawek Cs oraz Csd, **ma wpływ na poziom atrakcyjności oferty**; aczkolwiek w zakresie ograniczonym z wyżej wskazanego powodu. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom Oferenta Zamawiający podwyższa stawki maksymalne Csl i CslI wskazane w Specyfikacji (strona 27) następująco:

„Stawka Cs<sub>1</sub> zaproponowana w ofercie do aukcji nie może przekraczać wartości Cs<sub>1</sub> **0,6 EUR**, natomiast dla Cs<sub>II</sub> - **0,62 EUR**”;



33 SPP (str. 35) oraz  
innych odnośnych  
postanowień SPP, w  
tym § 3 ust. 3.8  
Umowy dostawy

Na str. 35 SPP znajdują zapisy mówiące o stawkach maksymalnych za rbh Cp<sub>PL</sub>, która nie powinna przekraczać kwoty 47,68 Euro, oraz za rbh Cp, która nie powinna przekraczać kwoty 101,38 Euro. Jednocześnie, znajduje się warunek, że w przypadku niezastosowania się przez Oferentów do w/w wymagań dotyczących nie przekraczania maksymalnych poziomów stawek, ich oferta zostanie odrzucona.

Pragniemy zwrócić uwagę, że stawki są kalkulowane w oparciu o wymogi zamawiającego z uwzględnieniem specyfiki przedmiotu świadczenia. Wprowadzenie limitów maksymalnych stawek nie pozwala na miarodajne przygotowanie oferty, tj. oferty, która niemożliwe uwzględniałaby wszystkie wymogi zamawiającego określone w SPP. W konsekwencji może okazać się złożenie oferty w przedmiotowym przetargu.

W związku z powyższym, wnosimy o usunięcie z wymogów przetargu (w tym umownych) zapisów dotyczących w/w stawek maksymalnych oraz zapisów o odrzuceniu oferty w przypadku przekroczenia maksymalnych stawek.

Odpowiedź:

Zamawiający zwraca uwagę Oferentów, iż poziom stawek za rbh (Cp, Cp<sub>pl</sub>) nie ma wpływu na poziom atrakcyjności oferty mierzony wzorem wskaźnika „W” oceny ofert w aukcji. Zamawiający ustalił górną granicę stawek w oparciu o wiedzę zaczerpniętą z rynku usług tego rodzaju.

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom Oferenta Zamawiający podwyższa stawki maksymalne Cp, Cp<sub>pl</sub> wskazane w Specyfikacji (strona 35) następująco:

*„Wg wskaźników obowiązujących na dzień ogłoszenia przetargu max stawka za rbh Cp<sub>PL</sub> nie powinna przekraczać kwoty **81,74 Euro** = (4 918,17 PLN x 12) / (168 x 4,298). Średnioroczny kurs EUR za 2019 r = 4,298”*

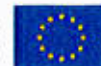
*Wg wskaźników obowiązujących na dzień ogłoszenia przetargu max stawka za rbh Cp nie powinna przekraczać kwoty **104,12 Euro** = 27,4 Euro x 3,8*

Cp<sub>PL</sub> nie powinna przekraczać kwoty 81,74 Euro, oraz za rbh Cp, która nie powinna przekraczać kwoty 104,12 Euro



Strona 16 z 33





<p>34 SPP (str. 36-37) oraz innych odnośnych postanowień SPP, w tym § 3 ust. 3.10 Umowy dostawy</p>	<p>Na str. 36-37 SPP znajduje wzór dla obliczania ceny ryczałtowej za 1 km dojazdu serwisu: CdPL i Cd. Pragniemy zwrócić Państwu uwagę, że na sposób obliczania ceny za 1 km dojazdu serwisu składa się wiele różnych czynników i wskaźników, z uwzględnieniem nie tylko specyfiki przedmiotu świadczenia, ale również procedur wykonawcy w zakresie wyceny swoich usług, które wykonawcy wypracowują przez lata doświadczenia. Zastosowanie wzoru i wskaźników określonych przez zamawiającego uniemożliwia miarodajne obliczenie w/w stawki za kilometr. W związku z powyższym, wnosimy o usunięcie w całości wzoru dla obliczania ceny ryczałtowej za 1 km dojazdu serwisu: CdPL i Cd.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający podtrzymuje sposób określania ceny dojazdu serwisu zmieniając jednocześnie mnożnik. Zapis otrzymuje brzmienie: „Cena ryczałtowa za 1 km dojazdu serwisu Cd<sub>PL</sub>, tj. obowiązująca w Polsce, równać się będzie iloczynowi współczynnika 0,7 i hurtowej ceny (1/1000 x 1m<sup>3</sup>) ON (...) Cena ryczałtowa za 1 km dojazdu serwisu Cd, tj. obowiązująca poza obszarem Polski równać się będzie iloczynowi współczynnika 0,8 i hurtowej ceny (1/1000 x 1m<sup>3</sup>) ON („)”. Zamawiający jako przedsiębiorca działający w branży logistycznej zdaje sobie sprawę, iż cena za 1 km przejazdu jest zależna od wielu czynników. W ocenie Zamawiającego cena dojazdu uzależniona od ceny paliwa nie jest bezpodstawna, a jej poziom, jaki faktycznie wyniknie z ceny paliwa powinien z powodzeniem pokryć koszty dojazdu serwisu.</p>
<p>35 SPP CZ. V. 2 (str. 65) oraz § 10 ust. 10.15 Umowy dostawy</p>	<p>Wnosimy o zmianę postanowień dotyczących dokumentowania napraw i czynności serwisowych poprzez dopuszczenie możliwości zgłoszenia gotowości lokomotywy do eksploatacji w formie emaila.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający wprowadza następujące dodatkowe zdanie na końcu §10.15 Umowy. „Protokół może zostać podpisany zdalnie z wykorzystaniem poczty elektronicznej także w innych przypadkach niż określone w §4.11, ale tylko wtedy, jeśli przedstawiciele stron tak uzgodnią przed przystąpieniem do danej czynności serwisowej.”</p>
<p>36 SPP CZ. V. 2 (str. 65) oraz § 10 ust. 10.15 Umowy dostawy</p>	<p>Po zakończeniu naprawy lub przeglądu, każdorazowo, podmiot świadczący usługi utrzymania (ECM) ma obowiązek wystawić dokument zwalniający pojazd do eksploatacji (ang. Release for Operation). Ponadto, zespół serwisowy dokonuje stosownych wpisów w książce pokładowej pojazdu. Obydwa te dokumenty mają charakter jednostronny i „faktograficzny” i nie podlegają czyjejkolwiek akceptacji.</p> <p>Prosimy o potwierdzenie, że serwisowy protokół odbioru o którym mowa w ust. 10.15 § 10 Umowy dostawy oraz cz. V pkt 2 SPP, stanowi dodatkowy wymóg umowny dla wewnętrznych potrzeb Odbiorcy.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Tak, wspomniany protokół jest dokumentem wymaganym przez Odbiorcę i zgodnie ze zmienionym wyżej brzmieniem §10.15 umowy dostawy, może być podpisany z wykorzystaniem elektronicznych środków komunikacji, jeśli przedstawiciele stron tak uzgodnią przed przystąpieniem do czynności serwisowej.</p>



