|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr.** | | **Referencja** | | **Treść pytania i odpowiedzi** | |
|  | | **Uwaga ogólna** | | Jeżeli odpowiedzi Zamawiającego na takie same lub podobne pytania zgłoszone przez tego samego lub różnych Oferentów, różnią się pomiędzy sobą, wtedy zakres odpowiedzi udzielonej przez Zamawiającego jako ostatnia stanowi ostatecznie rozstrzygniecie, bez potrzeby wyraźnego wskazania wcześniejszych odpowiedzi, które utraciły aktualność. Zamawiający przypomina, iż po zamknięciu rundy pytań-odpowiedzi przekaże Oferentom ujednolicone teksty umów i Specyfikacji. | |
|  | | Umowa, §9.3 | | Wykonawca wnosi o doprecyzowanie, że Dostawca niezwłocznie po powzięciu wiedzy, że dana usterka, wada lub awaria nie jest objęta ani serwisem korekcyjnym ani prewencyjnym, powiadomi o tym fakcie Odbiorcę. Powód prośby o doprecyzowanie związany jest z tym, że wymieniane części są poddawane wnikliwym badaniom, a co za tym idzie – nie zawsze przyczyna usterki jest znana bezpośrednio po zakończeniu czynności jej usuwania. Przy czym Dostawca nie będzie bezzasadnie opóźniał proces wyjaśniania przyczyny.  Odpowiedź:  Zamawiający doprecyzowując treść §9.3 umowy nadaje mu następujące brzmienie:  „W przypadku, gdy Dostawca wskaże, że usunięcie usterki, wady lub awarii nie jest objęte ani serwisem korekcyjnym ani prewencyjnym, wtedy może odmówić jej usunięcia w ramach takiego serwisu albo ~~niezwłocznie~~po usunięciu usterki, wady lub awarii, oświadczyć, że dopiero po wykonaniu naprawy mógł ustalić, że znajdują do niej zastosowanie postanowienia o serwisie dodatkowym (§9.1 pkt 4a). Jeżeli oświadczenie Dostawcy składane jest po usunięciu usterki, wady lub awarii, wtedy powinno być złożone niezwłocznie po dokonaniu potrzebnych badań i ustaleń, nie później jednak niż w terminie sześciu miesięcy od usunięcia usterki, wady lub awarii. Jeżeli którakolwiek ze stron nie zgadza się ze stanowiskiem drugiej strony, wtedy za obustronnym porozumieniem strona podnosząca roszczenie powoła pisemnie komisję składającą się z przedstawicieli obu stron, do zbadania przyczyn powstania usterki, wady lub awarii oraz ustalenia trybu i ewentualnych kosztów naprawy. Zgodne ustalenia komisji będą miały formę dwustronnego protokołu i są wiążące dla stron. Odbiorca może nie czekając na powołanie komisji i wynik jej pracy, zlecić Dostawcy odpłatną naprawę w trybie usług serwisu dodatkowego (§9.1 pkt 4a-d), zastrzegając jednocześnie obowiązek zwrotu wynagrodzenia, gdyby wynik późniejszych ekspertyz okazał się dla niego korzystny. Po upływie sześciu miesięcy od usunięcia przez Dostawcę usterki, wady lub awarii, Odbiorca nie może żądać przeprowadzenia badań przez wspólną komisję ani przedstawiać własnych ekspertyz, na okoliczność, że były one objęte serwisem korekcyjnym lub prewencyjnym.” | |
|  | | Umowa, §8.2 | | Wykonawca prosi o potwierdzenie jego rozumienia, że pod pojęciem „bezawaryjności” Zamawiający ma na myśli warunki gwarancji, tzn. że Wykonawca jest odpowiedzialny za usuwanie awarii, a nie to, że w okresie gwarancji nie mogą wystąpić żadne awarie.  Odpowiedź:  Zamawiający potwierdza, że odpowiedzialność gwarancyjna Dostawcy obejmuje usuwanie awarii, nie zaś to, że awarii w ogóle nie będzie. | |
|  | | SPP, V. 4. SZKOLENIE PERSONELU,  punkt 1 i punkt 3 | | Szkolenie oferowane przez Wykonawcę jest typowym szkoleniem związanym z produktem, przeznaczonym dla personelu obsługi i utrzymania, nie obejmuje zatem przekazywania umiejętności ani uprawnień w zakresie samodzielnego szkolenia innych osób. Przyznawanie takich kwalifikacji osobom szkolonym leży w gestii Odbiorcy. Dlatego też prosimy o wykreślenie części zdania „...na poziomie uprawniającym do samodzielnego szkolenia innych osób”.  Odpowiedź:  Zamawiający dokonuje korekty pierwszego zdania punktu 1: „Jednorazowe szkolenie, w języku polskim dla pracowników Odbiorcy związanych z obsługą i prowadzeniem lokomotyw w liczbie osób wskazanej przez Odbiorcę lecz nie więcej niż 12 osób dla każdej Konfiguracji. Uczestnikami szkolenia ze strony Odbiorcy będą: maszyniści oraz maszyniści – instruktorzy. Zakres szkolenia będzie dotyczył utrzymania oraz obsługi eksploatacyjnej dostarczonych Lokomotyw(…)”.  Zamawiający dokonuje korekty treści punktu 3:  „Jednorazowe szkolenie w języku polskim dla nie więcej niż 3 pracowników Odbiorcy, w zakresie wszystkich systemów informatycznych zainstalowanych na lokomotywie w zakresie samodzielnego pobierania i analizy danych. Pracownik powinien zostać przeszkolony w zakresie bezpiecznego pobrania danych, w sposób nie zakłócający pracy urządzeń oraz w zakresie uzyskania dostępu do danych, które są pomocne z punktu widzenia utrzymania i eksploatacji lokomotyw”. | |
|  | | SPP, V. 4. SZKOLENIE PERSONELU,  punkt 1 | | Prosimy Odbiorcę o wyjaśnienie, co rozumie pod pojęciem „rozszerzenia uprawnień w/w maszynistów”. Szkolenie oferowane przez Wykonawcę jest typowym szkoleniem związanym z produktem, przeznaczonym dla personelu obsługi i utrzymania, nie może się zatem wiązać z udzielaniem urzędowych uprawnień.  Odpowiedź:  Zamawiający w zdaniu trzecim zawartym w punkcie 1 wskazuje, iż oczekuje pomocy w zakresie organizacji kursu, szkolenia oraz stworzenia warunków do przystąpienia maszynistów do sprawdzianu wiedzy i umiejętności, jako niezbędnego elementu pozwalającego uzyskać rozszerzenie uprawnień. Niniejsze wynika z faktu, iż Zamawiający nie ma dostępu do pojazdów stanowiących przedmiot realizacji niniejszego zamówienia. Jednostki organizujące kursy / szkolenia dotyczące uzyskania rozszerzenia uprawnień maszynistów (zakończonego egzaminem) na typy lokomotyw będące przedmiotem dostawy mogą nie dysponować kadrą przeszkoloną w zakresie znajomości pojazdów stanowiących przedmiot realizacji niniejszego zamówienia. Biorąc pod uwagę powyższe Zamawiający oczekuje rozwiązania zasygnalizowanych problemów wspólnie z Dostawcą. | |
|  | | Umowa, §10.2 | | Po zapoznaniu się z odpowiedzią Zamawiającego, Wykonawca ponownie bardzo prosi o analizę pytania oraz zmianę ostatniego zdania jak następuje:  „Jednakże w przypadku dokonywania napraw objętych odpowiedzialnością gwarancyjną Dostawcy, koszty transportu lokomotywy związane z koniecznością naprawy w warsztacie poniesie Odbiorca. Jeśli jednak należy dostarczyć lokomotywę w celu dokonania naprawy do zakładu producenta, uzasadnione koszty jej przetransportowania pokryje Dostawca.”  W przypadku ponownej odpowiedzi odmownej Wykonawca nie będzie w stanie przygotować oferty.  Odpowiedź:  Biorąc pod uwagę odpowiedź udzieloną na pytanie 11 poniżej, Odbiorca pokryje koszty transportu i będzie zobowiązany do realizacji transportu także poza granicami Polski z wyłączeniem organizacji manewrów pomiędzy stacją a warsztatem, które zorganizuje Dostawca na rachunek Zamawiającego.  Zamawiający dokonuje następującej korekty ostatnich 3 zdań w §10.2:  „(…)W przypadku usterek niemożliwych do naprawy na miejscu, organizacja i koszt transportu lokomotywy należy do Odbiorcy z zastrzeżeniem, że za organizację menewrów zgodnie z §9.17 odpowiada Dostawca. W przypadku dokonywania napraw objętych odpowiedzialnością gwarancyjną Dostawcy, powinien on zapewnić na swój koszt dostęp do infrastruktury obiektu warsztatowego lub innego rozwiązania technicznego. Koszty transportu lokomotywy związane z koniecznością naprawy gwarancyjnej w warsztacie poniesie Odbiorca, jeśli jednak zajdzie potrzeba dostarczenia lokomotywy w celu dokonania naprawy do zakładu producenta, to koszty transportu do i z zakładu pokryje Dostawca.” | |
|  | | SPP, VI. 1. 2) | | W związku z panującą w Polsce i Europie trzecią falą pandemii korona-wirusa SARS-Covid-19, powodującą m.in. konieczność pracy zdalnej, co wydłuża i pośrednio może przyczynić się do opóźnienia niektórych procesów formalnych związanych przygotowaniem oferty, Wykonawca uprzejmie prosi Zamawiającego o zmianę terminu składania ofert na dzień **31.05.2021**. Dodatkowo Wykonawca informuje, że na przygotowanie oferty potrzebuje nie mniej niż cztery tygodnie od uzyskania odpowiedzi na ostatnie pytanie i zamieszczenia przez Zamawiającego aktualnej dokumentacji przetargowej. Takie ramy czasowe pozwolą Wykonawcy przygotować najbardziej optymalną, rzetelną oraz poprawną ofertę na dostawę lokomotyw. Wykonawca z góry dziękuje za wyrozumiałość oraz przychylne rozpoznanie wniosku.  Odpowiedź:  Zamawiający częściowo przychyla się do wniosku Oferenta, zwracając jednocześnie uwagę, iż czas, jaki przewidział od momentu opublikowania Specyfikacji do zaplanowanego na 23.04 złożenia dokumentów wymienionych w Części I Specyfikacji wynosił 8 tygodni. Zadawane pytania dotyczą tylko niewielkiego zakresu przedmiotu przetargu, a tym samym dodawanie kolejnych ponad pięciu tygodni byłoby nieuzasadnione. Zamawiający biorąc pod uwagę, iż czas wyznaczony przez niego na skłądanie pytań w rundzie formalnej i rundzie technicznej upłynął, dokonuje zmiany terminu złożenia dokumentów wymienionych w Części I Specyfikacji (do aukcji) z dnia 23.04.2021 na dzień 07.05.2021 do godz. 15:00. | |
