

**Zbiornicze zestawienie treści zgłoszonych uwag w toku Wstępnych Konsultacji Rynkowych oraz odnoszących się do nich stanowisk Zamawiającego wraz z wykazem postanowień projektu Umowy i OPZ, do których wprowadzono zmiany.**

<b>Zgłaszający uwagi: CRRC ZHUZHOU LOCOMOTIVE CO., LTD.</b>			
<b>Lp.</b>	<b>SWZ/OPZ/umowa</b>	<b>Zgłoszone uwagi:</b>	<b>Stanowisko Zamawiającego:</b>
1	OPZ pkt 4.1.	<p>4.1. Skrajnia kinematyczna i statyczna Kinematyczny kontur odniesienia, wraz ze związanymi z nim zasadami musi mieścić się w zarysie odniesienia G1</p> <p>Konstrukcja platformy produktowej naszej firmy jest zgodna ze skrajnią GB. Czy takie rozwiązanie spełni wymóg Zamawiającego?</p>	<p>Zamawiający informuję, że przyczyną wprowadzenia przedmiotowego wymogu jest określenie dopuszczalnych maksymalnych gabarytów pojazdów w celu zapewnienia możliwości realizacji przewozów kolejowych bez ograniczeń i bez ryzyka, na istniejącej infrastrukturze kolejowej.</p> <p>W ocenie Zamawiającego w infrastrukturze kolejowej do obsługi której przewidziane są pojazdy istnieją punkty, w których istnieje ryzyko, że pojazdy o skrajni GB mogą z nimi kolidować.</p>
2	OPZ pkt 4.3.	<p>4.3. Masa pojazdu w stanie służbowym .300 t W przypadku pełnego obciążenia (. 900 osób) istnieje ryzyko przekroczenia tego limitu. Prosimy o doprecyzowanie wymogu lub jego usunięcie, pozostawiając jedynie wymóg limitu nacisku osi na tor.</p>	<p>Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację.</p> <p>Nadmieniamy, że jako masę pojazdu w stanie służbowym Zamawiający rozumie całkowitą masę netto pojazdu wraz z obsługą i pełnym zapasem materiałów eksploatacyjnych (bez pasażerów).</p> <p>W celu doprecyzowania Zamawiający modyfikuje treść pkt 4.3 OPZ i nadaje mu brzmienie:</p> <p>„4.3. Masa pojazdu w stanie służbowym (pojazd przygotowany do jazdy wyposażony w 100% materiałów eksploatacyjnych wraz z drużyną trakcyjną)”</p>
3	OPZ pkt 2.1.7., 7.1.6.9.	<p>2.1.7. Wysokość podłogi musi wynosić 960 mm ±10mm nad poziomem główki szyny (npgs),</p> <p>7.1.6.9. Miejsce dla Niepełnosprawnych (...) wyposażać w dwie rozkładane rampy (lewa i prawa) o nośności minimum 350 kg, umożliwiające wjazd wózka</p>	<p>Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację.</p> <p>Zamawiający informuję, że przyczyną wprowadzenia przedmiotowego wymogu jest dostosowanie wysokości podłogi w strefie wejścia do wysokości większości peronów, które będą obsługiwane pojazdami</p>

		<p>inwalidzkiego lub osoby o ograniczonej możliwości poruszania się do wnętrza pojazdu z peronów o wysokości od 300 mm (npgs) do 960 mm (npgs).</p> <p>Prosimy o rozważenie usunięcia wymogu wysokości podłogi w całym pojeździe, pozostawiając jedynie wymóg dostosowania podłogi przy wejściu do wysokości peronów o wysokości od 300 mm (npgs) do 960 mm (npgs).</p>	<p>dostarczonymi w ramach niniejszego postępowania, tak aby umożliwić podróżnym wsiadanie i wysiadanie bez zmiany poziomu, a tym samym zmaksymalizować bezpieczeństwo oraz potoki podróżnych.</p> <p>Nadmieniamy, że wysokość podłogi w strefie wejścia do pojazdu reguluje punkt. 2.1.7 tiret 1 OPZ, a Zamawiający dopuszcza zastosowanie w całym przedziale pasażerskim zmian wysokości podłogi za pomocą pochylni o nachyleniu zgodnym z TSI PRM (wymóg nie dotyczy podłogi zlokalizowanej bezpośrednio w sąsiedztwie skrajnych wózków napędowych)..</p> <p>Zamawiający w pkt 2.1.7 tiret pierwsze po słowach „musi wynosić” dodaje przecinek i słowa: „w strefie wejście do pojazdu:”</p>
4	OPZ 2.2.3.	<p>2.2.3. Przyspieszenie rozruchu (przy nominalnym obciążeniu) brutto średnie, min. 0,8 m/s<sup>2</sup> (w zakresie prędkości od 0 do 40 km/h na torze prostym przy największym przewidywanym wzniesieniu tj. 35‰)</p> <p>Nie ma podanego standardu oceny wydajności przyspieszenia rozruchu na wzniesieniu. Teoretycznie jest to tylko szacunek, faktyczna prędkość przyspieszenia powinna być oparta na konkretnych obliczeniach. Prosimy o rozważenie usunięcia tego wymogu.</p>	<p>Zamawiający usuwa wymóg zawarty w pkt. 2.2.3 tiret 2 OPZ oraz modyfikuje treść pkt. 2.2.3 tiret 1 OPZ i nadaje mu brzmienie: „- średnie, min. 1,0 m/s<sup>2</sup> (w zakresie prędkości od 0 do 40 km/h na torze prostym poziomym). Do wyliczeń wskazanego przyspieszenia należy przyjąć następujące założenia: szyny suche (współczynnik przyczepności koło/szyna wynoszący 0,30), obciążenie nominalne (łączna ilość miejsc siedzących x 70 kg);”</p>
5	OPZ 10.2.2.	10.2.2. Napięcie zasilania 24V DC - podstawowe napięcie obwodów sterowniczych.	<p>Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację. Zamawiający informuje, że przyczyną wprowadzenia przedmiotowego wymogu jest zastosowanie napięcia</p>

		Platforma produktowa naszej firmy wykorzystuje napięcie zasilania 110V DC. Zalecamy uwzględnienie tego rozwiązania, co pozwoli na zmniejszenie długości przewodów i jednocześnie obniżenie kosztów.	zasilania nieprzekraczającego napięcia bezpiecznego (w warunkach środowiskowych szczególnych).
6	OPZ 10.2.10. i 10.5.2.	<p>10.2.10. Urządzenia elektroniczne: zakres temperatur pracy zgodnie z klasą T3 normy PN-EN 50155:2018-01 lub równoważne: temperatura powietrza na zewnątrz pojazdu w zakresie –25°C do 45°C</p> <p>10.5.2. Podzespoły środowiskowe warunki pracy podzespołów układu klimatyzacji: - zgodnie z klasą T3 normy PN EN 50125-1:2014-06 lub równo ważne: temperatura powietrza na zewnątrz pojazdu w zakresie – 25°C do 45°C Zakres temperatur T3 określony w EN50125 to – 25 ~ . + 40. Prosimy potwierdzić konkretny zakres temperatur i normę.</p>	<p>Zamawiający informuje, że wymaga, aby urządzenia i podzespoły przywołane w pkt. 10.2.10. i 10.5.2 OPZ były przystosowane do pracy w zakresie temperatury powietrza na zewnątrz pojazdu wynoszącym : od -25°C do 45°C i w tym zakresie jego wymagania różnią się od normy.</p> <p>Zamawiający dodaje w pkt 1.23 OPZ (na końcu) zdanie o treści: „Wskazanie przez Zamawiającego w treści OPZ zakresu temperatur innego niż wynikający z normy oznacza świadomą modyfikację wymaganego zakresu temperatury pracy danego urządzenia w stosunku do wynikającego z normy.”</p> <p>Zamawiający zmienia pkt 10.5.2. nadając mu treść: 10.5.2. Podzespoły urządzenia klimatyzacyjne zamontowane na dachu, muszą charakteryzować się wysoką sprawnością, niezawodnością i cichą pracą.</p> <p>Warunki pracy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• środowiskowe warunki pracy podzespołów układu klimatyzacji: - zgodnie z klasą T3 normy PN-EN 50125-1:2014-06 lub równoważne z zastrzeżeniem: - temperatura powietrza na zewnątrz pojazdu w zakresie –25°C do 45°C, temperatura powietrza wewnątrz pojazdu w zakresie –25°C do 55°C, - pozostałe warunki środowiskowe zgodnie z normą PN-EN 50125-1:2014-06 lub równoważne,</li> </ul>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>•środowiskowe warunki pracy dla urządzeń elektronicznych – zgodnie z wymaganiami zawartymi w punkcie 10.2.10 niniejszego OPZ.</li> </ul>
--	--	--	---

<b>Zgłaszający uwagi: PESA BYDGOSZCZ S.A.</b>			
Lp.	SWZ/OPZ/umowa	Zgłoszone uwagi:	Stanowisko Zamawiającego:
1	umowa	§ 1 ust. 2 - Proponujemy zmianę terminu wykonania umowy w odniesieniu do pierwszego EZT na 26 dwadzieścia sześć miesięcy od dnia zawarcia niniejszej umowy. W ocenie Wykonawcy termin 20-miesięczny nie uwzględnia czasu na przeprowadzenie znacznej liczby uzgodnień z Zamawiającym, po zakończeniu której dopiero będzie możliwe złożenie zamówień na komponenty u dostawców, a także nie uwzględnia czasu na przeprowadzenie procedury dopuszczenia pojazdu do eksploatacji. Nie bez znaczenia jest też fakt, że w czasie pandemii covid-19 dostawy komponentów realizowane są w dłuższych terminach ze względu na konieczność uwzględnienia potencjalnych zaburzeń łańcuchów dostaw.	Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację. Realizacja zamówienia w podanym terminie nie będzie możliwa w okresie kwalifikowalności wydatków dla POIiŚ 2014-2020. w przypadku skorzystania przez Zamawiającego z prawa opcji
2		§ 3 ust. 6 - W naszej ocenie opisana przez Zamawiającego procedura prowadzenia uzgodnień jest nieprecyzyjna i może prowadzić do przedłużania się uzgodnień, a w konsekwencji do opóźnień w projekcie. Wnioskujemy o skrócenie terminu na przedstawienie uwag przez Zamawiającego do 7 dni. Zwracamy także uwagę na fakt, że jedną z przyczyn odmowy uwzględnienia uwag Zamawiającego może być np. wynikający z ich uwzględnienia wzrost kosztów realizacji zamówienia po	Zamawiający modyfikuje par. 3 ust. 6 projektu Umowy: „W terminach: 1) 30 dni od dnia otrzymania projektu dokumentacji, o której mowa w ust 3 pkt 1 niniejszego paragrafu 2) 30 dni od dnia otrzymania projektu dokumentacji, o której mowa w ust 3 pkt 2 niniejszego paragrafu, 3) 7 dni od dnia otrzymania projektu dokumentacji, o której mowa w ust 3 pkt 3 niniejszego paragrafu,

		<p>stronie wykonawcy lub wydłużenie terminu realizacji zamówienia.</p>	<p>4) 21 dni od dnia otrzymania projektu dokumentacji, o której mowa w ust 3 pkt 4 niniejszego paragrafu, Zamawiający przedstawi Wykonawcy stanowisko w sprawie tej dokumentacji. Wykonawca ma obowiązek uwzględnić treść uwag lub na piśmie podać przyczyny odmowy ich uwzględnienia. Wykonawca dostarczy Zamawiającemu zaktualizowaną wersję dokumentu lub oświadczenie o odmowie uwzględnienia uwag wraz z uzasadnieniem w terminach:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- do 21 dni od otrzymania stanowiska Zamawiającego w zakresie dokumentacji opisanej w pkt 1 i 2 powyżej, w terminie 7 dni w zakresie dokumentacji opisanej w pkt 3 powyżej oraz w terminie 10 dni w zakresie dokumentacji opisanej w pkt 4 powyżej. Wykonawca będzie mógł odmówić uwzględnienia uwag Zamawiającego, jeżeli będą niezgodne z umową lub przepisami albo będą zawierały żądanie zastosowania rozwiązań w sposób oczywisty przewyższających przeciętne standardy rynkowe lub rozwiązania wymagane umową, co powodowałoby zwiększenie kosztów realizacji Zamówienia lub przedłużenie czasu realizacji Zamówienia. Zamawiający ustosunkuje się do poprawionej dokumentacji oraz do odpowiedzi Wykonawcy w terminie 7 dni. W razie stwierdzenia wad powyższych dokumentów w szczególności niezgodności powyższych dokumentów ze stanem rzeczywistym lub ich niekompletności, Zamawiający zastrzega sobie prawo żądania (w okresie 4 (czterech) lat od dnia dostarczenia ostatniego z Pojazdów – zgodnie z § 9 ust. 3 Umowy) od Wykonawcy naniesienia w nich poprawek lub ich uzupełnienia.”</li> </ul>
--	--	--	---