37	SPP CZ. V. 2 (str. 65) oraz §10 ust. 10.15 Umowy dostawy	<p>Wnosimy o usunięcie wymogu dostarczania wersji papierowej dokumentów dotyczących wykonanej usługi serwisowej o którym mowa w SPP CZ. V. 2 (str. 65) oraz §10 ust. 10.15 Umowy dostawy, z uwagi rozwój podpisu elektronicznego i systemów elektronicznej archiwizacji.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zdanie trzecie w §10.15 umowy w dotychczasowym brzmieniu „Dokumenty dostarczone zostaną w wersji elektronicznej oraz w wersji papierowej.”, otrzymuje następujące nowe brzmienie: „Jeżeli przepisy nie wymagają wersji papierowej dokumentów z wykonanej usługi serwisowej, to wystarczająca będzie przesłana do Odbiorcy kompletna wersja elektroniczna zawierająca niezbędne podpisy.” Tej samej zmianie ulega cytowane wyżej zdanie na stronie 66 Specyfikacji.</p>
38	SPP CZ. V. 2 (str. 65) oraz §9 ust. 9.1 c) Umowy dostawy	<p>Zamawiający przewiduje w SPP oraz umowie dostawy obowiązek pełnienia przez Wykonawcę funkcji ECM za wyprzedzeniem na min. 30 dni, w ramach pobieranego wynagrodzenia Cs, w czasie i zakresie określonym przez Zamawiającego.</p> <p>Pełnienie funkcji ECM wiąże się ze złożonymi aspektami technicznymi, formalnymi i tym samym kosztowymi. Obecny zapis w SPP i Umowie dostawy dotyczący skalkulowania w stawce Cs (potencjalnego świadczenia usług ECM dla każdej z lokomotyw), oznacza w rzeczywistości, konieczność skalkulowania w stawce Cs, z ostrożności, kosztów świadczenia funkcji ECM dla wszystkich lokomotyw i dla wszystkich poziomów utrzymania, tj. 1-4.</p> <p>W związku z tym, dla miarodajnego skalkulowania w stawce Cs kosztów funkcji ECM wnosimy o wskazanie konkretnie już na etapie do podpisania umowy dostawy, kto będzie pełnił funkcję ECM dla poziomu 1 w czasie trwania całej umowy czy Wykonawca czy Zamawiający (Odbiorca)?</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający od chwili odbioru lokomotyw będzie pełnił funkcje 1-3 ECM, dla każdej z odebranych lokomotyw zgodnie z zakresem wynikającym z odpowiednich przepisów. Dostawca od chwili odbioru, ale nie wcześniej niż po przeprowadzeniu audytu dopuszczającego przez Odbiorcę będzie pełnił funkcję 4 ECM dla każdej z odebranych przez Odbiorcę lokomotyw Zamawiający koryguje §9.1 pkt 1 lit. c) umowy jak również zapisy Specyfikacji na stronie 66.</p>
39	SPP CZ. V. 2 (str. 65) oraz §9 ust. 9.1 c) Umowy dostawy	<p>Prosimy o wskazanie, które funkcje ECM dla poszczególnych poziomów od 2 do 4 będzie pełnił wykonawca?</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Wykonawca / Dostawca będzie pełnił czwartą (4) funkcję ECM, przy czym §9.7 umowy jest nadrzędny względem jakichkolwiek zasad, według których winno zostać podporządkowane prowadzenie utrzymanie zgodnie z § 9 1. 1) c).</p>



40	SPP CZ. V. 2 (str. 65) oraz §8 ust. 8.3 Umowy dostawy	<p>Wprowadzony przez Zamawiającego wymóg gwarancji na prace serwisowe określony w SPP CZ. V. 2 (str. 65) oraz § 8 ust. 8.3 Umowy dostawy, stanowi w rzeczywistości rozszerzenie okresu czynności serwisowania i okresu gwarancji na wskazane czynności.</p> <p>W związku z tym wnosimy o wykreślenie tego wymogu, w tym poprzez wykreślenie z § 8 Umowy dostawy ust. 8.3 w całości, za wyjątkiem zapisów dotyczących naprawy rewizyjnej P4. Treść ust. 8.3 po zmianie brzmiałaby następująco: „8.3 Dostawca udziela gwarancji dobrej jakości prac serwisowych, w zakresie naprawy rewizyjnej P4 – 1 rok lub przebieg 180.000 km, w zależności co pierwsze nastąpi.”</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące gwarancji na prace serwisowe wykonane przez Dostawcę.</p>
41	§8 ust. 8.5 Umowy dostawy i inne odnośne zapisy SPP	<p>Wnosimy o zmianę okresu gwarancji określonego w § 8 ust. 8.5 dla części naprawionych lub wymienionych na nowe w wykonaniu serwisu prewencyjnego, korekcyjnego lub dodatkowego, na okres równy okresowi gwarancji udzielonej Wykonawcy przez producenta tej części, nie krótszej jednak niż 12 miesięcy (tj. z „18” na „12” miesięcy).</p> <p>Dodatkowo, Wykonawca zwraca się z prośbą o uzupełnienie, że gwarancja udzielona na podstawie niniejszej umowy niezależnie od przedłużeń okresu gwarancji z jakiegokolwiek tytułu, włącznie z gwarancją określoną w §8 ust. 8 pkt. 3 wygasa najpóźniej sześć (6) miesięcy od daty, w której miała wygasnąć, gdyby nie doszło do jej przedłużenia. Prosimy o stosowną zmianę w innych odnośnych postanowieniach SPP (w tym m.in. w SPP CZ. V. 2, Serwis dodatkowy, pkt D, naprawa rewizyjna P4 (str. 71)).</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający przychyliła się do pierwszej części wniosku i koryguje zapis §8.5 umowy, którego pierwsze zdanie otrzymuje następujące brzmienie: „Na części naprawione lub wymienione na nowe w wykonaniu serwisu prewencyjnego, korekcyjnego lub dodatkowego, Dostawca udziela gwarancji obejmującej wszelkie usterki i awarie, jakie powstaną w okresie równym okresowi gwarancji udzielonej Dostawcy przez producenta tej części, nie krótszym jednak niż 12 miesięcy od dnia wymiany lub naprawy części lokomotywy, i nie krócej niż podstawowy okres gwarancji na lokomotywę, w której część ta została zamontowana lub dłuższego okresu gwarancji, o którym mowa w §8.2, jeśli dotyczy on części wymienionej na nową”.</p> <p>Zamawiający nie przychyliła się do drugiej części wniosku i §8 ust. 8 pkt 3 pozostaje bez zmian.</p>



42	§8 ust. 8.5 Umowy dostawy	<p>Wnosimy o wykreślenie z ust. 8.5 w § 8 Umowy dostawy następującej treści: „ale nie krócej niż podstawowy okres gwarancji na lokomotywę, w której część ta została zamontowana lub dłuższego okresu gwarancji, o którym mowa w §8 ust. 8.2, jeśli dotyczy on części wymienionej na nową. W przypadku na przykład konieczności wymiany części lub całych zestawów kołowych na nowe (niezależnie od przyczyny takiej wymiany) Dostawca udziela na nowe części zestawu kołowego gwarancji dobrej jakości liczonej zgodnie z §8 ust.8.2 pkt3.” Kalkulacja ryzyk związanych z w/w wymogami nie koreluje z przyjętymi standardami dla obliczania wynagrodzenia w kontekście warunków gwarancji i czynności serwisowych.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający nie zgadza się na wykreślenie wskazanego fragmentu §8.5 umowy, który jedynie potwierdza zasadę, że wadliwość jakiejś części nie powinna skutkować tym, że nowa lub naprawiona część objęta byłaby krótszą gwarancją, niż ta sama część, gdyby wada się w okresie gwarancji nie ujawniła.</p>
43	SPP CZ. V. 2 (str. 66) oraz §9 ust. 9.5 Umowy dostawy	<p>Z uwagi na fakt, że lokomotywy mają przeglądy zakresu P3 w różnych cyklach oraz dodatkowo planowane przeglądy systemów bezpieczeństwa, wnosimy o zmianę w SPP oraz odnośnych dokumentach przetargowych, że wskaźnik gotowości G, będzie wyliczany łącznie dla całej floty lokomotywy, a nie każdej lokomotywy.</p> <p>Zmiana w tym zakresie pozwoli na dodatkową optymalizację stawki utrzymaniowej.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający podtrzymuje zapisy umowy i specyfikacji w tym zakresie.</p>
44	SPP CZ. V. 2, Serwis prewencyjny (str. 66) oraz §9 ust. 9.7, § 10 ust. 3 Umowy dostawy i inne odnośne zapisy SPP	<p>Wnosimy o wykreślenie z SPP o raz Umowy dostawy wymogu świadczenia usługi utrzymania prewencyjnego w soboty.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający podtrzymuje zapis oraz wyjaśnia, iż prowadzi działalność w trybie ciągłym przez cały rok przez siedem dni w tygodniu. Biorąc pod uwagę problemy operacyjne, jakie powstają w przypadku wyłączenia lokomotyw oraz ryzyka kumulacji wyłączeń pojazdów Zamawiający wymaga, aby sobota została uwzględniona jako jeden z dni, w których Zamawiający oczekuje świadczenia usług utrzymania prewencyjnego.</p>
45	§9 ust. 9.7 Umowy dostawy i inne odnośne zapisy SPP	<p>Wnosimy o wykreślenie wskazanych w umowie ograniczeń czasowych dla przeglądów: tj. dla P1 -maks. niż 8 godzin, dla P2 – maks. 2 dni, a dla P3 – maks. niż 3 dni.</p> <p>Rozumiemy intencje Zamawiającego, pragniemy jednak podkreślić, że sprawna obsługa serwisowa przez Wykonawcę jest wymuszona poprzez określenie wskaźnika gotowości, a tym samym potrzeby Zamawiającego są chronione w tym zakresie. Poziom wskaźnika gotowości obwarowany karami umownymi jest elementem dyscyplinującym Wykonawcę w zakresie szybkości serwisu, w tym wykonania poszczególnych napraw.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający zależy na sprawnej obsłudze i krótkim czasie wyłączenia lokomotyw z ruchu, dlatego podtrzymuje wymagane czasy trwania przeglądów i wyjaśnia, iż czas wykonania poszczególnych przeglądów wpływa istotnie na dostępność lokomotywy. Od Dostawcy zależy ilość osób realizujących przegląd, co przekłada się na czas jego trwania. Jednocześnie przypominamy, iż przekroczony czas trwania przeglądów będzie uwzględniany przy wyliczaniu wskaźnika G.</p>