|  | | Specyfikacja Przedmiotu Przetargu; DEFINICJE | | Czy zamawiający może potwierdzić, że wypadek należy rozumieć tak jak w sposób zdefiniowany w ustawie o transporcie kolejowym, art. 4 pkt 45? A jeżeli nie, to prosimy o wyjaśnienie o jakie zdarzenia chodzi.  Odpowiedź:  Zamawiający potwierdza, że słowo „wypadek” należy rozumieć zgodnie z przywołanym przepisem ustawy. | |
|  | | Specyfikacja Przedmiotu Przetargu; CZ. 1 pkt 1.1. ppkt 13) | | Zapewnienie komunikacji hot-line w każdym urzędowym języku kilkukrotnie podroży koszty obsługi *hot-line*. W związku z tym wnosimy o zawężenie listy języków kontaktu w *hot-line* do języków: polskiego, niemieckiego i angielskiego.  Odpowiedź:  Zamawiający dokonuje następującej zmiany w Części I pkt 1.1 Specyfikacji w treści zdania 3 w ppkt 13:  „Oświadczenie to (złożone wg Załącznika nr 4a i/lub 4b do Specyfikacji) obejmuje także zapewnienie *hot-line*, czyli wsparcie telefoniczne dostępne dla Zamawiającego w systemie ciągłym 24h/7 dni w tygodniu, umożliwiające kontakt maszynisty z serwisantem **w każdym języku urzędowym kraju wskazanych w Konfiguracji I**, przy czym dopuszczalne jest, aby dla Czech, Słowacji i Austrii komunikacja odbywała się w języku polskim lub angielskim lub niemieckim, natomiast w języku polskim dla Konfiguracji II.”  Jednocześnie Zmawijący dokonuje następującej zmiany w Częśći III Specyfikacji (Wymagania ogólne) punkt 11 lit. c):  „wliczony w cenę serwisu, serwis telefoniczny „hot-line 24h” dostępny 24 godziny, 7 dni w tygodniu w języku polskim dla lokomotyw eksploatowanych w PL oraz w językach urzędowych krajów zgodnie z Konfiguracją I, obejmujący również dni świąteczne oraz wolne od pracy. Przy czym dopuszczalne jest, aby dla Czech, Słowacji i Austrii komunikacja odbywała się w języku polskim, lub angielskim lub niemieckim.” | |
|  | | Specyfikacja Przedmiotu Przetargu; CZ. 1 pkt 1.1. ppkt 13) | | Awaria lokomotywy powinna być w pierwszej kolejności zgłoszona do ECM III (PCC Intermodal), który wystawia zlecenie pracy (work order) do ECM IV (wykonawcy) i od tego momentu dopiero powinien być liczony czas niedostęności lokomotywy. Wnosimy o stosowne doprecyzowanie treści SPP oraz i innych dokumentów przetargowych w tym zakresie.  Odpowiedź:  Zgodnie z warunkami określonymi w Specyfikacji czas niedostępności lokomotywy jest liczony od momentu kiedy następuje zgłoszenie awarii i brak możliwści jej eksploatcji. Zamawiający nie widzi uzasadnienia dla wprowadzenia scenariusza, o jaki wnioskuje pytający w kontekście rozpoczęcia biegu czasu niedostępności lokomtywy.  Zgłoszenie telefoniczne przekazane na „hot-line” należy traktować jako powiadomienie Dostawcy, który winien podjąć działania mające na celu najszybsze możliwe przywrócenie lokomotywy do eksploatacji. | |
|  | | Specyfikacja Przedmiotu Przetargu; Część II; 2.2 CENA SERWISU | | Prosimy o wyjaśnienie, czy wskazane w tym postanowieniu koszty obejmują takie elementy kosztowe jak wynajem hali na potrzeby serwisu korekcyjnego albo dostęp do torów testowych, jazdy testowe?  Odpowiedź:  Zamawiający jednoznacznie wskazał, że w ramach ceny serwisu oczekuje pełnego serwisowania (utrzymania) lokomotywy zawierającego wszystkie koszty związane z utrzymaniem prewencyjnym i korekcyjnym lokomotyw, tj. koszty materiałów i części podlegających wymianom, koszty robocizny serwisantów łącznie z ich dojazdami i delegacjami, oraz wszelkie inne elementy kosztotwórcze związane ze świadczeniem tych usług. Przy czym jeśli chodzi o dostęp do hali warsztatowej, to obowiązują następujące warunki określone w Specyfikacji:  Część V: SERWIS PREWENCYJNY (…) ”Prace utrzymaniowe powinny być realizowane w Polsce w obiektach Odbiorcy, o ile jest to technicznie możliwe, racjonalne i uzasadnione ekonomicznie pod kątem transportu lokomotywy i kosztów dostępu do warsztatu. Zamawiający wskazuje, iż realizacja tych czynności będzie się odbywała m.in. w halach Odbiorcy w Gliwicach, Brzegu Dolnym, a docelowo w Kutnie i na innych terminalach Odbiorcy wyposażonych w hale warsztatowe. W przypadku braku możliwości dokonania czynności serwisowych w obiektach Odbiorcy, Dostawca zapewni możliwość skorzystania z innego obiektu w Polsce wraz z organizacją manewrów pomiędzy stacją a warsztatem gdzie będzie prowadzone utrzymanie prewencyjne, i manewrów powrotnych do stacji, lub innego rozwiązania technicznego. W takim przypadku uprzednio uzgodnione i udokumentowane koszty dostępu do infrastruktury uzgodnionego obiektu warsztatowego oraz manewrów klejowych dotyczących lokomotywy lub innego rozwiązania technicznego Dostawca refakturuje na Odbiorcę.(…)”  Część V: SERWIS KOREKCYJNY „(…) przypadku awarii lokomotywy, jej usprawnienie powinno być realizowane w miejscu, gdzie pojazd uległ awarii. W przypadku braku możliwości usunięcia awarii na miejscu, lokomotywa zostanie przetransportowana do uzgodnionego obustronnie warsztatu z zastrzeżeniem, iż obowiązują analogiczne zasady jak te opisane przy wyborze warsztatu do utrzymania prewencyjnego.(…)” | |
|  | | Specyfikacja Przedmiotu Przetargu; Część II; 2.2 CENA SERWISU | | Wnosimy o zmianę w dokumentach przetargowych, w tym w umowie, że transport do i z warsztatów w każdym kraju dopuszczenia lokomotywy organizuje Odbiorca oraz wszelkie koszty związane z transportem 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. 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 pozostawienie tego obowiązku po stronie Odbiorcy wpłynie znacząco na wycenę oferty oraz wydłużać będzie czas całej operacji.  Odpowiedź:  Zamawiający informuje, iż dokonał korekty obowiązków Zamawiającego dotyczących kosztów transportu określonych po słowach „Zamawiający jest zobowiązany do zapewnienia we własnym zakresie i na swój koszt:”, w Części II Specyfikacji punkt 2.2 w ramach kropki 5 i 6, które w miejsce dotychczasowej otrzymują nową następującą treść:   * Zorganizować transport lokomotywy do stacji kolejowej, z której odgałęzia się bocznica warsztatu uzgodnionego pomiędzy Stronami do przeprowadzenia utrzymania oraz transport powrotny ze stacji kolejowej, z której odgałęzia się bocznica warsztatu uzgodnionego pomiędzy Stronami do miejsca eksploatacji lokomotywy, * Ponieść koszty w/w transportu za wyjątkiem kosztu transportu lokomotywy związanego z koniecznością naprawy gwarancyjnej, jeżeli zajdzie potrzeba dostarczenia lokomotywy w celu dokonania naprawy do zakładu producenta, które to koszty obciążają Dostawcę,   Pozostałe zmian uwzględniające odpowiedź powyższą oraz odpowiedzi na pytanie nr 5 oraz kilka innych pytań dotyczących kwestii organizacji i kosztów transportu, zostaną naniesione w ujednoliconych wersjach dokumentów, tj. Specyfikacji i umowy dostawy, bez przytaczania wszystkich w treści odpowiedzi na pytania Oferentów. | |
