|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| No | Ref. No | Pytan |
| 1 | Specyfikacja\_Lok\_elektryczne  SPP Części I  1.1. Warunki dopuszczenia Oferenta do oceny ofert  11. Referencje | Uprzejmie prosimy o zmodyfikowanie klauzuli 11 w następujący sposób:  „ 11. Referencje poświadczające niezbędną wiedzę i doświadczenie w realizacji dostaw lokomotyw elektrycznych.  W przypadku składania oferty na realizację Zadania pierwszego Oferent przedstawi minimum 2, nie więcej jednak niż 6 referencji, zróżnicowanych pod kątem dopuszczeń do eksploatacji w przynajmniej 2 krajach o odmiennych systemach bezpieczeństwa i dopuszczonych do eksploatacji na infrastrukturze kolejowej krajów Unii Europejskiej, udzielonych Oferentowi przez odbiorców lokomotyw elektrycznych, na rzecz których dostawę zrealizował Oferent. Warunkiem udziału w przetargu jest wykazanie, iż Oferent w okresie 60 ~~48~~ miesięcy licząc wstecz od daty ogłoszenia niniejszego przetargu wyprodukował i dostarczył lokomotywy czteroosiowe trakcji elektrycznej o parametrach technicznych nie gorszych niż określone w części III pkt 2 niniejszej Specyfikacji, w ilości łącznej co najmniej 4 sztuk. Spośród tych 4 lokomotyw referencje muszą obejmować dostawy przynajmniej 2 sztuki takich lokomotyw, z których każda dopuszczona jest jednocześnie do eksploatacji przynajmniej na terenie Polski i Niemiec. Pozostałe referencje muszą obejmować dostawy przynajmniej 2 sztuki takich lokomotyw, z których każda dopuszczona jest do eksploatacji przynajmniej w trzech krajach z których jednym jest Polska.  W przypadku składania oferty na realizację Zadania drugiego Oferent przedstawi minimum 2, nie więcej jednak niż 5 referencji udzielonych Oferentowi przez odbiorców lokomotyw elektrycznych, których dostawę zrealizował Oferent. Warunkiem udziału w przetargu jest wykazanie, iż Oferent w okresie 60 ~~48~~ miesięcy licząc wstecz od daty ogłoszenia niniejszego przetargu wyprodukował i dostarczył lokomotywy czteroosiowe trakcji elektrycznej o parametrach technicznych nie gorszych niż określone w części III pkt 2 w niniejszej Specyfikacji w ilości łącznej co najmniej 3 sztuk. Spośród tych 3 lokomotyw referencje muszą obejmować dostawy lokomotyw, z których każda dopuszczona jest do eksploatacji przynajmniej na terenie Polski lub Włoch. „  Odpowiedź Zamawiającego:  Zamawiający dokonuje korekty treści Części I pkt 1.1. ust 11 specyfikacji na następującą:   1. „Referencje poświadczające niezbędną wiedzę i doświadczenie w realizacji dostaw lokomotyw elektrycznych.   W przypadku składania oferty na realizację Zadania pierwszego Oferent przedstawi minimum 2, nie więcej jednak niż 6 referencji, zróżnicowanych pod kątem dopuszczeń do eksploatacji w przynajmniej 2 krajach o odmiennych systemach bezpieczeństwa i dopuszczonych do eksploatacji na infrastrukturze kolejowej krajów Unii Europejskiej, udzielonych Oferentowi przez odbiorców lokomotyw elektrycznych, na rzecz których dostawę zrealizował Oferent. Warunkiem udziału w przetargu jest wykazanie, iż Oferent w okresie 60 miesięcy licząc wstecz od daty ogłoszenia niniejszego przetargu wyprodukował i dostarczył lokomotywy czteroosiowe trakcji elektrycznej o parametrach technicznych nie gorszych niż określone w części III pkt 2 niniejszej Specyfikacji, w ilości łącznej co najmniej 4 sztuk. Spośród tych 4 lokomotyw referencje muszą obejmować dostawy przynajmniej 2 sztuki takich lokomotyw, z których każda dopuszczona jest jednocześnie do eksploatacji przynajmniej na terenie Polski i Niemiec. Pozostałe referencje muszą obejmować dostawy przynajmniej 2 sztuki takich lokomotyw, z których każda dopuszczona jest do eksploatacji przynajmniej w trzech krajach z których w jednym z nich zasilanie odbywa się poprzez system zasilania 3 kV DC. Zamawiający uzna za prawidłowe przedstawienie referencji dla lokomotyw posiadających na pokładzie ETCS na dowolnym poziomie wg Baseline: 3.4, Baseline 2.3.0d, lub niższym.  W przypadku składania oferty na realizację Zadania drugiego Oferent przedstawi minimum 2, nie więcej jednak niż 5 referencji udzielonych Oferentowi przez odbiorców lokomotyw elektrycznych, których dostawę zrealizował Oferent. Warunkiem udziału w przetargu jest wykazanie, iż Oferent w okresie 60 miesięcy licząc wstecz od daty ogłoszenia niniejszego przetargu wyprodukował i dostarczył lokomotywy czteroosiowe trakcji elektrycznej o parametrach technicznych nie gorszych niż określone w części III pkt 2 w niniejszej Specyfikacji w ilości łącznej co najmniej 3 sztuk. Spośród tych 3 lokomotyw referencje muszą obejmować dostawy lokomotyw, z których każda dopuszczona jest do eksploatacji przynajmniej na terenie kraju, w którym zasilanie odbywa się poprzez system zasilania 3 kV DC. Zamawiający uzna za prawidłowe przedstawienie referencji dla lokomotyw posiadających na pokładzie ETCS na dowolnym poziomie tj. wg Baseline: 3.4, Baseline 2.3.0d, lub niższym.  Referencje złożone dla każdego z zadań powinny zawierać jako minimum następujące informacje: kraj dostawy, ilość oraz typ dostarczonych lokomotyw, poziom ETCS, wszystkie kraje, dla których poszczególne pojazdy posiadały dopuszczenie do eksploatacji, termin/okres realizacji dostawy, pozytywną opinię klienta dotyczącą wywiązania się Oferenta z warunków zawartej umowy, wskazanie okresu gwarancji, jaką zostały objęte wyprodukowane lokomotywy. Brak informacji o długości okresu udzielonej gwarancji lub brak potwierdzenia, ze lokomotywa będąca przedmiotem referencji posiada zabudowany ETCS nie będzie stanowił podstawy do nieuznania lub odrzucenia referencji  Zamawiający zastrzega sobie prawo do weryfikacji przedłożonych referencji, dlatego wymaga, aby referencje zawierały dane kontaktowe osoby (nr telefonu i adres mailowy), która udzieli informacji w przypadku pytań Zamawiającego dotyczących przebiegu współpracy pomiędzy Oferentem a podmiotem, który udzielił referencji.  