|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Pytania – cz11. opublikowane w dniu 16.04.2021 | | |
| Nr | Dotyczy: | Pytanie / odpowiedź |
| 1 | SPP. Część III. 2. Wymagania ogólne 11.f) | Wykonawca zwraca się z uprzejmą prośbą do Zamawiającego o zmianę 11.f) na następujący:  „ f) kompletną dokumentację w języku polskim, dla każdej lokomotywy, w oryginałach lub potwierdzonych kopiach, w tym dokumentację obligatoryjną, niezbędną do realizacji obowiązków ECM przez Zamawiającego, wymienioną w części IV Specyfikacji. Jeżeli język dokumentacji oryginalnej jest inny niż polski, Dostawca dołączy do dokumentacji oryginalnej lub jej potwierdzonej kopii, poprawne tłumaczenie na język polski. Dokumentacja poddostawców będzie dostarczona w oryginalnym języku producenta (poddostawcy) lub w języku angielskim.”  Odpowiedź:  Zamawiający uprzejmie informuje iż nie wymaga tłumaczenia kompletnej dokumentacji poddostawców a jedynie tej dokumentacji poddostawców Oferenta, która jest niezbędną do realizacji obowiązków ECM przez Zamawiającego.  Tym samym Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę zapisu. |
| 2 | SPP. Część III. 2. Kabina maszynisty g) | Wykonawca zwraca się z uprzejmą prośbą do Zamawiającego o zmianę g) w następujący sposób:  „ g) Okna czołowe ogrzewane, z roletami, wykonane ze szkła bezpiecznego, wyposażone w wycieraczki ze spryskiwaczami lub zgodnie z rozwiązaniem producenta w spryskiwacze pod szybą;”  Odpowiedź:  Zamawiający wyraża zgodę na zaproponowaną zmianę. Tym samym Część III. 2. Kabina maszynisty pkt g) Specyfikacji otrzymuje brzmienie:  „ g) Okna czołowe ogrzewane, z roletami, wykonane ze szkła bezpiecznego, wyposażone w wycieraczki ze spryskiwaczami lub spryskiwaczami umieszczonymi na pudle lokomotywy nad lub pod szybą”. |
| 3 | SPP. Część III. 2. System kamer/ rejestrator jazdy | Wykonawca zwraca się z uprzejmą prośbą do Zamawiającego o modyfikację paragrafu w następujący sposób:  .... Awaria którejkolwiek z kamer (stan beznapięciowy, zwarcie, zalanie itp.) powinna być sygnalizowana na pojeździe sygnałem wizualnym lub dźwiękowym w taki sposób, aby sygnał nie miał negatywnego wpływu na maszynistę i bezpieczeństwo prowadzenia lokomotywy lub składu pociągu. ~~w sposób skuteczny, tak aby maszynista widział lub słyszał, że kamera nie działa.~~ Jeżeli system powiadamiania o awarii jest realizowany z opcją dźwiękową, należy zapewnić dezaktywację sygnału dźwiękowego, ale dopiero po upływie np. 1 minuty od rozpoczęcia sygnalizacji, ~~tak~~ ~~aby sygnał ten nie miał negatywnego wpływu na maszynistę i bezpieczeństwo prowadzenia lokomotywy lub składu pociągu~~. Dodatkowo jako opcję dopuszcza się powiadomienie o awarii kamer(y) poprzez raport o usterce wysyłany zdalnie przez kartę SIM do ustalonego z Odbiorcą adresata.”  Odpowiedź:  Zamawiający wyraża zgodę na zaproponowaną zmianę zapisu  „.... Awaria którejkolwiek z kamer (stan beznapięciowy, zwarcie, zalanie itp.) powinna być sygnalizowana na pojeździe sygnałem wizualnym lub dźwiękowym w taki sposób, aby sygnał nie miał negatywnego wpływu na maszynistę i bezpieczeństwo prowadzenia lokomotywy lub składu pociągu. Jeżeli system powiadamiania o awarii jest realizowany z opcją dźwiękową, należy zapewnić dezaktywację sygnału dźwiękowego, ale dopiero po upływie np. 1 minuty od rozpoczęcia sygnalizacji. Dodatkowo powinna być przesyłana informacja o awarii kamer(y) poprzez raport o usterce wysyłany zdalnie przez kartę SIM do ustalonego z Odbiorcą adresata.” Jako rozwiązanie opcjonalne w przypadku zastosowania sygnalizacji dźwiękowej awarii Zamawiający zaleca rozwiązania umożliwiającego dezaktywację sygnału akustycznego. |