46	SPP CZ. V. 2, Serwis prewencyjny (str. 67) oraz §10 ust. 10.2 i 10.11 Umowy dostawy	<p>Wnosimy o doprecyzowanie lub potwierdzenie w postanowieniach SPP oraz Umowy dostawy, że hale warsztatowe (warsztaty, w których miałyby być wykonywane prace serwisowe) będą podlegały uprzedniej akceptacji wykonawcy, stosownie do wymogów dla ECM poziom 4.</p> <p>Ponadto, o prosimy o udostępnienie do wglądu listy wyposażenia w takich halach/warsztatach, w których miałyby być wykonywane prace serwisowe, a z którego Wykonawca będzie mógł korzystać przy pracach utrzymaniowych (np. suwnica – nośność, podnośniki do lokomotywy– ile ton itp. itd.), dla każdej takiej lokalizacji.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Warsztaty napraw, które obecnie posiada Odbiorca na chwilę obecną są przystosowane do przeprowadzenia utrzymania lokomotyw elektrycznych. W warsztatach w Brzegu Dolnym i Gliwicach wykonywane są przeglądy lokomotyw do przeglądów poziomu P3 włącznie. Zamawiający oczekuje, iż Oferenci wskażą wymaganą listę wyposażenia warsztatu adekwatnie do poziomu utrzymania P1-P4, jaki miałyby w nich być realizowany. Zamawiający uzupełnia treść Specyfikacji dodając na stronie 15 punkt 22 „Oferent wraz z dokumentami do przetargu przedstawi kompletny wykaz wyposażenia warsztatu, jakie jest niezbędne, aby przeprowadzać przeglądy lokomotyw od poziomu P1 do P4, adekwatnie do każdego poziomu utrzymania P1,P2,P3,P4 ”</p>
47	§10 ust. 10.2 Umowy dostawy	<p>Wnosimy o zmianę w §10 ust. 10.2 Umowy dostawy i innych odnośnych zapisach w dokumentach przetargowych, że w przypadku napraw serwisowych, nawet gdyby miały odbywać się poza granicą Polski, transport lokomotywy w całości zorganizuje oraz wszelkie koszty z tym związane pokryje Odbiorca (Zamawiający), za wyjątkiem, gdy w celu dokonania naprawy gwarancyjnej konieczne jest dostarczenie lokomotywy do zakładu producenta, wówczas uzasadnione koszty jej przetransportowania pokryje wykonawca. Pragniemy zwrócić uwagę, że Dostawca nie jest przewoźnikiem kolejowym, zatem organizacja transportu lokomotywy zawsze będzie wiązać się ze zlecaniem takich prac podmiotom posiadającym takie uprawnienia i tym samym wydłużyć będzie czas całej operacji. Pozostawienie tego obowiązku po stronie Odbiorcy wpłynie na optymalizację oferty w tym kontekście.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Tak jak już udzielono odpowiedzi na podobne pytanie nr 4 (zadane w dniu 04.06.2020), oraz wyżej na pytanie nr 31, Zamawiający podtrzymuje zapisy §10.2. Zamawiający informuje, iż nie posiada uprawnień przewoźnika kolejowego poza granicami Polski, tym samym nie ma możliwości wykonywania takiego transportu.</p>
48	SPP CZ. V. 2, Serwis korekcyjny (str. 68) oraz §9 ust.9.11 a) Umowy dostawy	<p>Wnosimy o wydłużenie czasu reakcji serwisu korekcyjnego, o którym mowa w §9 ust. 9.11 a) Umowy dostawy oraz innych odnośnych zapisach SPP w przypadku awarii lub nieprawidłowości uniemożliwiających pracę lokomotywy z 12 godzin do 48 godzin.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający częściowo przychylił się do prośby i zmienia zapis §9.11 lit. a) w ten sposób, że słowa „12 godzin” zastępuje słowami „24 godziny”.</p>



