|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Pytania cz.13 zgłoszone po terminie, opublikowane dnia 26.04.2021** | | |
| **Nr.** | **Referencja** | **Treść Pytania** |
|  | Uwaga wstępna | Na pytania zadane po upływie wyznaczonego terminu Zamawiający nie jest zobowiązany udzielić odpowiedzi, natomiast może ich udzielić, jeżeli uzna to za celowe, w szczególności, jeśli na takie lub podobne pytanie nie udzielał wcześniej odpowiedzi.  Mając na uwadze to, że odpowiedź na niektóre z pytań może przyczynić się do lepszego zrozumienia przez Oferentów treści zmienionej Specyfikacji oraz jej załączniów, Zamawiający udziela poniższych wyjaśnień: |
|  | Umowa, §12.17 b) | Wykonawca bardzo prosi o wykreślenie z wyliczenia fragmentu „szkody powstałe w lokomotywie będącej przedmiotem dostawy i serwisowania”.  Odpowiedź:  Zamawiający nie zgadza się na zmianę. |
|  | SPP, część IV, 2., miejsce dostawy lokomotyw/-y, ustęp 2 i 3 | Wykonawca dziękuję Odbiorcy za przejęcie prac manewrowych podczas dostawy. W celu wyjaśnienia prosimy o potwierdzenie rozumienia, że ryzyko związane ze szkodami i odpowiedzialnością w ramach czynności manewrowych ponosi Odbiorca.  Odpowiedź:  Zamawiajacy wyjaśnia, że nie dokonywał korekty zapisów Specyfikacji dotyczących zasad dostawy lokomotywy na miejsce dostawy, zaś na mocy obowiązujących przepisów Zamawiajacy/Odbiorca ponosi odpowiedzialność za czynności manewrowe przez niego wykonywane.  Jednocześnie odnosząc się do spraw związanych z pozostałymi manewrami Zamawiający informuje, iż jego zobowiązanie do zwrotu kosztów manewrów, które będą zrealizowane przez Dostawcę oznacza, że koszty te zostaną przez niego pokryte na podstawie dowodu ich poniesienia (refaktura) w wysokości nie wyższej, niż cena rynkowa. |
|  | SPP, część III, Wymagania ogólne, 11a) | Wykonawca wnosi o dokonanie zmiany polegającej na tym, że tylko aktualizacje związane z bezpieczeństwem muszą być udostępniane przez Dostawcę nieodpłatnie. Pozostałe aktualizacje Odbiorca może zamawiać odpłatnie w ramach zamówień dodatkowych.  Odpowiedź:  Zamawiający dokonuje zmiany w ostatnim zdaniu zapisu pod literą a), tak aby nie było wątpliwości, że wskazana w nim aktualizacja, odnosi się do oprogramowania niezbędnego do bieżącego utrzymania i nadzoru nad lokomotywą, takiego jak np. wymienione oprogramowanie diagnostyczne lub do odczytu danych z rejestratorów, czy też monitorowania lokomotywy w procesie obsługi i diagnostyki.  Jednocześnie Zamawiający zwraca uwagę, iż zagadnienie dotyczące odpłatności aktualizacji oprogramowania usprawniającego lub podnoszącego efektywność pracy samej lokomotywy, jest uregulowane w Części II Specyfikacji pkt 2.2 Cena serwisu oraz w §9.6 umowy. |
|  | SPP, część III, Wymagania ogólne, 11g) | Wykonawca prosi o wykreślenie słów „pełne uprawnienia”, ponieważ Dostawca nie dokonuje takich czynności. To Odbiorca na własną odpowiedzialność może nadawać uprawnienia swoim pracownikom do wykonywania czynności.  Odpowiedź:  Zamawiający wyjaśnia, że przez „pełne uprawnienia” należy tu rozumieć nie tyle udzielenie prawnego umocowania, ale techniczne zapewnienie pełnego dostępu, tj. takiego, jakie pownien mieć użytkownik oprogramowania do odczytu danych.  Zamawiający w zapisie pod lit. g) po słowach „pełne uprawnienia” dodaje słowo „użytkownika” |
|  | Umowa, §8.2, 1) | Wykonawca uwzględniając praktykę rynkową wnosi o skrócenie okresu do 96 miesięcy (8 lat).  Odpowiedź:  Zamawiający nie zgadza się na zmianę. |
|  | Umowa, §8.6. | Wykonawca zwraca się z prośbą o doprecyzowanie tego postanowienia jak następuje:  „Przez wady i usterki, za które odpowiada gwarancyjnie Dostawca, należy rozumieć nie tylko wady produkcyjne lub wynikające z wadliwego montażu, lecz także wady wynikające z transportu lokomotyw lub ich części do miejsca dostawy, wady wynikające z niezgodności z bezwzględnie obowiązującymi przepisami technicznymi lub innymi bezwzględnie obowiązującymi przepisami prawa.[...]”  Odpowiedź:  Zamawiający wyjaśnia, że w postanowieniu §8.6 jest mowa o wadach fizycznych wynikających z niezgodności z przepisami technicznymi lub prawnymi, nie zaś o wadach polegających na niezgodności z takimi przepisami, które uniemożliwiają eksploatację lokomotywy zgodnie z jej przeznaczeniem (§8.11). W przypadku ujawnienia wady, bez znaczenia będzie zatem to, jaki charakter miały przepisy, z powodu naruszenia których wynikła wada. |
|  | SPP. III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE. System kamer/rejestrator jazdy | Pojazd Wykonawcy jest produktem należącym do platformy pojazdów, posiadającym skonstruowany już system kamer.   Z tego względy Wykonawca prosi o wprowadzenie następujących zmian:   1) odnoście rozdzielczości dopuścić alternatywnie 1280x960.  2) Odnośnie wymogu dotyczącego rejestrowanych parametrów określić również koordynaty GPS jako opcjonalne, podobnie jak w przypadku parametru „prędkość jazdy”. System Wykonawcy rejestruje parametry "nr lokomotywy", "kabina", "data" i "godzina".  Odpowiedź:  Zamawiający dokonuje korekty zapisu dotyczącego GPS podtrzymując jednoczesnie wymagania dotyczące rozdzielczości, które powinna być nie niższ niż wskazana w Specyfikacji. |
|  | SPP. III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE. System kamer/rejestrator jazdy | Wykonawca prosi o potwierdzenie jego rozumienia, że wymóg "w postaci zabezpieczonego dysku twardego lub SSD" będzie spełniony przy zastosowaniu SSD „Industrial Grade“ z możliwością obciążenia do 50g.  Odpowiedź:  Zamawiający informuje, że zabezpieczenie winno być zrealizowane wg standardu dobranego przez Dostawcę. Zamawiający dokonuje uzupełnienia treści Specyfikacji jak poniżej:  „Pamięć systemu kamer w postaci zabezpieczonego wg standardu dobranego przez Dostawcę dysku twardego lub SSD winna być zabezpieczona przed przypadkowym usunięciem, zniszczeniem. Dostęp do nagrań tylko dla osób przeszkolonych i uprawnionych”. |