|  | | Specyfikacja Przedmiotu Przetargu; Część II; 2.2 CENA SERWISU | | W związku z tym, że udział w takim procesie generuje dodatkowe koszty, przy tym funkcję ECM I- III pełnić będzie Odbiorca, wnosimy o potwierdzenie, że Odbiorca pokryje koszty Wykonawcy poniesione w związku z uczestnictwem w tym procesie.  Odpowiedź:  Zamawiający dokonuje zaznaczonego kursywą uzupełnienia treści zdania trzeciego, w Części II Specyfikacji, pkt 2.2 „Cena Serwisu”:  „(…)Cena serwisu stanowi wynagrodzenie za czynności pełnego utrzymania dla każdej z lokomotyw dostarczonej w ramach Konfiguracji I (wg stawki **CsI iCsdI**) oraz każdej z lokomotyw dostarczonej w ramach Konfiguracji II (wg stawki **CsII i CsdII**), wynikające z planowych przeglądów lokomotywy w miejscach utrzymania wskazanych w części V Specyfikacji (serwis prewencyjny) oraz realizacji napraw usterek i awarii lokomotywy (serwis korekcyjny). Pełne utrzymanie obejmuje wszystkie koszty związane z utrzymaniem prewencyjnym i korekcyjnym lokomotyw, tj. koszty materiałów i części podlegających wymianom, koszty sporządzenia dokumentacji po wykonanych czynnościach serwisowych oraz dokumentacji ponaprawczej, wystawienia dokumentu dopuszczenia do użytkowania po czynnościach serwisowych, koszty robocizny serwisantów łącznie z ich dojazdami i delegacjami, oraz wszelkie inne elementy kosztotwórcze związane ze świadczeniem tych usług(…)”  Jednocześnie Zamawiający zwraca uwagę, iż w III części Specyfikacji zawarł następujące obowiązki leżące po stronie Dostawcy.  „Część III . „Wymagania ogólne” punkty 11 e) i f):   1. wsparcie produkcyjne i serwisowe niezbędne do prawidłowej eksploatacji pojazdów, 2. kompletną dokumentację w języku polskim, dla każdej lokomotywy, w oryginałach lub potwierdzonych kopiach, w tym także obligatoryjnie dokumentację, niezbędną dla pełnienia obowiązków ECM przez Odbiorcę, o czym mowa w Części IV Specyfikacji. Jeżeli językiem oryginału dokumentacji jest inny język niż język polski, to Dostawca do oryginału dokumentacji lub potwierdzonej jej kopii, jest zobowiązany dołączyć poprawne tłumaczenie na język polski.”   Zamawiający wyjaśnia, iż w przypadku, gdyby na skutek realizacji przez Dostawcę w ramach czynności serwisu dodatkowego zamówionego przez Odbiorcę dochodziło do konieczności aktualizacji dokumentacji w tym także dotyczącej utrzymania lokomotywy (m.in. w związku z modernizacją, czy zmianami technicznymi), to taka aktualizacja dokumentacji będzie każdorazowo rozliczona w wynagrodzeniu za dane czynności serwisu dodatkowego. | |
|  | Specyfikacja Przedmiotu Przetargu; Część V; 1. Gwarancja | | W zakresie czynności serwisowych, wnosimy o ograniczenie trwania okresu gwarancji, niezależnie od odnowień, do maksymalnie 24 m-cy od dnia zakończenia podstawowego okresu gwarancji.  Odpowiedź:  Uwzględniając powyższy wniosek oraz ujednolicając zapisy w Specyfikacji z treścią §8.5 umowy, Zamawiający nadaje zmienianemu akapitowi w Części V, pkt 1 Specyfikacji następujące brzmienie:  „Na części naprawione lub wymienione na nowe w wykonaniu serwisu prewencyjnego, korekcyjnego lub dodatkowego oraz na nowe części sprzedawane w wykonaniu serwisu dodatkowego, Dostawca udziela gwarancji. Gwarancja ta nie może być krótsza niż **12 miesięcy** od dnia wymiany lub naprawy i nie krótsza jednak niż okres obowiązywania podstawowej gwarancji na lokomotywę, w której część ta została zamontowana lub dłuższego okresu gwarancji przewidzaianego wyżej dla niektórych części, jeśli część taka zostanie wymieniona na nową. Niezależnie od liczby dokonanych wymian, obowiązek wymiany części jest ograniczony do maksymalnie 24 m-cy od dnia zakończenia podstawowego okresu gwarancji dla lokomotywy lub od dnia zakończenia wskazanego wyżej dłuższego okresu gwarancji zastrzeżonego na niektóre wymienione lub zakupione części.” | |
|  | | Specyfikacja Przedmiotu Przetargu; Część V; 2. Usługi serwisowe | | „Dopuszczenie do użytkowania” (ang. release to service) jest pojęciem zdefiniowanym w Rozporządzeniu wykonawczym KOMISJI (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. ustanawiającym szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającym rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011. „Dopuszczenie do użytkowania” oznacza **uzasadnione i zarejestrowane zapewnienie**, w stosownych przypadkach z dołączoną dokumentacją, udzielone zarządzającemu utrzymaniem taboru przez podmiot świadczący usługi w zakresie utrzymania, **zgodnie z którym czynności utrzymaniowe zostały wykonane zgodnie ze zleceniem**.  A zatem jest to formalny wyczerpujący dokument stwierdzający wykonanie czynności serwisowych. Jakiekolwiek inne dokumenty o podobnym charakterze mogą jedynie wprowadzać wątpliwości interpretacyjne co do skutków wystawiania wielu takich dokumentów. W tym kontekście wnosimy o potwierdzenie, że protokół serwisowy odbioru o którym mowa w SPP oraz odnośnych postanowieniach Umowy przygotowywany jest jedynie dla wewnętrznych potrzeb Odbiorcy albo (preferowane rozwiązanie) wykreślenie z dokumentów przetargowych jakichkolwiek odniesień do protokołu serwisowego i odnoszenie się tylko do „dopuszczenia do użytkowania” (ang. release to service).  Odpowiedź:  Zamawiający wyjaśnia, iż w Części V Specyfikacji, pkt 2 „Usługi serwisowe”, w cytowanych niżej akapitach drugim i trzecim opisane są czynności operacyjne wymagane przez Zamawiającego po wykonaniu usług serwisowych. Zgodnie ze zdaniem drugim w akapicie drugim protokół serwisowy jest dokumentem wymaganym przez Zamawiającego. Zamawiający niniejszym dokonuje uzupełnienia treści tego akapitu o zaznczone kursywą zdanie trzecie:  Dopuszczalne jest uzgodnienie i podpisanie tego dokumentu w wersji elektronicznej.  Po wykonaniu usługi serwisowej Dostawca przekaże Zamawiającemu komplet dokumentów z wykonanych czynności, zgodnie z DSU oraz wymaganej dokumentacji dotyczącej utrzymania dla każdego z krajów zgodnie z Konfiguracją lokomotywy. Jeżeli przepisy nie wymagają wersji papierowej dokumentów z wykonanej usługi serwisowej, to wystarczająca będzie przesłana do Odbiorcy kompletna wersja elektroniczna zawierająca niezbędne podpisy”.Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że jeżeli z jakichkolwiek przepisów wynika lub będzie wynikało, iż zachodzi konieczność wystawienia formalnego dokumentu, jak m.in. przywołany przez Oferenta dokument „Dopuszczenie do użytkowania”, to taki dokument winien być każdorazowo wystawiony w ramach wynagrodzenia za czynności serwisowe realizowane przez Dostawcę.  W związku z powyższym Zamawiający koryguje w omawianym punkcie Specyfikacji zdanie pierwsze nadając mu brzmienie:  ”Po wykonaniu usługi serwisowej Dostawca zgłasza Zamawiającemu gotowość pojazdu do eksploatacji wystawiając dokument dopuszczenia do użytkowania lub inny równoważny dokument wynikający z przepisów oraz dokonuje zapisów o wykonanej usłudze w „Książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem”. | |
|  | | Specyfikacja Przedmiotu Przetargu; Część V; 2. Usługi serwisowe | | Wnosimy o zmianę w zakresie gwarancji na usługę reprofilacji zestawu kołowego, poprzez zastąpienie słów "usługę reprofilacji zestawu kołowego" słowami "prace związane z adjustacją elementów podwozia lokomotywy w związku reprofilacją zestawów kołowych".  Odpowiedź:  Uwzględniając częściowo zgłoszoną uwagę, Zamawiający nadaje ostatniemu akapitowi w pkt 2 Części V Specyfikacji następujące brzmienie:  „Okres gwarancji na czynności związane z reprofilacją oraz dostosowaniem/regulacją elementów podwozia lokomotywy w związku z reprofilacją zestawu kołowego wynosi **6 miesięcy**, zaś na usługę wymiany zestawu kołowego – **1 rok** lub przebieg **180.000 km**, w zależności co pierwsze nastąpi, niezależnie od tego, w ramach jakiego serwisu usługi te zostaną wykonane.” | |
|  | | Specyfikacja Przedmiotu Przetargu; Część V; 2. Wskaźnik gotowości G | | Awaria lokomotywy powinna być w pierwszej kolejności zgłoszona do ECM III (PCC Intermodal), który wystawia zlecenie pracy (work order) do ECM IV (wykonawcy) i od tego momentu dopiero powinien być liczony czas niedostępności lokomotywy. Wnosimy o stosowne doprecyzowanie specyfikacji i innych warunków przetargu w tym zakresie. Dodatkowo w nawiązaniu do tematu „dopuszczenia do użytkowania” (ang. release to service), które jest pojęciem zdefiniowanym w Rozporządzeniu wykonawczym KOMISJI (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. wnosimy o potwierdzenie, że jest to jedyny dokument potwierdzający wykonanie prac serwisowych. W tym kontekście wnosimy o potwierdzenie, że protokół serwisowy odbioru o którym mowa w SPP oraz odnośnych postanowieniach Umowy przygotowywany jest jedynie dla wewnętrznych potrzeb Odbiorcy albo (preferowane rozwiązanie) wykreślenie z dokumentów przetargowych jakichkolwiek odniesień do protokołu serwisowego i odnoszenie się tylko do „dopuszczenia do użytkowania” (ang. release to service).  Odpowiedź:  Zamawiający przy okazji odpowiedzi na pytanie nr 9 udzielił już odpowiedzi w zakresie dotyczącym czasu niedostępności lokomotywy, zawartym w pierwszej części pytania. Jeżeli przepisy nakładają dodatkowe obowiązki w zakresie zleceń, to Strony powinny się im podporządkować, niemniej pozostaje to bez wpływu na rozpoczęcie biegu czasu niedostępności lokomotywy licząc od chwili zgłoszenia awarii na hot-line.  Zamawiający przy okazji odpowiedzi na pytanie nr 14 udzielił już odpowiedzi w zakresie dotyczącym protokołu serwisowego, zawartym w drugiej części pytania. | |