3		§ 3 ust. 13 – Wnioskujemy o usunięcie wymagania w zakresie prowadzenia instruktażu praktycznego w siedzibie podmiotu trzeciego. W takiej sytuacji dochodzi do transferu wiedzy i technologii do podmiotu trzeciego, stanowiącego podmiot bezpośrednio konkurencyjny wobec wykonawcy. Nie widzimy możliwości spełnienia tego wymagania. Ponadto, wystarczające wydaje się przeprowadzenie dla zamawiającego szkoleń, o których mowa w ust. 13 zdanie pierwsze.	Zamawiający modyfikuje treść § 3 ust. 13 projektu Umowy i dodaje na końcu zdanie: „W przypadku prowadzenia instruktażu w siedzibie podmiotu trzeciego Zamawiający zapewni, aby podczas prowadzonego instruktażu obecni byli wyłącznie pracownicy Zamawiającego, tak aby zapobiec przekazaniu wiedzy i technologii do podmiotu trzeciego.”
4		§ 3 ust. 20 – Wnioskujemy o usunięcie wymagania w zakresie udzielenia licencji do wyprodukowania określonych części. Dostawcy tych części nie wyrażają zgody na udzielenie takiej licencji.	Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną modyfikację.  Zamawiający w par. 3 ust. 20 projektu Umowy dodaje zdanie: „Zamawiający zobowiązuje się nie korzystać z licencji upoważniającej do wytworzenia przez Zamawiającego lub osobę trzecią na zamówienie Zamawiającego w oparciu o tę dokumentację Części opisanych w ust. 19 pkt 1 lit. d) niniejszego paragrafu w przypadku, gdy części takie same jak zainstalowane na pojeździe będzie można kupić, bez ograniczeń, z terminami dostawy i po cenach zbliżonych do cen i terminów dostawy części o porównywalnych funkcjach i parametrach.”
5		§ 3 ust. 24 pkt 4) oraz ust. 27 – Zgodnie ze wskazanymi postanowieniami, wykonawca jest zobowiązany do dokonania określonych uzgodnień z Zamawiającym. Zwracamy uwagę, że do sprawnego i skutecznego dokonania uzgodnień niezbędne jest współdziałanie Zamawiającego. Wymagane jest w szczególności określenie terminu na odpowiedź Zamawiającego na daną	Zamawiający modyfikuje par. 3 ust. 27 projektu Umowy nadając mu treść następującą: „Ustalenia szczegółowe dotyczące wszelkich niezbędnych uzgodnień ostatecznych rozwiązań w zakresie kwestii, które zgodnie z OPZ - Załącznikiem nr 1 do niniejszej umowy wymagają uzgodnienia z Zamawiającym na etapie akceptacji projektu, dokonane

		propozycję wykonawcy oraz skutków opóźnienia Zamawiającego.	zostaną po przekazaniu Zamawiającemu projektu rozwiązań, o którym mowa w ust. 24 pkt 3 niniejszego paragrafu. Każdorazowo w terminie 14 dni od dnia otrzymania projektu powyższych rozwiązań Zamawiający przedstawi Wykonawcy stanowisko w sprawie tych rozwiązań. Wykonawca ma obowiązek uwzględnić uwagi zawarte w stanowisku Zamawiającego lub przedstawić uzasadnienie odmowy ich uwzględnienia w terminie 7 dni od daty otrzymania stanowiska Zamawiającego. W przypadku, jeżeli w terminie 30 dni od otrzymania przez Zamawiającego projektów rozwiązań nie zostanie osiągnięte porozumienie Zamawiający przekaze Wykonawcy pisemne wytyczne”
6		§ 3 ust. 28 – Proponujemy doprecyzować, że Wykonawca będzie związany wytycznymi tylko wówczas, jeśli ich wdrożenie nie powoduje wzrostu kosztów realizacji zamówienia ani nie prowadzi do wydłużenia czasu realizacji zamówienia. Zwracamy przy tym uwagę, że o ile uzgodnienia w podstawowym zakresie (np. wizualizacja Pojazdu) są akceptowalne, to jednak pozostawienie dużej części parametrów czy wymagań do uzgodnień stron po zawarciu umowy jest często bardzo problematyczne i co do zasady powinno być ograniczane na rzecz precyzyjnego dokonania opisu przedmiotu zamówienia.	Zamawiający modyfikuje par. 3 ust. 28 projektu umowy nadając mu treść następującą: „W przypadku nieosiągnięcia porozumienia w terminie, o którym mowa w ust. 27 niniejszego paragrafu, Wykonawca w zakresie kwestii, które zgodnie z OPZ - Załącznikiem nr 1 do niniejszej umowy wymagają uzgodnienia z Zamawiającym na etapie akceptacji projektu, związany będzie pisemnymi wytycznymi sformułowanymi i przekazanymi przez Zamawiającego. Wykonawca będzie mógł odmówić uwzględnienia tylko tych wytycznych Zamawiającego, które będą niezgodne z umową lub przepisami albo będą zawierały żądanie zastosowania rozwiązań w sposób oczywisty przewyższających rozwiązania wymagane umową lub przeciętne standardy rynkowe, co powodowałoby zwiększenie kosztów realizacji Zamówienia lub przedłużenie czasu jego realizacji.”

7		§ 3 ust. 30 – Co należy rozumieć przez certyfikaty legalności nabytego oprogramowania, w przypadku gdy oprogramowanie zostało dostarczone wraz z komponentem zamówionym u dostawcy (np. firmware) i dostawca nie dostarcza żadnego certyfikatu? Co należy rozumieć przez certyfikat legalności w przypadku gdy autorem oprogramowania jest Wykonawca?	Zamawiający modyfikuje treść § 3 ust. 30 projektu Umowy przez wykreślenie z niego słów: „, a nadto Wykonawca dostarczy odpowiednie certyfikaty legalności nabytego przez Zamawiającego Oprogramowania”
8		§ 3 ust. 32 – Wskazujemy, że stroną wielu umów licencyjnych (licencjodawcą) dotyczących oprogramowania pojazdów będą dostawcy oprogramowania. To oni będą udzielać Zamawiającemu odpowiednich licencji, najczęściej poprzez przekazanie warunków licencyjnych lub w wersji elektronicznej. Wykonawca ma ograniczoną możliwość wpływania na treść tych warunków licencyjnych, a każda zmiana w tym zakresie (wyjście ponad standardowe warunki dostawcy) wiąże się ze znacznymi kosztami, co przy tak małym gwarantowanym zakresie zamówienia wydaje się całkowicie niezasadne ekonomicznie. W związku z tym proponujemy udzielenie licencji na warunkach oferowanych przez dostawcę oprogramowania i usunięcie ust. 32. Zwracamy także uwagę, że zrzeczenie się uprawnienia do wypowiedzenia licencji przez Wykonawcę budzi istotne zastrzeżenia pod kątem skuteczności w świetle ustawy o prawie autorskim i prawach pokrewnych.	Zamawiający nie zgadza się na modyfikację. Oprogramowanie jest integralnie związane z pojazdem i nie jest możliwa eksploatacja oraz utrzymanie pojazdu bez korzystania z oprogramowania. Dlatego cena pojazdu winna obejmować koszt prawa do korzystania z oprogramowania przez cały czas trwania korzystania z pojazdu, a Zamawiający musi mieć zagwarantowane prawo do korzystania z oprogramowania. Rozwiązanie zawarte w projekcie umowy zostało zaczerpnięte z opublikowanych przez Ministerstwo Cyfryzacji Wzorcowych Klauzul Umowy wdrożeniowej. W par. 3 ust. 32 projektu Umowy zamawiający dodaje, jako zdanie przedostatnie: „Wykonawca będzie uprawniony do wypowiedzenia licencji tylko w przypadku umyślnego i zarazem rażącego naruszenia przez Zamawiającego zakresu licencji oraz nie zaniechania tego naruszenia pomimo pisemnego wezwania w terminie określonym w wezwaniu, nie krótszym niż 6 miesięcy.”
9		§ 3 ust. 33 – Wnosimy o usunięcie ostatniego zdania wskazanego ustępu, budzi ono istotne zastrzeżenia pod kątem skuteczności w świetle ustawy o prawie autorskim i prawach pokrewnych.	Zamawiający nie wyraża zgody na wskazaną modyfikację. Zamawiający zmienia par. 3 ust. 33 projektu Umowy nadając mu treść następującą: „Wolą Stron jest, by Zamawiający na podstawie



			<p>niniejszej umowy uzyskał nieograniczone w czasie i nie podlegające wypowiedzeniu prawo do korzystania z Dokumentacji w zamian za zryczałtowaną cenę określoną w § 5 Umowy. Dlatego licencje, o których mowa w ust. 19 niniejszego paragrafu są udzielane na czas nieoznaczony bez możliwości ich wypowiedzenia. Strony zastrzegają, iż w przypadku gdyby postanowienia ust. 33 niniejszego paragrafu zastrzegające, iż licencje udzielone na czas nieoznaczony nie podlegają wypowiedzeniu okazały się nieważne lub nieskuteczne i Wykonawca byłby uprawniony do wypowiedzenia licencji, to okres wypowiedzenia licencji będzie wynosił 10 lat ze skutkiem na koniec roku kalendarzowego, a wypowiedzenie nie będzie mogło być dokonane wcześniej niż po upływie 5 roku trwania licencji. Wykonawca zobowiązuje się pod rygorem odpowiedzialności odszkodowawczej, iż nie skorzysta z uprawnienia do wypowiedzenia licencji, nawet gdyby okazało się, iż takie uprawnienie mu przysługuje, a nadto Wykonawca zapewnia, iż wypowiedzenia takiego nie dokona osoba trzecia. Wykonawca będzie uprawniony do wypowiedzenia licencji tylko w przypadku umyślnego i zarazem rażącego naruszenia przez Zamawiającego zakresu licencji oraz nie zaniechania tego naruszenia pomimo pisemnego wezwania w terminie określonym w wezwaniu, nie krótszym niż 6 miesięcy.”</p>
10		§ 3 ust. 37 – W związku z tym, że w znacznej części przypadków Wykonawca nie będzie dysponował prawami autorskimi majątkowymi do Dokumentacji lub	<p>Zamawiający modyfikuje par. 3 ust. 37 projektu umowy nadając mu treść:          „Wykonawca zapewnia, iż będzie uprawniony w</p>

		Oprogramowania, a będzie posiadał jedynie licencję, proponujemy aby wystarczające było zapewnienie, że wykonawca jest uprawniony do udzielenia licencji lub przeniesienia praw.	zakresie niezbędnym do udzielenia licencji i przeniesienia na Zamawiającego praw, o których mowa w ust. 9, 18 pkt 3, 19-21, 30- 33 niniejszego paragrafu.”
11		§ 4 ust. 17 – Proponujemy doprecyzowanie definicji pojęcia wady istotnej jako wady uniemożliwiającej lub utrudniającej normalne wykorzystywanie pojazdu zgodnie z przeznaczeniem. W dalszej części umowy pojawia się pojęcie wady istotnej, więc powinno ono być w sposób jednoznaczny zdefiniowane, a z treści ust. 17 trudno jednoznacznie taką definicję wywieść. Pozostałe okoliczności wskazane w ust. 17 proponujemy pozostawić jako odrębne przesłanki uprawniające do odmowy odbioru. Jednocześnie proponujemy usunięcie fragmentu „względnie taka, której usunięcie nie będzie możliwe pod adresem siedziby zamawiającego lub będzie wymagało wycofania pojazdu z eksploatacji na ponad 6 godzin” – są to okoliczności odnoszące się do warunków wykonania naprawy, które mogą ulegać zmianie, a nie do charakterystyk samej wady, w związku z czym nie mogą definiować wady istotnej.	Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację Podana definicja wady istotnej jest wyczerpująca i ma służyć ograniczeniu wątpliwości przy ocenie konkretnych wad. Proponowana w uwadze definicja taka nie jest. W ocenie Zamawiającego czas wyłączenia pojazdu z eksploatacji i warunki usunięcia wady są kluczowe dla oceny istotności wady i nie zmienia tego okoliczność, że zależą one od możliwości wykonawcy.
12		§ 7 ust. 5 i 10 – W praktyce może się zdarzyć, że kary umowne wskazane w ust. 5 i ust. 10 mogą być naliczone w oparciu o to samo zdarzenie faktyczne (gdy przedłużająca się naprawa pojazdu wpłynie też na niedotrzymanie wskaźnika niezawodności). Taki sposób naliczania kar umownych nie jest dopuszczalny w świetle orzecznictwa (np. wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 16 lipca 2012 r. sygn. akt KIO 1337/12). W związku z tym prosimy o usunięcie kary umownej wskazanej w ust. 10.	Zamawiający dodaje w par. 7 projektu Umowy ust. 15 o treści: „W przypadku, jeżeli to samo zdarzenie spowoduje podstawę do naliczenia kar umownych na podstawie par. 7 ust. 5 i par. 7 ust. 10 Umowy, to kary umowne zapłacone na podstawie par. 7 ust. 5 Umowy będą zaliczane na poczet kar umownych naliczonych na podstawie par. 7 ust. 10 Umowy.”

13		<p>§ 7 – Proponujemy dodanie postanowienia o treści:          „Strony uwzględniając obecnie trudno przewidywalny przyszły rozwój pandemii zgodnie stwierdzają, żadna ze Stron nie jest odpowiedzialna w stosunku do drugiej Strony za opóźnienia lub niewykonanie jej obowiązków wynikających z niniejszej Umowy w przypadku, gdy opóźnienie lub niewykonanie jest rezultatem okoliczności związanych z wystąpieniem pandemii COVID-19 wywołanej przez wirusa SARS-CoV-2 lub jego mutacji, które nie były znane tej Stronie w chwili podpisania Umowy.”</p>	<p>Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację projektu Umowy.          W przypadku opóźnienia lub niewykonywania zobowiązania konieczna będzie ocena, czy spowodowały to okoliczności, za które strona zobowiązana ponosi odpowiedzialność, w szczególności, czy mieszczą się one w pojęciu siły wyższej. Okoliczności te mogą także uzasadniać zmianę umowy, czego dotyczy postanowienie zawarte w par. 13 ust. 12 projektu Umowy.</p>
14		<p>§ 9 ust. 5 – Proponujemy odstąpienie od tego wymagania. Umowa określa już szczegółowo warunki gwarancji, a jedynym gwarantem wobec zamawiającego będzie wykonawca – producent pojazdu.</p>	<p>Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację projektu Umowy z uwagi na postanowienie par. 9 ust. 8 projektu Umowy.</p>
15		<p>§ 9 ust. 22 – Czy przez naprawienie w tym kontekście należy rozumieć naprawę doraźną, o ile jest niezbędna?</p>	<p>Zgodnie z postanowieniem § 9 ust. 22 projektu Umowy Wykonawca będzie miał w przypadku wystąpienia wady systemowej dwa obowiązki:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) usunięcia konkretnej wady składającej się na wadę systemową oraz</li> <li>2) trwałego usunięcia wady systemowej</li> </ol> <p>Zamawiający modyfikuje treść § 9 ust. 22 projektu Umowy w celu doprecyzowania i nadaje mu brzmienie:          „W przypadku wystąpienia Wady systemowej, Wykonawca ma obowiązek wprowadzenia na własny koszt we wszystkich pojazdach rozwiązań <b>trwale</b></p>