|  | SPP. III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE. System kamer/rejestrator jazdy | Wykonawca prosi o potwierdzenie jego rozumienia, że wymóg „Awaria którejkolwiek z kamer (stan beznapięciowy, zwarcie, zalanie, itp.) powinny być sygnalizowane w skuteczny sposób, tak aby maszynista widział lub słyszał, że kamera nie działa” będzie spełniony przy zastosowaniu diody LED na kamerze do obserwacji przedpola jazdy oraz diody LED statusu na urządzeniu do wideorejestracji.  LED na kamerze do obserwacji przedpola jazdy, świecąca w przypadku usterki w systemie kamer, może być zakryta zaślepką, jeśli maszynista uzna, że działa ona oślepiająco.  Pozostałe LED statusu znajdują się na wideorejestratorze, zainstalowanym w kabinie 2.  Odpowiedź:  Zamawiający nie wyraża zgody na to, aby sygnalizacja miała zostać zapewniona w sposób nieskuteczny, a co za tym idzie nie dający możliwości odbioru sygnalizacji usterki przez maszynistę.  Zlokalizowanie sygnalizacji na rejestratorze w jednej z kabin, który to rejestrator prawdopodobnie i tak byłby poza polem obserwacji maszynisty będzie rozwiązaniem nieskutecznym.  Zamawiający dokonuje doszczegółowienia wymagań w tym zakresie wprowadzając następującą zmianę w treści Specyfikacji:  „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. Sygnalizacja wizualna powinna być umiejscowiona w polu widzenia maszynisty prowadzącego lokomotywę. 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. Opcjonalnie 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 zaleca się rozwiązania umożliwiające dezaktywację sygnału akustycznego. Jako rozwiązanie opcjonalne dla dezaktywacji sygnału wizualnego, po odebraniu informacji przez maszynistę, aby uniknąć ewentualnego negatywnego wpływu na maszynistę, dopuszcza się możliwość zastosowania wyłącznika lub elementu przesłaniającego sygnał wizualny”. |
|  | SPP. III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE. Wymagania ogólne | Kompatybilność wsteczna jest zapewniona zgodnie ze specyfikacjami.  Wykonawca zwraca się z prośbą o potwierdzenie jego zdania w następującej kwestii: brak jest jak dotychczas praktycznych doświadczeń z kompatybilnością eksploatacyjną między infrastrukturą kolejową a wyposażeniem pokładowym w wystarczająco szerokim zakresie, ponieważ do tej pory brak jest jeszcze komercyjnych zastosowań w odpowiedniej skali.  Odpowiedź:  Zamawiający informuje, iż przepisy dotyczące specyfikacji interoperacyjności w tym zakresie są jednoznaczne i wymagają zagwarantowania w ramach systemów pokładowych lokomotywy „kompatybilności wstecznej”. |
|  | SPP. III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE. Wymagania ogólne | Wykonawca prosi o potwierdzenie jego rozumienia, że nie będzie oferowany i dostarczany pojazd przystosowany do poziomu 3 ETCS, a wyłącznie zdolny do poruszania się na trasach wyposażonych w poziom 1 i 2.  Odpowiedź:  Zamawiający zdefiniował swoje wymagania:  „Lokomotywy muszą być wyposażone w urządzenia pokładowe ETCS w wersji zgodnej z przepisami, lecz nie niższej niż ETCS baseline 3.4.0, (…)”,  z zastrzeżeniem pozostałych zapisów Specyfikacji w części III.2 „Parametry techniczne; Wymagania ogólne” pkt 7. |
|  | SPP. III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE. ETCS - obszar eksploatacji | Wykonawca prosi o potwierdzenie jego rozumienia, że za uzyskanie dostępu do infrastruktury odpowiada użytkownik pojazdu, przeprowadzając „Route Compatibility Checks”.  Odpowiedź:  Zamawiający udzielił już odpowiedzi na podobne pytanie w dn 16.04.2021:  odpowiedź na pytanie nr 6 w części 11 pytań. |
|  | SPP. III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE. ETCS – INNE USŁUGI | Wykonawca prosi o potwierdzenie jego rozumienia, że Odbiorca będzie mieć do dyspozycji kategorie ESC, zarejestrowane w ERA-TV w chwili dostawy dla wariantu z odpowiednią wersją oprogramowania.  Jeżeli w przyszłości uwalniane będą nowe kategorie ESC (prawdopodobnie z nową wersją oprogramowania), to Odbiorca będzie mógł je zamawiać dodatkowo i odpłatnie albo w formie aktualizacji oprogramowania, albo przez aktualizację konfiguracji jego pojazdu w rejestrze ERA-TV.  Odpowiedź:  **Zamawiający informuje, iż sytuacja przedstawiona w pytaniu została dodatkowo uregulowana w umowie w dodanym punkcie 5 lit. e) w §9.1, który dotyczy „innych usług” wykonywanych za wynagrodzeniem uzgodnionym w dodatkowym porozumieniu stron:**  „uzyskania dla lokomotywy potwierdzenia kompatybilności ETCS lokomotywy z nową trasą ESC, dla której Dostawca lub inni użytkownicy lokomotywy o tej samej konfiguracji (rozwiązaniu technicznym oraz wersji oprogramowania) nie uzyskali jeszcze potwierdzenia zgodności”,  **W celu wyraźniejszego odróżnienia podobnych czynności wykonywanych w ramach wynagrodzenia za serwis prewencyjny, Zamawiający w §9.1, punkt 1 lit. b na końcu dodał słowa:**  „oraz dodawanie tras, dla których Dostawca uzyskał kompatybilność ETCS lokomotywy z nową trasą ESC, w innych przypadkach niż wskazane w punkcie 5e niżej”.  **Niezależnie od powyższego Zamawiający informuje, iż powyższa sytuacja była regulowana w Specyfikacji w Części V pkt 2 Usługi serwisowe/ „Inne usługi“:**  „Dostawca w przypadku uzyskania dla danego typu lokomotywy potwierdzenia kompatybilności ETCS lokomotywy z nową trasą ESC jest zobowiązany do poinformowania o tym fakcie Odbiorcy. W przypadku gdy Odbiorca zgłosi potrzebę dodania tej trasy i dostarczy klucze wymagane do wprowadzenia tej trasy w lokomotywie to Dostawca w ramach czynności serwisowych i wynagrodzenia za te czynności, przy okazji realizacji utrzymania lokomotywy, dokona aktywacji nowej trasy.  