Jeśli przedstawione referencje nie obejmują takich danych, wówczas należy je przedstawić jako informację uzupełniającą w piśmie przewodnim (wskazanym wyżej w pkt 1).  W przypadku, gdy Oferent jest członkiem grupy kapitałowej, w skład której wchodzi podmiot będący producentem lokomotyw, dopuszczalne jest przedstawienie referencji wystawionych na producenta, które zostaną Oferentowi udostępnione przez producenta lokomotyw, o ile fakt udostępnienia zostanie potwierdzony pisemnie przez producenta, zaś fakt istnienia powiązań kapitałowych zostanie wykazany przez Oferenta odpowiednimi dokumentami rejestrowymi oraz oświadczeniami.  W odpowiedzi na część pytania Oferenta dotyczącą prośby o możliwość zawarcia informacji, które nie zostały zawarte na referencjach (np. okres gwarancji) mogły być przedstawione jako informacja uzupełniająca w piśmie przewodnim zamawiający zwraca uwagę że w odpowiedziach opublikowanych w dniu 30.03.2021 wskazał iż „Brak informacji o długości okresu gwarancji nie będzie stanowił podstawy do nieuznania lub odrzucenia referencji”. W przypadku jeżeli Oferent chciałby wskazać okres gwarancji jakim były objęte lokomotywy, których dotyczą przedłożone w toku postępowania referencje to może tego dokonać w trybie informacji uzupełniającej w piśmie przewodnim. |
| 2 | Specyfikacja\_Lok\_elektryczne  SPP Części I  1.1. Warunki dopuszczenia Oferenta do oceny ofert  11. Referencje | Rozumiemy, że parametry techniczne produkowanych i dostarczanych lokomotyw trakcyjnych czteroosiowych, które zostaną zaprezentowane jako lokomotywy referencyjne, nie są gorsze od podanych w części III pkt 2 w „Podstawowe dane techniczne lokomotyw do dostawy”. Prosimy o potwierdzenie.  Odpowiedź Zamawiającego:  Zamawiający określa, że lokomotywy dla których Oferent jest zobowiązany przedstawić referencje powinny posiadać parametry techniczne nie gorsze niż:   1. układ osi: Bo’ Bo’ 2. napięcie zasilania:   - dla Konfiguracji I przynajmniej system zasilania 3 kV DC; 15kV 16 2/3 Hz oraz 25 kV 50 Hz AC  - dla Konfiguracji II przynajmniej system zasilania 3 kV DC   1. moc ciągła: minimum 5 MW przy wszystkich rodzajach zasilania 2. siła pociągowa przy rozruchu: minimum 300 kN 3. szerokość toru: 1435 mm 4. masa służbowa: maksymalna 90 ton EN15528:2015 5. maksymalny nacisk na szynę: 221 kN (22,5 tony/oś) EN15528:2015 6. nominalna średnica okręgu tocznego: nie mniej niż 1250 mm 7. długość lokomotywy ze zderzakami: maksymalnie 20 000 mm 8. skrajnia: UIC 505-1 9. Ilość silników trakcyjnych – 4 10. minimalny promień łuku – 150 m |
| 3 | SPP Części V, rozdział 2 Usługi Serwisowe – Wskaźnik gotowości G pkt. B. | Uprzejmie prosimy o modyfikację zapisów w odniesieniu do Części V, rozdział 2 Usługi Serwisowe – Wskaźnik gotowości G pkt. B. jak niżej:  B. (…) W przypadku awarii lokomotywy naprawa lokomotywy powinna zostać przeprowadzona na miejscu awarii, jeżeli problem można rozwiązać przy wsparciu „infolinii” helpdesku.  Czas niedostępności (N) w takim przypadku będzie liczony od momentu zgłoszenia telefonicznego na „gorącej linii” awarii uniemożliwiającej eksploatację pojazdu przez wszystkie godziny przypadające w dni kalendarzowe, w których lokomotywa była niedostępna do eksploatacji, do czasu zakończenia rozwiązania problemu.  Jeżeli usunięcie awarii na miejscu nie będzie możliwe (rozwiązanie przez helpdesk nie jest możliwe), lokomotywa zostanie przetransportowana do wspólnie uzgodnionego warsztatu w uzgodnionym czasie:  Transport lokomotywy organizuje Zleceniodawca i na jego koszt do A1. w warsztacie klienta lub do innych warsztatów  A2. stacja kolejowa, od której odchodzi bocznica warsztatu uzgodniona między Stronami, chyba że Dostawca zobowiązuje się wykonać transport samodzielnie i na własny koszt. Powyższe oznacza, że ​​czas niedostępności (N) liczony jest od momentu przekazania lokomotywy i udostępnienia jej personelowi serwisowemu dostawcy w uzgodnionym miejscu w uzgodnionym czasie, do momentu naprawy i zwrotu lokomotywy klientowi.  W przypadku awarii lokomotywy skutkującej niemożnością kontynuowania lub rozpoczęcia podróży, do czasu niedostępności zostanie doliczony 4-godzinny czas niedostępności (N).  Odpowiedź Zamawiającego:  Zamawiający uprzejmie informuje, iż nie jest jego intencją ograniczanie się do próby usprawnienia lokomotywy w miejscu jej awarii/uszkodzenia do próby rozwiązania problemu poprzez wsparcie telefoniczne hot-line. Jeżeli nie uda się usprawnić lokomotywy poprzez wsparcie telefoniczne hot-line to na miejsce awarii w czasie określonym w warunkach Specyfikacji m.in. Część V pkt 2 Usługi serwisowe winien udać się serwis Dostawcy, aby dokonać naprawy lokomotywy. Dopiero w przypadku, kiedy usprawnienie/naprawa na miejscu nie jest możliwe/a lokomotywa zostanie przetransportowana do uzgodnionego warsztatu. Zaś sama niedostępności lokomotywy dla realizacji przewozu rozpoczyna się od chwili zgłoszeni awarii/usterki skutkującej brakiem możliwości eksploatacji lokomotywy. W przypadku ewentualnych wątpliwości dotyczących czasu transportu lokomotywy z miejsca awarii/uszkodzenia do uzgodnionego warsztatu Dostawca ma prawo zrealizować transport we własnym zakresie.  Część V pkt 2 Usługi serwisowe Serwis korekcyjny:  „(…)Usługi serwisu korekcyjnego Dostawca zobowiązany jest świadczyć zarówno w terenie, jak i w warsztatach naprawczych wskazanych przez Zamawiającego. W 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, o ile usuwane wady lub usterki nie są objęte gwarancją(…)”  Poniżej treść zapisów Specyfikacji Część V pkt 2 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. Koszty transportu lokomotywy zorganizowanego przez Odbiorcę do swoich hal warsztatowych obciążają Odbiorcę. W przypadku braku możliwości dokonania czynności serwisowych w obiektach Odbiorcy, Dostawca zapewni możliwość skorzystania z innego obiektu lub innego rozwiązania technicznego. Koszty transportu lokomotywy do i ze stacji, z której odgałęzia się bocznica warsztatu zapewnionego przez Dostawcę lub uzgodnionego przez Strony oraz uprzednio uzgodnione i udokumentowane koszty dostępu do infrastruktury uzgodnionego obiektu warsztatowego oraz manewrów kolejowych obciążają 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 jego koszt(…)”.  