			<p>eliminujących tę wadę. W tym celu Wykonawca ma obowiązek niezwłocznego (lecz nie później niż 60 dni od dnia zgłoszenia Wady systemowej) przedstawienia Zamawiającemu ekspertyzy technicznej sporządzonej przez niezależny od Stron, zaakceptowany przez Zamawiającego, instytut, rzeczoznawcę, organizację zrzeszającą specjalistów lub inny kompetentny podmiot na temat przyczyn wystąpienia wady systemowej i sposobów jej usunięcia (diagnoza wady systemowej). Zamawiający winien mieć zagwarantowane prawo zgłoszenia uwag do ekspertyzy, do których autor ekspertyzy będzie miał obowiązek się odnieść. Niezależnie od czynności w celu <b>trwałego</b> usunięcia Wady systemowej Wykonawca ma obowiązek naprawienia wady składającej się na Wadę systemową w terminach określonych w ust. 17 i 20 niniejszego paragrafu.”</p>
16		<p>§ 9 ust. 29 – Wskazane postanowienia są niemożliwe do zaakceptowania przez Wykonawcę. O ile dopuszczalna jest możliwość modyfikacji regulacji kodeksowych, to jednak proponowane przez Zamawiającego postanowienia nie tylko zwalniają go z obowiązku współdziałania, ale i zdejmują z niego jakąkolwiek odpowiedzialność. Szczególnie kluczowe jest niezwłoczne zawiadamianie Wykonawcy o wadzie, ponieważ zwłoka Zamawiającego może przyczynić się do rozprzestrzenienia wady, jej powiększenia albo utrudnić ustalenie przyczyn jej powstania.</p>	<p>Zamawiający modyfikuje par. 9 ust. 29 projektu Umowy nadając mu treść:          „Zamawiający nie traci uprawnień z tytułu gwarancji jakości i rękojmi za wady w przypadkach, gdy:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) wiedział o wadzie w chwili odbioru końcowego Sprzętu lub przekazania pojazdu do eksploatacji, w szczególności w odniesieniu do wad wskazanych w protokole odbioru,</li> <li>2) zawiadomił Wykonawcę o wadzie nie później niż w terminie jednego miesiąca od dnia wykrycia wady pisemnie lub pocztą elektroniczną.”</li> </ol>

17		§ 9 ust. 34 – Prosimy o weryfikację, czy zamieszczenie tego postanowienia nie jest omyłką.	Zamawiający modyfikuje postanowienie par. 9 ust. 34 projektu Umowy i nadaje mu treść: „Strony rozszerzają odpowiedzialność Wykonawcy z tytułu rękojmi za wady i gwarancji jakości na wady stwierdzone przy odbiorze końcowym pojazdu lub Sprzętu, w przypadku dokonania przez Zamawiającego odbioru mimo stwierdzenia wad.”
18		§ 9 ust. 3 – Prosimy o doprecyzowanie, co Zamawiający rozumie przez „wady pojazdów zagrażające bezpieczeństwu ruchu kolejowego lub życiu ludzkiemu”, na które wydłużony jest okres gwarancji i rękojmi. W naszej ocenie wydłużona gwarancja powinna być opisana obiektywnie poprzez możliwy do zdefiniowania i odróżnienia rodzaj wad, tj. na jakie zespoły czy podzespoły pojazdu jest udzielona, a nie poprzez potencjalne skutki ich wystąpienia.	Zamawiający zmienia ostatnie zdanie par. 9 ust. 3 projektu Umowy i nadaje mu treść: „W zakresie wad pojazdów zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego lub życiu ludzkiemu, t.j. dotyczących elementów pojazdu krytycznych dla bezpieczeństwa, zgodnie z 4.2.12.1 ppkt 4 TSI Loc&Pas termin rękojmi za wady i gwarancji jakości wynosi 10 lat i zaczyna biec z dniem podpisania Protokołu Przekazania do Eksploatacji ostatniego z dostarczonych pojazdów.”
19		§ 9 ust. 22 – Wnioskujemy o zmianę terminu przedstawienia ekspertyzy z 30 na 60 dni. Uzyskanie ekspertyzy technicznej przez podmiot niezależny w zakresie zdiagnozowania przyczyn wady systemowej jak również wskazania sposobu jej usunięcia w terminie 30 dni może okazać się niemożliwe do spełnienia w zależności od podzespołu (wpływ na termin może mieć przeprowadzenie badań które mogą trwać dłużej niż 30 dni)	Zamawiający zmienił termin przedstawienia ekspertyzy na 60 dni w § 9 ust. 22 zgodnie ze stanowiskiem do uwagi nr 15 powyżej. Zamawiający zmienia termin usunięcia wady systemowej w par. 9 ust. 23 projektu Umowy z 60 na 90 dni.
20		§9 ust 35 - Ze względu na to, że podstawowym zamówieniem jest dostawa tylko jednego pojazdu,	Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację.

		wnosimy aby wskaźnik niezawodności był liczony w cyklach 12 miesięcznych (rocznych). Obliczanie wskaźnika dla jednego pojazdu w cyklach kwartalnych jest całkowicie niemiarodajne.	
21		§9 ust 35 – W naszej ocenie zaproponowana kara umowna jest zbyt wygórowana, proponujemy zmniejszenie do 30 000 zł za każdy 1 % obniżenia <b>Wn.</b> w każdym cyklu eksploatacji pojazdu.	Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację.
22		§9 ust 37 – 43 – Wnioskujemy o usunięcie pojęcia „wady szczególnej” i związanych z nią regulacji. Są to rozwiązania uzasadnione w przypadku zamówień na większą liczbę pojazdów. Zamawiający przewidział już postanowienia dotyczące wady systemowej i kary umowne za niedotrzymanie wskaźnika niezawodności. W przypadku wystąpienia kilku usterek w tym samym czasie, a nie mających ze sobą nic wspólnego, współczynnik może nie zostać osiągnięty i wówczas nie powinno być mowy o jakiegokolwiek wadzie szczególnej. Są to kolejno zgłaszane niezależne reklamacje.	Zamawiający modyfikuje treść § 9 ust. 37 projektu Umowy i nadaje mu brzmienie: „W przypadku skorzystania przez Zamawiającego z prawa opcji, o której mowa w paragrafie 1 ust. 1-3 i 7-17 Umowy będą miały zastosowanie postanowienia ust. 37 – 43 niniejszego paragrafu w stosunku do wszystkich pojazdów wchodzących w skład przedmiotu zamówienia, zarówno objętych zakresem gwarantowanym Zamówienia, jak i objętych zakresem prawa opcji. W przypadku, gdy dla danego pojazdu dwa kolejne wskaźniki niezawodności będą niższe od wartości 95 % uznaje się, że ma miejsce wada szczególna i zostaje wdrożone postępowanie naprawcze, mające doprowadzić do likwidacji wady szczególnej. Sposób postępowania naprawczego określa Wykonawca, w porozumieniu z Zamawiającym. Postępowanie naprawcze powinno w tym przypadku obejmować okres najwyżej 3 miesięcy od daty pisemnego zawiadomienia Wykonawcy przez Zamawiającego o wystąpieniu wady szczególnej. Zapis ust. 18 niniejszego paragrafu stosuje się odpowiednio.”

23		§ 13 ust. 2 – Proponujemy rozszerzenie katalogu możliwych zmian umowy, w szczególności o przypadki zmian technicznych spowodowanych pojawieniem się nowych możliwości czy nowych rozwiązań lub technologii albo spowodowanych zaistnieniem okoliczności, których żadna ze stron nie mogła przewidzieć – oraz związanych z tym odpowiednich zmian innych warunków umowy.	Zamawiający nie wyraża zgody na dokonanie modyfikacji. Zamawiający zawarł odniesienie do przepisów Pzp dopuszczających zmiany umowy spowodowanych okolicznościami, których nie można było przewidzieć. Natomiast biorąc pod uwagę zasady opisywania przewidywanych zmian w umowie określone w art. 455 ust.1. pkt 1 Pzp uwzględnienie propozycji uzasadnionych pojawienia się nowych technologii nie jest praktycznie możliwe.
24		§ 13 ust. 13 – Postanowienie powinno zostać usunięte. Mogą zaistnieć okoliczności, w których korekta ceny będzie uzasadniona obiektywnymi przyczynami i będzie dopuszczalna w świetle PZP. W takiej sytuacji możliwość wprowadzenia zmiany powinna być pozostawiona do decyzji Stron.	Zamawiający modyfikuje postanowienie par. 13 ust. 13 projektu Umowy wykreślając z niego ostatni fragment dot. braku zmiany ceny. Zamawiający zwraca jednak uwagę, iż postanowienie to odnosi się do par 13 ust. 2 projektu umowy, który dotyczy ściśle określonych zmian umowy, gdzie zmiana ceny mogłaby nastąpić tylko w wyniku poprawienia omyłki zgodnie z par. 13 ust. 2 pkt 3 projektu Umowy. Postanowienie par. 13 ust. 13 projektu Umowy otrzymuje treść: „W razie zaistnienia przyczyn powodujących konieczność zmian Umowy opisanych w ust. 2 niniejszego paragrafu, zmiany takie zostaną wprowadzone niezwłocznie, na żądanie Zamawiającego lub Wykonawcy.”
25	Umowa – kody źródłowe	Wnioskujemy o całkowite odstępianie od wymagania dot. zdeponowania kodów źródłowych. W zasadzie niemożliwe jest pozyskanie od dostawców oprogramowania zgody na taką czynność na warunkach opisanych przez Zamawiającego. W szczególności nieakceptowalne jest postanowienie § 2 ust. 1 pkt 3), ponieważ oznacza ono, że	Zamawiający modyfikuje par. 2 ust. 1 pkt 3 Załącznika nr 4 do Umowy i nadaje mu treść: „Wykonawca nie wykonał swoich obowiązków z tytułu rękojmi za wady lub gwarancji jakości w odniesieniu do zdeponowanego oprogramowania, czego dowodem będzie prawomocny wyrok sądu.”

		w przypadku zaistnienia między stronami sporu co do odpowiedzialności gwarancyjnej Wykonawcy za wadę Zamawiający byłby uprawniony do pobrania nośników.	
26	OPZ pkt 2.1.7.	<p>2.1.7 – wysokość podłogi</p> <p>Proponujemy dopuszczenie niższej wysokości podłogi w strefie wejścia do pojazdu, np.: 850mm lub 760mm od pgs. Pozwoli to na zwiększenie konkurencyjności postępowania i zaproponowanie Zamawiającemu sprawdzonych rozwiązań.</p>	Zamawiający przedstawił stanowisko do uwagi CRRC nr 3
27	OPZ pkt 12.1.	<p>12.1 - ETCS/ERTMS</p> <p>Prosimy o doprecyzowanie, na jakich zasadach zamawiający planuje zlecenie instalacji systemu ETCS w pojeździe? Zwracamy uwagę, że poszczególni producenci systemu ETCS oferują różne rozwiązania, które wymagają innego przystosowania pojazdu do późniejszej zabudowy tego systemu. Nie można więc przystosować pojazdu do późniejszej zabudowy systemu ETCS bez informacji, który system (którego producenta) będzie zastosowany. Ze względu na powyższe proponujemy rozważenie zabudowy systemu ETCS jako prawa opcji do zamówienia podstawowego. Pozwoli to wykonawcy na odpowiednie przystosowanie pojazdu do późniejszej zabudowy konkretnego systemu ETCS.</p>	<p>Zamawiający zamierza zamówić wyposażenie pojazdów w ETCS w ramach przetargu nieograniczonego, w celu jej zainstalowania, gdy zostanie uruchomiony przytorowy ETCS na liniach nr 201 i 202.</p> <p>Zamawiający nie może jednak określić kiedy to nastąpi. Z uwagi na powyższe w ocenie Zamawiającego rozszerzenie przetargu na zakup taboru o opcję obejmującą instalację ETCS nie byłoby odpowiednie. Zamawiający nie może też podać, jakiego producenta urządzenia będą instalowane na pojazdach ponieważ w celu zapewnienia równej konkurencji w przyszłym przetargu winno być możliwe zastosowanie urządzeń wyprodukowanych przez dowolnego producenta. Zgodnie z pkt 12.1 OPZ Zamawiający wymaga zapewnienia miejsca i możliwości zainstalowania wszystkich urządzeń ERTMS/ETCS do poziomu L2 oraz instalacji ETCS/ERTMS i przystosowania do tego celu instalacji pojazdu nie ograniczając tego obowiązku do konkretnego systemu lub producenta. Zamawiający uzupełnia pkt 12.1 OPZ o zdanie:</p>