Jeżeli Odbiorca jest zainteresowany uzyskaniem dla lokomotywy potwierdzenia kompatybilności ETCS lokomotywy z nową trasą ESC, dla której Dostawca lub użytkownicy lokomotywy w tej samej konfiguracji (rozwiązanie techniczne oraz wersja oprogramowania) nie uzyskali jeszcze potwierdzenia zgodności, to zgłosi niniejszą potrzebę do Dostawcy. Strony dokonają uzgodnień zasad i warunków realizacji procesu uzyskania potwierdzenia kompatybilności. W przypadku dokonania zamówienia przez Odbiorcę, proces ten zostanie przeprowadzony na ustalonych pomiędzy Stronami warunkach.“  Dodatkowo Zamawiający przytacza niżej zapisy Specyfikacji, w których wskazuje, co należy do obowiązków Dostawcy:  Część II „Miejsce eksploatacji”  „**Tym samym lokomotywy powinny posiadać stosowne dokumenty wymagane do ich eksploatacji zgodnie z przepisami obowiązującymi na dzień odbioru lokomotyw. Lokomotywy powinny także posiadać potwierdzoną kompatybilność systemu ETCS lokomotyw z infrastrukturą kolejową ESC w poszczególnych krajach zgodnie z Konfiguracja I lub II dla tras i odcinków infrastruktury, oraz wprowadzony dostęp do tras, dla których producent lokomotywy uzyskał potwierdzenie kompatybilności w ramach dostarczanego typu pojazdu. Zamawiający**  wymaga dostarczenia takiego wykazu nie później niż do 31.03.2024 dla Konfiguracji I i Konfiguracji II, zgodnie z zapisami w części III.2 Specyfikacji punkt 7 *Wymagania ogólne*. **Zamawiający dostarczy klucze i karty SIM”.** |
|  | SPP. III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE. ETCS – INNE USŁUGI | Wgrywanie kluczy RBC – jak wynika z doświadczenia Wykonawcy – nie może być wykonywane przy okazji czynności utrzymania.  Wymagany jest tu osobny proces, który należy odpowiednio zaplanować, skądinąd przed lub po czynnościach utrzymaniowych.  Wykonawca wnosi o dokonanie odpowiedniej zmiany wymogu.  Odpowiedź:  Zamawiający dodaje w tym miejscu w Specyfikacji nowe zdanie:  “W przypadku, gdy Odbiorca zgłosi potrzebę dodania nowej trasy i dostarczy klucze wymagane do wprowadzenia tej trasy w lokomotywie, to Dostawca w ramach czynności serwisowych i wynagrodzenia za te czynności, przy okazji realizacji utrzymania lokomotywy, dokona aktywacji tej trasy. W przypadku kiedy nie byłoby możliwości wprowadzenia tej trasy w toku czynności serwisowych Strony ustalą inne zasady realizacji.” |
|  | Umowa, §5.4 | Wykonawca w celu doprecyzowania prosi o uzupełnienie w §5.4 jak następuje:  "[…] Tylko w takim ograniczonym zakresie i na takie potrzeby Odbiorca może przekazane materiały powielać lub udostępniać osobom trzecim, które **wykonują na rzecz Odbiorcy wskazane wyżej czynności i jednocześnie** zaciągną zobowiązanie wykorzystywania ich jedynie na potrzeby korzystania z lokomotyw, dokonywania ich konserwacji, utrzymania, naprawy. ~~remontów i modernizacji~~.[...]". Jednocześnie Wykonawca prosi o uzupełnienie, że w przypadku udzielenia sublicencji osobom trzecim, Odbiorca będzie zobowiązany do uzyskania od osób trzecich zobowiązania, że dokumentacja będzie wykorzystywana zgodnie z warunkami udzielonej licencji. Odbiorca będzie zobowiązany niezwłocznie przesłać Dostawcy kopię oświadczenia osoby trzeciej.  Odpowiedź:  Zamawiający dokonuje jednynie uzupełnienia zapisu §5.4 umowy o nowe zdanie trzecie:  „Kopię zobowiązania zaciągniętego przez osoby trzecie (inne niż pracownicy Odbiorcy lub pracownicy podmiotów świadczących usługi na jego rzecz), którym zostały udostępniona dokumentacja techniczna na potrzeby świadczenia usług w oparciu o powyższe materiały, Odbiorca będzie zobowiązany niezwłocznie przesłać Dostawcy.” |
|  | Umowa, §9.11b) | Wykonawca wnosi o następującą zmianę:   „czas zakończenia naprawy lokomotywy w ramach serwisu korekcyjnego nie powinien przekraczać 72 godzin od chwili zgłoszenia awarii lub wady uniemożliwiającej eksploatację lokomotywy zgodnie z jej przeznaczeniem, 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 14 dni roboczych od zgłoszenia awarii i udostępnienia części w warsztacie.”  Wykonawca pragnie podkreślić, że konieczne jest, aby czas ten rozpoczynał się od momentu udostępnienia w warsztacie, gdyż tylko wtedy możliwe jest rozpoczęcie usuwania awarii lub wady oraz że zaproponowane przez Wykonawcę terminy są rozsądne, biorąc pod uwagę standardy rynkowe. Ponadto współczynnik gotowości i tak stanowi dla wykonawcy dodatkową motywację do maksymalnego skracania czasu niesprawności.  Odpowiedź:  Zamawiający ostatecznie dokonuje korekty z **48** na **60 godzin**. W konsekwencji powyższego Zamawiający dokona korekty Specyfikacji i w §9.11b i §9.13 umów na każde z Zadań. |
|  | Umowa, §9 nowy ustęp | Wykonawca wnosi o wprowadzenie nowego ustępu, wyjaśniającego, że czynności, które muszą być wykonywane przez Odbiorcę jako ECM w ramach serwisu, nie będą zaliczane do czasów reakcji i napraw, ani do współczynnika gotowości.  Odpowiedź:  Zamawiający udzielił już odpowiedzi przy okazji pytania nr 9 w cz. 4 pytań z dnia 12.04.2021 dotyczącego tego zakresu.  Zgodnie z umową Dostawca powinien przystąpić do naprawy niezwłocznie po otrzymaniu zgłoszenia awarii. Zgłoszenie winno być traktowane jako równorzędne ze spełnieniem wymagania w zakresie obowiązków ECM dotyczącego zlecenia naprawy. |
|  | Umowa, §8.2.2) | Wykonawca uwzględniając praktykę rynkową wnosi o skrócenie okresu do 72 miesięcy (6 lat) oraz o odpowiednią zmianę w SPP.  Odpowiedź:  Zamawiający nie zgadza się na zmianę. |