Część V pkt 2 Usługi serwisowe Serwis korekcyjny, w którym Zamawiający dokonuje jednocześnie dokonuje korekty ostatniego zdania:  “(…) 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, o ile nie został nimi bezpośrednio obciążony Odbiorca, to Dostawca refakturuje je na Odbiorcę. Dostarczenie lokomotywy do stacji kolejowej, z której odgałęzia się bocznica prowadząca do warsztatu innego niż obiekt 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.  Koszty transportu lokomotywy związane z koniecznością naprawy gwarancyjnej w warsztacie poniesie Odbiorca, za wyjątkiem kosztów manewrów pomiędzy stacją, z której odgałęzia się bocznica warsztatu innego niż obiekt Odbiorcy a warsztatem, które pokryje Dostawca. Jeśli zajdzie potrzeba dostarczenia lokomotywy w celu dokonania naprawy gwarancyjnej do zakładu producenta, to koszty transportu do zakładu, udostępnienia infrastruktury zakładu oraz manewrów (w tym ich organizację) oraz powrotu do miejsca eksploatacji pokryje Dostawca. (…)”  Poniżej treść zapisów Specyfikacji Część V pkt 2 Wskaźnik gotowości G:  „B. Dla usług serwisu korekcyjnego świadczonych zgodnie z warunkami umownymi przez Dostawcę: w miejscu awarii / uszkodzenia lokomotywy lub w warsztatach obowiązują następujące zasady obliczania czasu niedostępności (N).  W przypadku awarii lokomotywy jej usprawnienie powinno być realizowane na miejscu, gdzie pojazd uległ awarii. Czas niedostępności (N) w takim przypadku będzie liczony od czasu zgłoszenia telefonicznego na „hot-line” awarii uniemożliwiającej eksploatację pojazdu przez wszystkie godziny przypadające w dniach kalendarzowych, w których lokomotywa była niedostępna do realizacji przewozów aż do czasu zakończenia naprawy pojazdu (wystawienie dokumentu potwierdzającego dokonanie naprawy).  W przypadku braku możliwości usunięcia awarii na miejscu, lokomotywa zostanie przetransportowana na obustronnie uzgodnioną godzinę do uzgodnionego obustronnie warsztatu. Transport lokomotywy zostanie zorganizowany przez Odbiorcę i na jego koszt do stacji kolejowej, od której odgałęzia się bocznica ustalonego pomiędzy Stronami warsztatu, o ile Dostawca nie podejmie się zrealizowania transportu we własnym zakresie i na własny koszt. Powyższe oznacza, że czas niedostępności (N) będzie liczony od czasu zgłoszenia telefonicznego na „hot-line” awarii uniemożliwiającej eksploatację pojazdu aż do czasu wystawienia lokomotywy do stacji kolejowej, od której odgałęzia się bocznica ustalonego pomiędzy Stronami warsztatu, zrealizowanego po zakończeniu naprawy pojazdu (wystawienie dokumentu potwierdzającego dokonanie naprawy). W tym przypadku czas jaki upływa od zgłoszenia awarii poprzez czas transportu lokomotywy do warsztatu i czas realizacji naprawy aż do wystawienia naprawionej lokomotywy do Stacji kolejowej, od której odgałęzia się bocznica ustalonego pomiędzy Stronami warsztatu jest liczony jako czas niedostępności (N), albowiem lokomotywa pozostaje niedostępna do realizacji przewozów przez Odbiorcę. W przypadku, jeżeli transport lokomotywy jest organizowany przez Odbiorcę, a dostawa lokomotywy do uzgodnionego warsztatu nastąpiłaby po uzgodnionym czasie, to dla okresu liczonego pomiędzy uzgodnioną godziną dostarczenia lokomotywy do warsztatu, a czasem, w którym lokomotywa mogła zostać przyjęta do zrealizowania czynności serwisowych nie jest liczony do czasu niedostępności N. Czas transportu ze stacji kolejowej, od której odgałęzia się bocznica ustalonego pomiędzy Stronami warsztatu na miejsce eksploatacji nie jest liczony do czasu niedostępności N. Do czasu niedostępności N w każdym z powyższych przypadków liczone są godziny przypadające we wszystkich dniach kalendarzowych, w których lokomotywa była niedostępna do realizacji przewozów.” |
| 4 | § 4.17  Umowa lokomotywy | Dla Wykonawcy nie jest jasnym, jakie to mogą być obowiązki podatkowe, które w wyniku zmiany przepisów prawa, zamiast obciążać Dostawcę, nakładałyby dodatkowe obowiązki podatkowe na Odbiorcę. Czy oznacza to, że np. w sytuacji zmiany stawki podatku VAT (podwyższenia), wynagrodzenie Dostawcy uległoby pomniejszeniu o wartość zmienionej stawki? I jest to ryzyko Dostawcy, które ma uwzględnić w wynagrodzeniu umownym? A może chodzi o inne przypadki? Prośba o wyjaśnienie i wskazanie przykładów.  Odpowiedź Zamawiającego:  Zamawiający wyjaśnia, iż nie dotyczy on podatku VAT i ewentualne zmiany jego stawki. Niniejsze regulują bowiem zapisy „§ 4.1. Strony umowy ustalają, że wszystkie świadczenia pieniężne przewidziane umową, płatne będą w walucie EUR. Ceny (wynagrodzenia) netto zostaną powiększona o aktualnie obowiązujący podatek od towarów i usług VAT (…)”  „§ 4.17. paragraf reguluje przypadki podatku u  źródła czy też innych podatków wynikających z przepisów lub umów o unikaniu podwójnego opodatkowania jakie mogą występować pomiędzy Polską a innymi krajami, w których może mieć siedzibę Dostawca albo w których może być realizowany przedmiot dostawy. |
| 5 | §.6.6  Umowa lokomotywy | Rozumiemy, że za datę ostatecznego odbioru lokomotywy rozumie się datę podpisania protokołu odbioru końcowego nawet w przypadku czynności wynikających z punktu 4 Zał. 5a jest jeszcze do zrobienia.  Prosimy o potwierdzenie.  Odpowiedź Zamawiającego:  Zamawiający potwierdza, że ostateczny odbiór każdej lokomotywy kończy się przekazaniem lokomotywy i dokumentacji zgodnie z wymaganiami i warunkami określonymi w umowie oraz specyfikacji. Odbiór powinien zostać potwierdzony podpisami na protokole zdawczo-odbiorczym wg wzoru zgodnego z Załącznikiem nr 5a. Zgodnie z treścią Specyfikacji w podtytule “odbiór końcowy”:  “Odbiorca nie może odmówić podpisania protokołu odbioru w przypadku stwierdzenia jedynie drobnych usterek, które nie pogarszają możliwości eksploatacji lokomotywy, a w protokole określony zostanie rozsądny czas i sposób ich usunięcia przez Dostawcę.” |