			„Zamawiający informuje, iż pokładowe urządzenia systemu ERTMS/ETCS będą zabudowane na pojazdach w chwili uruchomienia warstwy przytorowej systemu ERTMS/ETCS na linii kolejowej nr 201 i 202.”
28	OPZ pkt 12.1.	<p>12.1 - ETCS/ERTMS</p> <p>Ze względu na wymagania dotyczące ETCS, dostarczony pojazd może posiadać zezwolenie ograniczające obszar eksploatacji tylko do sieci obsługiwanej przez Zamawiającego. Czy Zamawiający zaakceptuje takie rozwiązanie?</p>	<p>Zamawiający wprowadza w par. 3 projektu Umowy nowy ustęp 43 o treści: „Z uwagi na przeznaczenie pojazdów opisane w pkt 1.1. OPZ Zamawiający zakłada, iż obszarem ich użytkowania zgodnie z zezwoleniem na wprowadzenie do obrotu lub na dopuszczenie do eksploatacji winien być obszar Rzeczypospolitej Polskiej. Wykonawca nie ponosi odpowiedzialności za brak weryfikacji tego założenia. Wykonawca będzie zobowiązany dołożyć należytej staranności w celu uzyskania w.w. zezwolenia obejmującego opisany obszar. Wykonawca nie ponosi jednak odpowiedzialności, jeżeli z przyczyn przez niego niezawinionych, w szczególności z przyczyny braku wyposażenia pojazdu w pokładowe urządzenia ETCS obszar użytkowania pojazdów zgodnie z zezwoleniem na wprowadzenie do obrotu pojazdów lub dopuszczenie ich do eksploatacji będzie mniejszy niż obszar Rzeczypospolitej Polskiej, z tym zastrzeżeniem, że obszar użytkowania pojazdów musi obejmować przynajmniej linię kolejową nr 250 oraz linię kolejową nr 202 pomiędzy Rumią i Lęborkiem. Wykonawca winien przedłożyć Zamawiającemu dokumenty wykazujące, iż ewentualny obszar użytkowania pojazdów mniejszy niż obszar Rzeczypospolitej Polskiej wynika z okoliczności, za które Wykonawca nie ponosi odpowiedzialności, w szczególności pisemne stanowisko organu wydającego zezwolenie. Jeżeli stanowisko organu wydającego zezwolenie będzie</p>

			zawarte w decyzji wystarczająca będzie treść decyzji wydanej w pierwszej instancji i Wykonawca nie będzie zobowiązany do zaskarżenia tej decyzji. Zamawiający nie odmówi odbioru pojazdu, którego zezwolenie będzie obejmowało obszar użytkowania mniejszy niż obszar Rzeczypospolitej Polskiej, lecz nie mniejszy niż linia kolejowa nr 250 oraz linia kolejowa nr 202 pomiędzy Rumią i Lęborkiem pod warunkiem uprzedniego otrzymania od Wykonawcy dokumentów wykazujących, iż obszar ten jest wynikiem okoliczności, za które Wykonawca nie ponosi odpowiedzialności. W przypadku, jeżeli Wykonawca nie dostarczy takich dokumentów lub w przypadku, jeżeli obszar użytkowania pojazdu będzie mniejszy niż linia kolejowa nr 250 i linia kolejowa nr 202 pomiędzy Rumią i Lęborkiem Zamawiający będzie mógł odmówić odbioru pojazdów oraz Sprzętu.”
29	OPZ pkt 10.5.8.	10.5.8 – układ klimatyzacji  Czy obliczenia wydajności cieplnej i chłodniczej można dostarczyć po zamknięciu uzgodnień aranżacji wnętrza?	Zamawiający modyfikuje treść pkt 10.5.8 OPZ i nadaje mu brzmienie: „- w ciągu 30 dni od zakończenia uzgodnień ostatecznych rozwiązań, o których mowa w par. 3 ust. 24 Umowy, należy przedstawić obliczenia wydajności cieplnej i chłodniczej dla konstrukcji członów pojazdu, w zależności od przewożonej ilości pasażerów oraz uwzględniające opisane parametry i funkcjonalności, a także przywołane normy,”
30	OPZ pkt 10.10.	10.10 – pozostałe wymagania odnośnie konstrukcji EZT  Wnosimy o zmianę zapisu dopuszcza się zastosowanie wózków technologicznych do przetaczania rozdzielonych pojazdów.	Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację.

31	OPZ pkt 10.10.	10.10 – pozostałe wymagania odnośnie konstrukcji EZT Czy jazda manewrowa po rozłączeniu pojazdu ma umożliwiać pełne sterowanie połową pojazdu?	Zamawiający informuje, że zasady manewrowania po rozłączeniu pojazdu reguluje pkt 10.10 tiret czwarty OPZ oraz modyfikuje treść powyższego punktu i nadaje mu brzmienie: „- musi umożliwić przetaczanie manewrowe z użyciem lokomotywy manewrowej, wyciągarki, ciągnika szynowego lub szynowo-drogowego przy ewentualnym użyciu adaptera (Zamawiający nie wymaga, aby po rozłączeniu pojazdu możliwe było pełne sterowanie połową pojazdu).
----	----------------	---	--

<b>Zgłaszający uwagi: STADLER POLSKA SP. Z O.O.</b>			
Lp.	SWZ/OPZ/umowa	Zgłoszone uwagi:	Stanowisko Zamawiającego:
1		<p>W pierwszej kolejności pragniemy ogólnie wskazać, iż jak wynika z projektu umowy oraz OPZ, oczekiwany i wymagany przez Zamawiającego zakres i rodzaj dokumentacji konstrukcyjnej EZT, którą winien dostarczyć Wykonawca, zwłaszcza w zestawieniu z wymaganym zakresem licencji, którą ma jednocześnie udzielić Zamawiającemu, należy uznać za bardzo szeroki i odbiegający od panującego standardu rynkowego przy zakupach tego rodzaju.</p> <p>Szczegółowa dokumentacja techniczna pojazdu stanowi unikalne know-how producentów, które decyduje o ich przewadze konkurencyjnej i pozycji rynkowej, uznawana jest za ściśle strzeżoną tajemnicę przedsiębiorstwa. Oczywistym jest, iż producenci, ponosząc nakłady na opracowanie i rozwój</p>	Z uwagi na ogólny i nieprecyzyjny charakter uwag, zwrócono się z prośbą do Stadler Polska Sp. z o.o. o doprecyzowanie swoich uwag.

		<p>stosowanych przez siebie rozwiązań technicznych, dążą do ograniczenia możliwości zapoznania się ze szczegółami tych rozwiązań przez szeroki krąg osób, a w konsekwencji możliwości ich skopiowania i powielenia przez konkurencję. Najbardziej wrażliwe dane w tym zakresie znajdują się właśnie w szczegółowej dokumentacji technicznej.</p> <p>Tymczasem w postanowieniach opublikowanego projektu OPZ oraz umowy znajdują się zapisy, które zakładają udostępnienie Zamawiającemu pełnej dokumentacji technicznej pojazdu i jego poszczególnych części, prawo do praktycznie nieograniczonego używania tej dokumentacji i przekazywania jej podmiotom trzecim w celu wykonania utrzymania zapobiegawczego (prewencyjnego), utrzymania naprawczego (korekcyjnego), a nawet modyfikacji i przebudowy pojazdu. Ponadto wymaga się przekazania kodów źródłowych oprogramowania.</p> <p>Wymaganie tego typu zakresu dokumentacji technicznej oraz oprogramowania komputerowego i jego dokumentacji, jest nie do pogodzenia z interesami wykonawców posiadających pojazdy tego typu w swojej ofercie stale, a nie tylko jednorazowo na potrzeby danego zamówienia. Przekazanie dokumentacji pojazdów i udzielenie licencji na jej wykorzystywanie w takim zakresie, jak przewiduje to Zamawiający, w tym przyznanie uprawnień do pełnego jej przekazywania podmiotom trzecim, stanowi istotne ryzyko poniesienia niewymiernych szkód związanych z utratą know-how wykonawcy, które nie zostaną</p>	
--	--	--	--

		<p>skompensowane w cenie uzyskanej w ramach danego zamówienia.</p> <p>W szczególności przed negatywnymi skutkami udostępnienia dokumentacji w tak szerokim zakresie, nie zabezpiecza wykonawców deklarowane przez Zamawiającego w ust. 20 § 3 umowy wymaganie od podmiotów trzecim, którym dokumentacja zostanie przekazana, złożenia oświadczenia, iż będą respektować tajemnicę przedsiębiorstwa wykonawcy. W ocenie Stadler jest to zabezpieczenie iluzoryczne. Przy bliżej nieokreślonej liczbie podmiotów i osób, którym w ten sposób tajemnica przedsiębiorstwa będzie przekazana, stanie się ona powszechnie znana i utraci walor jakiegokolwiek ochrony.</p> <p>Wskazujemy również, iż wymaganie przekazania dokumentacji pojazdów (i ich oprogramowania) w tak znacznym zakresie nie służy wcale zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu kolejowego. W pełni rozumiemy i respektujemy konieczność posiadania przez Zamawiającego dokumentacji niezbędnej do prowadzenia utrzymania prewencyjnego niezbędnego do zapewnienia sprawności i bezpieczeństwa pojazdów. Nie zgadzamy się jednak na sprzedaż naszej dokumentacji w celu udostępnienia jej naszym konkurentom, którzy będą wykonywali pogwarancyjne naprawy pociągów lub ich modyfikacje.</p> <p>W załączeniu przekazujemy OPZ z zaznaczonymi na żółto zapisami, o usunięciu których prosimy.</p>	
--	--	---	--

2	OPZ pkt 1.7 lit. b tiret 1	<p>Pkt 1.7 tiret 1 - wymaganie sporządzenia opisu czynności przeglądowo naprawczych dla wszystkich poziomów utrzymania wraz z podaniem ich pracochłonności.</p> <p>Podanie pracochłonności, w szczególności dla wyższych poziomów utrzymania jest bardzo trudne i nie może być traktowane jako wiążące. Prosimy o wykreślenie tego wymagania.</p>	<p>Zamawiający modyfikuje treść pkt. 1.7 lit. b tiret 1 OPZ i nadaje mu brzmienie:</p> <p>„- opisy czynności przeglądowych i naprawczych poziomów utrzymania (P1, P2, P3, P4, P5) wraz z wymaganym zakresem, instrukcje demontażu i montażu oraz pracochłonnością poszczególnych czynności przeglądowych i naprawczych do trzeciego poziomu utrzymania włącznie (P1, P2, P3)”</p>
3	OPZ pkt 1.7 lit. b tiret 6	Prosimy również o rozważenie wykreślenia zawartych w tiret 6 i 7 pkt 1.7 OPZ wymagań odnośnie spawania i badań nieniszczących oraz wskazania zamienników części.	Chodzi o punkt 1.7 lit. b tiret 6 OPZ Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację.
4	OPZ pkt 1.7 lit. b tiret 7	j.w.	<p>Najprawdopodobniej nieprawidłowe odniesienie w piśmie Stadler – pkt 1.7. lit. b tiret 7 dotyczy lokalizacji i usuwania typowych usterek , a nie wskazania zamienników części, czego dotyczy pkt 1.7. lit. c OPZ.</p> <p>1.7 lit. b tiret 7 - Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację.</p> <p>1.7 lit. c - Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację.</p>
5	OPZ pkt 1.8 lit. b	<p>Prosimy o wykreślenie następujących wymagań co do zakresu dokumentacji konstrukcyjnej zawartych w pkt 1.8 OPZ:</p> <p><b>lit. b</b></p> <p>- w odniesieniu do celów diagnostycznych, napraw i modernizacji (umożliwiająca przeprowadzenie na jej podstawie napraw i przeglądów do piątego poziomu utrzymania P5 włącznie oraz napraw awaryjnych pojazdu), zawierająca rysunki konstrukcyjne (wraz z wymiarami) zespołów i podzespołów, w szczególności wymagań przedłożenia:</p>	<p>Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w proponowanym zakresie.</p> <p>Zamawiający modyfikuje treść punktu OPZ pkt 1.8 lit. b poprzez wykreślenie słów: „(umożliwiająca przeprowadzenie na jej podstawie napraw i przeglądów do piątego poziomu utrzymania P5 włącznie oraz napraw awaryjnych pojazdu),”</p>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• rysunków szczegółowych oraz opisów poszczególnych elementów, podzespołów, zespołów oraz układów z warunkami ich montażu oraz wykonania, przywołaniem dostawcy, norm itp.,</li> <li>• schematów szczegółowych elektryczne (w tym odwodów sterowania), pneumatycznych, hydraulicznych i telematycznych (informatycznych), wskazujących ich elementy oraz objaśniające funkcje i działanie tych układów,</li> <li>• schematów kablowych,</li> <li>• opisu przetwarzania danych i protokołami w ramach opisu skomputeryzowanych systemów pokładowych,</li> <li>• rysunków i schematów złożeniowych i szczegółowych oraz pełnej specyfikacji przesyłanych sygnałów w tym m.in. opis tzw. ramki - w zakresie umożliwiającym dostosowanie kolejnych pojazdów do interfejsu w ramach dokumentacji konstrukcyjnej interfejsu sterowania wielokrotnego.</li> </ul>	<p>Zamawiający wyjaśnia, iż potrzeba pozyskania tego rodzaju dokumentacji oraz szczegółowych informacji jest spowodowana obowiązkiem Zamawiającego w zakresie właściwego utrzymania pojazdów, co wynika m.in. z pisma Prezesa UTK z dnia 8.03.2021 r. nr DMB.47.21.2020.5.PS oraz opublikowanego przez UTK Poradnika „Utrzymanie, a Zarządzenie zmianami pojazdu kolejowego”, a także z obowiązujących przepisów.</p>
6	OPZ pkt 1.8 lit. c	<p>Prosimy o wykreślenie następujących wymagań co do zakresu dokumentacji konstrukcyjnej zawartych w pkt 1.8 OPZ:</p> <p><b>lit. c</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• opis oprogramowania diagnostycznego</li> <li>• opis charakterystycznych usterek,</li> </ul>	<p>Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację w proponowanym zakresie.</p> <p>Zamawiający modyfikuje treść punktu OPZ pkt 1.8 lit. c tiret 11 i nadaje mu brzmienie:</p>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• wykaz części zamiennych,</li> <li>• schematy ideowe, montażowe, wykresy, instrukcje i ewentualne algorytmy oprogramowania,</li> <li>• zasady recyklingu,</li> </ul>	<p>„- załączniki obejmujące w szczególności: rysunki konstrukcyjne, schematy blokowe, ideowe, montażowe, wykresy, instrukcje i algorytmy oprogramowania,”</p> <p>Wymagania Zamawiającego w zakwestionowanym zakresie są zgodne z par. 11 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 226 z późn. zm.).</p>
7	OPZ pkt 1.8 lit. d	<p>Prosimy o wykreślenie następujących wymagań co do zakresu dokumentacji konstrukcyjnej zawartych w pkt 1.8 OPZ:</p> <p><b>lit d</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• podania producentów i dostawców z określeniem oryginalnych oznaczeń katalogowych producenta części zamiennych i podzespołów (nr rysunków wykonawczych, nr katalogowe, rysunki poglądowe z wymiarami montażowymi) oraz danych adresowych producenta i/lub autoryzowanego dystrybutora – w katalogu części zamiennych</li> </ul>	<p>Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację. Uzasadnienie jak powyżej stanowisku Zamawiającego do uwagi nr 5.</p>
8	OPZ pkt 1.8 lit. e	<p>Prosimy o wykreślenie następujących wymagań co do zakresu dokumentacji konstrukcyjnej zawartych w pkt 1.8 OPZ:</p> <p><b>lit. e</b> – w całości</p>	<p>Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację. Uzasadnienie jak powyżej stanowisku Zamawiającego do uwagi nr 5.</p>