49	SPP CZ. V. 2, Serwis korekcyjny (str. 68) oraz §9 ust. 9.11 b) Umowy dostawy	<p>Wnosimy o wydłużenie czasu reakcji serwisu korekcyjnego, o którym mowa w §9 ust. 9.11 b) Umowy dostawy oraz innych odnośnych zapisach SPP dla usterek oraz nieprawidłowości w pracy lokomotywy, które wg oceny serwisu nie skutkują koniecznością wyłączenia jej z eksploatacji z 5 Dni roboczych do 14 Dni roboczych.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający częściowo przychylił się do prośby i zmienia zapis §9.11 lit. b) w ten sposób, że liczbę „5” zastępuje liczbą „10”.</p>
50	SPP oraz u§ 9 st. 9.8-9.9, 9.13 Umowy dostawy	<p>Wnosimy o wykreślenie z Umowy Dostawy ustępów 9.8, 9.9, 9.13 w §9 w całości oraz wszelkich odniesień do wymogu udostępniania lokomotywy zastępczej przez wykonawcę (dostawcę) w innych odnośnych zapisach SPP.</p> <p>Pragniemy zwrócić uwagę, że Dostawca nie jest przewoźnikiem kolejowym, zatem organizacja lokomotywy zastępczej zawsze będzie wiązać się ze zlecaniem takich prac podmiotom posiadającym stosowne uprawnienia i tym samym wydłużać będzie czas całej operacji. Przy tym, wyłączenie tego obowiązku z zakresu Dostawcy wpłynie na optymalizację oferty.</p> <p>Dodatkowo, wprowadzone rekompensaty stanowiłyby dodatkowe karanie wykonawcy w stosunku do kar zastrzeżonych z tytułu nieterminowego wykonania usług serwisowych oraz wskaźnika gotowości.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający nie wymaga, aby Dostawca udostępniał lokomotywę zastępczą jako przewoźnik kolejowy, ani nawet, aby zlecał takie udostępnienie lokomotywy podmiotom trzecim.</p> <p>Przywołane przez Oferenta zapisy mają na celu zapewnienie możliwie szybkiego usunięcia usterki i przywrócenia lokomotywy do ruchu. Stąd na wypadek nieudostępnienia lokomotywy zastępczej przewidziana jest rekompensata, której wysokość jest skorelowana z ceną rynkową najmu tego typu lokomotywy. Ponadto udostępnienie lokomotywy zastępczej może stanowić dla Dostawcy alternatywne rozwiązanie, które pozwoli mu na nieprzekroczenie limitu wskaźnika gotowości „G”. Gdyby zatem Zamawiający usunął z umowy postanowienia dotyczące udostępnienia lokomotywy zastępczej, to i tak musiałby zastąpić je postanowieniami analogicznymi, a dodatkowo mógłby się spotkać z twierdzeniem innych oferentów, że rozwiązania te są mniej dla nich korzystne od obecnych.</p>
51	SPP CZ. V. 2, Serwis dodatkowy, pkt A (str. 70) oraz inne odnośne zapisy SPP, w tym §9 ust. 9.15 Umowy dostawy	<p>Wnosimy o wykreślenie z zakresu wymogów SPP, w tym z umowy dostawy zapisów, że wysokość wynagrodzenia Dostawcy z tytułu serwisu dodatkowego zostanie ustalona według stawek CpPL i Cp oraz CdPL i Cd.</p> <p>Wyczerpujące czynności serwisu dodatkowego wychodzą poza zakres wyznaczony stawkami wskazanymi przez zamawiającego w tym kontekście, a ponadto z racji swojej istoty powinny być każdorazowe wycenianie z uwzględnieniem specyfiki i zakresu danej czynności dodatkowej. W ostateczności to do Zamawiającego należy decyzja czy zaakceptuje wycenę danego świadczenia.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Stawki Cp<sub>PL</sub> i Cp oraz Cd<sub>PL</sub> i Cd służą przede wszystkim do określania wysokości wynagrodzenia z tytułu usług serwisu dodatkowego. W przypadku Cd<sub>PL</sub> i Cd zostaną odpowiednio pomnożone przez odległość dojazdu w [km], albo w przypadku Cp<sub>PL</sub> i Cp przez odpowiedni czas pracy serwisanta w [rbh]. Zamawiający wychodzi z założenia, że przy poprawnej eksploatacji lokomotyw przez personel Zamawiającego i normalnej statystycznej ilości zdarzeń kolejowych, serwis dodatkowy i związane z nim w/w stawki powinny mieć zastosowanie sporadycznie. Podtrzymujemy zasadność utrzymania w/w stawek, za pomocą których zostanie rozliczony ewentualny dojazd oraz czas pracy serwisu.</p>



52	SPP CZ. V. 2, Serwis dodatkowy, pkt C (str. 70) oraz inne odnośne zapisy SPP, w tym §9 ust. 9.16 pkt 3) Umowy dostawy	<p>Z uwagi na techniczno-logistyczne aspekty reprofilacji, wnosimy o następujące zmiany:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- w miejsce wskazanego terminu „2 Dni roboczych od dnia otrzymania zlecenia” na przystąpienie do reprofilacji, wnosimy aby termin przystąpienia do usługi reprofilacji zestawu kołowego był każdorazowo uzgadniany między stronami Umowy Dostawy.</li> <li>- podobnie, w miejsce wskazanego terminu „w ciągu 12 godzin od chwili dostarczenia lokomotywy do warsztatu” na zakończenie reprofilacji, wnosimy aby termin zakończenia usługi reprofilacji zestawu kołowego był każdorazowo uzgadniany między stronami Umowy Dostawy.</li> </ul> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający informuje, iż wszelkie wyłączenia lokomotywy z ruchu stanowią istotne ograniczenie organizacyjne. Zamawiający częściowo przychyła się do wniosku i nadaje drugiemu zdaniu w punkcie oznaczonym lit. C następujące brzmienie: „Termin przystąpienia do usługi reprofilacji zestawu kołowego będzie każdorazowo ustalany między stronami, z podaniem dnia i godziny, a jeśli strony nie uzgodnią inaczej, to czas trwania reprofilacji nie powinien przekraczać <b>3 Dni roboczych</b> od dnia otrzymania zlecenia i zakończyć się w ciągu <b>12 godzin</b> od chwili dostarczenia lokomotywy do warsztatu uzgodnionego przez strony; dostarczenie lokomotywy przed czasem uzgodnionym przez strony nie będzie skutkowało skróceniem powyższych terminów lub terminów uzgodnionych przez strony.” W §9.16 pkt 3 umowy liczbę „2” zastępuje się liczą „3”.</p>
53	SPP CZ. V. 2, Serwis dodatkowy, pkt C (str. 70) oraz inne odnośne zapisy SPP, w tym Umowy dostawy	<p>Wnosimy o zmianę w dokumentach przetargowych, że w przypadku, gdyby P4 miało odbywać się poza granicą Polski, transport lokomotywy w całości zorganizuje oraz wszelkie koszty z tym związane pokryje Odbiorca (Zamawiający). Pragniemy zwrócić uwagę, że Dostawca nie jest przewoźnikiem kolejowym, zatem organizacja transportu lokomotywy zawsze będzie wiązać się ze zlecaniem takich prac podmiotom posiadającym takie uprawnienia i tym samym wydłużać będzie czas całej operacji. Pozostawienie tego obowiązku po stronie Odbiorcy wpłynie na optymalizację oferty w tym kontekście.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający podtrzymuje zapisy w w/w zakresie. Zamawiający informuje, iż nie posiada uprawnień przewoźnika kolejowego poza granicami Polski, tym samym nie ma możliwości wykonywania takiego transportu</p>
54	SPP CZ. V. 2, Serwis dodatkowy, pkt D (str. 70-71) oraz inne odnośne zapisy SPP, w tym Umowy dostawy	<p>Wnosimy o zmianę w zakresie granicznego przebiegu dla wykonania pierwszej naprawy rewizyjnej P4 z „1 440 000 km” na „1 200 000 km”.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający przychyła się do wniosku i skraca graniczny przebieg do wykonania pierwszej naprawy rewizyjnej P4 do 1.200.000 km, pozostawiając graniczny okres 8 lat od rozpoczęcia eksploatacji, zależnie od tego co nastąpi wcześniej. W rezultacie w Specyfikacji i umowie liczbę „1 440 00” zastępuje się odpowiednio liczbą „1 200 000”. Zostanie to ujęte w tekście ujednoliconym Specyfikacji i umowy, które zostaną udostępnione po udzieleniu odpowiedzi na pytania zadane przez Oferentów.</p>