|  | | Specyfikacja Przedmiotu Przetargu; Część V; 2. Wskaźnik gotowości G | | Awaria lokomotywy powinna być w pierwszej kolejności zgłoszona do ECM III (PCC Intermodal), który wystawia zlecenie pracy (work order) do ECM IV (wykonawcy) i od tego momentu dopiero powinien być liczony czas niedostępności lokomotywy. Wnosimy o stosowne doprecyzowanie specyfikacji i innych warunków przetargu w tym zakresie. Dodatkowo, z uwagi na to, że wykonawca nie ma wpływu na czas wykonania transportu przez Zamawiającego, wnosimy, żeby czas niedostępności lokomotywy w takim przypadku był liczony od momentu podstawienia lokomotywy do miejsca naprawy/danego warsztatu.  Odpowiedź:  Zamawiający przy okazji odpowiedzi na pytania nr 9 i 16 udzielił już odpowiedzi w zakresie dotyczącym czasu niedostępności oraz zlecenia naprawy lokomotywy zawartym w pierwszej części pytania.  Jeśli chodzi o proponowaną przez Oferenta zmianę, Zamawiający nie wyraża zgody. | |
|  | | Specyfikacja Przedmiotu Przetargu; Część V; 2. Serwis prewencyjny | | Nowoczesne lokomotywy nie mają wymogu przeglądu według upływu czasu, odniesieniem jest przebieg lokomotywy. W związku z tym wnosimy o wykreślenie słów: "(co 4 lata)".  Odpowiedź:  Zamawiający podtrzymuje swoje wymagania odnośnie przebiegów kilometrowych pomiędzy poszczególnymi poziomami przeglądów. Zamawiający usuwa wymóg „co 4 lata”, niemniej przygotowane przez Dostawcę DSU winno być zgodne z przepisami i spełniać wymagania Specyfikacji. | |
|  | | Specyfikacja Przedmiotu Przetargu; Część V; 2. Serwis prewencyjny | | Czy Zamawiający rozważyłby możliwość składowania części krytycznych w wybranych lokomotywowniach / warsztatach Zamawiającego?  Odpowiedź:  Tak, Zamawiający będzie skłonny rozważyć taką możliwość w sytuacji, jeżeli jego warsztaty będą spełniały wymagania techniczne Dostawcy dla czynności związanych z wymianą części krytycznych. | |
|  | | Specyfikacja Przedmiotu Przetargu; Część V; 2. Serwis prewencyjny | | Wnosimy o zmianę w dokumentach przetargowych, w tym w umowie, że transport do i z warsztatów w każdym kraju dopuszczenia lokomotywy organizuje Odbiorca oraz wszelkie koszty związane z transportem 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.  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 pozostawienie tego obowiązku po stronie Odbiorcy wpłynie znacząco na wycenę oferty oraz wydłużać będzie czas całej operacji.  Odpowiedź:  Zamawiający ustosunkował się już do tego pytania przy okazji odpowiedzi na pytanie nr 5 i nr 11 wyżej. Jednocześnie Zamawiający dokonuje następującego uzupełnienia w Części V Specyfikacji, w przedodstatnim akapicie podtytułu „Serwis korekcyjny”:  „W przypadku, gdy do uszkodzenia lokomotywy dojdzie poza granicami Polski w pierwszej kolejności rozważany jest scenariusz transportu lokomotywy do Polski celem dokonania jej naprawy. W sytuacji braku możliwości transportu, braku racjonalności ekonomicznej dla transportu lokomotywy do Polski lub braku możliwości naprawy tej usterki w Polsce czynności serwisowe - korekcyjne dla tej lokomotywy, Dostawca przeprowadzi w zapewnionym przez siebie innym obiekcie na terenie kraju, gdzie znajduje się uszkodzona lokomotywa. Dostawca zorganizuje także manewry pomiędzy stacją a warsztatem gdzie będzie prowadzone utrzymanie korekcyjne, a także manewry powrotne do stacji lub innego rozwiązania technicznego. W takim przypadku uprzednio uzgodnione i udokumentowane koszty dostępu do infrastruktury uzgodnionego obiektu warsztatowego oraz manewrów kolejowych dotyczących lokomotywy lub innego rozwiązania technicznego Dostawca refakturuje na Odbiorcę. Dostarczenie lokomotywy do stacji kolejowej, z której odgałęzia się bocznica prowadząca do warsztatu (nie należącego do Odbiorcy), który zostanie uzgodniony z Dostawcą jako miejsce realizacji utrzymania oraz zabranie lokomotywy ze stacji po przeprowadzeniu utrzymania zostanie zrealizowane przez Odbiorcę na swój koszt.” | |
|  | | Umowa dostawy | | Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku wątpliwości interpretacyjnych powstałych w trakcie wykonywania Umowy, dotyczących w szczególności treści Umowy, rodzaju i zakresu prac określonych w Umowie oraz zakresu praw i obowiązków Odbiorcy lub Dostawcy, obowiązywać będzie następująca kolejność ważności dokumentów: 1. Umowa; 2. Oferta; 3. Pytania i odpowiedzi dotyczące przedmiotu przetargu; 4. Specyfikacja Przedmiotu Przetargu; 5. inne dokumenty stanowiące część Umowy.  Odpowiedź:  Zagadnienie ewentualnych kolizji postanowień umowy i jej załączników jest uregulowana w §16.3 umowy w następujący sposób:  „Warunki współpracy stron umowy określają także załączniki stanowiące jej integralną część. W przypadku różnic pierwszeństwo ma tekst umowy wraz z Załącznikiem nr 1 (Specyfikacja) interpretowany zgodnie z Załącznikiem nr 2 (Pytania i odpowiedzi), a w drugiej kolejności Załącznik nr 3 (stanowiący podstawę do ustalenia cen i stawek wynagrodzeń) oraz niesprzeczne z nimi pozostałe załączniki do umowy. W przypadku wątpliwości lub różnic w interpretacji dotyczących parametrów lokomotywy należy zawsze przyjąć parametr rozwiązania korzystniejszy z punktu widzenia Odbiorcy.“  Zamawiający nie przewiduje możliwości zaistnienie sprzeczności pomiędzy umową (także jej załącznikami), a Ofertą. Z chwilą przyjęcia Oferty zostanie zawarta umowa dostawy, i poza treścią umowy nie mogą zaistnieć jakiekolwiek postanowienia, które mogłyby być objęte Ofertą, a nie stałyby się częścią umowy. Dotyczy to także przygotowanego przez Dostawcę Załącznika nr 4 do umowy. Ewentualne jego kolizje z pozostałą treścią umowy została uregulowana w §8.1 umowy w ten sposób, że:  „warunki gwarancji zawarte w poniższych postanowieniach umowy, będą miały pierwszeństwo, w zakresie w jakim będą korzystniejsze dla Zamawiającego od warunków przedstawionych przez Dostawcę w Załączniku nr 4.“ | |
|  | | Umowa dostawy Zadanie 1;  § 8, pkt. 8.3 | | Wnosimy o zmianę w zakresie gwarancji na usługę reprofilacji zestawu kołowego, o której mowa w pkt 4), poprzez zastąpienie słów " reprofilacji zestawu kołowego" słowami "prace związane z adjustacją elementów podwozia lokomotywy w związku reprofilacją zestawów kołowych". Ponadto, wnosimy o wykreślenie w ostatnim zdaniu ust. 3 słów "potwierdzonej w sposób wskazany w §10.15.". Zakończenie czynności serwisowych jest dokumentowane w formie zarówno wspomnianych wpisów w książce serwisowej (gwarancyjnej) oraz poprzez wystawienie dokumentu zwalniającego pojazd do ruchu. Dodatkowy wymóg w postaci serwisowego protokołu odbioru nie znajduje uzasadnienia. W tym kontekście prosimy o potwierdzenie, ze protokół serwisowy ma jedynie znaczenie dla wewn. potrzeb odbiorcy.  Odpowiedź:  Zamawiający w zakresie reprofilacji zestawów kołowych udzielił już odpowiedzi przy okazji analizy pytania nr 15, w konsekwencji §8.3 pkt 4 umowy otrzymuje następującą treść:  „czynności związane z reprofilacją oraz dostosowaniem/ regulacją elementów podwozia lokomotywy w związku z reprofilacją zestawu kołowego - **6 miesięcy**”.  Jeśli chodzi o wniosek zawarty w drugiej części powyższego pytania, to Zamawiający udzielając odpowiedzi na pytanie nr 14, potwierdził, że oczekuje sporządzenia serwisowego protokołu odbioru.  Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań. | |
|  | | Umowa dostawy Zadanie 1; § 8, pkt. 8.5 | | W zakresie czynności serwisowych, wnosimy o ograniczenie trwania okresu gwarancji, niezależnie od odnowień, do maksymalnie 24 m-cy od dnia zakończenia podstawowego okresu gwarancji.  Odpowiedź:  Zamawiający odniósł się już do w/w kwestii udzialając odpowiedzi na pytanie nr 13. Zamawiający nadaje nowe brzmienie §8.5 umowy:  „Na części naprawione lub wymienione na nowe w wykonaniu serwisu prewencyjnego, korekcyjnego lub dodatkowego oraz na nowe części zakupione w wykonaniu serwisu 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 tej części, 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. 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 §8.2 pkt 3 i 4. Niezależnie jednak od liczby dokonanych wymian, obowiązek wymiany części jest ograniczony do maksymalnie 24 m-cy od dnia zakończenia podstawowego okresu gwarancji dla lokomotywy lub 24 miesięcy od dnia zakończenia wskazanego wyżej dłuższego okresu gwarancji (gwarantowanego przebiegu) zastrzeżonego na wymienione lub zakupione części, o których mowa w §8.2.”  Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań. | |