9	<p>OPZ pkt 1.10 , 1.13</p> <p>§ 3 ust. 19 i 20 umowy</p>	<p>Wnosimy również o ograniczenie zakresu przewidywanych licencji odnośnie przekazywanej dokumentacji wynikającego z pkt 1.10 – 1.13 OPZ oraz § 3 ust. 19 i 20 umowy. W szczególności zastrzeżenia budzi przewidywane w pkt 1.10 OPZ udzielenie licencji do <b>swobodnego</b> dysponowania przez Zamawiającego, w celu umożliwienia wykonywania samodzielnego lub poprzez usługodawców wszystkich czynności utrzymania oraz napraw awaryjnych i napraw wszystkich poziomów utrzymania do P5 włącznie, w tym modernizacji. Nadmiernym i niemożliwym do zaakceptowania i zaoferowania jest wymaganie pkt 1.11 OPZ, w którym Zamawiający wymaga zdeponowania kodów źródłowych systemu dynamicznej informacji pasażerskiej, emisji treści multimedialnych oraz systemu centralnej aplikacji diagnostyczno- zarządzającej (dyspozytorskiej), na zasadach określonych w Załączniku nr 4 do Umowy (nota bene niezłączonego do materiałów opublikowanych na potrzeby konsultacji). Analogicznie, prosimy o ograniczenie wymagań z pkt 1.12 OPZ, zgodnie z którym, wraz z każdym EZT Wykonawca dostarczy Zamawiającemu <b>wszystkie</b> programy komputerowe (software) oraz programy wbudowane (firmware), w tym pliki konfiguracyjne i pliki projektu wraz z bezterminowym prawem do korzystania z nich zgodnie z postanowieniami Umowy, niezbędne w procesie obsługi, utrzymania i diagnostyki EZT. Wszystkie programy komputerowe (software) oraz programy wbudowane (firmware), w tym pliki konfiguracyjne i pliki projektu muszą umożliwiać Zamawiającemu samodzielną lub poprzez usługodawców obsługę, utrzymanie i diagnostykę bez ograniczeń w</p>	<p>W uwagach omyłkowo wskazano numerację punktów OPZ – chodzi o punkty 1.11-1.13.</p> <p>Zamawiający modyfikuje treść pkt 1.11 OPZ i nadaje mu treść:</p> <p>„Wykonawca wytworzy i przekaze Zamawiającemu pełną dokumentację określoną w § 2 pkt. 2 Umowy oraz udzieli Zamawiającemu, zgodnie z postanowieniami § 3 ust. 19, 20 i 33 Umowy praw do tej dokumentacji.”</p> <p>Zamawiający wskazuje, iż dla celów utrzymania pojazdów konieczne jest pozyskanie wymaganej dokumentacji oraz praw do korzystania z niej. Wynika to m.in. z pisma Prezesa UTK z dnia 8.03.2021 r. nr DMB.47.21.2020.5.PS oraz opublikowanego przez UTK Poradnika „Utrzymanie, a Zarządzenie zmianami pojazdu kolejowego”, a także z obowiązujących przepisów. Zamawiający wskazuje nadto, iż w postanowieniu par. 3 ust. 20 umowy znalazły się zapisy mające na uwadze interes Wykonawcy , w tym dotyczące tajemnicy jego przedsiębiorstwa.</p> <p>Odnosnie pkt 1.12 Zmawiający informuje, iż nie może odstąpić od żądania zdeponowania kodów źródłowych wskazując , iż stało się to standardem rynkowym. Zamawiający zmodyfikował załącznik nr 4 do umowy zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr 25 Pesa Bydgoszcz SA.</p>
---	--	--	--

		<p>zakresie wszystkich prac do poziomu obsługi P4 włącznie <b>(nie dopuszcza się przekazania Oprogramowania o ograniczonych uprawnieniach i funkcjonalnościach).</b></p>	<p>Załącznik nr 4 został udostępniony na potrzeby konsultacji i znajduje się na str. 32-34 pliku zawierającego Zał. nr 2 – projekt umowy”.</p> <p>Odnosnie pkt 1.13 Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę. Zamawiający informuje, iż nie może odstąpić od żądania przekazania wszystkich elementów wymienionych w punkcie 1.13 OPZ we wskazanym zakresie wskazując, iż jest to niezbędne w celu prawidłowej eksploatacji i utrzymania pojazdu.</p> <p>Zamawiający uzupełnia par. 3 ust. 19 i 20 umowy nadając im treść: „19. Wykonawca zobowiązuje się do:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) udzielenia Zamawiającemu bezterminowych, nie podlegających wypowiedzeniu licencji (z prawem do udzielenia sublicencji) w rozumieniu ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (tekst jedn. Dz.U. z 2019 r., poz. 1231, z późn. zm.), dotyczących Dokumentacji opisanej w § 2 pkt 2 lit. a – k i o – v Umowy (z wyłączeniem dokumentów nie stanowiących przedmiotu prawa autorskiego zgodnie z art. 4 ustawy o prawie autorskim i prawach pokrewnych): <ol style="list-style-type: none"> <li>a) na jej zwielokrotnienie dowolną techniką drukarską, reprograficzną i cyfrową,</li> <li>b) wprowadzenie do pamięci komputera i sieci komputerowej, przesyłania za pomocą sieci multimedialnej, komputerowej i teleinformatycznej w tym</li> </ol> </li> </ol>
--	--	--	---

			<p>Internetu i intranetu,</p> <p>c) Wynajęcia i użyczenia,</p> <p>d) do korzystania z niej do celów związanych z eksploatacją pojazdów, w tym Utrzymania pojazdów, napraw, dokonywania w nich zmian, odnowienia lub modernizacji realizowanych przez Zamawiającego lub osoby trzecie (w tym wytworzenia przez Zamawiającego lub osobę trzecią na zamówienie Zamawiającego w oparciu o tę dokumentację następujących Części niezbędnych do utrzymania, napraw, dokonywania w nich zmian, odnowienia lub modernizacji pojazdów: kół monoblokowych, osi zestawów kołowych, tarcz hamulcowych, szyb), do celów związanych ze spełnieniem wymagań związanych z bezpieczeństwem transportu kolejowego i zarządzania zmianą w tym do przekazania osobom trzecim, usługodawcom zlecniodawcom, wykonawcom lub dostawcom w celu oceny różnic, przeprowadzenia kontroli i weryfikacji WE,</p> <p>e) do uzyskania wszelkich decyzji, certyfikatów i zezwoleń niezbędnych do eksploatacji pojazdów, w tym nowego zezwolenia na wprowadzenia do obrotu po naprawach, po dokonaniu w nich zmian lub po ich odnowieniu lub</p>
--	--	--	--

			<p>modernizacji, w szczególności nowego zezwolenia na wprowadzenie do obrotu po zainstalowaniu urządzeń pokładowych systemu ETCS lub w związku z rozszerzeniem obszaru użytkowania pojazdów,</p> <p>2) udzielenia Zamawiającemu prawa do wykonywania lub zezwalania na wykonywanie zależnych praw autorskich do Dokumentacji opisanej w § 2 pkt 2 lit. a–d i o, p, r, s, t Umowy na tych samych polach eksploatacji opisanych w punkcie poprzedzającym; W szczególności uprawnienia Zamawiającego będą obejmować wykonywanie lub zezwalanie na wykonywanie zależnych praw autorskich do adaptacji, zmian i przeróbek Dokumentacji, w tym rysunków konstrukcyjnych wykonywanych w celach opisanych w pozycji lit. d i e pkt 1 niniejszego ustępu.</p> <p>3) udzielenia Zamawiającemu prawa do udzielenia sublicencji w okolicznościach opisanych w ust. 20 niniejszego paragrafu.</p> <p>20. Strony uzgadniają, iż Zamawiający będzie uprawniony do korzystania z dostarczonej przez Wykonawcę Dokumentacji i Oprogramowania bez ograniczenia w czasie i bez możliwości wypowiedzenia, do celów związanych z eksploatacją pojazdów , w szczególności do czynności Utrzymania pojazdu, do napraw i do modernizacji pojazdów (w tym wytworzenia przez Zamawiającego lub osobę trzecią na zamówienie Zamawiającego w oparciu o tę dokumentację następujących Części niezbędnych do utrzymania</p>
--	--	--	---

			<p>pojazdów, napraw, dokonywania w nich zmian, odnowienia lub modernizacji pojazdów: kół monoblokowych, osi zestawów kołowych, tarcz hamulcowych, szyb), przy czym wymienione wyżej czynności będą mogły być realizowane przez Zamawiającego lub osoby trzecie na zamówienia Zamawiającego oraz do celów związanych ze spełnieniem wymagań związanych z bezpieczeństwem transportu kolejowego i zarządzaniem zmianą, w tym do przekazania osobom trzecim, usługodawcom, zleceniodawcom, wykonawcom lub dostawcom w celu oceny różnic, przeprowadzenia kontroli i weryfikacji WE, a także do uzyskania wszelkich decyzji, certyfikatów i zezwoleń niezbędnych do eksploatacji, w tym nowego zezwolenia na wprowadzenia do obrotu nabytych pojazdów, w tym po ich modernizacji, dokonanych w nich zmianach lub naprawach, w szczególności po zainstalowaniu w nich urządzeń pokładowych systemu ETCS lub w związku z rozszerzeniem obszaru użytkowania pojazdów. Dokumentacja i Oprogramowanie mogą zostać przez Zamawiającego wynajęte, użyte lub zbyte wraz z pojazdami. Wykonawca wyraża nieodwołalną zgodę na korzystanie przez Zamawiającego oraz osoby trzecie z Dokumentacji oraz Oprogramowania, zgodnie z zapisem niniejszego ustępu oraz licencjami udzielonymi na podstawie ust. 19 i 30-33 niniejszego paragrafu. Uprawnień Zamawiającego nie uchyła objęcie Dokumentacji lub jej części zakresem tajemnicy przedsiębiorstwa Wykonawcy. W zakresie Dokumentacji objętej tajemnicą przedsiębiorstwa Wykonawcy w przypadku przekazania Dokumentacji osobie trzeciej, w</p>
--	--	--	--

			<p>celu wykonania usługi na rzecz Zamawiającego Zamawiający zobowiązany będzie do odebrania od tej osoby pisemnego oświadczenia, iż zachowa tę Dokumentację w tajemnicy i skorzysta z tej Dokumentacji i Oprogramowania tylko i wyłącznie do celów realizacji danej usługi oraz Zamawiający będzie zobowiązany do przesłania tego oświadczenia Wykonawcy. Zamawiający zobowiązuje się do korzystania z Dokumentacji i Oprogramowania tylko do celów związanych z pojazdami oraz Sprzętem nabytymi na podstawie niniejszej umowy. Zamawiający zobowiązuje się nie korzystać z licencji upoważniającej do wytworzenia przez Zamawiającego lub osobę trzecią na zamówienie Zamawiającego w oparciu o tę dokumentację Części opisanych w ust. 19 pkt 1 lit. d) niniejszego paragrafu w przypadku, gdy części takie same jak zainstalowane na pojeździe będzie można kupić, bez ograniczeń, z terminami dostawy i po cenach zbliżonych do cen i terminów dostawy części o porównywalnych funkcjach i parametrach.”</p>
10	OPZ pkt 1.14	<p>Prosimy o wykreślenie wymagania z pkt 1.14 OPZ, odnoszącego się do obowiązku dostarczenia z każdym EZT opisu blokowego realizowanych funkcji układu sterowania pojazdu (uzależnień funkcjonalnych sterowników PLC układu napędowego, układu hamulcowego itp.).</p>	<p>Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację.</p> <p>Zmawiający informuje, iż nie może odstąpić od żądania przekazania wszystkich elementów wymienionych w punkcie 1.14 OPZ we wskazanym zakresie wskazując, iż jest to niezbędne w celu prawidłowej eksploatacji i utrzymania pojazdu.</p>
11	OPZ pkt 1.17	<p>Wskazujemy, iż wykonawca niezależnie od wymagania zapoznania się z liniami kolejowymi, na których eksploatowany będzie tabor (w rzeczywistości możliwe jest tylko zapoznanie się bardzo powierzchowne), o</p>	<p>Zamawiający nie wyraża zgody na wykreślenie. Zamawiający modyfikuje treść OPZ pkt 1.17 lit. a i nadaje mu brzmienie:</p>

		którym mowa w pkt 1.17 OPZ, nie może odpowiadać za stan infrastruktury w trakcie produkcji i odbioru pojazdów. Wnosimy o wykreślenie wskazanego obowiązku złożenia oświadczenia o przystosowaniu pojazdów do stanu linii.	„a) zapoznania się z <b>geometrią toru</b> linii kolejowych opisanych w pkt 1.1 niniejszego OPZ, na których pojazdy będą eksploatowane i oświadczenia, że parametry wyprodukowanych EZT będą zapewniały możliwość ich obsługi zgodnie z wymaganiami OPZ.”
12	OPZ pkt 1.19 lit. i, l	W związku z powyższym wnosimy o wykreślenie pkt 1.19 lit i) oraz l), a także pkt 10.8 lit. i) OPZ.  1.19 – dostarczenie wraz z pierwszym pojazdem: i) oprogramowanie diagnostyczne l) terminale serwisowe	Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację.  Zmawiający informuje, iż nie może odstąpić od żądania przekazania wszystkich elementów wymienionych w punkcie 1.19 OPZ we wskazanym zakresie wskazując, iż jest to niezbędne w celu prawidłowej eksploatacji i utrzymania pojazdu.
13	OPZ pkt 10.8 lit. i	j.w. 10.8 – Systemy telematyczne i) Wykonawca wraz z urządzeniami oraz oprogramowaniem dostarczy Zamawiającemu na zewnętrznych nośnikach pamięci wersje instalacyjne zastosowanych programów oraz sterowniki urządzeń wraz z instrukcjami ich instalacji, niezbędne do ich poprawnego odtworzenia na wypadek awarii.	Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację.

<b>Zgłaszający uwagi: H. Cegielski – Fabryka Pojazdów Szynowych sp. z o.o.</b> pismo z TSH/ŁS/0087/2021 23.04.2021, szczegółowe uzasadnienie wniosku pismo nr TSH/ŁS/0082/2021 z dnia 19.04.2021 r.			
Lp.	SWZ/OPZ/umowa	Zgłoszone uwagi	Stanowisko Zamawiającego
		<b>H. Cegielski – Fabryka Pojazdów Szynowych sp. z o.o.</b> nie spełnia warunku udziału we Wstępnych Konsultach Rynkowych, jednak wraz z wnioskiem o zmianę zasad dopuszczenia do udziału przesłał gotowe uwagi.	Zamawiający nie zmienił zasad udziału we Wstępnych konsultacjach rynkowych, jednak zapoznał się z przesłanymi uwagami i w części przypadków uznał za zasadne wprowadzenie zmian do dokumentów zamówienia.

