

Poznań, 23.04.2021 r.

PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.
ul. Morska 350A,
81-002 Gdynia
e-mail: przetargi@skm.pkp.pl

Nr dokumentu: TSH/ŁS/0087/2021

Dot. OGŁOSZENIA O WSTĘPNYCH KONSULTACJACH RYNKOWYCH, poprzedzających postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na: „Dostawa jednego fabrycznie nowego elektrycznego zespołu trakcyjnego z opcją dostawy dodatkowych maksymalnie dziewięciu fabrycznie nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych wraz z dostawą sprzętu przeznaczonego do unowocześnienia zaplecza utrzymania taboru”.

Działając w imieniu H. Cegielski – Fabryka Pojazdów Szynowych sp. z o.o. (dalej jako FPS lub Spółka), w nawiązaniu do OGŁOSZENIA O WSTĘPNYCH KONSULTACJACH RYNKOWYCH, poprzedzających postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na dostawę jednego fabrycznie nowego elektrycznego zespołu trakcyjnego z opcją dostawy dodatkowych maksymalnie dziewięciu fabrycznie nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych wraz z dostawą sprzętu przeznaczonego do unowocześnienia zaplecza utrzymania taboru, zwracamy się z wnioskiem o uwzględnienie w SIWZ (dokumentacji planowanego postępowania przetargowego) poniższych uwag i wniosków:

1. Warunek udziału – wnioskujemy o uwzględnienie zapisu w postaci:

„....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.”

Szczegółowe uzasadnienie wniosku (w zakresie zmiany warunków udziału) został przesłany Zamawiającemu pismem nr TSH/ŁS/0082/2021 z dnia 19.04.2021 r.

2. W dokumencie OPZ (punkt 10.2.7.) podano:

„ Bateria akumulatorów- niklowo-kadmowa, w technologii włóknistej,..”

wnosimy o zmianę zapisu na:





H. CEGIELSKI - FABRYKA POJAZDÓW SZYNOWYCH

„Bateria akumulatorów- niklowo-kadmowa, w technologii włóknistej lub spiekanej,..”

3. Zamawiający w punkcie 10.2.11 określa wymagania dodatkowe:

„- 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?

4. OPZ w punkcie 10.5.8 stawia wymaganie:

„...,a układ sterowania musi umożliwiać testowe załączanie klimatyzacji kabin przy temperaturze 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.

5. 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 makieta wymieniona w pkt.10.8 ppkt. p) i 10.8.1 ppkt. aa) oraz 10.8.2 ppkt. i) – to ta sama makieta.

6. OPZ w punkcie 10.8.5 pkt. 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.

7. 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.

8. 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.

9. 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.

10. OPZ wymaga zastosowania dodatkowych akumulatorów: 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.

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



11. Załącznik nr 2 Projekt Umowy, § 1 (Przedmiot umowy) pkt. 2 – wnioskujemy o zmianę treści na następujący:

*„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 (trydzieści) 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”.*

12. Załącznik nr 2 Projekt Umowy, § 1 (Przedmiot umowy) pkt. 3 – wnioskujemy o zmianę treści na następujący:

*„Zastrzega się, iż w Harmonogramie stanowiącym Załącznik nr 2 termin dostarczenia pierwszego EZT oraz Pierwszej Partii Sprzętu nie może być późniejszy, niż **24** 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.”*

13. Załącznik nr 2 Projekt Umowy, § 7 (Odpowiedzialność Stron za nienależyte wykonanie lub niewykonanie umowy) – wnioskujemy o zmianę treści na następujący:

- 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.*
- 2. 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)**.*
- 3. 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)**.*

- złoty**) 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.
4. 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 zwłoki, lecz nie więcej niż **25 000 zł (słownie: dwadzieścia pięć tysięcy złotych)**.
 5. 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.
 6. 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.
 7. W przypadku nie usunięcia przez Wykonawcę Wady pojazdu/ów 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 **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.
 8. 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.
 9. 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, lecz nie więcej niż **150 000 zł (słownie: sto pięćdziesiąt tysięcy złotych)**.
 10. 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.

11. 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)**.
12. 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.
13. Łączna maksymalna wartość kar umownych, których może dochodzić zamawiający wynosi **20 %** ceny brutto określonej zgodnie z postanowieniem § 5 ust. 5 Umowy.