|  | | Umowa dostawy Zadanie 1; § 9, pkt. 9.1, 2) | | 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,”  Odpowiedź:  Zamawiający uwględniając pierwszą ze zgłoszonych uwag dodaje w §9.1 pkt 2 lit. a) na końcu słowa:  “(…) oraz z wyłączeniem napraw gwarancyjnych zgodnie z pkt 3 niżej,”.  Zamawiający nie może natomiast uwzględnić propozycji dopisania na końcu §9.1.pkt 4 lit. a) słów: “niewłaściwego stanu infrastruktury kolejowej oraz wszelkich innych zewnętrznych czynników”, jako zbyt szerokich i nieprecyzyjnych. Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że jeżeli usterka, wada, awaria lub uszkodzenie lokomotywy albo potrzeba innej jej naprawy będzie spowodowana:   1. **niewłaściwym stanem infrastruktury kolejowej**, to będzie to oznaczać, iż Dostawca winien wykazać jakiej infrastruktury zarzut ten dotyczy i na czym jej nieprawidłowy stan polegał, a także wykazać związek przyczynowo-skutkowy pomiędzy stanem infrastruktury a uszkodzeniem lokomotywy lub inną potrzebą jej naprawy; 2. **innym zewnętrznym czynnikiem,** to powinno to oznaczać oddziałanie siły wyższej lub zdarzenia kolejowego, z intensywnością, na którą lokomotywa nie musiała być przygotowana; w szczególności takimi czynnikami zewnętrznymi nie mogą być zjawiska przyrody nie mające charakteru siły wyższej albo czynności związane z eksploatacją lokomotywy, pomimo że są to czynniki zewnętrzne w stosunku do lokomotywy.   Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań. | |
|  | | Umowa dostawy Zadanie 1; § 9, pkt. 9.7 | | Zakres prac składających się na przegląd P-2 wymaga wyłączenia lokomotywy z ruchu na 3 dni. Wnosimy zatem o zmianę w tym zakresie i doprecyzowanie, że P2=3 dni.  Odpowiedź:  Zamawiający uwzględnia wniosek Oferenta i zmienia w §9.7 maksymalny czas trwania: P2 – nie dłużej niż 3 dni.  Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań. | |
|  | | Umowa dostawy Zadanie 1; § 9, pkt. 9.9 | | Wnosimy o wykreślenie z Umowy oraz SPP wszelkich odniesień do wymogu udostępniania lokomotywy zastępczej przez wykonawcę (dostawcę).  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 znacząco na wycenę oferty. Dodatkowo, wprowadzone rekompensaty stanowiłyby dodatkowe karanie wykonawcy w stosunku do kar zastrzeżonych z tytułu nieterminowego wykonania usług serwisowych oraz wskaźnika gotowości.  Odpowiedź:  Zamawiający podkreśla, iż wymóg udostępnienia lokomotywy zastępczej stanowi alternatywę dla Dostawcy w przypadkach określonych w umowie. W przypadku kiedy Dostawca nie zapewni lokomotywy zastąpczej będzie zobligowany do zapłacenia rekompensaty. Zapewniając lokomotywę zastępczą Dostawca ma wpływ na niepogorszenie wskaźnika „G” w wyniku braku możliwości eksploatacji lokomotywy dostarczonej w ramach umowy.  Jednocześnie Zamawiajacy informuje, że nie będzie miało miejsce dodatkowe karanie, ponieważ wartość naliczonej rekompensaty w danym okresie dla którego rozliczany jest wskaźnik „G” zostanie zaliczona na poczet kar z tytułu pogorszenia wskaźnika „G” poniżej wartości 0,95. Zagadnienie to jest wyrażnie uregulowane w Specyfikacji, Część V pkt 2 oraz w uzupełnionej treści §12.5 lit. a) i b) umowy.  Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań. | |
|  | | Umowa dostawy Zadanie 1; § 9, pkt. 9.11 | | Z uwagi na logistyczno-techniczne aspekty, wnosimy o wydłużenie czasu zakończenia naprawy w ramach serwisu korekcyjnego z "48" do "72" godzin. Przy tym, czynnikiem dyscyplinującym dla wykonawcy, żeby lokomotywa jak najszybciej wróciła do ruchu jest współczynnik gotowości i towarzyszące kary umowne.  Odpowiedź:  Zamawiający nie akceptuje wniosku o wydłużenie czasu zakończenia naprawy w ramach serwisu korekcyjnego z 48 do 72 godzin. Zwracamy uwagę Oferenów, że Zamawiający przewidział, iż „jeżeli zachodzi konieczność wymiany części, których wymiary przekraczają możliwość przetransportowania przez Dostawcę z zachowaniem czasu zakończenia naprawy (nie dotyczy to transportu części „krytycznych”) lub części podlegające wymianie są trudnodostępne, a Dostawca nie był zobowiązany do ich stałego magazynowania (jako części „krytycznych”), to czas **zakończenia naprawy zostanie obustronnie uzgodniony, lecz nie będzie on przekraczać 5 Dni roboczych** od zgłoszenia awarii .  Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań. | |
|  | | Umowa dostawy Zadanie 1; § 9, pkt. 9.13 | | Wnosimy o wydłużenie terminu "48" godzin do "72". Wnosimy o wykreślenie z Umowy oraz SPP wszelkich odniesień do wymogu udostępniania lokomotywy zastępczej przez wykonawcę (dostawcę).  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 znacząco na wycenę oferty. Dodatkowo, wprowadzone rekompensaty stanowiłyby dodatkowe karanie wykonawcy w stosunku do kar zastrzeżonych z tytułu nieterminowego wykonania usług serwisowych oraz wskaźnika gotowości.  Odpowiedź:  Zamawiający odniósł się do powyższych kwestii udzielając odpowiedzi na pytania nr 26 i 27.  Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań. | |
|  | | Umowa dostawy Zadanie 1; § 9, pkt. 9.16 | | Wnosimy o wykreślenie postanowień mówiących o skróceniu terminów deklarowanych przez Wykonawcę- wiążące powinny być tylko terminy wskazane przez Wykonawcę w Załączniku 3, arkusz 3, kolumna F. Wykonawca wskaże realne, tj. w normalnych okolicznościach możliwe do wykonania terminy dostaw części zamiennych.  Wnosimy o zmianę w §9 ust. 9.16 pkt 3) Umowy, że czas przystąpienia do wymiany i jej zakończenia będą każdorazowo uzgadniane przez Strony. Terminy dostawy kół lub zestawów kołowych są zależne od aktualnej sytuacji w branży i wykraczają poza 30 dni.  Odpowiedź:  Zamawiający nie narzuca 30-dniowego terminu realizacji dostawy zestawów kołowych. 30-dniowy termin określony w §9.16 pkt 3) dotyczy usługi wymiany kół monoblokowych na osiach zestawów kołowych lub wymiany zestawu kołowego. Termin jest liczony od zlecenia wykonania tej czynności przez Zamawiającego w ramach serwisu dodatkowego. Niezależnie od powyższego w pkt 1 tego samego paragrafu Zamawiający wskazuje, iż termin dostawy zestawów kołowych nie powinien trwać dłużej niż 180 dni. Powyższe oznacza, że Zamawiający liczy się z tym, że dostawa kół wykracza poza 30 dni wskazane przez Oferenta, zaś sama czynność montażu zestawów kołowych opisana w ust. 3) zostanie zlecona po potwierdzeniu dostawy/ dostępności zestawów kołowych.  Zamawiający oczekuje takiego zarządzania stanami magazynowymi i koordynacji zaopatrzenia przez Dostawcę, aby był on w stanie wywiązać się z dostawy części do lokomotywy w czasie nie dłuższym niż określony w §9.16.  W odniesieniu do innych części Zamawaijący zawarł też informację dodatkową w załaczniku nr 3 do umowy, aktusz 3: W kolumnie "F" Zamawiający oczekuje terminu dostępności części nie dłuższego niż 60 dni, za wyjątkiem takich części jak: silnik trakcyjny, wózek, koło monoblokowe i zestaw kołowy, dla których dostępność oczekiwana wynosi 180 dni; (…)”  Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań. | |
|  | | Umowa dostawy Zadanie 1; § 9, pkt. 9.17 | | Wnosimy o zmianę, że wszelkie koszty związane z transportem lokomotywy do i z warsztatów w każdym kraju dopuszczenia lokomotywy pokrywa i taki transport organizuje Odbiorca, 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 wydłużać będzie czas całej operacji. Pozostawienie tego obowiązku po stronie Odbiorcy wpłynie znacząco na wycenę oferty w tym zakresie.  Odpowiedź:  Zamawiający odnosił się do kosztów transportu przy okazji odpowiedzi na pytania: 5, 11 i 20.  Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań. | |