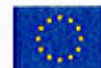


55	SPP CZ. V. 2, Inne usługi (str. 73) oraz inne odnośne zapisy SPP, w tym Umowy dostawy	<p>Zamawiające zawarł wymóg w SPP oraz Umowie dostawy, że dla ustaleń finansowych w zakresie określonych innych usług mających na celu modernizację lokomotywy lub jej osprzętu, albo dostosowania poszczególnych funkcjonalności do potrzeb Odbiorcy zastosowanie będą miały ceny CpPL, Cp, CdPL i Cd. Pragniemy zwrócić Państwa uwagę, że wynagrodzenie w tym zakresie powinno być kalkulowane z uwzględnieniem nie tylko specyfiki przedmiotu świadczenia, ale również procedur wykonawcy w zakresie wyceny swoich usług. W związku z powyższym, wnosimy o usunięcie z wymogów przetarg, w tym umownych, zapisów dotyczących zastosowania dla w/w innych usług cen CpPL, Cp, CdPL i Cd.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Analogicznie jak to zostało wskazane wyżej w odpowiedzi na pytanie nr 51, Zamawiający pozostawia wymienione stawki jako znajdujące zastosowanie przy kalkulacji wynagrodzenia za inne usługi.</p>
56	SPP CZ. V. 2, Inne usługi, rebusy (str. 73) oraz inne odnośne zapisy SPP, w tym Umowy dostawy	<p>Zamawiające zawarł wymóg w SPP, że dla ustaleń ewentualnych kolejnych napraw rewizyjnych P4 oraz naprawy rewizyjnej poziomu P5, należy uwzględnić następujące rebusy dla tych napraw rewizyjnych wg przebiegów lokomotywy: a) pomiędzy poziomami P4 – minimum 1 440 000 km (co 8 lat), b) pomiędzy poziomami P5 – minimum 3 600 000 km (co 24 lata). Wnosimy o zmianę w/w resursów w następujący sposób, w miejsce „1 440 000 km (co 8 lat)” wpisać „1 200 000 (lub co 8 lat w zależności co nastąpi pierwsze)” oraz wykreślić wymóg „(co 24 lata)”.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający przychylił się do wniosku i na stronie 74 Specyfikacji liczbę „1 440 000” zastępuje się liczbą „1 200 000” oraz skreśla słowa „(co 24 lata)”. Usunięcie przez Zamawiającego ze Specyfikacji kryterium czasowego naprawy P5 pozostaje jednak bez wpływu na jego istnienie, jeśli będzie ono wymagane przez obowiązujące przepisy.</p>
57	SPP CZ. V. 2, Części zamienne (str. 74) oraz §9 ust. 9.1 ppkt 2, c) Umowy dostawy	<p>Wnosimy o wyjęcie z zakresu Dostawcy (Wykonawcy) obowiązków związanych z zabezpieczeniem i zdeponowaniem „części krytycznych” na potrzeby prac serwisowych pod kątem ewentualnych zdarzeń losowych. Wykonawca będzie dostarczał części zamienne stosownie do potrzeb Zamawiającego. Natomiast z uwagi na aspekty kosztowo-twórcze związane z utworzeniem i utrzymywaniem depozytu, wyłączenie tego obowiązku z zakresu Dostawcy wpłynie na optymalizację oferty.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający w ramach części krytycznych pozostawił tylko pantografy, co wynika z negatywnych doświadczeń w czasie kilkuletniej eksploatacji lokomotyw, i z uwagi na konieczność zabezpieczenia rezerwy na okoliczność przypadkowych uszkodzeń tych elementów. Zamawiający pozostawia ten wymóg w mocy.</p>





58	Umowa dostawy §9. ust. 9.16 pkt 2)	<p>Wnosimy o zmianę w §9 ust. 9.16 pkt 2) Umowy dostawy poprzez wykreślenie słów: „a gdyby termin ten przekraczał 2 miesiące, to jednak termin dostawy części nie powinien trwać dłużej niż 2 miesiące od dnia złożenia zlecenia;”. Po pierwsze, dwumiesięczny termin może okazać się zbyt krótki z uwagi na specyfikę wybranych części zamiennych. Ponadto, zakreślenie tego dwumiesięcznego terminu w ust. 9.16 pkt 2) nie koresponduje z logiką stworzenia Załącznika nr 3 do Umowy i wskazywania tam terminów dostaw części zamiennych dłuższych niż 2 miesiące.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający przygotowując tabelę terminów dostaw części zamiennych wychodził z założenia, że profesjonalni, renomowani dostawcy lokomotyw są w stanie dostarczyć części do wyprodukowanych przez siebie lokomotyw w rozsądnym horyzoncie czasu. Zwracamy uwagę Oferentów, że terminy dostaw odnoszą się do dostaw części pod kątem usług dodatkowych. Do decyzji Odbiorcy będzie należało, czy zamówi te części.</p> <p>W przypadku naprawy korekcyjnej lokomotywy, jeżeli byłyby wymagane jakakolwiek z części, nawet jeżeli pojawiają się w wykazie części objętych pakietem, to będą obowiązywały terminy naprawy właściwe dla serwisu korekcyjnego.</p>
59	Umowa dostawy §9. ust. 9.16 pkt 4)	<p>Wnosimy o zmianę w §9 ust. 9.16 pkt 4) Umowy dostawy terminu przystąpienia do usługi wymiany zestawu kołowego z „30 dni” na „90 dni”.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe brzemienie zapisów w w/w zakresie.</p>
60	Umowa dostawy §9 ust. 9.16 pkt 5)	<p>Wnosimy o zmianę w §9 ust. 9.16 pkt 5) Umowy dostawy terminu przystąpienia do usługi naprawy rewizyjnej P4 z „6 miesięcy” na „12 miesięcy”.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe brzemienie zapisów w w/w zakresie.</p>
61	§ 9 ust. 9.17 Umowy dostawy	<p>Wnosimy o zmianę treści §9 ust. 9.17 Umowy dostawy w zakresie terminów wykonania usług poprzez wskazanie, że w przypadku usług serwisu dodatkowego, innych niż wymienione w §9.16, czas przystąpienia do naprawy i jej zakończenia będą każdorazowo uzgadniane przez Strony.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe brzemienie zapisów w w/w zakresie.</p>



62	Umowa dostawy § 10 ust. 10.14 oraz inne odnośne zapisy dokumentów przetargowych	<p>Wnosimy o zmianę w §10 ust. 10.14 Umowy dostawy poprzez pozostawieni całości odpowiedzialności za odbiór i utylizację odpadów które zostaną wytworzone podczas świadczenia usług serwisowych na terenie Odbiorcy po stronie obowiązków Odbiorcy (Zamawiającego), nie tylko w zakresie płynów eksploatacyjnych, filtrów, złomu żelaznego i żeliwnego. Po pierwsze, jak rozumiemy, w kontekście logistyczno-organizacyjnym Zamawiający dla własnych potrzeb organizuje utylizację odpadów związanych z serwisowaniem lokomotyw, więc zakładamy że wykonywanie tego obowiązku z w całości na potrzeby również tej umowy nie będzie rodziko dla Zamawiającego istotnych dodatkowych wysiłków organizacyjnych. Ponadto, wyłączenie tego obowiązku z zakresu Dostawcy wpłynie na optymalizację oferty.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający nie dysponuje wiedzą jakie inne odpady mogą powstawać w procesie utrzymania i jakie elementy zdemontowane z lokomotywy Dostawca zakwalifikuje do ewentualnej regeneracji, a tym samym z formalnego i technicznego punktu widzenia Odbiorca może nie być przygotowany do odbioru innych odpadów, które powstaną w toku usług serwisowych.</p>
63	Umowa dostawy §11 ust. 11.6	<p>Wykonawca wnosi o zmianę w ust. 11.6 w §11 Umowy dostawy terminów granicznych umożliwiających odstąpienie przez niego od umowy w części dotyczącej świadczenia usług utrzymania w przypadku zwłoki Odbiorcy w zapłacie wynagrodzenia z tytułu serwisowania lokomotyw, w następujący sposób – zmianę terminu „trzy miesiące” na „jeden miesiąc” oraz zmianę „dodatkowego dwumiesięcznego” na „dodatkowy jeden miesiąc”.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający częściowo uwzględniając wniosek, powyższemu fragmentowi §11.6 nadaje następujące brzmienie: „(...)w przypadku zwłoki Odbiorcy w zapłacie wynagrodzenia z tytułu serwisowania lokomotyw (prewencyjnego i korekcyjnego) za okres przekraczający dwa miesiące, po bezskutecznym upływie dodatkowego terminu jednego miesiąca wyznaczonego Odbiorcy na zapłatę, chyba, że brak zapłaty wynika z niedopełnienia obowiązków przez Dostawcę.”</p>