1	SWZ:	<p>„... Wykonawca musi wykazać że w okresie ostatnich 5 latach, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie, wykonał należycie, (a w przypadku świadczeń okresowych lub o charakterze ciągłym również wykonuje należycie), co najmniej jedno zamówienie polegające na: dostawie jednego fabrycznie nowego lub modernizacji elektrycznego zespołu trakcyjnego służącego do przewozu pasażerów, wraz z zezwoleniem na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego. Za pojazd zmodernizowany w rozumieniu niniejszego warunku przyjmuje się pojazd, który został poddany modernizacji w rozumieniu art. 4 pkt. 43 Ustawy TK.”</p>	Zamawiający nie przyjmuje tej uwagi.
2	OPZ pkt 10.2.7.	<p>„Bateria akumulatorów ....- niklowo-kadmowa, w technologii włóknistej,..”  wnosimy o zmianę zapisu na:  „Bateria akumulatorów ....- niklowo-kadmowa, w technologii włóknistej lub spiekanej,..”</p>	<p>Zamawiający nie przyjmuje tej uwagi.  Zamawiający modyfikuje treść pkt 10.2.7 OPZ i nadaje mu brzmienie:  „- niklowo-kadmowa, w technologii włóknistej (nie dopuszcza się wykonania w technologii spiekanej), (...)”</p>
3	OPZ pkt 10.2.11	<p>„- urządzenia mające wpływ na bezpieczeństwo (m.in. urządzenia sterowania, kompresor pomocniczy do jednorazowego podniesienia pantografu, zabezpieczenia ruchu i łączności, wentylacja, oświetlenie) muszą mieć zapewnioną rezerwę zasilania w energię elektryczną tj. zapewnioną możliwość zasilania z alternatywnego źródła;”  Prosimy o informację, czy rezerwę zasilania w energię elektryczną ma zapewnić pokładowa bateria akumulatorów dobrana na podstawie bilansu energii?</p>	<p>Zamawiający modyfikuje treść pkt 10.2.11 OPZ i nadaje mu brzmienie:  „- urządzenia mające wpływ na bezpieczeństwo (m.in. urządzenia sterowania, kompresor pomocniczy do jednorazowego podniesienia pantografu, zabezpieczenia ruchu i łączności, wentylacja, oświetlenie) muszą mieć zapewnioną rezerwę zasilania w energię elektryczną tj. zapewnioną możliwość zasilania z alternatywnego źródła (np. baterii akumulatorów);”</p>
4	OPZ pkt 10.5.8	<p>„...,a układ sterowania musi umożliwiać testowe załączanie klimatyzacji kabin przy temperaturze</p>	Zamawiający modyfikuje treść pkt 10.5.8 OPZ i nadaje mu brzmienie:



		zewnętrznej od 12°C wzwyż i bez konieczności uruchamiania pojazdu zasilanego z 3kV DC. Prosimy o informację, czy testowe załączanie klimatyzacji kabin może być wykonane przy podłączeniu zewnętrznego źródła zasilania 3x400 V AC określonego w pkt. 10.2.7.	„...,a układ sterowania musi umożliwiać testowe załączanie klimatyzacji kabin przy temperaturze zewnętrznej od 12°C wzwyż i bez konieczności załączania pojazdu pod sieć trakcyjną 3kV DC (tj. możliwość wykonania przy podłączeniu zewnętrznego źródła zasilania 3 x 400 V AC).
5	OPZ pkt 10.8.2	OPZ w punkcie 10.8.2 ppkt. i) odnosi się do „makiety systemu SIP, o której mowa punkcie 10.8. pkt 12”. Prosimy o poprawę – o makiecie jest mowa w pkt. 10.8, ppkt. p.). Jednocześnie prosimy o potwierdzenie, że makietą wymienioną w pkt.10.8 ppkt. p) i 10.8.1 ppkt. aa) oraz 10.8.2 ppkt. i) – to ta sama makietą.	Zamawiający potwierdza, że makietą wymienioną w pkt 10.8 ppkt p), 10.8.1 ppkt ż) i 10.8.2 ppkt. i) to ta sama makietą oraz modyfikuje treść powyższych punktów i nadaje im brzmienie: 10.8 ppkt p) – „(...) w pełni funkcjonalnej makietą (zwanej dalej Makietą Systemu SIP) (...) na przykładzie Makietą Systemu SIP spełnienia (...) na przykładzie Makietą Systemu SIP oraz (...) z chwilą zakończenia projektu Makietą Systemu SIP wraz (...)”, 10.8. ppkt. q) – „(...) wraz z ww. Makietą Systemu SIP należy (...)” 10.8.1 ppkt ż) – „(...) zestaw testowy (Makietą Systemu SIP) składający się z komponentów (...)”, 10.8.2 ppkt. i) – „(...) Makietą Systemu SIP, o której mowa w punkcie 10.8. ppkt p)”,
6	OPZ pkt 10.8.5	OPZ w punkcie 10.8.5 pkpt. o) stawia wymaganie „Eksport odbywać się powinien w momencie znalezienia się pojazdu w zasięgu sieci WiFi zainstalowanej w rejonie torów odstawczych na terenie siedziby Zamawiającego”. Funkcjonalność komunikacji WiFi pokład- ziemia nie jest przypisany do żadnego z wymaganych urządzeń. Prosimy o uzupełnienie OPZ.	Zmodyfikowano zapisy w punkcie 10.8.5. OPZ:  „o) Oprogramowanie operatora musi umożliwiać eksportowanie materiału w formie odszyfrowanej równolegle rejestrując taką operację w logach. Jednocześnie oprogramowanie musi umożliwiać zdalne (poprzez łączność GSM) zadanie przez operatora realizacji eksportu materiału z pojazdu na udział sieciowy udostępniony przez Zamawiającego. Eksport

			<p>odbywać się powinien automatycznie w momencie znalezienia się pojazdu w zasięgu sieci WiFi zainstalowanej w rejonie torów odstawczych na terenie siedziby Zamawiającego. Wykonawca zabuduje na pojeździe urządzenia umożliwiające bezpieczną, zaszyfrowaną łączność WiFi, kompatybilne z punktami dostępowymi sieci WiFi wykorzystywanymi przez Zamawiającego. Zamawiający na etapie uzgodnień projektowych przekaze wykonawcy parametry sieci WiFi niezbędne do prawidłowego połączenia z siecią Zamawiającego.”</p>
7	OPZ pkt.10.8.1 ppkt. c) oraz 10.8.7. ppkt. n)	OPZ pkt.10.8.1 ppkt. c) oraz 10.8.7. ppkt. n) – prosimy o informację, czy Zamawiający dopuszcza połączenie funkcjonalności terminala układu SDIP i terminala do prezentacji rozkładu jazdy w jednym urządzeniu.	<p>Zamawiający potwierdza, że funkcjonalności terminala SDIP oraz terminala służbowego rozkładu jazdy pociągu winny być realizowane przez jedno urządzenie oraz modyfikuje treść pkt. 10.8.1 ppkt. c) OPZ oraz 10.8.7 ppkt n) OPZ i nadaje mu brzmienie:</p> <p>10.8.1 ppkt c) – „Sterowanie systemem SDIP na pojeździe musi być realizowane z każdej kabiny prowadzącej pojazd i odbywać się ma za pomocą tego samego komputera pokładowego (terminala), który służy do prezentacji służbowego rozkładu jazdy pociągu – opisanego w pkt. 10.8.7 niniejszego OPZ. Wymagania minimalne dla tego komputera pokładowego (terminala) opisano w pkt. 10.8.7 lit. n niniejszego OPZ.”</p> <p>10.8.7 ppkt n) – „Wymagania minimalne dla komputera pokładowego montowanego w kabinie maszynisty, służącego do prezentacji rozkładu jazdy maszyniście:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kolorowy wyświetlacz,</li> <li>(...)</li> </ul> <p>Wymagane jest zapewnienie sterowania dotykowego oraz za pomocą fizycznej klawiatury na obudowie,</p>

			zabezpieczenie ekranu szybą hartowaną lub poliwęglanem o grubości min. 3 mm oraz automatycznej regulacji jasności ekranu w zależności od poziomu natężenia oświetlenia plonującego w kabinie.”
8	OPZ pkt. 10.8.q	OPZ pkt. 10.8.q - Zamawiający wymaga spełnienia normy PN-EN 50155, natomiast zakres temperatury pracy komputera pokładowego/ terminala służbowego rozkładu jazdy określony w pkt.10.8.7 ppkt. n) jest niezgodny z tą normą. Prosimy o poprawę.	Zamawiający nie przyjmuje uwagi. Zamawiający przedstawił swoje stanowisko do uwagi CRRC nr 6.
9	OPZ w pkt. 10.9.1	OPZ w pkt. 10.9.1 – Zamawiający wymaga zastosowania dodatkowego akumulatora do zasilania układu sygnalizacji pożaru oraz modułu Komunikacyjnego oraz switchy. Prosimy o określenie wymaganego czasu pracy układu dla poprawnego doboru elementów układu.	Zamawiający modyfikuje treść pkt 10.9.1 tiret 2 OPZ i nadaje mu brzmienie: „- podczas postoju EZT i wyłączeniu zasilania centralka musi pracować wykorzystując własny akumulator rezerwowy i rejestrować ewentualne zdarzenia oraz w przypadku zdarzenia wysłać za pomocą GSM alarm do aplikacji webowej. Wymagane jest, aby rezerwowe źródło zasilania było zdolne do utrzymania systemu w stanie pracy co najmniej przez 72 godziny pracy w czuwaniu z uwzględnieniem 30 minut pracy w stanie w alarmowaniu podczas czasu czuwania zastosowanej centrali. Wymaga się, aby ponowne naładowanie akumulatora rezerwowego od stanu całkowitego rozładowania do 80% pojemności znamionowej w czasie 24 godzin, a do jego całkowitej pojemności znamionowej w ciągu kolejnych 48 godzin. Układ p.poż. musi pracować z wykorzystaniem magistrali cyfrowej, zgodnie z normą PN-EN 45545-6:2013-07 lub równoważne.
10	OPZ	OPZ wymaga zastosowania dodatkowych akumulatorów:	J.w.

		<p>w pkt. 10.9.1 do zasilania układu p.pożarowego, switchy i modułu komunikacyjnego oraz w pkt. 10.8.5 do zasilania układu monitoringu i switchy.</p> <p>Prosimy o informację, czy zastosowane jednego układu zasilania systemów IT opartą o jedną baterię akumulatorów i dedykowany do niej układ ładowania wypełni w/w wymagania</p>	
11	umowa	<p>Załącznik nr 2 Projekt Umowy, § 1 (Przedmiot umowy) pkt. 2 – wnioskujemy o zmianę treści na następujący:</p> <p>„Elektryczne zespoły trakcyjne oraz Sprzęt, o których mowa w ust. 1 niniejszego paragrafu, zostaną dostarczone do siedziby Zamawiającego, przez Wykonawcę w terminach określonych w Harmonogramie stanowiącym załącznik nr 2 do niniejszej umowy. Termin wykonania Umowy w odniesieniu do pierwszego EZT oraz Pierwszej Partii Sprzętu objętych gwarantowanym zakresem zamówienia wynosi 24 (trzydzieści) miesięcy od dnia zawarcia niniejszej Umowy. Planowany termin wykonania zakresu zamówienia objętego prawem opcji, czyli wykonania całości zamówienia określony jest na miesiąc grudzień 2023 r. Szczegółowy harmonogram dostawy poszczególnych EZT oraz partii Sprzętu, Zamawiający i Wykonawca ustalą w terminie do 45 dni po zawarciu Umowy, w formie pisemnego uzgodnienia.– Harmonogram realizacji przedmiotu Umowy stanowiącego Załącznik nr 2 do niniejszej umowy”.</p>	Zamawiający przedstawił swoje stanowisko do uwagi nr 1 PESA Bydgoszcz S.A.
12	umowa	<p>„Zastrzega się, iż w Harmonogramie stanowiącym Załącznik nr 2 termin dostarczenia pierwszego EZT oraz Pierwszej Partii Sprzętu nie może być późniejszy, niż 24</p>	Zamawiający przedstawił swoje stanowisko do uwagi nr 1 PESA Bydgoszcz S.A.

		<p>miesiące od dnia zawarcia niniejszej Umowy, a terminy dostaw kolejnych EZT winien być rozłożony równomiernie w czasie. Dostawa ostatniego pojazdu nie może nastąpić później niż w miesiącu grudzień 2023 r. Dostawa Drugiej Partii Sprzętu objętej prawem opcji winna nastąpić w terminie dostawy piątego EZT. Zamawiający może wyrazić zgodę na określenie w Harmonogramie innej częstotliwości dostarczania pojazdów, przy zachowaniu równomiernego, co do zasady rozłożenia w czasie, z ewentualnymi odstępstwami, z tym zastrzeżeniem, iż terminy dostawy gwarantowanego zakresu zamówienia oraz realizacji całego zamówienia wraz z prawem opcji określone w zdaniu pierwszym niniejszego ustępu nie mogą być w Harmonogramie zmienione. W przypadku braku uzgodnienia harmonogramu stosuje się terminy określone w zdaniu pierwszym i drugim niniejszego ustępu.”</p>	
13	umowa	<p>Załącznik nr 2 Projekt Umowy, § 7 (Odpowiedzialność Stron za nienależyte wykonanie lub niewykonanie umowy) – wnioskujemy o zmianę treści na następujący:</p> <p>1. W przypadku odstąpienia od umowy w całości lub części przez Zamawiającego z przyczyn, za które odpowiedzialność ponosi Wykonawca, Zamawiający obciąży Wykonawcę karą umowną w wysokości 5 % ceny brutto określonej zgodnie z paragrafem 5 ust. 5 Umowy. Niniejsze postanowienie pozostaje w mocy także po odstąpieniu od umowy.</p> <p>2.</p>	Zamawiający nie przyjmuje tej uwagi.