| 6 | § 8.2.5  Umowa lokomotywy | Uprzejmie prosimy o usunięcie §8.2.5, ponieważ wymienione komponenty są objęte istniejącymi standardowymi umowami gwarancyjnymi zawartymi z poddostawcami na okres 2 lat na produkty platformy, a przedłużenie do 5 lat nie byłoby ekonomicznie użyteczne.  Odpowiedź Zamawiającego:  Zamawiający potwierdza, że oczekuje podanej trwałości wskazanych komponentów. |
| 7 | §8.3  Umowa lokomotywy | Uprzejmie prosimy o usunięcie punktów 3) i 4), ponieważ są one już zawarte w zdaniu pierwszym „Dostawca udziela gwarancji dobrej jakości prac serwisowych, o których mowa w §9-§10, na okres 6 miesięcy, (..)”, a tym samym prosimy o modyfikację treści zapisów w § 8.3 Umowy dostawy w następujący sposób:  „8.3. Dostawca udziela gwarancji dobrej jakości prac serwisowych, o których mowa w §9-§10, na okres 6 miesięcy, z tym że okres gwarancji dla niżej wymienionych usług jest następujący:  1) przegląd P1 – 2 tygodnie,  2) przegląd P2 – 1 miesiąc,  ~~3) przegląd P3 – 6 miesięcy,~~  ~~4) reprofilacja zestawu kołowego – 6 miesięcy,~~  5) czynności wymiany zestawu kołowego – 1 rok lub przebieg 180.000 km, w zależności co pierwsze nastąpi,  6) naprawa rewizyjna P4 – 1 rok lub przebieg 180.000 km, w zależności co pierwsze nastąpi.”  Odpowiedź Zamawiającego:  Zamawiający akceptuje wnioskowaną zmianę. |
| 8 | §8.5  Umowa lokomotywy | Uprzejmie prosimy o modyfikację zapisów w następujący sposób:  „ 8.5. Na części naprawione lub wymienione na nowe w wykonaniu serwisu prewencyjnego, korekcyjnego lub dodatkowego, Dostawca udziela jednorazowej gwarancji obejmującej wszelkie usterki i awarie, jakie powstaną w okresie 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 nie krócej niż dłuższy okres gwarancji, o którym mowa w §8.2, jeśli dotyczy on części wymienionej na nową. W celu wyjaśnienia wątpliwości np. jeżeli dana część zgodnie z §8.2 Umowy objęta jest gwarancją na 8 lat i została wymieniona na nową na 3 miesiące przed zakończeniem okresu gwarancji, gwarancja wynikająca z niniejszego §8.5 obowiązywać będzie do końca 9 miesiąca po upływie 8 letniego okresu gwarancji. W czasie po zakończeniu okresu gwarancji wynikającego z §8.2 Umowy, gwarancja z §8.5 ograniczona jest do dostarczenia Odbiorcy przez Dostawcę, na jego koszt, nowej lub naprawionej części. Odbiorca po otrzymaniu nowej lub naprawionej części odeśle Dostawcy na jego koszt wadliwą część.  Odpowiedź Zamawiającego:  Zamawiający dokonuje zmiany treści §8.5 umowy na następującą:  “Na części wymienione na nowe lub regenerowane 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 nie krócej niż dłuższy okres gwarancji, o którym mowa w §8.2 pkt 1-5, jeśli dotyczy on części wymienionej. Niezależnie jednak od liczby dokonanych wymian, obowiązek wymiany części jest ograniczony do maksymalnie 24 miesięcy 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 pkt 1-5. W celu uniknięcia wątpliwości np. jeżeli dana część zgodnie z §8.2 pkt 3 objęta jest gwarancją na 8 lat i została wymieniona na 3 miesiące przed zakończeniem tego okresu gwarancji, gwarancja wynikająca z niniejszego §8.5 obowiązywać będzie do końca 21 miesiąca po upływie 8 letniego okresu gwarancji.” |
| 9 | §8.6  Umowa lokomotywy | Uprzejmie prosimy o uznanie źródeł światła LED za materiały eksploatacyjne i usunięcie części zdania w następujący sposób:  „8.6. (…) Udzielona gwarancja obejmuje lokomotywę oraz jej części, podzespoły i osprzęt roboczy, który jest integralną częścią lokomotywy (m.in. silnik), a także całe zainstalowane w wykonaniu umowy wyposażenie, z wyłączeniem materiałów eksploatacyjnych, takich jak:  1) paliwa, płyny eksploatacyjne, środki smarne i inne materiały podlegające normalnemu zużyciu,  2) klocki hamulcowe, filtry, paski klinowe, bezpieczniki,  3) żarówki, ~~za wyjątkiem ledowych źródeł światła.~~  Jeżeli jednak uszkodzenie lub zużycie części lub materiałów wymienionych w pkt 1-3 nastąpiło na skutek błędu serwisu Dostawcy, w szczególności niewłaściwego montażu, wtedy Dostawca zobowiązany jest do ich nieodpłatnej wymiany lub uzupełnienia w ramach odpowiedzialności gwarancyjnej Dostawcy z §8.3 za jakość serwisu.”  Odpowiedź Zamawiającego:  Zamawiający niestety nie może przychylić się do wniosku Oferenta gdyż wyeliminowałby w ten sposób gwarancję z tytułu wad produkcyjnych ledowych źródeł światła, które to elementy z uwag na wysoką trwałość i koszty są nieporównywalne z żarówkami uznanymi przez Zamawiającego za materiał eksploatacyjny. |
| 10 | § 8.9.  Umowa lokomotywy | Aktualna definicja wady systemowej wskazuje, że za wadę systemową będzie można uznać wadę, która wystąpiła już na dwóch lokomotywach, które zostały zabudowane w oparciu o te same projekty i materiały, gdy wada będzie tego samego rodzaju i mogła (a nie powstała) z tej samej przyczyny. Definicja ta jest bardzo szeroka w zakresie możliwości uznania, co jest wadą systemową. Dlatego, czy Zamawiający wyrazi zgodę na doprecyzowanie definicji wady systemowej tak aby obejmowała ona minimum 3 lokomotywy w trakcie 12-miesięcznego okresu przejściowego po upływie okresu karencji wynoszącego 40 000 km na lokomotywę i wykluczała wszelkie wady spowodowane wypadkami, wandalizmem, siłą wyższą i wadliwą infrastrukturą, a także aby wykluczała wady spowodowane materiałami eksploatacyjnymi i częściami zużywalnymi?  Odpowiedź Zamawiającego:  Zamawiający informuje, iż zapis §8.9 umowy uzupełniony został o wymaganie dla wady systemowej, aby wada tego samego rodzaju pojawiła się w co najmniej trzech lokomotywach dostarczonych Odbiorcy z ramach danego Zadania. Jednocześnie Zamawiający zwraca uwagę, iż Dostawca nie ponosi odpowiedzialności w zakresie napraw gwarancyjnych w przypadkach wskazanych w §8.7 lit.a-e. Nadto zgodnie z treścią § 9.1 pkt 2.a) oraz § 9.1 pkt 4a) umowy Dostawca nie jest zobowiązany do realizacji w ramach serwisu korekcyjnego napraw oraz usuwania 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.  Dodatkowo Zamawiający po pierwszym zdaniu w § 8.9 umowy, dodaje następujące dodatkowe zdanie w treści umów na każde z Zadań:  “Nie stanowią wady systemowej uszkodzenia związane z naturalnym zużyciem spowodowanym eksploatacją lokomotywy.” |