| 4 | SPP. Część IV. I. 25. | Wykonawca zwraca się z uprzejmą prośbą do Zamawiającego o zmianę paragrafu w następujący sposób:  Rysunki techniczne powinny być udostępnione w wersji elektronicznej ~~edytowalnej~~ elementów nieznormalizowanych takich jak: elementy spawane ramy, elementy obrabiane mechanicznie oraz plastycznie. Rysunki te posłużą wyłącznie do ułatwienia prac odtworzeniowych podczas napraw pojazdu. Dostarczenie rysunków nastąpi najpóźniej wraz z pierwszą lokomotywą danej Konfiguracji.  Odpowiedź:  Zamawiający podtrzymuje odpowiedź jakiej udzielił na pytanie nr 49 w dn. 12.04.2021 nie wyrażając zgody na zaproponowaną zmianę zapisu. |
| 5 | SPP. Część IV. I | Wykonawca zwraca się z uprzejmą prośbą do Zamawiającego o modyfikację wymagań w taki sposób, aby tylko instrukcja obsługi musiała być dostarczona w formie drukowanej. Wszystkie pozostałe dokumenty w formie elektronicznej.  Odpowiedź:  Zamawiający nie przychyla się do wniosku oferenta. SPP Część IV.I określa jednoznacznie jakie dokumenty mają być dostarczone jak również w jakiej formie. |
| 6 | SPP. Część IV. I | Zgodnie z Dyrektywą UE 2016/797 Artykuł 22 "**Rejestracja**" i 23 "**Kontrole przed użyciem pojazdów uprawnionych**" (Kontrola zgodności trasy) rejestracja i kontrola zgodności trasy leżą w gestii operatora. Zwracamy się z uprzejmą prośbą o zmianę wymagań zgodnie z w/w dyrektywą UE.  Odpowiedz:  Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę wymagań zawartych w SPP. Zamawiający wyjaśnia jednak że dla potrzeb dokonania rejestracji pojazdu Odbiorca udzieli Dostawcy stosownych pełnomocnictw, aby Dostawca dokonał rejestracji w imieniu Zamawiającego. Dostawca jest zobowiązany przeprowadzić rejestrację w rejestrze pojazdów w imieniu Dysponenta pojazdów – zgodnie z art. 22 przywołanej Dyrektywy.  Zamawiający ma świadomość obowiązków wynikających z art. 23. Jeśli chodzi o kontrolę przed rozpoczęciem użytkowania pojazdu niezależnie od tego wymaga, aby Dostawca zgodnie z wymaganiami zawartymi w Specyfikacji dostarczył Wykaz tras obsługiwanych w ramach poszczególnych poziomów ETCS, dla których lokomotywa ma potwierdzoną kompatybilność ESC z infrastrukturą kolejową w poszczególnych krajach zgodnie z odpowiednią Konfiguracja I lub II dla tras i odcinków infrastruktury, dla których producent lokomotywy uzyskał już potwierdzenie kompatybilności w ramach dostarczanego typu pojazdu. Odbiorca prosi o dostarczenie takiego wykazu wraz z lokomotywą Konfiguracji I i Konfiguracji II.  **Zamawiający dostarczy klucze i karty SIM.** |