64	Umowa dostawy §11	<p>Wykonawca wnosi o dodanie na końcu §11 nowego ust. 11.11 o następującej treści: „11.11. Odbiorca zwróci Dostawcy koszty pracownicze i koszty dojazdu poniesione w wyniku niepotrzebnych podróży i konieczności oczekiwania przez okres przekraczający trzy godziny na skutek dostarczenia z opóźnieniem lokomotywy na potrzeby usług serwisowych w stosunku do terminów uzgodnionych przez strony, w zakresie w jakim taka konieczność oczekiwania nie była spowodowana przez Dostawcę.”</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający dodaje nowy ust. 11 w § 11 w zaproponowanym brzmieniu, uzupełnionym o dodatkowe drugie zdanie: „Odbiorca zwróci Dostawcy udokumentowane koszty pracownicze i koszty dojazdu poniesione w wyniku niepotrzebnych podróży i konieczności oczekiwania przez okres przekraczający trzy godziny na skutek dostarczenia z opóźnieniem lokomotywy na potrzeby usług serwisowych w stosunku do terminów uzgodnionych przez strony, w zakresie w jakim taka konieczność oczekiwania nie była spowodowana przez Dostawcę. Do wyliczenia kosztów zastosowanie będą miały stawki Cp, Cp<sub>PL</sub> oraz Cd, Cd<sub>PL</sub>. Zwrot powyższych kosztów nastąpi na podstawie faktury Dostawcy wystawionej na Odbiorcę.”</p>
65	Umowa dostawy §12 ust. 12.1	<p>Wykonawca wnosi o dodanie w §12 na końcu ustępu 12.1 (przed końcową kropką) następującego zapisu: „, za wyjątkiem gdy przyczyna odstąpienia dotyczy świadczenia usług utrzymania (serwisu), w tym wskazana w ust. 11.7 w § 11 Umowy dostawy, wówczas wysokość kary umownej z tytułu odstąpienia wynosi 100 000 EUR”.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający częściowo przychyła się do prośby i koryguje §12.1 umowy w ten sposób, że nadaje mu następujące brzmienie: „Strona odstępująca od umowy na podstawie §11.1-3, z przyczyn leżących wyłącznie po drugiej stronie, może żądać zapłaty kary umownej w wysokości 20 % cen netto każdej z lokomotyw (wskazanej w §3.1, tj. obejmującej Ci + Cmd + Cml), której dostawa nie została jeszcze wykonana. Jeżeli odstąpienie od umowy ograniczone jest jedynie do usług serwisowych (zgodnie z §11.6 i § 11.7), strona odstępująca od umowy z przyczyn leżących wyłącznie po drugiej stronie, może żądać zapłaty kary umownej w wysokości 10 % cen netto każdej z lokomotyw (wskazanej w §3.1, tj. obejmującej Ci + Cmd + Cml), której dostawa została już wykonana.”</p>
66	Umowa dostawy §12 ust. 12.5	<p>Z uwagi na rynkowe uwarunkowania, Wykonawca wnosi o zmianę w §12 ust. 12.5 Umowy dostawy, poprzez zmniejszenie wysokości kary umownej z „1000 EUR” za każde 0,002 obniżenia poziomu wskaźnika gotowości „G” na „500 EUR”.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający nie zgadza się na obniżenie poziomu kary za nie dotrzymanie wskaźnika gotowości.</p>

67	Umowa dostawy §12 ust. 12.6	<p>Wnosimy o wykreślenie w §12 Umowy dostawy ustępu 12.6 w całości. Rozumiemy intencje Zamawiającego, pragniemy jednak podkreślić, że sprawna obsługa serwisowa przez Wykonawcę jest wymuszona poprzez określenie wskaźnika gotowości, a tym samym potrzeby Zamawiającego są chronione w tym zakresie. Poziom wskaźnika gotowości obwarowany karami umownymi jest elementem dyscyplinującym Wykonawcę w zakresie szybkości serwisu, w tym wykonania poszczególnych napraw.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający przychyła się do wniosku i uchyla dotychczasową treść §12.6 w całości. Zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr 81, postanowienie §12.6 dotyczyć będzie kary umownej zastrzeżonej na rzecz Dostawcy.</p>
68	Umowa dostawy §12 ust. 12.7 pkt 2)	<p>Wykonawca wnosi o zmianę w §12 ust. 12.7 pkt 2) Umowy dostawy, poprzez zmniejszenie wysokości kary umownej za zwłokę w przystąpieniu do wymiany zestawów kołowych z „1000 EUR (niezależnie od liczby tych zestawów), nie więcej jednak niż pięciokrotność ceny netto jednego zestawu kołowego;” na „500 EUR, (niezależnie od liczby tych zestawów), nie więcej jednak niż jednokrotność ceny netto jednego zestawu kołowego;”.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający zdaje sobie sprawę z faktu, iż dostępność zestawów kołowych jest ograniczona, jednak wymiana zestawów jest czynnością, którą należy zaplanować z odpowiednim wyprzedzeniem. Intencją Zamawiającego nie jest czerpanie korzyści z tytułu karania Dostawcy, lecz zdyscyplinowanie do podjęcia skutecznych działań, tak aby zestawy kołowe zostały dostarczone i wymienione we właściwym czasie. Zamawiający częściowo przychyła się do wniosku i w §12.7 pkt 2 umowy słowa „pięciokrotność ceny” zastępuje słowami „trzykrotność ceny”.</p>
69	Umowa dostawy §12 ust. 12.7 pkt 3)	<p>Wykonawca wnosi o zmianę w §12 ust. 12.7 pkt 3) Umowy dostawy, poprzez zmniejszenie wysokości kary umownej za zwłokę w zakończeniu wymiany zestawów kołowych z „1300 EUR (niezależnie od liczby tych zestawów)” na „700 EUR (niezależnie od liczby tych zestawów), nie więcej jednak niż jednokrotność ceny netto jednego zestawu kołowego;”.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający zdaje sobie sprawę z faktu, iż czas wymiana zestawów jest czynnością, wymagającą dostępności odpowiednich urządzeń i personelu, którą należy zaplanować z wyprzedzeniem. Z przyczyn wskazanych wyżej w odpowiedzi na pytanie 68, Zamawiający tylko częściowo przychyła się do wniosku i w §12.7 pkt 3 umowy, na końcu przed średnikiem dodaje słowa: „nie więcej jednak niż trzykrotność ceny netto jednego zestawu kołowego”.</p>
70	Umowa dostawy §12 ust. 12.7 pkt 4)	<p>Wykonawca wnosi o zmianę w §12 ust. 12.7 pkt 4) Umowy dostawy, poprzez zmniejszenie wysokości kary umownej za zwłokę w przystąpieniu do pierwszej naprawy rewizyjnej P4 z „1000 EUR , nie więcej jednak niż dwukrotność ceny netto Cp4I lub Cp4II” na „500 EUR, nie więcej jednak niż jednokrotność ceny netto Cp4I lub Cp4II”.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający częściowo przychyła się do wniosku i zmienia treść zapisu §12.7 pkt 4) w ten sposób, że słowa „dwukrotność ceny”, zastępuje słowami „jednokrotność ceny”.</p>