|  | | Umowa dostawy Zadanie 1; § 10, pkt. 10.2 | | Pkt 10. 2 jest niespójny z postanowieniami par. 9 ust. 12 Umowy. Wnosimy o stosowne poprawienie treści par. 10 ust. 2. Par. 9 ust. 12 słusznie przyjmuje, że niektóre awarie/usterki, które nie skutkują koniecznością wyłączenia lokomotywy z eksploatacji mogą zostać naprawione po jakimś czasie, w tym podczas czynności serwisu prewencyjnego.  Ponadto, wnosimy o zmianę w dokumentach przetargowych, w tym w umowie, że transport do i z warsztatów w każdym kraju dopuszczenia lokomotywy organizuje Odbiorca oraz wszelkie koszty związane z transportem 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.  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 pozostawienie tego obowiązku po stronie Odbiorcy wpłynie znacząco na wycenę oferty oraz wydłużać będzie czas całej operacji.  Odpowiedź:  W §10.2 na końcu zdania trzeciego dopisuje siępo przecinku: „chyba że zgodnie z §9.12 lit.b) Dostawca zdecyduje o dokonaniu takiej naprawy podczas następnych zaplanowanych czynności utrzymania prewencyjnego”. Po niniejszym uzupełnieniu treść zdania 3-go brzmi następująco:  „W przypadku awarii lokomotywy, jej usprawnienie powinno być realizowane w miejscu, gdzie pojazd uległ awarii, a w przypadku braku takiej możliwości, lokomotywa zostanie przetransportowana do uzgodnionego obustronnie warsztatu, chyba że Dostawca zdecyduje zgodnie z §9.12 lit.b) o dokonaniu takiej naprawy podczas następnych zaplanowanych czynności utrzymania prewencyjnego”.  Jeśli chodzi o drugą część pytania, to Zamawiający odniósł się do poruszonej kwestii przy okazji odpowiedzi na pytania 5, 11 , 20 i 30.  Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań. | |
|  | | Umowa dostawy Zadanie 1;  § 10, pkt. 10.5 | | Zapewnienie komunikacji hot-line w każdym urzędowym języku kilkukrotnie podroży koszty obsługi hot-ilne. W związku z tym wnosimy o zawężenie listy języków kontaktu w hot-line do języków: polskiego, niemieckiego i angielskiego.  Odpowiedź:  Zamawiający odniósł się do wniosku Oferenta w odpowiedzi na pytanie nr 8 dotyczące treści Specyfikacji. Zamawiający nadaje §10.5 umowy na Zadanie 1 następujące brzmienie:  “Dostawca zapewni wsparcie telefoniczne (*hot-line*)czynne w systemie ciągłym (24 godziny przez wszystkie dni tygodnia), umożliwiające kontakt maszynisty z serwisantem w języku polskim oraz w języku urzędowym kraju, zgodna z miejscem jej lokalizacji adekwatnie do posiadanego przez pojazd dopuszczenia do eksploatacji, przy czym dopuszczalne jest, aby dla Czech, Słowacji i Austrii komunikacja odbywała się w języku polskim lub angielskim lub niemieckim.”  Jednocześnie Zamawiający zmienia §10.5 umowy na Zadanie 2 nadając mu następującą treść:  „Dostawca zapewni wsparcie telefoniczne (*hot-line*)czynne w systemie ciągłym (24 godziny przez wszystkie dni tygodnia), umożliwiające kontakt maszynisty z serwisantem w języku polskim.” | |
|  | | Umowa dostawy Zadanie 1; § 10, pkt. 10.6 | | Zgłoszenie elektroniczne może mieć inne formy niż email, dlatego wnosimy o doprecyzowanie, że potwierdzenie nastąpi w drodze emaila lub dedykowanym systemie elektronicznym.  Odpowiedź:  Zamawiający w §10.6 jednoznacznie wskazał, w jakiej formie winno nastąpić zgłoszenie problemu:  „W przypadku stwierdzenia awarii lub nieprawidłowości w działaniu lokomotywy, przedstawiciel Odbiorcy skontaktuje się z Koordynatorem serwisu telefonicznie lub emailowo dokonując zgłoszenia zaistniałego problemu na numer telefonu/adres wskazany w danych kontaktowych stanowiących Załącznik nr 6 (…).”  Zamawiający nie wskazuje żadnej innej formy zgłoszenia.  Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań. | |
|  | | Umowa dostawy Zadanie 1; § 10, pkt. 10.15 | | „Dopuszczenie do użytkowania” (ang. release to service) jest pojęciem zdefiniowanym w Rozporządzeniu wykonawczym KOMISJI (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. ustanawiającym szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającym rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011.„dopuszczenie do użytkowania” oznacza uzasadnione i zarejestrowane zapewnienie, w stosownych przypadkach z dołączoną dokumentacją, udzielone zarządzającemu utrzymaniem taboru przez podmiot świadczący usługi w zakresie utrzymania, zgodnie z którym czynności utrzymaniowe zostały wykonane zgodnie ze zleceniem. A zatem jest to formalny wyczerpujący dokument stwierdzający wykonanie czynności serwisowych. Jakiekolwiek inne dokumenty o podobnym charakterze mogą jedynie wprowadzać wątpliwości interpretacyjne co do skutków wystawiania wielu takich dokumentów. W tym kontekście wnosimy o wykreślenie słów "Odbiorca poprzez podpisanie serwisowego protokołu odbioru potwierdzi usunięcie zgłoszonej nieprawidłowości lub wykonania innych czynności serwisowych. Protokół taki powinien zostać podpisany przez przedstawicieli obu stron bezpośrednio po zakończeniu prac i po zweryfikowaniu, że lokomotywa działa poprawnie i wymagane czynności zostały wykonane. Protokół podpisany przez przedstawicieli Dostawcy i Odbiorcy, stanowi dowód wykonania czynności serwisowych. 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."  Odpowiedź:  Zamawiający udzielił już odpowiedzi przy okazji pytania nr 14 i dokonuje korekty w ostatnim zdaniu §10.15 umowy, pomijając w nim słowa: „ale tylko wtedy, jeśli przedstawiciele stron tak uzgodnią przed przystąpieniem do danej czynności serwisowej" i zastępując odesłanie do „§4.11” na „§4.12”.  Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań. | |
|  | | Umowa dostawy Zadanie 1; § 11, pkt. 11.3 | | Wnosimy o wykreślenie tego postanowienia w całości.  Odpowiedź:  Zamawiający nie wyraża zgody na wykreślenie tego zapisu.  Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań. | |
|  | | Umowa dostawy Zadanie 1; § 11, pkt. 11.8 | | Okoliczności uzasadniające odstąpienie od umowy zostały określone zbyt szeroko w sposób odbiegający od przyjętych standardów. Wnosimy o zmianę w tym postanowieniu poprzez zastąpienie słów "chyba że nie wykonywanie lub nienależyte wykonywanie usług serwisu wynika z niedopełniania obowiązków przez Odbiorcę" słowami "chyba że nie wykonywanie lub nienależyte wykonywanie usług serwisu nie wynika z niedopełniania obowiązków przez Dostawcę".  Odpowiedź:  Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę, ponieważ jej wynik byłby nielogiczny i sprzeczy z zawartą w pytaniu intencją Oferenta. Przesłanka uporczywego niewykonywania obowiązków przez Dostawcę, jest już bowiem dalej idąca niż niedopełnie przez Dostawcę obowiązków. Natomiast negatywna przesłanka niedopełniania obowiązków przez Odbiorcę, ma na celu ograniczenie Odbiorcy w możliwości odstąpienia od umowy. Proponowana zmiana utrudniałaby zatem Dostawcy możliwość powołania się na niewywiązywanie się przez Odbiorcę z obowiązków umownych, jako okoliczność usprawiedliwiającą nienależyte wykonywanie usług serwisu.  Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań. | |
|  | | Umowa dostawy Zadanie 1Zadan; § 12, pkt. 12.2 | | Oczekiwana kwota kary umownej jest zbyt wygórowana w stosunku do zakresu potencjalnych negatywnych skutków nienależytego świadczenia. Wnosimy o zmniejszenie możliwej kary umownej z "10%.." do "15 tys euro" w przypadku serwisowania czterech lub więcej sztuk lokomotyw; ograniczenie liczby lokomotyw dostarczonych w wykonaniu umowy poniżej czterech sztuk, skutkować będzie odpowiednim zmniejszeniem kary umownej.  Odpowiedź:  Zamawiający przeanalizował wniosek, ale nie widzi możliwości skorygowania zapisów bez uszczerbku zabezpieczenia swoich interesów. Limitowanie kary do poziomu 15 tys. EUR dla 4 lokomotyw przy 8 latach trwania umowy serwisowej byłoby nieracjonalne.  Jednocześnie Zamawiający doprecyzowuje §12.2 umowy dostawy na Zadanie 1, nadając mu następujące brzmienie:  “Strona odstępująca od umowy z przyczyn leżących wyłącznie po drugiej stronie, o ile odstąpienie od umowy ograniczone jest jedynie do **usług serwisowych** (zgodnie z §11.6 i § 11.7), może żądać zapłaty kary umownej w wysokości 10% skumulowanej szacunkowej wartości serwisu czterech lokomotyw. Skumulowana szacunkowa wartość czterech lokomotyw (4 x Css(I)) wskazana jest w Załączniku nr 3 (arkusz 1, wiersz 20); ograniczenie liczby lokomotyw dostarczonych w wykonaniu umowy poniżej czterech sztuk, skutkować będzie odpowiednim zmniejszeniem podstawy naliczania kary umownej.”  Treść §12.2 umowy dostawy na Zadanie 2 będzie taka sama, z tą jedynie różnicą, że dwukrotnie użyte słowo „czterech” zastąpione jest słowem „trzech”, zaś zawarość nawiasu „(4 x Css(I))” zastępuję się „(3 x Css(II))”. | |