| 7 | SPP, Część V. Gwarancja, serwis, części zamienne, szkolenia, dodatkowe informacje - 2. Usługi Serwisowe – Serwis korekcyjny | Niniejszym uprzejmie prosimy o zmianę zapisów zgodnie ze wskazaniem na czerwono:  „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, ze względów bezpieczeństwa lub ze względu na potrzebę demontażu materiałów, jakie na miejscu nie jest możliwe, 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 były objęte gwarancją. (…) W przypadku odpowiedzialności gwarancyjnej, koszty transportu lokomotywy w związku z koniecznością z utrzymania korekcyjnego w warsztacie oraz dostępu do infrastruktury obiektu warsztatowego, poniesie ~~w całości~~ Dostawca do maksymalnej wysokości 500EUR za transport do uzgodnionego warsztatu.”  Odpowiedź:  Zamawiający przychyla się do zmiany zaproponowanej w pierwszej części pytania i wyjaśnia, że to Dostawca przeprowadza kwalifikację możliwości dokonania naprawy awarii w miejscu jej wystąpienia. Zamawiający nie ma intencji wypisywania katalogu przypadków, kiedy naprawa w miejscu awarii jest możliwa, czy też nie. Zakładamy, że Oferenci dokonają racjonalnej oceny możliwości naprawy w miejscu awarii, gdyż czas niedostępności lokomotywy wpływa na wskaźnik gotowości G.  Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe brzmienie omawianego fragmentu Specyfikacji:  „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, ze względów bezpieczeństwa lub ze względu na potrzebę demontażu materiałów, jakie na miejscu nie jest możliwe, 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 były objęte gwarancją (…)”  Jeśli chodzi o drugą część pytania. Kwestia kosztów transportu została dokładnie wyjaśniona przy okazji odpowiedzi na pytania nr 3 i 18 w 5 części pytań i odpowiedzi opublikowanej dn. 14.04.2021. |
| 8 | SPP, Część V. Gwarancja, serwis, części zamienne, szkolenia, dodatkowe informacje - 2. Usługi Serwisowe – Serwis dodatkowy | Niniejszym uprzejmie prosimy o zmianę zapisów zgodnie ze wskazaniem na czerwono:  „D. **Wymiany 1, 2 lub 4 zestawów kołowych** – za wynagrodzeniem ustalonym po stawkach CpPL i Cp, i Cd (sposób ustalenia ceny zestawu określony jest niżej pod lit. F) odpowiednio dla danego Zadania. Zamawiający oczekuje, że Odbiorca przystąpi do wymiany każdego zestawu kołowego niezwłocznie po jego dostawie w terminie uprzednio uzgodnionym między Stronami, nie później jednak niż w terminie **30 dni** od daty zlecenia wymiany. Uzgodnienie terminu podstawienia lokomotywy nastąpi na wniosek Odbiorcy w terminie nie dłuższym niż 5 Dni roboczych. Czas wymiany kompletnych zestawów kołowych gwarantowany przez Dostawcę nie może być dłuższy niż **12 dni roboczych** , w przypadku gdy wymiana nastąpi na terenie Polski, od dostarczenia lokomotywy do uzgodnionego warsztatu, pod rygorem naliczania kary umownej.”  Jednocześnie prosimy o potwierdzenie zrozumienia Wykonawcy:  - Przystąpienie do czynności wymiany rozpocznie się w ciągu 30 dni od daty zlecenia wymiany.  - Sama czynność wymiany zostanie wykonana w ciągu 12 dni roboczych od dostarczenia lokomotywy do uzgodnionego warsztatu.  Odpowiedź:  Zamawiający nie wyraża zgody na zaproponowaną zmianę i podtrzymuje dotychczasowe warunki. Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, iż czynność wymiany zestawu kołowego powinna być uzgodniona między Stronami i zlecona w ramach serwisu dodatkowego z co najmniej 30-dniowym wyprzedzeniem. Sama zaś wymiana zestawów kołowych dotyczy tylko czynności z tym związanych oraz regulacji / dostosowania elementów podwozia lokomotywy. W czasie 12 dni roboczych nie jest zawarty czas realizacji zamówienia na dostawę kół, ani ich transport na miejsce wymiany. |