71	Umowa dostawy §12 ust. 12.7 pkt 5)	Wykonawca wnosi o zmianę w §12 ust. 12.7 pkt 5) Umowy dostawy, poprzez zmniejszenie wysokości kary umownej za zwłokę w zakończeniu pierwszej naprawy rewizyjnej P4 z „1300 EUR” na „700 EUR, nie więcej jednak niż jednokrotność ceny netto Cp4I lub Cp4II”. <b>Odpowiedź:</b> Zamawiający podtrzymuje brzmienie §12.7 pkt 5) umowy.
72	Umowa dostawy §12 ust. 12.7 pkt 6)	Wykonawca wnosi o wykreślenie w Umowie dostawy w §12 w ust. 12.7 punktu 6 w całości. <b>Odpowiedź:</b> Zamawiający uznaje treść §12.7 pkt 6) umowy za istotną, a co za tym idzie zachowuje ją w dotychczasowym brzmieniu.
73	Umowa dostawy §12 ust. 12.7	Wykonawca wnosi o wykreślenie w §12 ust. 12.7 Umowy dostawy zapisów dotyczących kar umownych z tytułu zwłoki z przystąpieniem lub zakończeniem reprofilacji zestawu kołowego. <b>Odpowiedź:</b> Zamawiający uznaje za istotną treść zdania drugiego w §12.7 umowy (dotycząca kar umownych z tytułu zwłoki z przystąpieniem lub zakończeniem reprofilacji zestawu kołowego), a co za tym idzie zachowuje ją w dotychczasowym brzmieniu.
74	Umowa dostawy §12 ust. 12.7	Wykonawca wnosi o zmianę określonej w §12 ust. 12.7 Umowy dostawy (in fine) maksymalnej wysokości sumy naliczonych kar umownych określonych w pkt 2, 4 ust. 12.7 oraz na wypadek zwłoki z przystąpieniem lub zakończeniem reprofilacji zestawu kołowego z „5% ceny netto określonej w §3.2” na „100 000 EUR”. <b>Odpowiedź:</b> Zamawiający podtrzymuje w mocy zapisy §12.7 <i>in fine</i> umowy, z tą jedynie zmianą, że (w związku ze zmianą wprowadzoną w odpowiedzi na pytanie 69), dotychczasowe odesłanie zawarte w słowach „wyżej w pkt 2, 4” zastępuje słowami „wyżej w pkt 2–4”. Intencją Zamawiającego nie jest czerpanie korzyści z tytułu karania Dostawcy lecz zdyscyplinowanie Dostawcy do podjęcia skutecznych działań, tak aby przystąpienie przez niego do naprawy P4 lub brak wymiany zestawów kołowych lub ich reprofilacji, nie doprowadziło do pozbawienia Odbiorcy możliwości korzystania z zakupionej lokomotywy.
75	Umowa dostawy §12 ust. 12.8 i 12.9	Wnosimy o wykreślenie w całości ustępów 12.8 i 12.9 w §12 Umowy dostawy. <b>Odpowiedź:</b> Zamawiający podtrzymuje w mocy postanowienia §12 ust. 8 i 9 umowy, które stanowią istotne zabezpieczenie interesów Odbiorcy na wypadek opieszałości Dostawcy przy wykonywaniu napraw nie objętych serwisem korekcyjnym lub przy wykonywaniu innych usług zakontraktowanych dodatkowo. Dostawca pragnie zwrócić uwagę Oferentów, iż wszystkie naprawy będą <b>uzgadniane z odpowiednim wyprzedzeniem</b> , tak aby każda ze stron umowy mogła się przygotować, i aby nie zaburzyć pracy eksploatacyjnej u Odbiorcy.

76	Umowa dostawy §12 ust. 12.10 pkt 3	Wnosimy o zmianę w ust. 12.10 pkt 3) Umowy dostawy poprzez zastąpienie słów „w czasie 24 godzin” na „ w czasie 48 godzin”, ze względu na to, że lokomotywa może być naprawiana w różnych lokalizacjach. <b>Odpowiedź:</b> Zamawiający przychyła się do wniosku i koryguje treść §12.10 pkt 3 umowy w ten sposób, że słowa „w czasie 24 godzin” zastępuje słowami: „w czasie 36 godzin”.
77	Umowa dostawy §12 ust. 12.10	Wnosimy o dodanie w §12 ust. 12.10 Umowy dostawy limitu sumy kar umownych naliczonych z tytułów wskazanych w ust. 12.10 pkt 1-3, do maksymalnej wysokości 10 000 EUR. <b>Odpowiedź:</b> Zamawiający podtrzymuje zapisy §12.10 umowy w obecnym brzmieniu.
78	Umowa dostawy §12 ust. 12.11	Wykonawca wnosi o dodanie w §12 na końcu ustępu 12.11 (przed końcową kropką) następującego zapisu: „, za wyjątkiem gdy kary umowne i rekompensaty są naliczone w związku ze świadczeniem usług utrzymania (serwisu), wówczas łączna suma kar umownych nie może przekroczyć 400 000 EUR”. <b>Odpowiedź:</b> Zamawiający podtrzymuje zapisy §12.11 umowy w obecnym brzmieniu.
79	Umowa dostawy §12 ust. 12.15	Wykonawca wnosi o dodanie w §12 ust. 12.15, że odpowiedzialność odszkodowawcza, nie obejmuje również odpowiedzialności za niemożliwość produkcji lub użytkowania, przerwy w produkcji, utratę odsetek lub innych kosztów finansowania, utratę informacji i danych, roszczenia osób trzecich oraz innego rodzaju szkody pośrednie lub następcze.  <b>Odpowiedź udzielona jest niżej łącznie z odpowiedzią na pytanie nr 80.</b>
80	Umowa dostawy §12 ust. 12.16	Wykonawca wnosi o zmianę w §12 treści ust. 12.15 poprzez zastąpienie go w całości nową następującą treścią: „Całkowita odpowiedzialność każdej ze stron wynikająca z niniejszej umowy (z uwzględnieniem kar umownych oraz odszkodowania) jest ograniczona do maksymalnej wysokości 35% ceny netto określonej w §3.2, za wyjątkiem odpowiedzialność powstała w związku ze świadczeniem usług utrzymania (serwisu), wówczas całkowita odpowiedzialność jest ograniczona do maksymalnej wysokości 800 000 EUR. <b>Odpowiedź:</b> Zakres i podstawa odpowiedzialności odszkodowawczej określona w §12.15 są ograniczone na tyle daleko, że dalsze kroki w tym kierunku nie są potrzebne i byłyby nieefektywne, w szczególności, gdyby odwoływały się do formuł obcych zasadom odpowiedzialności odszkodowawczej przyjętych w polskim prawie i orzecznictwie sądowym. Zamawiający uwzględniając natomiast oczekiwanie ograniczenia wysokości takiej odpowiedzialności, koryguje treść §12.16 umowy zstępując słowa „nie może przekroczyć 35%” słowami „nie może przekroczyć 25%”.

81	Umowa dostawy §12	<p>Wykonawca wnosi o dodanie w §12 postanowień przewidujących uprawnienie Dostawcy do żądania od Odbiorcy zapłaty kary umownej za zwłokę w przekazaniu lokomotywy na potrzeby świadczenia usług serwisowych w stosunku do terminów uzgodnionych przez strony, w wysokości 200 EUR za każdą rozpoczętą godzinę.”</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający zwraca uwagę, iż zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr 64 dodał już nowy §11.11, który przewiduje obowiązek zwrotu Dostawcy kosztów pracy i dojazdu). Jednocześnie Zamawiający uwzględnił wniosek, nadając §12.6 umowy następującą treść (w miejsce treści dotychczasowej wykreślonej zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr 67 wyżej): „Dostawca może żądać od Odbiorcy zapłaty kary umownej w wysokości 54 EUR za każdą rozpoczętą godzinę pozostawiania w zwłoce z udostępnieniem lokomotywy na potrzeby świadczenia usług serwisu prewencyjnego lub korekcyjnego w stosunku do czasu uzgodnionego przez strony. Zwłoka, której czas trwania nie przekroczy pierwszych 15 minut, nie stanowi podstawy do naliczenia kary umownej. Suma należnej kary powinna być wykazana w dokumencie sporządzonym na okoliczność zaistnienia zwłoki, w którym wskazane zostaną co najmniej: (1) rodzaj zaplanowanych prac serwisowych, nazwiska osób reprezentujących strony oraz sposób w jaki uzgodniły one czas rozpoczęcia serwisu; (2) nazwiska osób, które zgłosiły gotowość przystąpienia do serwisu oraz osób, które po stronie Odbiorcy powinny móc to potwierdzić; (3) czas trwania zwłoki i jej przyczyny, jeśli zostały serwisantom Dostawcy ujawnione; (4) podpisy serwisantów Dostawcy i przedstawiciela Odbiorcy lub przyczynę braku podpisu tego ostatniego.”</p>
82	SSP IV. 1 1. Warunki Techniczne Wykonania i Odbioru Robót (WTWiO)	<p>Czy Zamawiający może zmienić zapis w drugim zdaniu na następujący: Projekt WTWiO należy dostarczyć najpóźniej na cztery miesiące przed planowanym terminem dostawy pierwszej lokomotywy danej konfiguracji.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający koryguje niniejszy zapis na stronie 55 Specyfikacji, wpisując „do czterech miesięcy termin dostarczenia projektu WTWiO przed <b>planowanym terminem dostawy lokomotywy danej konfiguracji</b>”.</p>
83	SSP IV. 1 1. Warunki Techniczne Wykonania i Odbioru Robót (WTWiO)	<p>Zamawiający prosi o zmianę zapisu w punktacji i. - vii. Tak, aby były one zgodne i nie wykraczały poza zakres Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. 2016.226.)?</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający dostosowując punkty określające zawartość WTWiO na stronie 55 Specyfikacji do treści ww. Rozporządzenia, ustala, że: „WTWiO muszą zawierać:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Przedmiot warunków.</li> <li>ii. Zakres stosowania.</li> <li>iii. Wykaz kategorii i pojęć, jeśli nie występują w przywołanych normach.</li> <li>iv. Wymagania techniczno-jakościowe stanowiące wytyczne w procesie przygotowania produkcji, jak również eksploatacji lokomotyw.</li> <li>v. Program badań wynikających z obowiązujących w tym zakresie norm i przepisów, w tym badań nieniszczących z oceny wykonanych prac spawalniczych-opis i sposób oceny wyników.”</li> </ul>