|  | SPP, IV, 1. DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI, 5.V | Wykonawca prosi o potwierdzenie jego założenia, że musi dostarczyć programy diagnostyczne i użytkowe tylko dla zainstalowanego oprogramowania i sprzętu, wymagającego specjalnego oprogramowania do odczytu danych. Dla systemów, z których dane mogą być na przykład odczytywane przez przeglądarkę, oprogramowanie nie będzie dostarczane.  Odpowiedź:  Zamawiający zwraca uwagę, iż w tym przypadku przywołana treść znajduje się w innym miejscu niż wskazana w kolumnie 2 pyt.19.  Zamawiajacy wskazuje, że zgodnie z (przywołanym w pytaniu nr 3) punktem 11 a) Dostawca ma zapewić „oprogramowanie niezbędne do monitorowania lokomotywy w procesie obsługi i diagnostyki lokomotyw oraz ich podzespołów”. Zamawiający wyjaśnia, że jeżeli Oferent udostępni rozwiązania i zapewni w ten sposób dostęp do danych wymaganych przez Zamawiającego poprzez przglądarkę, która umożliwi normalną pracę serwisantów, tj. taką jak w przypadku zwyczajowo przyjętego oprogramowania, to będzie to traktowane jako rozwiązanie równoważne. |
|  | SPP, IV, 1. DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI, 2. | Wykonawca prosi o potwierdzenie jego założenia, że wymóg będzie spełniony po dostarczeniu APM w Conformity to Type zgodnie z artykułem 25 ustęp 1 dyrektywy (UE) 2016/797 lub zgodnie z artykułem 14 ustęp 1 litera e) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/545.  Odpowiedź:  Zamawiający odsyła Oferenta do Częsci IV 1. DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI,Punkt 2 oraz opis dokumentu dopuszczającego do eksploatacji zawarty „Definicjch” zawarte w Specyfikacji określają ten dokument:  „2. **Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego**  Dokument zdefiniowany na str. 11 Specyfikacji dla danego numeru lokomotywy – dokument zgodny z TSI. Zezwolenie należy dostarczyć w jednym egzemplarzu dla każdej z lokomotyw, najpóźniej na pięć Dni roboczych przed planowanym terminem odbioru technicznego. Na wezwanie Odbiorcy Dostawca powinien umożliwić mu wcześniej zapoznanie się z kopią uzyskanego zezwolenia dla typu pojazdu. Jeżeli przepisy obowiązujące na dzień odbioru lokomotyw będą stanowiły inaczej, to Dostawca jest zobowiązany dostarczyć Zamawiającemu dokument uprawniający do użytkowania lokomotyw na terenie państw wskazanych odpowiednio w Konfiguracji I oraz w Konfiguracji II, zgodny z obowiązującymi na dzień odbioru przepisami. W przypadku gdyby oryginał dokumentu był wydany w innym języku niż polski, Dostawca winien przekazać także tłumaczenie na język polski.”  Definicja na str. 11 Specyfikacji:  „**dokument dopuszczający do eksploatacji** – dokument formalny wydawany przez właściwy organ, który to dokument spełnia obowiązujące przepisy prawa na dzień odbioru lokomotywy, np. zezwolenie na wprowadzenie do obrotu pojazdów kolejowych (Vehicle Authorisation for Placing On the Market). Dokument ten ma zezwalać na prowadzenie eksploatacji pojazdu bezpośrednio po odbiorze w miejscu dostawy na sieciach kolejowych krajów wynikających odpowiednio z Konfiguracji I oraz Konfiguracji II odpowiednio dla poszczególnych zadań.“ |
|  | Umowa, §16.8.3 | Wykonawca bardzo prosi o wykreślenie ostatniego zdania: "Dostawca żądający poprzez zmianę umowy podwyższenia ceny, może powołać się tylko na takie zmiany wymagań technicznych, o których przy dołożeniu należytej staranności nie mógł wiedzieć, że zostaną przyjęte po złożeniu przez niego oferty do aukcji w trybie określonym w Załączniku nr 1 (Specyfikacja);"  Powodem prośby jest fakt, że takie sformułowanie nie jest zgodne z zasadą równowagi między stronami umowy, a ponadto pozostawia duże pole do interpretacji, o jakiego rodzaju zmianie Wykonawca powinien był wiedzieć. Tym samym również oferty poszczególnych wykonawców nie będą porównywalne.  Odpowiedź:  Zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr 27 udzieloną w dn. 14.04.21 wskazane zdanie zostało już usunięte. |
|  | Umowa, §16.3 | Wykonawca wnosi o wykreślenie zdania: „W przypadku wątpliwości lub różnic w interpretacji dotyczących parametrów lokomotywy należy zawsze przyjąć parametr rozwiązania korzystniejszy z punktu widzenia Odbiorcy.”  Takie postanowienie jest absolutnie nietypowe i nie jest zgodne z zasadą równowagi między stronami.  Odpowiedź:  Zamawiający wyjaśnia, że taki zapis w umowie ma na celu właśnie wyrównanie pozycji stron, a to z uwagi na znaczną przewagę wiedzy technicznej, jaką dysponuje Dostawca w stosunku do Odbiorcy.  Jednocześnie Zamawiający uzupełnia końcową treść przywołanego zdania drugiego z §16.3 w nastąpujący sposób:  „W przypadku wątpliwości lub różnic w interpretacji dotyczących parametrów lokomotywy należy zawsze przyjąć parametr rozwiązania korzystniejszy z punktu widzenia Odbiorcy, o ile nie ogranicza to możliwości eksploatacji tej lokomotywy we wszystkich krajach wymaganych zgodnie z umową oraz rejestracji lokomotywy.” |
|  | Umowa, §15.6 | Wykonawca zwraca się z prośbą o następująca zmianę: "[…] Niezależnie od określenia jako „poufne”, żadna ze stron bez uzyskania wcześniejszej pisemnej zgody drugiej strony nie jest uprawniona do powiadamiania osób trzecich o informacjach udostępnionych jej przez drugą stronę, ~~w innym celu niż należyte wykonywanie praw i obowiązków wynikających z umowy~~. Pracowników lub osoby trzecie, które współpracują z jedną ze stron przy realizacji przedmiotowego zamówienia i mają dostęp do tych informacji, należy odpowiednio poinstruować a dostęp do informacji ograniczyć do tych pracowników **lub** **osób trzecich**, którym są one potrzebne w ramach czynności przez nich wykonywanych [...]".  Odpowiedź:  Zamawiający uwzględnia wniosek jedynie w części dotyczącej dodania słów „lub osób trzecich”. |