| 11 | §8.9  Umowa lokomotywy | Uprzejmie prosimy o modyfikację zapisów i usunięcie ostatniego zdania:  „ 8.9. (…) ~~Po wprowadzonych zmianach, Dostawca musi przedstawić raport eksperta potwierdzający prawidłowość rozwiązań eliminujących te wady.~~”  Odpowiedź:  Zamawiający zwraca uwagę, iż nie chodzi w tym przypadku o raport niezależnego biegłego (np. z listy sądowej), a jedynie o rzetelną analizę problemu i zaopiniowanie jego rozwiązania w formie raportu przygotowany przez eksperta, wybranego przez Dostawcę, posiadającego wiedzę w obszarze występowania zaistniałej wady systemowej.  Dlatego Zamawiający nie akceptuje proponowanego wykreślenia. |
| 12 | §8.10  Umowa lokomotywy | Uprzejmie prosimy o zmianę klauzuli w następujący sposób:  „8.10 W przypadku wystąpienia w okresie 24 miesięcy pierwotnego okresu gwarancji wady lokomotywy, której usunięcie jest niemożliwe lub pomimo pięciokrotnego usuwania wady tego samego podzespołu lub elementu, lokomotywa ponownie jest niesprawna, przez co nie spełnia wymagań technicznych wynikających z niniejszej umowy, to Dostawca traktuje tę wadę jako wadę systemową i postępował będzie zgodnie zgodnie z zapisami punkcie 8.9. ~~na wezwanie Odbiorcy jest zobowiązany w terminie dwunastu miesięcy wymienić wadliwą lokomotywę na nową wolną od wad. Przed upływem tego terminu Dostawca za zgodą Odbiorcy może podjąć się dokonania ponownej naprawy na tyle gruntownej i szerokiej, aby lokomotywa spełniała wymagania techniczne wynikające z niniejszej umowy.~~”  Odpowiedź:  Zamawiający zwraca uwagę, iż zapisy §8.10 mają na celu uregulowanie przypadku, w której wada jest niemożliwa do usunięcia lub Dostawca podejmuje wielokrotne bezskuteczne próby usuwania wady dotyczącej tego samego podzespołu lub elementu. Oczywiście analogicznie do zapisów §8.10 po stronie Dostawcy w takim przypadku powinno dojść do gruntownej analizy i rozwiązania problemu, ale skoro takowe nie następuje po pięciu naprawach to uznanie tej wady za wadę systemową w żaden sposób nie rozwiąże istniejącego problemu. Dlatego Zamawiający nie akceptuje proponowanego wykreślenia. |
| 13 | §8.12  Umowa lokomotywy | Uprzejmie prosimy o wyjaśnienie, w jaki sposób Załącznik 6 odnosi się do niniejszych warunków.  „8.12.W przypadku przeniesienia przez Odbiorcę własności lokomotywy na osobę trzecią, Dostawca pozostanie związany gwarancją dobrej jakości lokomotywy oraz jej elementów oraz wyposażenia na warunkach określonych w niniejszej umowie oraz w Załączniku nr 6, w zakresie w jakim będą one korzystniejsze dla nabywcy.”  Odpowiedź:  Ponieważ odesłanie do Załącznika nr 6 w §8.12 jest omyłkowe, to Zamawiający zmienił je (także w §8.1) na odesłanie do Załącznika nr 4. |
| 14 | § 9.1.b  Umowa lokomotywy | Niniejszym uprzejmie prosimy o modyfikację treści zapisów w § 9.1.b Umowy dostawy w następujący sposób:  „9.1 Dostawca zobowiązuje się do świadczenia usług w ramach:  1) serwisu prewencyjnego (utrzymania lokomotywy lub jej części, podzespołów oraz funkcjonalności), obejmującego wszelkie czynności utrzymania niezbędne dla możliwości eksploatacji lokomotywy, tj. m.in.:  b) dokonywanie czynności związanych z utrzymaniem systemów niezbędnych dla zachowania aktualności świadectwa dopuszczenia w Polsce, w Niemczech oraz we wszystkich krajach, w których lokomotywa jest dopuszczona do ruchu; kontrolowanie aktualności formalnych dopuszczeń i homologacji wymaganych do eksploatacji lokomotywy, a w razie gdy mają charakter terminowy - także dokonywanie lub przygotowanie czynności wymaganych do ich przedłużenia, z zastrzeżeniem zdania następnego. Wszelkie czynności/ prace, które mają być wykonane w celu utrzymania aktualności tych świadectw zatwierdzenia, które powstały w wyniku zmian w przepisach prawa, będą podlegać dodatkowemu zamówieniu. ”  Odpowiedź:  Zamawiający wyjaśnia, iż wpływ zmian przepisów prawa na zmianę umowy jest określony w §16.8 pkt 3 umowy. Mając jednak na uwadze oczekiwania Oferenta w tym zakresie dotyczącym świadczenia usług, Zamawiający dokonuje następującego doprecyzowania §9.1 pkt 1b oraz §9.1 pkt 5a:  §9.1 pkt 1b umowy na Zadanie 1:  "dokonywanie czynności związanych z utrzymaniem systemów niezbędnych dla zachowania aktualności świadectwa dopuszczenia w Polsce, Niemczech, Austrii, Czechach i w Słowacji oraz we wszystkich krajach, w których lokomotywa jest dopuszczona do ruchu zgodnie z §9.1 pkt 5a; kontrolowanie aktualności formalnych dopuszczeń i homologacji wymaganych do eksploatacji lokomotywy, a w razie gdy mają charakter terminowy - także dokonywanie lub przygotowanie czynności wymaganych do ich przedłużenia,”  §9.1 pkt 1b umowy na Zadanie 2:  „dokonywanie czynności związanych z utrzymaniem systemów niezbędnych dla zachowania aktualności świadectwa dopuszczenia w Polsce oraz we wszystkich krajach, w których lokomotywa została dopuszczona do ruchu zgodnie z pkt 5a niżej; kontrolowanie aktualności formalnych dopuszczeń i homologacji wymaganych do eksploatacji lokomotywy, a w razie gdy mają charakter terminowy - także dokonywanie lub przygotowanie czynności wymaganych do ich przedłużenia,”  §9.1 pkt 5b umowy na Zadanie 1 i Zadanie 2:  „modyfikacji, modernizacji lub ulepszeniu lokomotywy lub jej osprzętu, albo dostosowania poszczególnych funkcjonalności do potrzeb Odbiorcy oraz dostosowania do zmian przepisów w przypadku lokomotyw posiadających ostateczne i bezterminowe dopuszczenia, w oparciu o szczegółowe uzgodnienia techniczne i finansowe stron;”  Zamawiający zwraca uwagę, że w związku z oświadczeniem jakie Dostawca złożył, zgodnie ze Specyfikacją, Część I pkt 1.1, Dostawca winien utrzymać ciągłość oraz aktualności formalnych dopuszczeń i homologacji wymaganych do eksploatacji lokomotywy. |