		<p>W przypadku niewypełnienia przez Wykonawcę obowiązków wynikających z zapisu § 3 ust. 17 Umowy Wykonawca zostanie obciążony karą umowną w wysokości 2 500 zł (słownie: dwa tysiące pięćset złotych) za każdy dzień zwłoki, lecz nie więcej niż 250 000 zł (słownie: dwieście pięćdziesiąt tysięcy złotych).</p> <p>3.</p> <p>W przypadku zwłoki w dostawie Pierwszej lub Drugiej Partii Sprzętu lub któregośkolwiek z pojazdów, w stosunku do terminu określonego w Harmonogramie realizacji przedmiotu umowy, stanowiącym załącznik nr 2 do niniejszej umowy (a w braku uzgodnienia Harmonogramu w stosunku do terminów określonych w § 1 ust. 3 zdanie pierwsze Umowy), z przyczyn za które odpowiedzialność ponosi Wykonawca, zostanie on obciążony karą umowną w wysokości 15 000 zł (słownie: piętnaście tysięcy złotych) za każdy dzień zwłoki w dostawie pojazdu, lecz nie więcej niż 500 000 zł (słownie: pięćset tysięcy złotych) za jeden pojazd oraz karą umowną w wysokości 1 500 zł (słownie: tysiąc pięćset złotych) za każdy dzień zwłoki w dostawie partii sprzętu, lecz nie więcej niż 50 000 zł (pięćdziesiąt tysięcy złotych) za każdą partię Sprzętu.</p> <p>4.</p> <p>W przypadku zwłoki w przeprowadzeniu autoryzacji lub instruktaży pracowników Zamawiającego, o których mowa w § 3 ust. 10-16 Umowy, z przyczyn, za które odpowiedzialność ponosi Wykonawca, zostanie on obciążony karą umowną w wysokości 500 zł (słownie: pięćset złotych) za każdy dzień</p>	
--	--	--	--

		<p>zwłoki, lecz nie więcej niż 25 000 zł (słownie: dwadzieścia pięć tysięcy złotych).</p> <p>5.</p> <p>W przypadku nie usunięcia przez Wykonawcę Wady pojazdu i jej skutków powstałych w okresie gwarancji jakości i rękojmi za wady w terminach, o których mowa w § 9 ust.17 Umowy Wykonawca zostanie obciążony karą umowną w wysokości 5 000 zł (słownie: pięć tysięcy złotych) za każdy dzień zwłoki, w odniesieniu do każdego z pojazdów, lecz nie więcej niż 500 000 zł (słownie: pięćset tysięcy złotych) za jeden pojazd. W przypadku ustalenia dłuższego terminu naprawy, zgodnie z § 9 ust. 18 Umowy, kary będą naliczane począwszy od pierwszego dnia po upływie tego terminu.</p> <p>6.</p> <p>W przypadku nie usunięcia przez Wykonawcę Wady urządzeń wchodzących w skład Sprzętu i jej skutków powstałych w okresie gwarancji jakości i rękojmi za wady w terminach, o których mowa w § 9 ust 17 Umowy Wykonawca zostanie obciążony karą umowną w wysokości 500 zł (słownie: pięćset złotych) za każdy dzień zwłoki, w odniesieniu do każdego z urządzeń wchodzących w skład sprzętu, lecz nie więcej niż 50 000 zł (słownie: pięćset tysięcy złotych) za jedno urządzenie. W przypadku ustalenia dłuższego terminu naprawy, zgodnie z § 9 ust. 18 Umowy, kary będą naliczane począwszy od pierwszego dnia po upływie tego terminu.</p> <p>7.</p> <p>W przypadku nie usunięcia przez Wykonawcę Wady pojazdu/ów i jej skutków powstałych w okresie gwarancji</p>	
--	--	--	--

		<p>jakości i rękojmi za wady w terminach, o których mowa w § 9 ust. 20 Umowy, Wykonawca zostanie obciążony karą umowną w wysokości 500 zł (słownie: pięćset złotych) za każdy dzień zwłoki, w odniesieniu do każdego z pojazdów, lecz nie więcej niż 125 000 zł (słownie: sto dwadzieścia pięć tysięcy złotych) za jeden pojazd. W przypadku ustalenia dłuższego terminu naprawy, zgodnie z § 9 ust. 18 Umowy, kary będą naliczane od pierwszego dnia po upływie tego terminu.</p> <p>8.</p> <p>W przypadku nie usunięcia przez Wykonawcę Wady urządzenia wchodzącego w skład sprzętu i jej skutków powstałych w okresie gwarancji jakości i rękojmi za wady w terminach, o których mowa w § 9 ust. 20 Umowy, Wykonawca zostanie obciążony karą umowną w wysokości 100 zł (słownie: sto złotych) za każdy dzień zwłoki, w odniesieniu do każdego z urządzeń wchodzących w skład Sprzętu, lecz nie więcej niż 10 000 zł (słownie: dziesięć tysięcy złotych) za jedno urządzenie. W przypadku ustalenia dłuższego terminu naprawy, zgodnie z § 9 ust. 18 Umowy, kary będą naliczane począwszy od pierwszego dnia po upływie tego terminu.</p> <p>9.</p> <p>W przypadku nie przedstawienia Zamawiającemu do akceptacji dokumentacji, o której mowa w § 3 ust. 2 Umowy w postaci projektu w terminach określonych w § 3 ust. 3 Umowy Wykonawca zostanie obciążony karami umownymi w wysokości 1 500 zł (słownie: tysiąc pięćset złotych) za każdy dzień zwłoki,</p>	
--	--	---	--



		<p>lecz nie więcej niż 150 000 zł (słownie: sto pięćdziesiąt tysięcy złotych).</p> <p>10.</p> <p>W przypadku obniżenia wskaźnika niezawodności Wn, wyznaczonego dla każdego Pojazdu osobno, obliczonego wg zasad podanych w § 8 ust. 35 Umowy dla każdego kolejnego cyklu eksploatacji pojazdu, poniżej wartości 95 % Wykonawca zostanie obciążony karą umowną w wysokości 50 000 zł (słownie: pięćdziesiąt tysięcy złotych) za każdy 1 % obniżenia Wn w każdym cyklu eksploatacji pojazdu.</p> <p>11.</p> <p>W przypadku niewypełnienia przez Wykonawcę obowiązku wynikającego z zapisów § 3 ust. 41 Umowy, Wykonawca zostanie obciążony karą umowną w wysokości 1 500 zł (tysiąc pięćset złotych) za każdy dzień zwłoki, lecz nie więcej niż 450 000 zł (czterysta pięćdziesiąt tysięcy złotych).</p> <p>12.</p> <p>W przypadku usunięcia przez Zamawiającego wady wskutek nieprzystąpienia do Wykonawcy do usunięcia wady w terminie 14 dni od powiadomienia o wadze (§ 9 ust. 15 Umowy) Wykonawca będzie zobowiązany zapłacić karę umowną w wysokości pięciokrotności kary umownej za jeden dzień zwłoki określonej w ust. 5 – 8 niniejszego paragrafu za każdy przypadek odpowiednio opisany w ust. 5 – 8 niniejszego paragrafu.</p> <p>13.</p> <p>Łączna maksymalna wartość kar umownych, których może dochodzić zamawiający wynosi 20 % ceny</p>	
--	--	---	--

		brutto określonej zgodnie z postanowieniem § 5 ust. 5 Umowy.	
14	umowa	<p>Załącznik nr 2 Projekt Umowy, § 8 (Zabezpieczenie należytego wykonania umowy) pkt.1 – wnioskujemy o zmianę treści na następujący:  „Wykonawca wnosi zabezpieczenie należytego wykonania umowy (Zabezpieczenie) w wysokości 3 % ceny brutto oferty zawierającej podatek VAT, za realizację gwarantowanego zakresu przedmiotu umowy określonej w § 5 ust. 1 Umowy, co stanowi kwotę  ..... (słownie:  .....) w formie .....  .</p> <p>Załącznik nr 4 do Umowy (Kody źródłowe) , § 4 pkt.1 – wnioskujemy o zmianę treści na następujący:  „W przypadku uchybienia przez Wykonawcę obowiązkowi zdeponowania kodów źródłowych lub obowiązkowi ich aktualizacji, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 50.000,00 zł (słownie pięćdziesiąt tysięcy złotych), za każdy przypadek naruszenia, jeżeli pomimo wezwania wystosowanego przez Zamawiającego, Wykonawca nie naprawi naruszenia w terminie wyznaczonym przez Zamawiającego w tym wezwaniu.”</p>	Zamawiający nie przyjmuje tej uwagi.
15	OPZ pkt 2.2.8.	W dokumencie OPZ (punkt 2.2.8) podano: "moc ciąгла pojazdu - w zakresie od 3,4 do 4,0 MW - umożliwiającą jazdę pojazdu w pełni obciążonego z	Zamawiający nie przyjmuje tej uwagi.

		zadanymi parametrami eksploatacyjnymi” wnosimy o zmianę zapisu na: "moc ciągła pojazdu - umożliwiająca jazdę pojazdu w pełni obciążonego z zadanymi parametrami eksploatacyjnymi"	
16	OPZ 2.1.2.	Zamawiający określa w punkcie 2.1.2 ilość drzwi na - minimum 2 na człon pojazdu, natomiast w punkcie 7.1.3 podaje – ilość drzwi na stronę pojazdu – minimum 16. Wnosimy o usunięcie zapisu dotyczącego minimalnej ilości drzwi na stronę pojazdu (punkt 7.1.3.1) przy pozostawieniu zapisu o minimalnej ilości drzwi na stronę członu pojazdu (punkt 2.1.1).	Zamawiający nie przyjmuje tej uwagi.
17	OPZ 10.1.3.	OPZ w punkcie 10.1.3 Zamawiający precyzuje ilość odbieraków prądu na: 4 sztuki. Wnosimy o zmianę zapisu określającego ilość odbieraków prądu na : minimum 2 sztuki	Zamawiający nie przyjmuje tej uwagi.
18	OPZ pkt 7.1.3.1	OPZ w punkcie 7.1.3.1 Zamawiający określa, że „...napęd drzwi wykonany na śrubie, nie dopuszcza się rozwiązania z zastosowaniem napędu drzwi na pasku klinowym”. Wnosimy o zmianę zapisu na: „...napęd drzwi wykonany na śrubie lub pasku zębatym, nie dopuszcza się rozwiązania z zastosowaniem napędu drzwi na pasku klinowym”.	Zamawiający nie przyjmuje tej uwagi. Zamawiający w celu doprecyzowania modyfikuje treść pkt 7.1.3.1 tiret 2 OPZ i nadaje mu brzmienie: „(...) - napęd drzwi wykonany na śrubie, nie dopuszcza się rozwiązania z zastosowaniem napędu drzwi na pasku klinowym lub pasku zębatym.”
19	OPZ pkt 1.3.b)	Załącznik nr 3 - OPZ pkt 1.3.b) - podane normy (palnościowe) są dla nowo projektowanych pojazdów nieaktualne i brakuje w podanej serii norm normy PN-EN 45545-2. Proszę o zwrócenie uwagi czy normy te mają być zgodne z TSI LOC&PAS (z wydaniem z którego roku?, dla nowo projektowanego	Podane normy są wskazane w aktualnych listach norm zharmonizowanych , są więc aktualne. Odniesienie do normy EN 45545-2 zawarte jest w TSI Loc@Pas. W pkt 1.3. OPZ (na końcu) Zamawiający dodaje zdanie:

		<p>pojazdu nie może to być TSI LOC&amp;PAS 2014 - tak jak jest to podane w Tabeli 4, a powinno być tak jak w projekcie umowy Załącznik nr 2 § 2 m. in. pkt 20), czy zgodne z najnowszym wydaniem serii norm EN 45545?</p> <p>Ww. kwestia jest bardzo istotna m. in z powodu zobowiązań wynikających z punktu 1.17.b).</p>	<p>„W przypadku, gdy w przywołanym w OPZ akcie prawnym lub dokumencie zawarte jest odniesienie do norm Zamawiający przywołując akt prawny lub dokument przywołuje zarazem normy, do których ten akt prawny lub dokument się odnoszą i nie zamieszcza w OPZ dodatkowego odniesienia do tych norm.”</p> <p>Zamawiający wymaga stosowania aktów prawnych w wersji obowiązującej. W celu uniknięcia wątpliwości w Tabeli 4 do OPZ Zamawiający uzupełnił dane o publikacji aktów prawnych, które były zmieniane o skrót „z późn. zm.”</p>
20	OPZ Tabela 4	<p>Załącznik nr 3 - OPZ Tabela 4 – Wykonawca rozumie, że wykazanie zgodności z przepisami na poziomie odpowiadającym tym przedstawionym w aktualnej Liście Prezesa UTK z roku 2020 jest wystarczająca i nie będzie wymagane wykazanie zgodności z nowszymi przepisami / normami, niż te jakie są przedstawione w ww. Tabeli 4 (przyjmując dla nowo projektowanych pojazdów występowanie klauzuli "lub równoważne") i ww. Liście Prezesa UTK z roku 2020? Prosimy o odpowiedź.</p>	<p>Wykonawca będzie odpowiedzialny za uzyskanie zezwolenia na wprowadzenie pojazdów do obrotu lub dopuszczeniu do eksploatacji oraz dostarczenie pojazdów i Sprzętu, które będą się nadawały do eksploatacji dlatego zgodnie z pkt 1.3. OPZ będzie zobowiązany do stosowania aktualnych przepisów i Listy Prezesa. Zamawiający zwraca uwagę, iż profesjonalne podejście wymaga śledzenia prac legislacyjnych mających znaczenie dla realizacji zamówienia, co pozwala przygotować się zawczasu na ewentualne zmiany. W celu doprecyzowania w pkt 1.3 OPZ Zamawiający dodaje na końcu:</p> <p>„W przypadku zmian mających zastosowanie przepisów prawnych lub Listy Prezesa lub wejścia w życie nowych przepisów Wykonawca będzie zobowiązany do zastosowania nowych lub zmienionych przepisów prawnych oraz Listy Prezesa, tak aby uzyskać zezwolenie na wprowadzenie do obrotu lub dopuszczenie do eksploatacji oraz aby możliwe było wystawienie świadectwa sprawności technicznej pojazdu i jego użytkowanie oraz aby było możliwe użytkowanie</p>