|  | Umowa, §16.1 | Wykonawca zwraca się z prośbą o następująca zmianę: "[…] Strona nie powinna odmówić bezpodstawnie zgody na dokonanie cesji lub ustanowienie obciążenia, jeżeli cesja lub obciążenie mają być dokonane na rzecz banku ~~lub innej podmiotu finansowego~~ albo na podmiot powiązany kapitałowo ze stroną." Alternatywnie Wykonawca prosi o doprecyzowanie, jakiego rodzaju przedsiębiorstwa ma na myśli Odbiorca jako „inne podmioty finansowe”.  Odpowiedź:  Zamawiający wyjaśnia, że przez przez „podmioty finsnowe” w §16.1 rozumieć należy podmioty sektora finansowego wskazane w ustawie z dnia 12 kwietnia 2018 r. *o zasadach pozyskiwania informacji o niekaralności osób ubiegających się o zatrudnienie i osób zatrudnionych w podmiotach sektora finansowego,* a także instytucje zaangażowane w finansowanie zakupu lokomotyw, zgodnie z §16.2. |
|  | SPP III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE. Wymagania ogólne 11. a) | Wykonawca wnosi o następującą zmianę:   a) oprogramowanie w języku polskim **albo niemieckim lub angielskim**, niezbędne do bieżącego utrzymania i nadzoru nad lokomotywą (np. odczyt danych z rejestratora, itp.), w tym także oprogramowanie do odczytu i obróbki danych generowanych przez systemy lokomotywy, oprogramowanie niezbędne do monitorowania lokomotywy w procesie obsługi i diagnostyki lokomotyw oraz ich podzespołów (preferowane w języku polskim) wraz z niezbędnym oprzyrządowaniem umożliwiającym podłączenie urządzeń diagnostycznych, tj. komputera zawierającego powyższe oprogramowanie.   Oprogramowanie Wykonawcy przeznaczone do odczytu i obróbki danych dostępne jest tylko w języku niemieckim lub angielskim.  Odpowiedź:  Zamawiający dodaje kolejne zdanie po fragmencie jaki został zacytowany w pytaniu:  „Dopusza się aby w przypaku braku oprogramowania w języku polskim Dostawca dostarczył angielską wersję językową oprogramowania do odczytu i obróbki danych, przy czym instrukcja do tego oprogramowania winna być przetłumaczona przez Dostawcę na język polski.” |
|  | SPP III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE. Wymagania ogólne 11. f) | Wykonawca zwraca się z prośbą o doprecyzowanie, że: - odnośne dokumenty pochodzące od poddostawców mogą pozostać w językach ich oryginałów,  - w przypadku obligatoryjnej dokumentacji chodzi o podręcznik maszynisty i podręcznik utrzymania technicznego. Dokumenty specyficzne dla ECM, takie jak wykazy narzędzi, wymagania warsztatowe, listy kontrolne nie są tu zawarte. - świadczenia Wykonawcy w ramach gwarancji, zlecane przez ECM, będą realizowane zgodnie z procesami Wykonawcy i protokołowane zgodnie z wymogami Wykonawcy.  Odpowiedź:  Zamawiający nie wyraża zgody na niniejsze zmiany, gdyż jako ECM będzie ponosił odpowiedzialność za zarzadzanie utrzymaniem i koordynowanie oraz nadzór nad poszczególnymi funkcjami. Jak również w ramach funkcji rozwoju utrzymania, winien mieć możliwość kształtowania dokumentacji utrzymaniowej lokomotywy w oparciu o dokumentację projektową pojazdu oraz doświadczenia z jego eksploatacji. Tym samym Odbiorca winien posiadać szerszą wiedzę niż ta ograniczona do podręcznika maszynisty i podręcznika utrzymania. |
|  | Umowa, §16.8.4 | Wykonawca prosi o potwierdzenie jego założenia, że w przypadkach zmian w umowie spowodowanych zmianami w Wytycznych w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności na lata 2014-2020, a powodujących dodatkowe koszty po stronie Dostawcy, te koszty będą opłacane przez Odbiorcę.  Odpowiedź:  Przywołane w pytaniu Wytyczne nie nakazują dokonywania zmian w umowach. Przeciwnie, postanowienie §16.8 pkt 4 stanowi jedynie formę odesłania do regulacji, które mogą ograniczać zakres zmian, jakie strony mogą wprowadzić do umowy bez sankcji w formie utraty dofinansowania zakupu przez instytucje wskazane w §16.2. |
|  | SPP, część V, 2. USŁUGI SERWISOWE, wskaźnik gotowości G | Wykonawca prosi o zmianę pod literami a) i c) w taki sposób, żeby czas od dnia dostawy do dnia 31 grudnia lub czas od 01 stycznia do chwili przekazania lokomotywy na P4 był obliczany osobno, jeśli okres ten wyniesie powyżej 3 miesięcy. W przypadku krótszych okresów wskaźnik gotowości G nie będzie obliczany.  Odpowiedź:  Zamawiający wyjaśnia, że aktualnie wskaźnik G będzie liczony dla całej floty więc nie widzi uzasadnienia dla proponownych zmian. |
|  | Umowa, §5.4 | Wykonawca dziękuje Zamawiającemu za potwierdzenie jego rozumienia. Konsekwentnie jednak Wykonawca zwraca się z prośbą o wykreślenie w umowie i w SPP pojęć „modernizacja” i „remont”, w przeciwnym razie wystąpi sprzeczność między odpowiedzią a wskazanym celem wykorzystywania materiałów.  Odpowiedź:  Zamawiający wyjaśnia, że nie ma sprzeczności pomiędzy pomiędzy odpowiedzą na pytanie nr 12 w dn. 30.03.2021 a materiałami przetargowymi. Zamawiający nie wymaga bowiem od Dostawcy opracowania dokumentacji dla realizacji powyższych czynności, a jedynie dokumentacji bazowej, w oparciu o którą można opracować dokumentację modernizacji lub modyfikacji. |
|  | SPP, Część IV, 1. 1. v. | Prosimy o wykreślenie tego punktu w całości. Nasze WTWiO nie zawirają takiego programu.  Odpowiedź:  Zamawiający dokonuje korekty wykazu pozycji od i-v dotyczących WTWiO zgodnie z przepisami (Dz.U.2016. poz. 226 z późniejszymi zmianami); niniejsze pozycje są obowiązkowe:   1. Określenie przedmiotu warunków. 2. Zakres stosowania. 3. Wykaz stosowanych określeń, jeśli nie są one zawarte w odpowiednich normach krajowych. 4. Wymagania techniczne, których dotrzymanie podlega sprawdzeniu pod kątem zapewnienia wymaganego poziomu jakości w procesie przygotowania produkcji, w produkcji i eksploatacji. 5. Program, opis i ocenę wyników badań. |
|  | SPP, Część IV, 1. 3 - Protokoły badań NDT dla osi zestawu kołowych, | Czy Zamawiający może potwierdzić, że jako badania NDT rozumie badania nieniszczące i najlepiej tylko UT?  Odpowiedź:  Zamawiający wyjaśnia, że to Dostawca w oparciu o obowiązujące przepisy ma opracować program badań nieniszczących, które mają zostać wykonane. Tym samym to, jakie badania i czy będą to badania pojedyńcze lub zespół badań (i czy będą ultradźwiękowe) określa Dostawca, w zależności od odpowiedzialności i klasy konstrukcji podlegającej odbiorowi. |