| 15 | §9.8 i 9.13  Umowa lokomotywy | Uprzejmie prosimy o wprowadzenie zmian zaznaczonych na czerwono, ponieważ Dostawca nie powinien mieć obowiązku dostarczenia lokomotywy zastępczej.  „9.8 Jeżeli w związku z zaniechaniem lub opóźnionym zakończeniem czynności serwisu prewencyjnego lokomotywa zostanie wyłączona z ruchu, Dostawca może ~~jest zobowiązany~~ nie później niż w ciągu jednego Dnia roboczego od chwili, gdy serwis prewencyjny (zgodnie z terminami określonymi w Dokumentacji Systemu Utrzymania lub w §9.7) powinien być zakończony, zapewnić lokomotywę zastępczą. (..)”  9.13. .Jeżeli w ocenie Dostawcy naprawa (usprawnienie) lokomotywy, której eksploatacja stała się niemożliwa będzie trwać dłużej niż odpowiednio 48 godzin lub 5 Dni roboczych przewidzianych w §9.11 lit.b oraz w przypadku, gdy naprawa już rozpoczęta przedłuża się ponad te terminy, Dostawca może ~~jest zobowiązany~~ udostępnić lokomotywę zastępczą, na warunkach określonych w §9.8 w terminie jednego Dnia roboczego od chwili, w której naprawa powinna być zakończona. Odbiorcy przysługuje prawo do zryczałtowanej rekompensaty za brak lub opóźnione udostępnienie lokomotywy zastępczej w wysokości określonej w §9.9.”  Odpowiedź:  Zamawiający podtrzymuje dotychczasową wersję zapisów, wyjaśniając, że jedyną konsekwencją nie zapewnienia przez Dostawcę lokomotywy zastępczej jest powstanie po stronie Odbiorcy prawa do rekompensaty. Zapewnienie lokomotywy zastępczej uprawnia tym samym Dostawcę do uniknięcia zapłaty takiej rekompensaty oraz do ograniczenia czasu niedostępności lokomotywy, który wpływa na wyliczenie wskaźnika dostępności “G”.  Jednocześnie Zamawiający informuje, iż na wniosek złożony przez jednego z Oferentów dokonał uzupełniania zapisów umowy §12.5 o treść (zgodną z zapisami Specyfikacji), która wiąże się z udostępnieniem lub brakiem lokomotywy zastępczej.  „12.5.Odbiorca może żądać od Dostawcy zapłaty kary umownej w wysokości 1300 EUR za każde 0,001 obniżenia poziomu wskaźnika gotowości „G” dla floty lokomotyw dostarczonych w ramach niniejszej umowy (§9.5) w stosunku do poziomu 0,95, z tym że:  a) tak obliczoną kwotę kary pomniejsza się o sumę kwot zryczałtowanych rekompensat należnych Odbiorcy za czas nieudostępnienia lokomotywy zastępczej zgodnie z §9.8-9 i §9.13 – w przypadku gdy czas za który naliczono rekompensaty przypada w okresie, dla którego wskaźnik gotowości (G) obliczony został poniżej 0,95;  b) przy obliczaniu wskaźnika gotowości (G) na potrzeby naliczenia kary umownej, należy czas, w którym brak było możliwości użytkowania lokomotywy Odbiorcy objętej utrzymaniem (prewencyjnym i korekcyjnym), tj. godzin niedostępności lokomotywy (N), pomniejszyć o czas, w którym Odbiorca miał zapewnioną możliwość korzystania z lokomotywy zastępczej.  Łączna suma kar umownych naliczonych na podstawie niniejszego ustępu nie może przekroczyć 10% skumulowanej szacunkowej wartości serwisu Css(I), ustalonej zgodnie z §12.2 zdanie drugie.” |
| 16 | §9.11  Umowa lokomotywy | Niniejszym Wykonawca prosi o modyfikację zapisów w następujący sposób – jak wskazano na czerwono:  „W przypadku awarii lub nieprawidłowości uniemożliwiających pracę lokomotywy:  a) czas reakcji serwisu korekcyjnego (tj. czas liczony od chwili zgłoszenia do momentu przystąpienia do naprawy przez serwisantów przygotowanych do zdiagnozowania problemu i rozpoczęcia naprawy), powinien wynosić nie więcej niż 24 godziny (liczone w dniach roboczych);  b) czas zakończenia naprawy lokomotywy w ramach serwisu korekcyjnego nie powinien przekraczać 48 godzin (liczone w dniach roboczych) od chwili ~~zgłoszenia awarii lub wady uniemożliwiającej eksploatację lokomotywy zgodnie z jej przeznaczeniem,~~ kiedy lokomotywa została przekazana/ udostępniona przez Odbiorcę do naprawy w umówionym miejscu lub punkcie serwisowym i czasie, z tym że 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, od momentu kiedy lokomotywa została przekazana/ udostępniona przez Odbiorcę do naprawy w umówionym miejscu lub punkcie serwisowym i czasie,  Przy liczeniu czasu reakcji serwisu korekcyjnego oznaczonego w godzinach pomija się godziny przypadające w inne dni, niż Dni robocze.”  Odpowiedź:  Zamawiający udzielił obszernej odpowiedzi na pytanie dotyczące tego zakresu przy okazji odpowiedzi na pytanie nr 3. Zamawiający nie widzi możliwości wprowadzenia proponowanej przez Oferenta korekty. |
| 17 | §9.12  Umowa lokomotywy | Niniejszym Wykonawca prosi o modyfikację zapisów w następujący sposób – jak wskazano na czerwono:  „W przypadku usterek oraz nieprawidłowości w pracy lokomotywy, które wg oceny serwisu nie skutkują koniecznością wyłączenia jej z eksploatacji:  a) czas reakcji serwisu korekcyjnego (liczony zgodnie z §9.11 lit. a) powinien wynosić nie więcej niż 10 Dni roboczych;  b) czas zakończenia naprawy lokomotywy w ramach serwisu korekcyjnego powinien być każdorazowo obustronnie uzgodniony ~~nie powinien przekraczać 12 Dni roboczych od chwili zgłoszenia wady lub usterki nie uniemożliwiającej eksploatację lokomotywy zgodnie z jej przeznaczeniem~~, z tym że jeżeli nie grozi to unieruchomieniem lokomotywy, zwiększeniem rozmiaru uszkodzeń lub pogarszaniem się stanu lokomotywy w związku z jej normalną eksploatacją, Dostawca może zdecydować o dokonaniu takiej naprawy podczas następnych zaplanowanych czynności utrzymania prewencyjnego; ryzyko błędnej oceny skutków przesunięcia czasu naprawy wady lub usterki obciąża Dostawcę.”  Odpowiedź:  Zamawiający zwraca uwagę, iż tryb, o jaki wnosi Oferent, dotyczący wydłużenia czasu na naprawę usterek oraz nieprawidłowości w pracy lokomotywy, które wg oceny serwisu nie skutkują koniecznością wyłączenia jej z eksploatacji wynika już z obecnego brzmienia cytowanego w pytaniu §9.12 lit b) umowy. Zgodnie z nim: „Dostawca może zdecydować o dokonaniu takiej naprawy podczas następnych zaplanowanych czynności utrzymania prewencyjnego; ryzyko błędnej oceny skutków przesunięcia czasu naprawy wady lub usterki obciąża Dostawcę.”  Zamawiający wyjaśnia, że nie może być stroną proponowanych w pytaniu uzgodnień, gdyż nie ma kompetencji w zakresie oceny ewentualnych skutków wydłużenia czasu na naprawę. |