14. 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

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.”

15. W dokumencie OPZ (punkt 2.2.8) podano:

"moc ciągła pojazdu - w zakresie od 3,4 do 4,0 MW - umożliwiająca jazdę pojazdu w pełni obciążonego z zadanymi parametrami eksploatacyjnymi"

wnosimy o zmianę zapisu na:

"moc ciągła pojazdu - umożliwiająca jazdę pojazdu w pełni obciążonego z zadanymi parametrami eksploatacyjnymi"

16. 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).

17. 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

18. 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”.



H. CEGIELSKI - FABRYKA POJAZDÓW SZYNOWYCH

Wnosimy o zmianę zapisu na:

„....napęd drzwi wykonany na śrubie lub pasku zębatym, nie dopuszcza się rozwiązania z zastosowaniem napędu drzwi na pasku klinowym”.

19. Załącznik nr 3 - OPZ pkt 1.3.b) - podane normy (palnościowe) są dla nowo projektowanych pojazdów nieaktualne i brakuje w podanej serii 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 pojazdu nie może to być TSI LOC&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?

Ww. kwestia jest bardzo istotna m. in z powodu zobowiązań wynikających z punktu 1.17.b).

20. 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.

21. Załącznik nr 2 (projekt umowy) w par. 3 ust. 28 zawarto odwołanie do nieprawidłowego ustępu (powinno być 27 zamiast 25),

22. Załącznik nr 2 (projekt umowy) w par. 4 ust. 1 powinna być mowa o czterech, a nie trzech rodzajach odbiorów,

23. 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”

24. OPZ w punkcie 6.1 Zamawiający podaje że „ muszą być wykonane przez jednego producenta”. Prosimy o wykreślenie tego zapisu lub szczegółowe jego doprecyzowanie.

25. OPZ w punkcie 1.13 , 1.14 określa że:

"1. 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.

2. 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.



H. CEGIELSKI - FABRYKA POJAZDÓW SZYNOWYCH

3. Wraz z każdym EZT Wykonawca dostarczy opis blokowy realizowanych funkcji układu sterowania pojazdu (uzależnień funkcjonalnych sterowników PLC układu napędowego, układu hamulcowego itp.)."

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.).

W związku z powyższym prosimy o ograniczenie tego zakresu do:

„ przekazania programów diagnostycznych”

26. Załącznik nr 2 Projekt Umowy, w par. 3 ust. 28 zawarto odwołanie do nieprawidłowego ustępu (powinno być 27 zamiast 25),

27. 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.

Prosimy o jasne wyartykułowanie na czym dokładnie to wsparcie ma polegać i na jakich zasadach się odbywać,

28. Załącznik nr 2 Projekt Umowy - w par. 4 ust. 1 powinna być mowa o czterech, a nie trzech rodzajach odbiorów. Prosimy o doprecyzowanie.

29. Załącznik nr 2 Projekt Umowy - w par. 4 ust. 17, Zamawiający zawarł bardzo szeroką definicję wad istotnych (uzasadniających odmowę odbioru pojazdu). Dla uściślenia oraz w celu właściwej interpretacji (już w realizacji) nieścisłości, prosimy o dołączenie katalogu takich wad istotnych.

30. 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.”

Przy niezdefiniowanym najkrótszym terminie usunięcia, powyższa zmiana zapisu nadal daje możliwość usunięcia wady nieistotnej w terminie krótszym niż 14 dni,

31. 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 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



H. CEGIELSKI - FABRYKA POJAZDÓW SZYNOWYCH

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. 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.

33. 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.

34. Załącznik nr 2 Projekt Umowy par. 9 ust. 17, 20, 22 i 23 – wykonawca wskazuje, że przewidziane w tych ustępach terminy wykonania są rażąco krótkie. Wnioskujemy o wydłużenie każdego z terminów dwukrotnie.

35. Załącznik nr 4 OPIS KRYTERIÓW OCENY OFERT

Wnioskujemy 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.

36. Załącznik nr 2 Projekt Umowy par. 4 ust. 4 Wnioskujemy 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.

Sprawę prowadzi:
Łukasz Szaranek
Kierownik Projektu
Tel.: +48 537 300 018
E-mail: l.szaranek@fpspoznan.pl