|  | SPP, Część IV, 1. 3 - wykaz Konfiguracji pojazdu z numerami części u Dostawcy oraz u producenta. | Czy Zamawiający zgodzi się, aby wykaz konfiguracji pojazdu zawierał numer części u Dostawcy, a nie zawierał numeru części u producenta?  Odpowiedź:  Zamawiający oczekuje, aby zgodnie ze standardami rynkowymi Dostawca podał numer części wg numeracji własnej (jako producenta lokomotywy) i numeracji dostawcy części / elementów. W ocenie Zamawiającego jest to typowe rozwiązanie. |
|  | SPP, Część IV, 1. 3 - Certyfikat spawalniczy dla Dostawcy, | Wykonawca może dostarczyć kopię Certyfikatu spawalniczego dla Dostawcy. Czy Zamawiający wyraża na to zgodę?  Odpowiedź:  Zamawiający wymaga od Dostawców uwierzytelnionej kopii Certyfikatu spawalniczego.  Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że certyfikat spawalniczy nie zwalnia Dostawcy z obowiązków z nadzoru kontroli w zakresie kontroli spoin spawalniczych. Sam Certyfikat potwierdza tylko, że spawanie jest realizowane zgodnie z procesem opracowanym w oparciu o przepisy, nie jest zaś potwierdzeniem, że dana lokomotywa została w tym zakresie prawidłowo wykonana. |
|  | SPP, Część IV, 1. 3 - Kopie innych uprawnień w zakresie spawania,  wraz z tłumaczeniem tych dokumentów na język polski , | Czy Zamawiający wyraża zgodę na przedłożenie wraz z dokumentem, w oryginalnym języku, jego formatki tłumaczonej w j. polskim ?  Odpowiedź:  Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z tymi zapisami Dostawca, o ile posiada, to winien dostarczyć „Kopie innych uprawnień w zakresie spawania, wraz z tłumaczeniem tych dokumentów na język polski”. |
|  | SPP, Część IV, 1. 4. Dokumentacja Systemu Utrzymania (DSU) lub równoważna obowiązująca w krajach zgodnie z Konfiguracja I i/lub II. | Dokumentacja Systemu Utrzymania dostarczana przez Oferenta ma ustalona formę i treść i nie może podlegać zmianom. Za taką dokumentację Wykonawca ponosi odpowiedzialność i na podstawie takiej dokumentacji Oferent przygotował ofertę w zakresie utrzymania. Zamawiający, jako ECM, ma prawo do zmiany przedstawionej DSU, ale ponosi wyłączną odpowiedzialność za skutki tych zmian. Oferent zastrzega sobie, ze w przypadku zmiany DSU przez Zmawiającego mogą ulec zmianie ceny usług serwisowych.  Odpowiedź:  Zamawiający wyjaśnia, że jego prawo zgłoszenia uwag do DSU ograniczone jest tylko do uzasadnionych przypadków, a ich ewentualne uwzględnienie przez Dostawcę będzie podlegać analizie stron. Jeżeli zmiany w DSU będą wynikały z poprawy błędów lub doprowadzenia DSU do zgodności z przepisami na dzień odbioru lokomotywy, to nie może mieć to wpływu na cenę usług serwisowych. |
|  | SPP, Część IV, 1. 4. Dokumentacja Systemu Utrzymania (DSU) lub równoważna obowiązująca w krajach zgodnie z Konfiguracja I i/lub II. | Wykonawca nie może dostarczyć rysunków w formatach systemu CAD ani w innych, umożliwiających przetwarzanie.  Odpowiedź:  Zamawiający wyjaśnia, że wspomniany w Specyfikacji format CAD jest wymagany tylko w przypadku, gdyby Dostawca nie zapewnił rysunków w innych formatach o wystarczającej szczegółowości. |
|  | SPP, Część IV, 1. 4. Dokumentacja Systemu Utrzymania (DSU) lub równoważna obowiązująca w krajach zgodnie z Konfiguracja I i/lub II. | Wykonawca zwraca się z prośbą o wykreślenie całego zdania: "Zamawiający nie oczekuje rysunków produkcyjnych tylko rysunków we wskazanych formatach wchodzących w skład dokumentacji systemu utrzymania niezbędnych pod kątem eksploatacji przez użytkownika i pełnienia obowiązków ECM." Wykonawca nie może zgodzić się na powyższe.  Odpowiedź:  Zamawiający dokonuje następującej korekty przytoczonego zapisu:  „Zamawiający nie oczekuje rysunków produkcyjnych tylko czytelnych rysunków wchodzących w skład dokumentacji systemu utrzymania niezbędnych pod kątem eksploatacji przez użytkownika i pełnienia obowiązków ECM” |
|  | SPP, Część IV, 1. 4. Dokumentacja Systemu Utrzymania (DSU) lub równoważna obowiązująca w krajach zgodnie z Konfiguracja I i/lub II. Ii. ostatni tiret | Instrukcja diagnozowania i usuwania typowych usterek znajduje się w Dokumentacji Techniczno – Ruchowej. Wykonawca nie widzi konieczności załączania tej instrukcji do DSU. W DSU znajdują się opisy czynności przeglądowych, opisy czynności naprawczych oraz instrukcje montażu i demontażu podzespołów. Czy Zamawiający zaakceptuje zastąpienie w DSU Instrukcji diagnozowania i usuwania typowych usterek tymi opisami czynności i instrukcjami montażu i demontażu podzespołów?  Odpowiedź:  Zamawiający wcześniej w toku odpowiedzi na pytanie 29 w części 6 przeniósł „Instrukcję diagnozowania i usuwania typowych usterek” do DTR. Jednocześnie Zamawiający informuje, iż w oparciu o aktualne przepisy (Dz.U.2016. poz. 226 z późniejszymi zmianami) dokonuje aktualizacji nazw w wykazie pozycji, jakie powinna zawierać DTR. |
|  | SPP, Część IV, 1. 5. Dokumentacja techniczno – ruchowa (DTR). Akapit pierwszy | Wykonawca nie może dostarczyć rysunków w formatach w systemie CAD, jedynie w formacie pdf. Czy Zamawiający to zaakceptuje?  Odpowiedź:  Analogicznie jak w odpowiedzi na pytanie 36 wyżej, Zamawiający wyjaśnia, że format CAD jest wymagany tylko w przypadku, gdyby Dostawca nie zapewnił rysunków w innych formatach o wystarczającej szczegółowości. |
|  | SPP, Część IV, 1. 5. Dokumentacja techniczno – ruchowa (DTR). Akapit pierwszy, ostatnie zdanie przed dwukropkiem. | DTR jest dokumentem opracowanym i obowiązującym. W związku z tym czy zamawiający wyrazi zgodę na dostarczenie wymaganych dokumentów, a nie ujętych w DTR, jako odrębne opracowania ?  Odpowiedź:  Zamawiający wyjaśnia, iż zakres wymagań dotyczących zawartości DTR jest uregulowany przepisami (Dz.U.2016. poz. 226 z późniejszymi zmianami). Nic nie stoi na przeszkodzie, aby Dostawca przekazał dodatkowe dokumenty ponad te, które są wymagane obowiązującymi przepisami. |