| 18 | § 10.2  Umowa lokomotywy | Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku napraw objętych gwarancją Dostawcy organizacja transportu lokomotywy zostanie wykonana przez Zamawiającego.  Odpowiedź:  Zamawiający informuje , iż dokonuje zmiany § 10.2, i otrzymuje on następujące brzmienie:  „O ile będzie to technicznie możliwe, racjonalne i uzasadnione ekonomicznie prace serwisowe powinny być realizowane w obiektach Odbiorcy w Gliwicach, Brzegu Dolnym, Kutnie lub na innych terminalach Zamawiającego w Polsce wyposażonych w hale warsztatowe. W przypadku braku takiej możliwości, Dostawca zapewni możliwość skorzystania z innego właściwego obiektu lub innego rozwiązania technicznego. 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 warsztatu wskazanego zgodnie ze zdaniem pierwszym i drugim wyżej lub uzgodnionego obustronnie, chyba że zgodnie z §9.12 lit.b) Dostawca zdecyduje o dokonaniu takiej naprawy podczas następnych zaplanowanych czynności utrzymania prewencyjnego. Koszty transportu lokomotywy zorganizowanego przez Odbiorcę do swoich hal warsztatowych obciążają Odbiorcę. Koszty transportu lokomotywy do i ze stacji, z której odgałęzia się bocznica warsztatu zapewnionego przez Dostawcę lub uzgodnionego przez strony oraz koszty transportu pomiędzy tą stacją i warsztatem, a także koszty dostępu do infrastruktury obiektu warsztatowego również obciążają Odbiorcę. Jeżeli koszty te zostały opłacone już przez Dostawcę, wtedy może je zrefakturować na Odbiorcę. W przypadku usterek niemożliwych do naprawy na miejscu, organizacja transportu lokomotywy należy do Odbiorcy, z tym zastrzeżeniem, że za organizację manewrów pomiędzy stacją, z której odgałęzia się bocznica warsztatu a warsztatem poza obiektami Odbiorcy odpowiada Dostawca na zasadach określonych w §9.17. Jeżeli niezwłocznie po ustaleniu potrzeby przetransportowania lokomotywy do warsztatu, w którym ma być ona usprawniona, Dostawca zadeklaruję zorganizowanie transportu do stacji, z której odgałęzia się bocznica, na swój koszt, wtedy Odbiorca będzie zwolniony z organizowania tego transportu. 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, za wyjątkiem kosztów manewrów pomiędzy stacją, z której odgałęzia się bocznica warsztatu innego niż obiekt Odbiorcy a warsztatem, które pokryje Dostawca. Jeśli zajdzie potrzeba dostarczenia lokomotywy w celu dokonania naprawy gwarancyjnej do zakładu producenta, to koszty transportu do zakładu, udostępnienia infrastruktury zakładu oraz manewrów (w tym ich organizację) oraz powrotu do miejsca eksploatacji pokryje Dostawca”.  Jednocześnie Zamawiający zawiadamia, iż w konsekwencji zmian w paragrafie 10.2 zmianie ulega również paragraf 9.17:  „Odbiorca zobowiązany jest dostarczyć lokomotywę do i odebrać ze stacji kolejowej, z której odgałęzia się bocznica kolejowa warsztatu, w którym mają być przeprowadzone czynności wskazane w §9.16 pkt 2-4. Wstawienie lokomotywy z tej stacji do warsztatu i jej wystawienie z warsztatu do stacji po wykonaniu prac serwisu dodatkowego, jest obowiązkiem Dostawcy wykonywanym na koszt Odbiorcy. Dostawca nie jest zobowiązany do organizacji manewrów pomiędzy obiektami Odbiorcy wyposażonymi w hale warsztatowe, a stacją, z której odgałęzia się bocznica takiego obiektu. Od momentu podstawienia lokomotywy przez Odbiorcę na stacji w czasie ustalonym z Dostawcą, rozpoczyna się bieg terminu zakończenia usługi, określony w §9.16 pkt 2-4, który będzie zachowany, jeżeli przed jego upływem Dostawca zwróci Odbiorcy lokomotywę na tej samej stacji kolejowej.” |
| 19 | §10.5  Umowa lokomotywy | Niniejszym Wykonawca prosi o modyfikację zapisów w następujący sposób – jak wskazano na czerwono:  „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 językach niemieckim, polskim lub angielskim w pozostałych krajach, zgodnie z miejscem jej lokalizacji adekwatnie do posiadanego przez pojazd dopuszczenia do eksploatacji.”  Odpowiedź:  Zamawiający zmodyfikował §10.5 umowy na Zadanie 1, nadając mu 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.” |
| 20 | § 11.2  Umowa lokomotywy | Aktualny zapis oznacza dla Wykonawcy, że właściwie już w pierwszym dniu zwłoki materializuje się przesłanka do odstąpienia od umowy. Ze względu na fakt, że jest to wymóg bardzo rygorystyczny, zwracamy się z wnioskiem o wprowadzenie zapisu, że odstąpienie może nastąpić wyłącznie w odniesieniu do danej lokomotywy i tylko gdy zwłoka w dostawie przekroczy 6 miesięcy. Pozostałe zapisy o wyznaczeniu dodatkowego terminu proponujemy pozostawić bez zmian.  Odpowiedź:  Zamawiający informuje, że biorąc pod uwagę terminy oczekiwanych przez niego dostaw lokomotyw oraz perspektywę kwalifikowalności kosztów w ramach umowy na dofinansowanie zakupu lokomotyw, nie widzi możliwości akceptacji niniejszej propozycji. |
| 21 | §12.2  Umowa lokomotywy | Uprzejmie prosimy o zmianę klauzuli w następujący sposób zaznaczony na czerwono:  „12.2.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 tylko przez pozostały okres obowiązywania umowy w zakresie usług serwisu ~~Css~~~~(I)~~~~,~~ ~~wskazanej 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.”  Odpowiedź:  Zamawiający informuje, iż nie wyraża zgody na wprowadzenie proponowanej zmiany. |