84	<p>SSP IV. 1 4 Dokumentacja Systemu Utrzymania (DSU) lub równoważna obowiązująca w krajach na które lokomotywa posiada dopuszczenie</p>	<p>Wykonawca może dostarczyć dokumentację DSU wyłącznie w formacie word i pdf. <b>Odpowiedź:</b> Zamawiający udzielił odpowiedzi na na podobne pytanie nr 16.1 w cz. 1 pytań i odpowiedzi dnia 29.05.2020.</p>
85	<p>SSP IV. 1 4 Dokumentacja Systemu Utrzymania (DSU) lub równoważna obowiązująca w krajach na które lokomotywa posiada dopuszczenie</p>	<p>Prosimy o wykreslenie punktu iii., gdyż wykaz części zamiennych zgodnie z Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. 2016.226) nie jest częścią DSU, a jest częścią Dokumentacji Techniczno - Ruchowej. <b>Odpowiedź:</b> Zamawiający koryguje zapisy Specyfikacji w powyższym zakresie przenosząc treść tego punktu jako pkt x do opisu Dokumentacji Techniczno – Ruchowej na stronie 57 Specyfikacji. Inne dokumenty, które wg w/w Rozporządzenia nie wchodzą w skład WTWiO zostaną dostarczone Odbiorcy w ramach punktu 11 na stronie 59 Specyfikacji. Zamawiający dostosowując punkty określające zawartość Dokumentacji Techniczno - Ruchowej na stronie 57 Specyfikacji do treści ww. Rozporządzenia, ustala, że: „DTR powinna zawierać:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>i. Określenie przeznaczenia lokomotywy;</li> <li>ii. Dane techniczne;</li> <li>iii. Opis budowy i zasady działania;</li> <li>iv. Rysunki poglądowe;</li> <li>v. Instrukcja obsługi lokomotywy (podręcznik maszynisty), programów diagnostycznych i użytkowych oraz zainstalowanego oprogramowania i urządzeń (np. rejestrator obrazu i dźwięku);</li> <li>vi. Wymagania dotyczące użytkowania i bezpieczeństwa obsługi;</li> <li>vii. Instrukcja utrzymania i konserwacji;</li> <li>viii. Opis metod i wykaz parametrów sprawdzania stanu technicznego i zestawienie parametrów, w tym sposobu podnoszenia lokomotywy;</li> <li>ix. Opis typowych usterek i metod usuwania;</li> <li>x. Wykaz części zamiennych, z opisem technicznym, określeniem producenta;</li> <li>xi. Załączniki, w tym schematy techniczne, rysunki poglądowe, ideowe, montażowe, wykresy;</li> <li>xii. Wpływ na ochronę środowiska i zasady recyklingu pojazdów, w tym wskazówki dotyczące mycia pudła i podwozia.”</li> </ol> <p>Dotychczasowy punkt xvi z opisu DTR został usunięty. Pozostałe wymagania zostały przeniesione do punktu 11 na stronie 59 Specyfikacji, w której treści po słowach: „<b>Dodatkowe wymagania</b> odnośnie dokumentacji, którą Dostawca przedłoży Zamawiającemu:” dodaje się, co następuje: „</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wykaz świadectw i certyfikatów jakościowych dla kluczowych części i podzespołów lokomotywy (np. atestów i dokumentacji wytopu blach, osi zestawów kołowych, etc).</li> <li>• Szczegółowy spis kart pomiarowych oraz protokołów kontroli jakościowych.</li> <li>• Opis obsługi licznika energii elektrycznej certyfikowanego przez PKP Energetyka.”</li> </ul>





86	SSP IV. 1 5 Dokumentacja techniczno - ruchowa	<p>Prosimy o wykreślenie punktu xvi, jako wykarcającego poza zakres DTR określony w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. 2016.226, poza tym wymagania dotyczące dokumentacji konstrukcyjnej zostały określone w punkcie 6. Ponadto, informujemy, że Wykonawca może dostarczyć dokumentację DSU wyłącznie w formacie word i pdf.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający skorygował zapisy Specyfikacji w powyższym zakresie i wykreślił punkt xvi z opisu Dokumentacji Techniczno-Ruchowej wyżej w odpowiedzi na pytanie nr 85. W kwestii formatu dokumentacji Zamawiający podtrzymuje stanowisko wyrażone w odpowiedzi na podobne pytanie nr 16.1 w cz. 1 pytań i odpowiedzi dnia 29.05.2020.</p>
87	SSP IV. 1 8 Paszporty rewizyjne ...	<p>Jaki zakres dokumentacji Zamawiający rozumie pod pojęciem "Paszporty rewizyjne"? Jednocześnie podkreślamy, że wykonawca będzie mógł przedstawić potwierdzające rejestracje zbiorników przez TDT nie wcześniej niż w dniu ostatecznego odbioru lokomotywy.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający pod pojęciem „paszporty rewizyjne” ma na myśli dokumenty dla części i podzespołów podlegających pod dozór techniczny, np. zbiorniki ciśnieniowe. Brak dostarczenia w/w dokumentów wystawionych przez dozór techniczny w dniu odbioru końcowego spowoduje brak odbioru lokomotywy. Zamawiający modyfikuje treść pkt 8 na stronie 58/59 Specyfikacji nadając mu brzmienie: <b>"Paszporty rewizyjne dla urządzeń podlegających dozorowi technicznemu należy dostarczyć dwa egzemplarze w wersji papierowej wraz z każdą lokomotywą danej konfiguracji, najpóźniej w dniu odbioru końcowego".</b></p>
88	SSP IV. 1 10 Potwierdzenie nadania europejskiego numeru kolejowego (EVN)	<p>Wykonawca informuje, że zestawy kołowe są zamawiane na bardzo wczesnym etapie przygotowania produkcji lokomotyw. Numery poszczególnych elementów zestawu kołowego są nadawane i nanoszone przez Wykonawcę zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami i regulacjami wewnętrznymi. Dlatego Wykonawca nie może zapewnić, że numery zestawów zostaną uzgodnione z Odbiorcą ani, że zostaną naniesione w formacie obowiązującym u Odbiorcy. Prosimy o wykreślenie tego wymogu.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający w pkt 10 na stronie 59 Specyfikacji w zdaniu rozpoczynającym się słowami: „Numery dla zestawów kołowych winny zostać naniesione na zestawy kołowe” wykreśla pozostałą część zdania, tj. słowa: „po ich uzgodnieniu z Odbiorcą (w formacie obowiązującym u Odbiorcy”.</p>
89	SSP IV. 1 10 Potwierdzenie nadania europejskiego numeru kolejowego (EVN)	<p>Prosimy o zmianę w ostatnim zdaniu określenia "odbior techniczny " na określenie "odbior końcowy" użyte we właściwym przypadku.</p> <p><b>Odpowiedź:</b> Zamawiający przychyliła się do wniosku i koryguje treść pkt 10 na stronie 59 Specyfikacji w sposób wskazany w pytaniu. Oznacza to, iż brak dostarczenia dokumentów potwierdzających rejestrację lokomotywy do dnia odbioru końcowego spowoduje brak odbioru tej lokomotywy.</p>