|  | SPP, Część IV, 1. 5. viii. | W DTR zapewnianym przez Oferenta nie ma opisu metod i wykazu parametrów sprawdzania technicznego i zestawienia parametrów. Te elementy znajdują się w DSU. Czy Zamawiający zaakceptuje taki stan rzeczy?  Odpowiedź:  Zamawiający informuje, iż zgodnie z Dz.U.2016. poz. 226 z późniejszymi zmianami, „Opis metod sprawdzania stanu technicznego i zestawienie parametrów”, winien znajdować się w DTR. |
|  | SPP, Część IV, 1. 6. Dokumentacja konstrukcyjna pojazdu.  - rysunki lokomotywy | Czy Zamawiający potwierdza rozumienie Oferenta, że jako rysunki lokomotywy należy przyjąć jej rzuty boczny, od czoła i od góry, wykonane w skali umożliwiającej zmieszczenie rysunków na arkuszu formatu A3?  Odpowiedź: Jeśli chodzi o rysunki lokomotywy, to Zamawiający potwierdza, że wystarczą jej rzuty: boczny, od czoła i od góry, w formacie A3. |
|  | SPP, Część IV, 1. 6. Dokumentacja konstrukcyjna pojazdu.  - rysunki ostoi | Rysunek konstrukcyjny ostoi stanowi „know-how” Wykonawcy i nie może być przekazany Zamawiającemu. Czy Zamawiający uzna, że ten wymóg specyfikacji zostanie spełniony, jeżeli Wykonawca przekaże rysunki ostojnicy i pudła, znajdujące się w protokołach pomiarowych, będących załącznikami do WTWiO?  Odpowiedź:  Zamawiający informuje, iż w/w rysunki mogą być przekazane jako załączniki do WTWiO, o ile w oparciu o te rysunki Zamawiający będzie miał możliwość realizacji funkcji rozwoju utrzymania zgodnie z II-funkcją ECM. |
|  | SPP, Część IV, 1. 6. Dokumentacja konstrukcyjna pojazdu. - rysunek zestawu kołowego | Rysunek konstrukcyjny zestawu kołowego stanowi „know-how” Wykonawcy i nie może być przekazany Zamawiającemu. Czy Zamawiający uzna, że ten wymóg specyfikacji zostanie spełniony, jeżeli Wykonawca przekaże rysunki zestawu kołowego, znajdujące się w protokołach pomiarowych, będących załącznikami do WTWiO?  Odpowiedź:  Zamawiający informuje, iż w/w rysunki mogą być przekazane jako załączniki do WTWiO, o ile w oparciu o te rysunki Zamawiający będzie miał możliwość realizacji funkcji rozwoju utrzymania zgodnie z II-funkcją ECM. |
|  | SPP, Część IV, 1. 8. Paszporty rewizyjne dla urządzeń podlegających dozorowi technicznemu. | Czy Zamawiający w ramach tego wymagania oczekuje dostarczenia wyłączenia dokumentów wydanych przez TDT i obejmujących: - kartę ewidencji badań, - protokół z badania - decyzję zezwalająca na użytkowanie które wydawane są przez TDT w oryginale (w jednym egzemplarzu) bez dodatkowych odpisów. Czy Zmawiający może potwierdzić powyższe wymaganie ?  Odpowiedź:  Zamawiający oczekuje dostarczenia zarówno paszportów rewizyjnych jak i wskazanych w pytaniu dokumentów wydawanych przez TDT, co zostało zawarte w pkt. 8 obecnej treści Specyfikacji:  „Należy dostarczyć dwa egzemplarze oryginalne w wersji papierowej wraz z każdą lokomotywą danej Konfiguracji, najpóźniej w dniu odbioru końcowego.  Wraz z paszportami rewizyjnymi wymagane jest dostarczenie oryginałów następujących dokumentów: Protokołów, Decyzji TDT i ewidencja urządzeń w wersji papierowej”.  Zamawiający dokonuje następującego doprecyzowania i rozwinięcia ostatniego zdania:  „Wraz z paszportami rewizyjnymi wymagane jest dostarczenie oryginałów następujących dokumentów: Protokołów z badań zbiorników, Decyzji TDT zezwalającej na eksploatację i karty ewidencji badań technicznych. Każdy z powyższych dokumentów winien być dostarczony w wersji papierowej.” |
|  | SPP, Część IV, 1. 8. Paszporty rewizyjne dla urządzeń podlegających dozorowi technicznemu. | Rejestracja i uzyskanie decyzji zezwalającej na użytkowanie urządzeń podlegających dozorowi przez TDT przez Wykonawcę wymaga otrzymania stosownego pełnomocnictwa ze strony Zamawiającego. Czy Zamawiający potwierdza że takie pełnomocnictwa zostaną udzielone?  **Odpowiedź:**  **Zgodnie z §15.4 umowy:**  „Na wezwanie Dostawcy Odbiorca niezwłocznie udzieli mu odpowiednich pełnomocnictw i upoważnień potrzebnych do zarejestrowania lokomotyw i ich podzespołów (np. zbiorników powietrza) objętych odbiorem na firmę Odbiorcy, o treści uzgodnionej przez Dostawcę. (…)”.  **Także zgodnie ze Specyfikacją: „**Zamawiający będzie współpracował z Dostawcą przy realizacji jego obowiązków, w szczególności udzieli mu wymaganych pełnomocnictw(…)”, |
|  | SPP, Część IV, 1. 9. Deklaracja zgodności z typem dla wyprodukowanego pojazdu. | Wykonawca wnioskuje o zmianę sformułowania w zdaniu drugim: "na dzień odbioru końcowego przez Odbiorcę" na:  "na dzień podpisania Umowy dostawy."  **Odpowiedź:**  Zamawiający nie widzi potrzeby otrzymania „Deklaracji zgodności z typem” przed odbiorem końcowym i podtrzymuje dotychczasowe zapisy. |
|  | SPP, Część IV, 1. 12 | Czy Zamawiający uzna, że warunek ten został spełniony, jeżeli Dostawca przedstawi zgodę PKP PLK S.A. na kursowanie oferowanych lokomotyw po liniach kategorii C3 i wyższych o naciskach osiowych 196 kN?  Odpowiedź:  Zamawiający potwierdza, że przedłożenie obowiązującego na dzień odbioru dokumentu przedstawiającego zgodę PKP PLK S.A. w powyższym zakresie będzie wystarczające dla eksploatacji lokomotywy w Polsce. Niniejsze nie zwalnia Dostawcy z wywiązania się z obowiązku względem infrastruktury DB Netz, zgodnie z punktem 12. |
|  | SPP, Część IV, 2  Czynności planowane podczas odbioru technicznego Pierwszy tiret | Wykonawca wnioskuje o całkowite wykreślenie drugiego i trzeciego zdania z punktu czyli: "Na potrzeby odbioru technicznego dopuszczalne jest udostępnienie wersji źródłowej dokumentacji (wykonanej na stanowisku pomiarowym) w celu dokonania weryfikacji. W przypadku jeżeli dokumentacja byłaby wykonana w innym języku, to jej tłumaczenie na język polski winno być dostarczone przez Dostawcę najpóźniej w dniu odbioru końcowego."  Odpowiedź:  Zamawiający nie zgadza się na zmianę. |