| 22 | §12.3  Umowa lokomotywy | Dostawca prosi o rozważenie możliwości obniżenia kary umownej o której mowa w §12.3 Umowy z 0,06% na 0,05%.  Odpowiedź:  Zamawiający podkreśla, iż oczekuje terminowości w realizacji dostaw. Biorąc pod uwagę terminy oczekiwanych przez niego dostaw lokomotyw oraz perspektywę kwalifikowalności kosztów w ramach umowy na dofinansowanie zakupu lokomotyw, nie widzi możliwości akceptacji niniejszej propozycji. |
| 23 | §12.4  Umowa lokomotywy | Uprzejmie prosimy o zmianę §12.4 Umowy w następujący sposób:  W przypadku, gdy podczas odbioru poszczególnych lokomotyw przez Odbiorcę zostanie stwierdzony brak elementów wyposażenia lub wymaganych funkcjonalności, lub też niezgodność parametrów technicznych dostarczonej lokomotywy z parametrami i warunkami określonym w Załączniku nr 1 (Specyfikacja), które nie stanowią przeszkody w użytkowaniu lokomotywy zgodnie z jej podstawowym przeznaczeniem, wówczas fakt ten zostanie odnotowany w protokole zdawczo – odbiorczym. Dostawca zobowiązany jest do usunięcia niezgodności lub uzupełnienia braku określonych elementów w ~~możliwie najszybszym~~ odpowiednim terminie uzgodnionym z Odbiorcą. Usunięcie przez dostawcę niezgodności i uzupełnienie braków w uzgodnionym przez Strony terminie ~~nie przekraczającym 7 Dni roboczych od dnia dostawy~~, nie wiąże się dla Dostawcy z żadnymi sankcjami prawnymi. Po bezskutecznym upływie tego terminu Odbiorca ma prawo naliczyć począwszy od pierwszego dnia po podpisaniu protokołu zdawczo-odbiorczego karę umowną za opóźnienie w usunięciu niezgodności lub uzupełnieniu braków w każdej lokomotywie, przy przekazywaniu której w protokole zdawczo - odbiorczym odnotowano uwagi obligujące Dostawcę do powyższych działań naprawczych, w wysokości:  1) 150 EUR za każdy dzień opóźnienia w okresie pierwszych 30 dni od dnia odbioru,  2) 300 EUR za każdy dzień opóźnienia począwszy od 31 dnia od dnia odbioru.  Łączna wysokość określonych w niniejszym ustępie kar umownych nie może przekroczyć 5% ceny netto tej lokomotywy (wskazanej w § 2.4).  Odpowiedź:  Zamawiający informuje, iż nie wyraża zgody na wprowadzenie proponowanych zmian.  Zamawiający dokonuje natomiast zmiany terminu na usunięcie przez dostawcę niezgodności i uzupełnienie braków z 7 na 14 Dni roboczych. |
| 24 | §12.5  Umowa lokomotywy | Uprzejmie prosimy o zmianę klauzuli w następujący sposób zaznaczony na czerwono:  „12.5.Odbiorca może żądać od Dostawcy zapłaty kary umownej w wysokości 1300 EUR za każde 0,001 obniżenia poziomu wskaźnika gotowości „G” dla floty lokomotyw dostarczonych w ramach niniejszej umowy (§9.5) w stosunku do poziomu 0,95. Łączna suma kar umownych naliczonych z tego tytułu nie może przekroczyć 5% rocznej ~~10%~~ ~~skumulowanej~~ szacunkowej wartości serwisu ~~Css~~~~(I)~~~~,~~ ~~ustalonej zgodnie z §12.2.”~~  Odpowiedź:  Zamawiający informuje, iż nie wyraża zgody na wprowadzenie proponowanej zmiany. |
| 25 | §.12.12  Umowa lokomotywy | Dostawca prosi o rozważenie możliwości ograniczenia łącznej sumy kar umownych Dostawcy za usługi serwisu do wysokości 15% wartości usług wykonanych w danym roku kalendarzowym.  Odpowiedź:  Zamawiający informuje, iż nie wyraża zgody na wprowadzenie proponowanej zmiany. |
| 26 | §12.17  Umowa lokomotywy | Uprzejmie prosimy o zmianę klauzuli w następujący sposób zaznaczony na czerwono:  „ 12.17.  Łączna odpowiedzialność Wykonawcy z tytułu roszczeń wynikających z wykonania lub nienależytego wykonania umowy, niezależnie od podstawy prawnej roszczenia, w tym kar umownych, nie przekroczy 12,5% ~~25%~~ ceny netto za część Usług serwisowych ~~określoną w umowie w §2.5~~”  Odpowiedź:  Zamawiający informuje, iż nie wyraża zgody na wprowadzenie proponowanej zmiany. |
| 27 | § 16.8.3  Umowa lokomotywy | Odbiorca wprowadza miękkie pojęcie zmian wymagań technicznych, o których Dostawca nie mógł się dowiedzieć przy dołożeniu należytej staranności. Ze względu na mogący powodować spór zapis, czy dana zmiana wymagań technicznych była możliwa do powzięcia wiadomości przy dołożeniu należytej staranności, czy Odbiorca wyrazi zgodę na wykreślenie tej przesłanki z pkt 16.8.3?  Odpowiedź:  Zamawiający przychylając się do wniosku Oferenta usunął ostatnie zdanie z pkt 16.8.3. |
| 28 | § 16.9  Umowa lokomotywy | Czy Odbiorca rozważy opcję zmiany sądu powszechnego na arbitraż poprzez zamianę przedmiotowej klauzuli na: Strony uzgadniają, że wszelkie spory związane z interpretacją lub wykonaniem Umowy zostaną w pierwszej kolejności przedstawione osobom zarządzającym Stron w celu ich polubownego rozstrzygnięcia, a w przypadku braku takiego polubownego rozstrzygnięcia nieosiągnietego pomimo upływu 30 ( trzydziestu) dni wszelkie spory wynikające z lub powstałe w związku z niniejszą Umową, w tym wszelkie pytania dotyczące jej istnienia, ważności lub rozwiązania, zostaną ostatecznie rozstrzygnięte w drodze arbitrażu przeprowadzonego zgodnie z Regulaminem Arbitrażowym Instytutu Arbitrażowego Sztokholmskiej Izby Handlowej. Trybunał arbitrażowy będzie się składał z trzech arbitrów wyznaczonych zgodnie z Regulaminem. Miejscem arbitrażu będzie Warszawa (Polska). Językiem postępowania będzie język polski.  Odpowiedź:  Zamawiający informuje, iż nie wyraża zgody na wprowadzenie proponowanej zmiany. |
| 29 | Załącznik 5a  Clause 4 | Uprzejmie prosimy o modyfikację jak niżej:  „4. Strony stwierdzają następujące usterki i ustalają następujący sposób i termin usunięcia usterek/braków, których ujawnienie nie stoi na przeszkodzie zakończeniu odbioru końcowego ~~technicznego~~ lokomotywy:”  Odpowiedź:  Zamawiający usunie wskazaną pomyłkę i zamieni słowo „technicznego” na „końcowego”. |