| 9 | SPP, Część V. Gwarancja, serwis, części zamienne, szkolenia, dodatkowe informacje - 2. Usługi Serwisowe – Serwis dodatkowy | Niniejszym uprzejmie prosimy o zmianę zapisów zgodnie ze wskazaniem na czerwono:  „ F. Dostawy zestawów kołowych i innych części zamiennych objętych pakietem części po cenach jednostkowych ustalonych w tym pakiecie w Załączniku nr 3 do umowy dostawy, odpowiednio dla danego Zadania, które nie powinny przekraczać cen rynkowych.  Odbiorca ma prawo zamówić, a Dostawca zobowiązuje się dostarczać wybrane pojedyncze części zamienne, które zostały wykazane w pakiecie części (Załącznik nr 9a i 9b do Specyfikacji i nr 3 do umowy dostawy odpowiednio dla danego Zadania, arkusz 3). Odbiorca nie jest zobligowany zamawiać którejkolwiek z części ani całego pakietu. Dostawca powinien zapewniać możliwość odbioru części na terenie Europy we wskazanym przez Dostawcę miejscu, w terminie wskazanym w kolumnie „F” w ww. arkuszach nr 3, pod rygorem kar umownych, podczas okresu produkcji lokomotyw. Termin ten nie powinien trwać jednak dłużej niż 180 dni dla dostawy silnika trakcyjnego, wózka, kompletnych zestawów kołowych oraz kół monoblokowych do wymiany w zestawach kołowych lokomotywy oraz 60 dni w przypadku innych części, licząc od daty złożenia zamówienia. Długość terminu dostawy zestawów kołowych lub kół monoblokowych pozostaje bez wpływu na wymagany 30 dniowy termin usługi ich wymiany określony wyżej pod lit. D i E. Każdy taki zestaw kołowy lub koło monoblokowe będzie objęty gwarancją jaka jest wymagana dla tych zestawów lub kół, w jakie ma być wyposażona nowa lokomotywa.  Po okresie produkcji lokomotyw należy wziąć pod uwagę czas realizacji wskazany w kolumnie „F” w ww. arkuszach nr3, bez dodatkowych ograniczeń (tj. Czas realizacji może być dłuższy niż 180 dni na dostawę silnika trakcyjnego, wózka, kompletnych zestawów kołowych i kół monoblokowych do wymiany w lokomotywie zestawy kołowe i 60 dni na inne części).  Fakturowanie dostaw części będzie realizowane po ich dostawie z 30-dniowym terminem płatności. Ceny części objęte pakietem części zamiennych podlegać będą indeksacji w oparciu o szczegółowe zapisy Części II Specyfikacji.  Przy każdorazowym zapytaniu ze strony Odbiorcy, Dostawca przedstawi osobną kalkulację ceny dla dostawy danej części w miejsce wskazane przez Odbiorcę. Odbiorca udzielając zlecenia zdecyduje, czy dokona odbioru we własnym zakresie, czy za zaoferowaną dopłatą zleci także realizację dostawy do miejsca odbioru wskazanego przez Odbiorcę.”  Odpowiedź:  Zamawiający zwraca uwagę, iż niniejsza umowa reguluje zasady współpracy na czas do momentu skierowania lokomotywy na pierwszy przegląd P4. Biorąc pod uwagę powyższe Zamawiający nie zakłada, aby w czasie obowiązywania umowy miało dojść do zaprzestania produkcji lokomotyw objętych umową. Tym samym Zamawiający nie może zgodzić się ze scenariuszem zaproponowanym przez Oferenta. |