|  | SPP, Część IV, 2  Czynności planowane podczas odbioru technicznego Ostatni tiret | Wykonawca wnioskuje o wykreślenie tego punktu. Koncepcja ochrony przeciwpożarowej będzie przekazana zgodnie z zapisem części IV.1 Specyfikacji  Odpowiedź:  Zamawiający odsyła Oferenta do odpowiedzi jaka zostałą udzielona w cz 8 pytań I odpowiedzi w dn. 16.04.21 w związku z pytaniem nr 7. Jednocześnie zwracamy uwagę, iż po dokonanych zmianach treści Specyfikacji punkt regulujący sprawy dokumentacji dotyczącej ochrony przeciwpożarowej nosi obecnie numer 23 |
|  | Umowa, §12.17 a) | Wykonawca wnioskuje o zmianę w podpunkcie a) z: "z tytułu zapłaty należnej Odbiorcy ceny lub wynagrodzenia, zwrotu Odbiorcy zaliczek oraz odsetek za opóźnienie z zapłatą świadczeń pieniężnych;"  na: "z tytułu zapłaty należnej Dostawcy ceny lub wynagrodzenia zwrotu Odbiorcy zaliczek oraz odsetek za opóźnienie z zapłatą świadczeń pieniężnych;"  Odpowiedź:  Zgodnie z wnioskiem Zamawiający zastępuje użyte po słowie „należnej” słowo „Odbiorcy” słowem „Dostawcy”. |
|  | Umowa, §4.8 | Wykonawca prosi uprzejmie o usunięcie zapisu: "oraz wezwania do wypłaty zaliczki". Oświadczenie o planowanym terminie oraz faktura *pro forma* powinny w zupełności wystarczyć.  Odpowiedź:  W celu uniknięcia wątpliwości co do znaczenia przesłania faktury *pro forma*, Zamawiający także w odniesieniu do lokomotywy objętej Opcją dodatkową, podtrzymuje wymaganie, aby wypłata zaliczki była poprzedzona wyraźnym wezwanie do jej wypłaty. |
|  | Umowa, §4.8 | Wykonawca prosi uprzejmie o zmianę zapisu z: "od dnia skorzystania z opcji przez Odbiorcę" na: „od dnia otrzymania przez Dostawcę oświadczenia Odbiorcy o skorzystaniu z prawa Opcji Dodatkowej”  Odpowiedź:  Zgodnie z art. 61 Kodeksu cywilnego, *oświadczenie woli które ma być złożone drugiej osobie, jest złożone z chwilą, gdy doszło do niej w taki sposób, że mogłą zapoznać się z jego treścią*. W związku z powyższym oba wskazane w pytaniu sformułowania są tożsame i nie ma potrzeby dokonywania wnioskowanej zmiany. |
|  | Umowa, §4.9 | "Oryginały faktur należy przesłać pocztą na wskazany na wstępie umowy adres siedziby firmy PCC Intermodal S.A. w Gdyni, przy jednoczesnym przesłaniu skanu faktury w formie pliku PDF na e-mail: dariusz.jablonski@pcc.eu." - Wykonawca prosi tutaj uprzejmie o możliwość dokonywana tylko jednej z czynności wysyłki: mailem lub pocztą.  Odpowiedź:  Zgodnie z odpowiedzią opublikowaną w cz.3 (09.04.2021) na pytanie nr 22, wymaganie otrzymania oryginału faktury wiąże się z potrzebą dokumentowania przez Zamawiającego wydatków ze środków pochodzących z instytucji współfinansujących zakup lokomotyw. Z kolei możliwość otrzymania skanu tych faktur w drodze e-maila pozwoli na przygotowanie tych płatności, co jest wskazane w szczególności z uwagi na wysokość wymaganych sum i zaangażowanie środków zewnętrznych. |
|  | Umowa, §4.17 - Zdanie drugie | Wykonawca prosi uprzejmie o wykreślenie całego zdania z tego punktu. Kwestie zmiany prawa w takim przypadku definiuje ustawa, a nie umowa.  Odpowiedź:  Zamawiający udzielił odpowiedzi na pytanie o §4.17 udzielono w cz. 5 pytań (14.04.2021) pytanie nr 4.  Zamawiający dodatkowo wyjaśnia, że postanowienie §4.17 zgodnie z jego treścią nie zastępuje, a jedynie odsyła do ewentualnych podatkowych rozwiązań ustwowych, wskazując na ich możliwe konsekwencje. Informacyjny charakter §4.17 nie jest wystarczającym powodem jego usunięcia z umowy. |
|  | Umowa, §7.4 | Wykonawca prosi uprzejmie o usunięcie zapisów dotyczących prośmy z Umowy.  Odpowiedź:  Zamawiający udzielił odpowiedzi dotyczącej promesy gwarancji bankowej w cz. 3 (09.04.2021), pytanie nr 3.  Zamawiający dodatkowo wyjaśnia, że postanowienie §7.4 adresowane jest do Dostawcy, który jako Oferent przedstawił promesę gwarancji dobrego wykonania umowy w części dotyczącej dostawy lokomotyw. Usunięcie tego zapisu z umowy musiałoby się wiązać z pozbawieniem Oferentów - przewidzianej w Specyfikacji - możliwości przedstawienia promesy zamiast gwarancji. |
|  | Umowa, §7.7 | Wykonawca zwraca się do Zamawiającego ze stanowczą prośbą o całkowite wykreślenie paragrafu 7.7 z Umowy. Takie rozwiązanie nie jest w żadnym wypadku ogólnie przyjętym rynkowym standardem, na który Wykonawca mógłby się zgodzić.  Odpowiedź:  Pytanie odnośnie §7.7 zostało już zadane, a Zamawiający udzielił odpowiedzi w części 3 pytań (pytanie nr 25) opublikowanych w dniu 09.04.2021 oraz w odpowiedzi na pytanie 43 (część 6 z dnia 15.04.2021).  Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że postanowienie §7.7 dotyczy zabezpieczenia należytego wykonywania usług serwisowych zaciągniętego na okres co najmniej do pierwszej naprawy P4. W przypadku umów o świadczenie ciągłe, a w szczególności wieloletnie, zobowiązanie do uzupełnienia wykorzystanego zabezpieczenia, jest rozwiązaniem powszechnie stosowanym. Pozwala ono obniżyć wysokość takiego zabezpieczenia do rozsądnej wysokości, ograniczając jednocześnie ryzyko beneficjenta polegające na wyczerpaniu sumy gwarancji. |
|  | Umowa, §12.5 i §12.6 | Kary umowne z paragrafów 12.5 i 12.6 dublują się. Wykonawca nie zgadza się z podwójną penalizacją i prosi o usunięcie lub odpowiednią zmianę zapisów.  Odpowiedź na w/w pytanie została udzielona na pytanie nr 17 w części 3 (09.04.2021).  Zamawiający ponownie wyjaśnia, że kary umowne z §12.6 umowy obciążają Odbiorcę, w związku z czym nie mogą dublować się z karami umownymi z §12.5, które obciążają Dostawcę. Nie ma zatem powodu do usuwania lub zmiany tych zapisów umowy. |