

PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.
ul. Morska 350A,
81-002 Gdynia

OPRACOWAŁ	Arkadiusz Świerkot
TELEFON	+48 25 746 45 74
TEL. KOM.	+48 605 389 662
E-MAIL	arkadiusz.swierkot@stadlerrail.com

Siedlce, 26 kwietnia 2021

Dotyczy: Wstępnych konsultacji rynkowych poprzedzających wszczęcie postępowania o udzielenie zamówienia 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.

Szanowni Państwo!

W odpowiedzi na ogłoszenie w przedmiocie wstępnych konsultacji rynkowych opublikowane na stronie Zamawiającego w dniu 13 kwietnia 2021, w imieniu Stadler Polska Sp. z o.o., poniżej przedstawiamy nasze uwagi do ogłoszonych przez Zamawiającego materiałów dotyczących planowanego zamówienia.

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.

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. Oczywiście jest, iż producenci, ponosząc nakłady na opracowanie i rozwój 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.

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.

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 skompensowane w cenie uzyskanej w ramach danego zamówienia.

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 jakiejkolwiek ochrony.

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.

W załączeniu przekazujemy OPZ z zaznaczonymi na żółto zapisami, o usunięcie których prosimy.

Z wyrazami szacunku



Arkadiusz Świerkot
Członek Zarządu