|  | | Umowa dostawy Zadanie 1; § 12, pkt. 12.7 | | W pkt 1) wnosimy o zmianę terminu wymiany kół monoblokowych z "12" na 2"20 " dni robocze. Nie ma możliwości wykonania wymiany kół monoblokowych w 12 dni kalendarzowych.  Dodatkowo, wnosimy o zmianę ograniczenia wysokości naliczanych łącznie kar umownych określonych w pkt 1) do maksymalnie 15 tys. euro. W pkt 2) wnosimy o zmianę ograniczenia wysokości naliczanych łącznie kar umownych określonych w pkt 2) do maksymalnie 15 tys. euro. W pkt 3) wnosimy o zmianę ograniczenia wysokości naliczanych łącznie kar umownych określonych w pkt 3) do maksymalnie 15 tys. euro. W pkt 4) wnosimy o zmianę ograniczenia wysokości naliczanych łącznie kar umownych określonych w pkt 4) do maksymalnie 10% wartości netto danej części.  Odpowiedź:  Zamawiający przeanalizował wniosek, lecz nie widzi możliwości wydłużenia czasu, w którym winna zostać dokonana wymiana kół monoblokowych, Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że czas 12 dni jest przewidziany tylko dla czynności demontażu, montażu oraz regulacji, a nie obejmuje czasu na dostawę kół / zestawów kołowych. Limitowanie kar do zaproponowanego poziomu 15 tys. EUR jest nieakceptowane.  Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań. | |
|  | | Umowa dostawy Zadanie 1; § 12, pkt. 12.8 | | Wnosimy o wykreślenie w §12 Umowy dostawy ustępu 12.8 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.  Odpowiedź:  Zamawiający przychyla się do wniosku Oferenta i treść zawarta w paragrafie 12.8 zostaje usunięta w całości.  Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań. | |
|  | | Umowa dostawy Zadanie 1; § 12, pkt. 12.9 | | Wnosimy o zmianę ograniczenia wysokości naliczanych łącznie kar umownych określonych w12.9 do maksymalnie 10% wartości netto danej części lub odpowiednio 10% wynagrodzenia netto usługi.  Odpowiedź:  Zamawiający dokonuje zmiany treści ostatniego zdania w §12.9 nadając jej następujące brzmienie:  “(…)Odbiorca może obciążyć Dostawcę karą umowną za każdy dzień zwłoki w wysokości 75 EUR. Całkowita suma kary za ten sam przypadek zwłoki nie może wynieść więcej niż 10.000 EUR, a jeżeli zwłoka dotyczy przyjętych przez Odbiorcę do realizacji innych usług - także nie więcej niż 20 % ustalonego wynagrodzenia netto lub 20% ceny netto zamówionej części zamiennej”.  Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań. | |
|  | | Umowa dostawy Zadanie 1; § 12, pkt. 12.10 | | Wnosimy o wykreślenie w §12 Umowy dostawy ustępu 12.10 w całości. Zapisy 12.10 skutkują faktycznie wielokrotnym karaniem dostawcy za te same przypadki zwłoki i stanowią nieakceptowalne odejście od standardów przyjętych na rynku. Próba skalkulowania skutków takich zapisów spowoduje wzrost stawki serwisowej.  Odpowiedź:  Tak samo jak w odpowiedzi na pytanie 39, Zamawiający wyjaśnia, że §12.9-10 dotyczy jedynie usług serwisu dodatkowego (§9.1 pkt 4 lit. a) i d) oraz innych usług (§9.1 pkt 5), których czas nie jest brany pod uwagę przy przy ustalaniu wskaźnika gotowości „G”. Zarzut wielokrotnego karania za ten sam przypadek jest tu również całkowicie niezasadny.  Zważywszy zaś na wyłączny charakter kar umownych, to w przypadku gdy na skutek zwłoki Dostawcy z ww. serwisem lub usługami Odbiorca byłby pozbawiony możliwości eksploatacji lokomotywy przez okres miesiąca, zasadnym jest, aby w kara umowna za każdy kolejny dzień zwłoki uległa podwyższeniu z 75 EUR do 500 EUR. Zagrożenie takim podwyższeniem, powinno mobilizować Dostawcę do zakończenia usługi lub dostawy.  W celu uniknięcia watpliwości, jaka wysokość kary umownej zastrzerzona jest w pierwszym miesiącu trwania zwłoki oraz dokonując obniżenia maksymalnej wysokości sumy kar za ten sam przypadek zwłoki, Zamawiajacy następująco zmienia §12.10 po słowach ujętych w nawiasie:  “wtedy kara umowna za każdy dzień zwłoki po upływie pierwszego miesiąca zwłoki wynosi 500 EUR, z tym że całkowita suma kar za ten sam przypadek zwłoki nie może przekroczyć 2% skumulowanej szacunkowej wartości serwisu Css(I), ustalonej zgodnie z §12.2 zdanie drugie.”  Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań. | |
|  | | Umowa dostawy Zadanie 1; § 12, pkt. 12.11 | | Wnosimy o wykreślenie w §12.11 Umowy dostawy pkt 1) i 3). Te zapisy skutkują faktycznie wielokrotnym karaniem dostawcy za te same przypadki zwłoki i stanowią nieakceptowalne odejscie od standardów przyjętych na rynku. Próba skalkulowania skutków takich zapisów spowoduje wzrost stawki serwisowej.  Ponadto, wnosimy o wyjaśnienie na przykładzie, co oznacza brak wsparcia oraz jak konkretnie będzie wyglądało naliczanie kary wskazanej w pkt 2 w par. 12.11?  Odpowiedź:  Zamawiający nie wyraża zgody na wykreślenie §12.11 pkt 1) i 3) umowy dostawy, gdyż oczekuje terminowej realizacji usług serwisowych oraz zabezpieczenia części krytycznych.  W ramach zapewnienia *hot-line*, czyli wsparcia telefonicznego Zamawiający oczekuje możliwości skontaktowania się maszynisty z serwisantem zapewniającym wsparcie techniczne w językach urzędowych krajów wskazanych w Konfiguracji I, a w języku polskim dla Konfiguracji II. Przy czym dopuszczalne jest, aby dla Czech, Słowacji i Austrii komunikacja odbywała się w języku polskim lub angielskim lub niemieckim. Trzykrotne nieodebranie telefonu, w przedziale łącznym 20 minut, wybranego przez przedstawiciala Zamawiającego na numer wskazany przez Dostawcę jako nr „hot-line” ani nieoddzwonienie przez serwisanta zapewniającego wsparcie techniczne w czasie określonym powyżej, będzie odczytywane jako niezapewnienie wsparcia. Jako niezapewnienie wsparcia będzie uznana też sytuacja, w której pomimo nawiązania w wymaganym czasie łączności telefonicznej nie został zapewniony kontakt z serwisantem zapewniającym wsparcie w języku, którym posługuje się maszynista spośród języków wymaganych dla danej Konfiguracji zgodnie ze Specyfikacją.  Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań. | |
|  | | Umowa dostawy Zadanie 1; § 12, pkt. 12.12 | | Wnosimy o ograniczenie maksymalnej łącznej sumy pozostałych kar umownych oraz zryczałtowanych rekompensat (zdanie drugie 12.12) do 5% skumulowanej szacunkowej wartości serwisu Css(I), ustalonej zgodnie z §12.2.  Odpowiedź:  Zamawiający uprzejmie informuje, iż dokonał znacznego zmniejszenia wysokości kar umownych w stosunku do przewidywanych w poprzedniego przetargu i nie wyraża zgody na wnioskowaną zmianę.  Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań. | |
|  | | Umowa dostawy Zadanie 1; § 12, pkt. 12.17 | | Wnosimy o dodanie po słowach §2.5" słów "za wyjątkiem gdy odpowiedzialność powstała w związku ze świadczeniem usług utrzymania (serwisu), wówczas całkowita odpowiedzialność jest ograniczona do maksymalnej wysokości 800 000 EUR". Dodatkowo, wnosimy o wykreślenie z ppkt b) słów " i serwisowania".  Odpowiedź:  Ograniczenia odpowiedzialności w obszarze świadczenia usług są określone w §12.12 zdanie drugie oraz w innych ustępach paragrafu 12 jako ograniczenia dla sumy kar z tytułu poszczególnych przypadków świadczenia usług. W związku z tym Zamawiający nie widzi potrzeby wprowadzenia kolejnego podlimitu.  Wniosek o wykreślenie słów „i serwisowania”, jest nieuzasadniony, albowiem lokomotywy będące przedmiotem umowy są jednocześnie przedmiotem dostawy i serwisowania. Zamawiający zwraca nadto uwagę, że istotnym elementem wzajemnej współpracy z Dostawcą jest realizowanie usług serwisu prewencyjnego, korekcyjnego oraz dodatkowego.  Pomimo, iż pytanie dotyczy Zadania 1, to odpowiedź dotyczy obu Zadań. | |
|  | | SPP, Część IV. 1. DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI Punkt 23  **oraz**  SPP, Część IV. 2.ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY | | Wykonawca stworzył sprawdzony już w praktyce systemu zarządzania projektami i ryzykiem w oparciu o ISO31000. U Wykonawcy jest to wewnątrzfirmowy proces. Jakikolwiek wykaz ryzyk wspólnych nie jest przewidziany. Prosimy o wykreślenie tego wymogu.  Wykonawca deklaruje gotowość do udzielenia wsparcia Odbiorcy przy sporządzaniu wykazu ryzyk jego dotyczących.  Odpowiedź:  Zamawiający dziękuje za udzieloną informację wyjaśniając jednocześnie, że nie chodzi mu o wewnątrzfirmowy system zarządzania ryzykiem, a o ogólnie obowiązujące przepisy dotyczące wspólnej oceny bezpieczeństwa, zgodnie z Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) Nr 402/2013 w sprawie z dnia 30 kwietnia 2013 r. „W sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka” oraz bezpieczeństwa kolei zgodnie z DYREKTYWĄ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. „W sprawie bezpieczeństwa kolei”.  ROZDZIAŁ II. ROZWÓJ BEZPIECZEŃSTWA KOLEI I ZARZĄDZANIE NIM  *Artykuł 4.* Rola podmiotów systemu kolei Unii w rozwoju i poprawie bezpieczeństwa kolei.  4. Bez uszczerbku dla obowiązków przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury, o których mowa w ust. 3, **podmioty odpowiedzialne za utrzymanie i wszystkie inne podmioty**, **które mają potencjalny wpływ na bezpieczne funkcjonowanie systemu kolei Unii, w tym producenci,** (…):  a) wdrażają niezbędne środki kontroli ryzyka, w odpowiednich przypadkach we współpracy z innymi podmiotami;  Biorąc pod uwagę powyższe przepisy oraz złożoną powyżej deklarację Oferenta dotyczącą współpracy Zamawiający oczekuje przygotowania Wykazu ryzyk zgodnie z wymaganiami Specyfikacji, jakie zidentyfikuje Dostawca na styku współpracy z Zamawiającym związanych z dostawą oraz ze świadczeniem usług serwisowych, które będą stanowiły podstawę do wdrożenia niezbędnych środków kontroli. | |