			Sprzętu Wykonawca zobowiązany jest stosować wszystkie mające zastosowanie do wykonania zamówienia przepisy nawet jeśli nie zostały wymienione w Umowie, w tym w OPZ.”
21	umowa	Załącznik nr 2 (projekt umowy) w par. 3 ust. 28 zawarto odwołanie do nieprawidłowego ustępu (powinno być 27 zamiast 25),	Zamawiający poprawił odesłanie w par. 3 ust. 28 projektu umowy zgodnie ze stanowiskiem do uwagi nr 6 Pesa Bydgoszcz S.A. :
22	umowa	Załącznik nr 2 (projekt umowy) w par. 4 ust. 1 powinna być mowa o czterech, a nie trzech rodzajach odbiorów,	Zamawiający poprawia par. 4 ust. 1 projektu umowy i nadaje mu brzmienie: par. 4 ust 1 – „Przewiduje się cztery rodzaje odbiorów: (...)
23	OPZ pkt 4.1.	OPZ w punkcie 4.1 Skrajnia kinematyczna i statyczna precyzuje „ .... musi mieścić się w zarysie odniesienia G1 .....” Wnosimy o zmianę zapisu na: „ .... musi mieścić się w zarysie odniesienia G1 lub G2 .....”	Zamawiający nie przyjmuje tej uwagi. Zamawiający przedstawił swoje stanowisko do uwagi nr 1 CRRC.
24	OPZ pkt 6.1.	OPZ w punkcie 6.1 Zamawiający podaje że „ .... muszą być wykonane przez jednego producenta ....”. Prosimy o wykreślenie tego zapisu lub szczegółowe jego doprecyzowanie.	Zamawiający nie przyjmuje tej uwagi. Zamawiający informuje, że przyczyny wprowadzenia przedmiotowego wymogu zostały opisane w pkt. 6.1 OPZ i wynikają z konieczności zapewnienia łatwości późniejszego serwisu wynikającej z całkowitej odpowiedzialności za niezawodność i pracę układu hamulcowego przez jednego producenta. Ma to na celu wyeliminowanie w przyszłości sytuacji, w której brak jest możliwości kompleksowej diagnostyki / naprawy układu i zapewnienie najwyższych standardów bezpieczeństwa.
25	OPZ pkt 1.13 , 1.14	OPZ w punkcie 1.13 , 1.14 określa że: "1. Zamawiający wymaga zdeponowania kodów źródłowych systemu	Zamawiający przedstawił swoje stanowisko do uwagi nr 9 i 10 Stadler Polska Sp. z o.o.

		<p>Dynamicznej informacji pasażerskiej, emisji treści multimedialnych oraz systemu centralnej aplikacji diagnostyczno zarządzającej (dyspozytorskiej), na zasadach określonych w Załączniku nr 4 do Umowy.</p> <p><b>2.</b> Wraz z każdym EZT Wykonawca dostarczy Zamawiającemu wszystkie programy komputerowe (software) oraz programy wbudowane (firmware), w tym pliki konfiguracyjne i pliki projektu („Oprogramowanie”) wraz z bezterminowym prawem do korzystania z nich zgodnie z postanowieniami Umowy, niezbędne w procesie obsługi, utrzymania i diagnostyki EZT. Wszystkie programy komputerowe (software) oraz programy wbudowane (firmware), w tym pliki konfiguracyjne i pliki projektu, muszą umożliwiać Zamawiającemu samodzielną lub poprzez usługodawców obsługę, utrzymanie i diagnostykę bez ograniczeń w zakresie wszystkich prac do poziomu obsługi P4 włącznie (nie dopuszcza się przekazania Oprogramowania o ograniczonych uprawnieniach i funkcjonalnościach). Oprogramowanie powinno umożliwiać obsługę w języku polskim (dotyczy m.in. interfejsu, parametrów oraz list błędów). Do przekazanego oprogramowania należy załączyć kompletne instrukcje obsługi w języku polskim, a w przypadku instrukcji obsługi sporządzonych w innym języku dodatkowo ich tłumaczenie na język polski.</p> <p><b>3.</b> Wraz z każdym EZT Wykonawca dostarczy opis blokowy realizowanych funkcji układu sterowania pojazdu (uzależnień funkcjonalnych sterowników PLC układu napędowego, układu hamulcowego itp.)."</p>	
--	--	--	--

		<p>Uwzględniając dotychczasowe doświadczenia z realizacji podobnych projektów uważamy i jesteśmy wręcz przekonani, że powyższe wymaganie jest bardzo trudne do realizacji, a z pewnością wiązać się będzie z koniecznością poniesienia dodatkowych, bardzo znaczących nakładów finansowych (z powodu braku woli firm tworzących oprogramowanie do przekazywania kodów źródłowych, algorytmów działania itp.).</p> <p>W związku z powyższym prosimy o ograniczenie tego zakresu do:</p> <p>„..... przekazania programów diagnostycznych ....”</p>	
26	umowa	Załącznik nr 2 Projekt Umowy, w par. 3 ust. 28 zawarto odwołanie do nieprawidłowego ustępu (powinno być 27 zamiast 25),	Porównaj stanowisko Zamawiającego do uwagi nr 21 H.Cegielski – Fabryka Pojazdów Szynowych Sp. z o.o.
27	umowa	<p>Załącznik nr 2 Projekt Umowy, w par. 3 ust. 42 wskazano, że Wykonawca zobowiązany jest zapewnić Zamawiającemu wsparcie techniczne i inżynieryjne na potrzeby elementów krytycznych dla bezpieczeństwa oraz ich bezpiecznej integracji.</p> <p>Prosimy o jasne wyartykułowanie na czym dokładnie to wsparcie ma polegać i na jakich zasadach się odbywać,</p>	Zamawiający nie przyjmuje uwagi. Postanowienie par. 3 ust. 42 projektu Umowy odsyła do przepisu, który ma tu zastosowanie.
28	umowa	Załącznik nr 2 Projekt Umowy - w par. 4 ust. 1 powinna być mowa o czterech, a nie trzech rodzajach odbiorów. Prosimy o doprecyzowanie.	Porównaj stanowisko Zamawiającego do uwagi nr 22 H.Cegielski – Fabryka Pojazdów Szynowych Sp. z o.o.
29	umowa	<p>Załącznik nr 2 Projekt Umowy - w par. 4 ust. 17, Zamawiający zawarł bardzo szeroką definicję wad istotnych (uzasadniających odmowę odbioru pojazdu).</p> <p>Dla uściślenia oraz w celu właściwej interpretacji (już w realizacji) nieścisłości, prosimy o dołączenie katalogu takich wad istotnych.</p>	Zamawiający nie przyjmuje tej uwagi.

30	umowa	<p>Załącznik nr 2 Projekt Umowy par. 4 ust. 22 Wnioskujemy o zmianę zapisu na: „... W przypadku, jeżeli wady stwierdzone przy odbiorze są nieistotne Zamawiający dokona odbioru wyznaczając w protokole odbioru termin na usunięcie wad w ciągu 14 dni, w trakcie którego Wykonawca będzie zobowiązany do usunięcia wad i zgłoszenia do odbioru ich usunięcia. W przypadku, jeżeli wadami dotknięty jest EZT lub urządzenie wydane Zamawiającemu usunięcie wady winno zostać dokonane pod adresem siedziby Zamawiającego. W przypadku nieusunięcia wad w wyznaczonym terminie Zamawiającemu będzie przysługiwać prawo żądania ich usunięcia, prawo do ich usunięcia we własnym zakresie na koszt i ryzyko Wykonawcy, do czego zastosowanie będą mieć § 7 ust. 13 i 14 Umowy lub prawo obniżenia ceny o kwotę konieczną do usunięcia wad.”</p> <p>Przy niezdefiniowanym najkrótszym terminie usunięcia, powyższa zmiana zapisu nadal daje możliwość usunięcia wady nieistotnej w terminie krótszym niż 14 dni,</p>	Zamawiający w zdaniu pierwszym par. 4 ust. 22 projektu umowy po słowach „w protokole odbioru” dodaje słowo „odpowiedni”.
31	umowa	<p>Załącznik nr 2 Projekt Umowy par. 9 ust. 3 Wnioskujemy o zmianę zapisu na: „... Wykonawca udziela gwarancji jakości i rękojmi za wady na bezawaryjną pracę każdego z pojazdów, przez okres 2 (dwóch ) lat od daty podpisania Protokołu Przekazania do Eksploatacji, z tym, że rękojmią za wady i gwarancja jakości na Oprogramowanie wynosi 8 (osiem) lat od daty podpisania Protokołu Przekazania do Eksploatacji, rękojmią za wady i gwarancja jakości na Dokumentację, o której mowa w § 3 ust. 3 niniejszej</p>	Zamawiający nie przyjmuje tej uwagi.



		Umowy, wynosi 4 (cztery) lata od daty podpisania Protokołu Przekazania do Eksploatacji ostatniego z dostarczanych Pojazdów, gwarancja na Sprzęt wynosi 2 (dwa) lata liczone każdorazowo od daty odbioru końcowego każdej partii Sprzętu. W zakresie wad pojazdów zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego i tym samym życiu ludzkiemu termin rękojmi za wady i gwarancji jakości wynosi 10 lat i zaczyna biec z dniem podpisania Protokołu Przekazania do Eksploatacji ostatniego z dostarczonych pojazdów.	
32	umowa	Załącznik nr 2 Projekt Umowy - par. 10 ust. 3 przewiduje obowiązek udostępnienia przez wykonawcę wszelkich dokumentów związanych z realizacją umowy, w tym dokumentów finansowych. Prosimy o doprecyzowanie katalogu takich dokumentów. Informujemy, że wykonawca z uwagi na tajemnicę przedsiębiorstwa (swojego i swoich kontrahentów) nie może udostępniać żadnych umów oraz dokumentów towarzyszących.	Zamawiający nie przyjmuje tej uwagi.
33	umowa	Załącznik nr 2 Projekt Umowy - par. 13 ust. 13 wyklucza możliwość zmiany umowy, z przyczyn opisanych w ust. 2, polegającą na zwiększeniu ceny. W związku z powyższym wnioskujemy wykreślenie słów „...bez zwiększenia ceny należnej Wykonawcy”. Zamawiający nie jest w stanie przewidzieć jakie skutki i ich następstwa mogą zaistnieć w przypadku wystąpienia siły wyższej, a tym samym nie może wykluczyć konieczności zwiększenia wynagrodzenia wykonawcy.	Zamawiający zmodyfikuje par. 13 ust. 13 zgodnie ze stanowiskiem przedstawionym do uwagi nr 24 PESA Bydgoszcz SA.
34	umowa	Załącznik nr 2 Projekt Umowy par. 9 ust. 17, 20, 22 i 23 – wykonawca wskazuje, że przewidziane w tych ustępach	Odnosnie par 9 ust. 17 i 20 Zamawiający nie przyjmuje uwagi.

		terminy wykonania są rażąco krótkie. Wnoskujemy o wydłużenie każdego z terminów dwukrotnie.	Odnosnie par. 9 ust. 22 i 23 Zamawiający udzielił odpowiedzi w pytaniu nr 19 PESA Bydgoszcz S.A.
35	SWZ	Załącznik nr 4 OPIS KRYTERIÓW OCENY OFERT Wnoskujemy o zmianę kryterium polegającego na ocenie ilości osi napędnych. W przekonaniu wykonawcy, przy obecnie określonym minimum osi napędnych dla pojazdu (8 szt.) oceniana powinna być tylko i wyłącznie ilość zastosowanych osi napędnych, a nie ich stosunek do wszystkich osi na pojeździe. Kryterium właśnie tak liczone nie będzie w żadnym stopniu zawężeniem obecnych kryteriów, a ich rozszerzeniem z korzyścią dla Zamawiającego i podnoszącą walory techniczne pojazdu.	Zamawiający nie przyjmuje tej uwagi.
36	umowa	Załącznik nr 2 Projekt Umowy par. 4 ust. 4 Wnoskujemy o zmianę zapisu na : „... Program należy przedstawić Zamawiającemu najpóźniej do 120 dni po podpisaniu umowy. Zamawiającemu nie jest niezbędny taki program w tak szybkim czasie od podpisania umowy. Obecny zapis u wykonawcy budzi szereg wątpliwości co do konieczności uzgadniania cyklu odbiorczego całego pojazdu w 30 dni, jak zamawiający oczekuje dostawy pierwszego pojazdu dopiero po praktycznie dwóch latach.	Zamawiający informuje, że po zweryfikowaniu terminu przekazania Programu, o którym mowa w par. 4 ust. 4 Umowy, modyfikuje treść par. 4 ust 4 Umowy i nadaje mu brzmienie: „4. Program należy przedstawić Zamawiającemu najpóźniej do 90 dnia od momentu podpisania Umowy.”

Zamawiający informuje, iż wskutek uwag lub z własnej inicjatywy do OPZ oraz projektu Umowy opublikowanych na potrzeby Wstępnych Konsultacji Rynkowych wprowadzone zostaną zmiany:

- 1) w projekcie Umowy: Par. 1 ust. 1, 3 ust. 6 , par. 3 ust. 13 , par. 3 ust. 19, par. 3 ust. 20, par. 3 ust. 27 , par. 3 ust. 28, par. 3 ust. 30, par. 3 ust. 32, par. 3 ust. 33, par. 3 ust. 37, par. 3 ust. 43 , par. 4 ust. 1, par. 4 ust. 4, par. 4 ust. 22, par. 7 ust. 15 , par. 9 ust. 3, par. 9 ust. 22, par. 9 ust. 23, par. 9 ust. 29, par. 9 ust. 34, par. 9 ust. 37, par. 13 ust. 13, par. 14 ust. 6 oraz par. 2 ust. 1 pkt 3 Załącznika nr 4
- 2) w OPZ – Pkt: 1.1., 1.3, 1.7 lit. b, 1.8.lit. b, 1.8. lit. c, 1.10, 1.11, 1.15, 1.17, 1.23, 2.1.7, 2.2.3, 4.3 , 7.1.3.1, 7.1.8.4, 10.2.7, 10.2.9, 10.2.11, 10.5.2, 10.5.8, 10.8 lit. p, 10.8. lit. q, 10.8.1. lit.c, 10.8.1 lit.ż, 10.8.2 lit.i, 10.8.5 lit. o, 10.8.7. lit. n, 10.9.1, 10.10, 12.1 , Tabela 4.