| 10 | SPP, Część V. Gwarancja, serwis, części zamienne, szkolenia, dodatkowe informacje - 2. Usługi Serwisowe – Serwis korekcyjny | Niniejszym w ww. punkcie jest wskazane:  „W ramach wynagrodzenia za świadczenie usług utrzymania korekcyjnego dla lokomotyw w danej Konfiguracji Zamawiający wymaga:  (…)  d) utrzymywania zapasu części krytycznych (wymienionych niżej pantografów), których dostawa do miejsca dostawy nie przekroczy 36 godzin od chwili zgłoszenia konieczności wymiany części.”  Ponadto w SPP, CZESC V. Gwarancja, serwis, części zamienne, szkolenia, dodatkowe informacje - 3. Części zamienne, widnieje zapis:  „W ramach ceny za obsługę serwisową **Cs** Dostawca jest zobowiązany zabezpieczyć „**części krytyczne**” na potrzeby prac serwisowych pod kątem ewentualnych zdarzeń losowych (awarii, kolizji), których dostępność w magazynach mogłaby być ograniczona. Zamawiający wymaga, żeby Dostawca zdeponował we własnym zakresie części krytyczne w taki sposób i w takim miejscu, żeby czas ich dostawy do miejsca realizacji czynności serwisowych nie przekraczał do **36** godzin liczonych w czasie Dni roboczych, pod rygorem kar umownych. „  W związku z powyższym bardzo prosimy o potwierdzenie, wyjaśnienie czy „części krytyczne”, których lista ma być przygotowana przez Dostawcę zgodnie z punktem 3. Części zamienne, w tym pantografy, jest inną listą niż ta wskazana jako lista części podana w załączniku 9a/ 9b?  Czy „części krytyczne” z listy mają być używane wyłącznie do napraw w ramach serwisu korekcyjnego, czy też mogą być używane do wszelkiego rodzaju uszkodzeń?  Odpowiedź:  Zamawiający uprzejmie wyjaśnia, iż lista podana w załącznikach 9a i 9b (odpowiednio dla Konfiguracji I i dla Konfiguracji II) stanowi wykaz części objętych pakietem części zamiennych, których zakupu Zamawiający może dokonać.  Zupełnie czym innym jest lista części krytycznych zdefiniowanych przez Zamawiającego w Specyfikacji tylko jako pantografy.  Użycie części krytycznych jest możliwe w każdym przypadku awarii lokomotywy, niezależnie od przyczyn jej powstania. |
| 11 | (SPP. III. 2. **7):** | Uprzejmie prosimy o umożliwienie dostawy lokomotyw wielosystemowych w pierwszym etapie bez systemu ETCS L1 / L2 DE, ale z systemem PZB / LZB oraz o możliwość aktualizacji funkcjonalności ETCS L1 / L2 DE w drugim etapie, najpóźniej w I kwartale 2024 r.  Odpowiedź:  Zamawiający nie może przychylić się do niniejszego wniosku z uwagi na ramy czasowe projektu, który podlega dofinansowaniu ze środków UE |
| 12 | § 1.3  Umowa lokomotywy | W rozumieniu Wykonawcy, wybór Opcji Technicznej 1 i / lub Opcji Technicznej 2 będzie ważny dla wszystkich lokomotyw w powiązanej konfiguracji i wszystkie lokomotywy będą wyposażone w wybraną Opcję Techniczną. Rozumiemy również, że w przypadku zamówienia jednej dodatkowej lokomotywy, dodatkowa lokomotywa będzie wyposażona w Opcję Techniczną 1 lub 2, która została wybrana dla lokomotyw bazowych. Uprzejmie prosimy o potwierdzenie.  Odpowiedź:  Zgodnie z paragrafem 2.4 umowy ostatecznie wypełnianym przez Zamawiającego, Zamawiającemu przysługuje możliwość dowolnego doboru opcji, indywidualnie dla każdej spośród lokomotyw będącej przedmiotem dostawy w ramach Zadań 1 i 2. Tym samym wniosek dotyczący lokomotywy dodatkowej iż będzie ona tożsama w zakresie wybranych opcji jest nieprawidłowy. Korzystając z prawa opcji Zamawiający ma prawo wskazać, czy i ewentualnie które opcje techniczne zamawia. |