|  | | SPP, Część IV. 1. DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI Punkt 24 **oraz**  SPP, Część IV. 2.ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY | | Lokomotywy Wykonawcy są skonstruowane i zbudowane zgodnie z wymogami obowiązujących TSI, co oznacza również spełnienie odpowiednich wymogów w zakresie zapobiegania wypadkom. W dokumentacji pojazdu znajdują się informacje i wskazówki dotyczące bezpieczeństwa i zagrożeń dla maszynistów i pracowników utrzymania. Wykaz ryzyk zawodowych nie jest przewidziany. Za ryzyka zawodowe specyficzne dla użytkownika eksploatującego pojazd odpowiada Odbiorca. Prosimy o wykreślenie tego wymogu.  Odpowiedź:  Zamawiający przychyla się do wniosku Oferenta i wykreśla wskazany w w pytaniu punkt 24 i słowa „oceny ryzyka zawodowego oraz” zawarte w opisie dokumentów przekazywanych w trakcie odbioru technicznego. | |
|  | | SPP, Część IV. 1. DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI Punkt 6 | | Wykonawca dostarcza rysunki w formacie TIFF/G4. Dlatego też prosimy Odbiorcę o rozszerzenie poniższego wymogu o kolejny format: „... dostarczyć … w wersji elektronicznej \*pdf **lub TIFF/G4.**...”  Odpowiedź:  Zamawiający dokonuje następującej zmiany pierwszego zdania w części IV Specyfikacji pkt 6:  „Dostawca najpóźniej w dniu odbioru końcowego pierwszej lokomotywy w ramach danego Zadania powinien dostarczyć przynajmniej jeden komplet tej dokumentacji w języku polskim w wersji elektronicznej \*pdf lub TIFF pod warunkiem, że rysunki zachowują czytelność umożliwiającą korzystanie z tej dokumentacji.” | |
|  | | SPP, Część IV. 1. DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI Punkt 7 | | Zwracamy się do Odbiorcy z prośbą o uzupełnienie tego wymogu w następujący sposób: Katalog części zamiennych w języku polskim **albo niemieckim lub angielskim** wraz z wykazem producentów i dostawców (z numerami katalogowymi umożliwiającymi sprawne zamawianie części), w tym także, rysunki poglądowe z wymiarami **~~oraz instrukcje ich naprawy i obsługi technicznej~~**, o ile te dostarczane są przez producenta. Instrukcje naprawy i obsługi technicznej są elementem składowym dokumentacji utrzymaniowej.  Prosimy o wyjaśnienie, czy Odbiorca pod pojęciem „aktualizacji … minimum raz do roku” rozumie aktualizację ograniczoną do okresu gwarancyjnego. Prosimy o wyjaśnienie, czy rysunki poglądowe wraz z wymiarami mają być przekazane Odbiorcy jednorazowo w formacie TIFF/G4 dodatkowo, oprócz katalogu części.  Odpowiedź:  Zamawiający dokonuje następującej korekty treści wskazanego w pytaniu punktu 7:  **„Katalog części zamiennych w języku polskim lub angielskim wraz z wykazem producentów i dostawców** (z numerami katalogowymi umożliwiającymi sprawne zamawianie części), w tym także, rysunki poglądowe z wymiarami oraz instrukcje ich naprawy i konserwacji, o ile te dostarczane są przez producenta. Należy dostarczyć jeden egzemplarz w wersji papierowej i jeden w wersji elektronicznej edytowalnej lub interaktywny elektroniczny katalog części zamiennych, przy spełnieniu warunku bezterminowej dostępności tego katalogu dla przedstawicieli Odbiorcy w ramach zawartej umowy dostawy na czas jej obowiązywania wraz z pierwszą lokomotywą danej Konfiguracji najpóźniej na dwa tygodnie przed jej odbiorem technicznym. W przypadku, gdy dostarczony katalog elektroniczny nie jest aktualizowany poprzez łącze internetowe Dostawca zobowiązany jest nieodpłatnie dostarczać Odbiorcy aktualizację 1 szt. tego katalogu minimum raz do roku przez cały okres trwania umowy. W przypadku gdy, Instrukcje naprawy i obsługi technicznej są zawarte w dokumentacji utrzymaniowej nie zachodzi potrzeba ich dublowania.  Zamawiającemu przysługuje prawo do uzyskania rysunków poglądowych wraz z wymiarami, a Dostawca zobowiązuje się do ich nieodpłatnego przekazania w terminie 14 dni kalendarzowych od otrzymania informacji z zapotrzebowaniem na dany rysunek. W przypadku braku rysunku wśród plików, które zostały przekazane jednorazowo Dostawca winien dokonać uzupełnienie braku w trybie określonym w zdaniu poprzednim.  Zamawiający dopuszcza, aby rysunki poglądowe były przekazane w formacie \*pdf, TIFF pod warunkiem, że rysunki zachowują czytelność umożliwiającą korzystanie z tej dokumentacji.” | |
|  | | SPP, Część IV. 1. DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI Tekst pod Punktem 25 | | Zwracamy się do Odbiorcy z prośbą o uzupełnienie tego wymogu w następujący sposób:  „Rysunki techniczne powinny być udostępnione w wersji edytowalnej **lub w nieedytowalnym formacie TIFF/G4** elementów nieznormalizowanych, takich jak ....”  Odpowiedź:  Zamawiający podtrzymuje wymóg udostępnienia rysunków technicznych w wersji edytowalnej. | |
|  | | Specyfikacja Przedmiotu Przetargu; Część II; 2.2 Skumulowana wartość serwisu (Css) dla Zadania I oraz dla Zadania II | | Nowoczesne lokomotywy mają przegląd P4 po ośmiu latach lub 1.200.000 km przejechanych. Oznacza to, że przy rocznym przebiegu 180 tys km, przegląd P4 wypadłby po około 6 i pół roku eksploatacji. Wnosimy o zmianę formuły na: 4 x CsI x 1.200.000  Odpowiedź:  Zamawiający dokonuje korekty ilości kilometrów stanowiącej podstawę do obliczania skumulowanej wartości serwisu (Css). W konsekwencji niniejszego Zamawiający dokonuje zmiany dwóch ostatnich zdań „Skumulowana wartość serwisu (Css) dla Zadania I oraz dla Zadania II” zapisów Specyfikacji: „Dla Zadania pierwszego Css**I** przyjmuje postać: 4 x **CsI** x 1.200.000.  Dla Zadania drugiego Css**II** przyjmuje postać: 3 x **CsII** x 1.200.000.” | |
|  | | Specyfikacja Przedmiotu Przetargu; Część II; 2.2 Skumulowana wartość serwisu (Css) dla Zadania I oraz dla Zadania II | | Podobnie, jak dla Zadania pierwszego, wnosimy o zmianę formuły na: 3 x CsII x 1.200.000  Odpowiedź:  Zamawiający dokonał wnioskowanej korekty przy okazji odpowiedzi związanej z pytaniem nr 50. | |
|  | | Specyfikacja Przedmiotu Przetargu; Część II; 2.2 Indeksacja cen (stawek) CsI i CsII, CsdI i CsdII | | Wnosimy o zastosowanie dla wyliczenia wskaźnika LC wskaźników w zakresie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw łącznie z wypłatami z zysku w czwartym kwartale rozliczanego roku, ogłaszanych przez GUS.  Odpowiedź:  Zamawiający uwzględnia propozycje i dokonuje korekty wskaźników indeksacji łącząc dotychczasową metodologię z propozycją Oferenta:  Wskaźnik indeksacji kosztów pracy będzie zatem składał się w 50% ze wskaźnika LC, oraz w 50% z zaproponowanego wskaźnika GUS. Szczegóły zostaną przedstawione w ujednoliconej wersji Specyfikacji. | |
|  | | Specyfikacja Przedmiotu Przetargu; Część II; 2.2 Indeksacja cen (stawek) CsI i CsII, CsdI i CsdII | | Wnosimy o zastosowanie dla wyliczenia wskaźnika LC wskaźników w zakresie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw łącznie z wypłatami z zysku w czwartym kwartale rozliczanego roku, ogłaszanych przez GUS.  Odpowiedź:  Zamawiający dokonał wnioskowanej korekty przy okazji odpowiedzi związanej z pytaniem nr 52. | |
|  | | Specyfikacja Przedmiotu Przetargu; Część II; 2.3 Cena za naprawę rewizyjną P4 lokomotywy (Cp4); Indeksacja cen: Cp4I, Cp4II, | | Wnosimy o zastosowanie dla wyliczenia wskaźnika LC wskaźników w zakresie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw łącznie z wypłatami z zysku w czwartym kwartale rozliczanego roku, ogłaszanych przez GUS.  Odpowiedź:  Zamawiający uwzględnia propozycje i dokonuje korekty wskaźników indeksacji łącząc dotychczasową metodologię z propozycją Oferenta:  Wskaźnik indeksacji kosztów pracy będzie zatem składał się w 50% ze wskaźnika LC, oraz w 50% z zaproponowanego wskaźnika GUS. Szczegóły zostaną przedstawione w ujednoliconej wersji Specyfikacji. | |