

Katowice, dn. 9. sierpnia 2012 r.
KS/ZP/25-6/2012

WYJAŚNIENIA ZAMAWIAJĄCEGO DO SIWZ:

Zamawiający Koleje Śląskie sp. z o.o. z siedzibą w Katowicach (40-040) przy ul. Wita Stwosza 7 na podstawie art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2010 r., nr 113, poz. 759 z późn. zm. – dalej ustawa) dokonuje następujących wyjaśnień treści SIWZ na **DOSTAWĘ W FORMIE DZIERŻAWY 6 (SZEŚCIU) ELEKTRYCZNYCH ZESPOŁÓW TRAKCYJNYCH DLA KOLEI ŚLĄSKICH SP. Z O.O.:**

Pytanie 1

Zgodnie z Decyzją Komisji Europejskiej 2012/88/UE z dnia 25 stycznia 2012 roku oraz Narodowym Planem Wdrażania Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym przyjętego przez Radę Ministrów, wszystkie nowe pojazdy trakcyjne, dla których negocjacje i kontrakty będą prowadzone i realizowane po przyjęciu „Narodowego Planu Wdrażania ERTMS w Polsce”, mają być wyposażone w ETCS poziomu 2. Odstępstwo od tej zasady może być zastosowane tylko, gdy dany pojazd będzie przewidziany do poruszania się po liniach kolejowych, które zgodnie z Narodowym Planem Wdrażania nie są przewidziane do wyposażenia w ETCS. Zgodnie z naszą wiedzą zamawiane pojazdy będą poruszać się po liniach kolejowych przeznaczonych do wyposażenia w ETCS.

Czy wzięwszy powyższe pod rozwagę, Zamawiający zmodyfikuje SIWZ tak, aby zamówienie obejmowało również wyposażenie taboru w urządzenia pokładowe ETCS poziom 2?

Ad.1:

Zamawiający nie przewiduje wprowadzenia zmian w SIWZ w tym zakresie. Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w SIWZ.

Pytanie 2

W Rozdziale XIII „Inne wymagania” pkt. 1 Zamawiający powołuje się na Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 5.09.2006 (Dz. U. nr 171 poz. 1230) w sprawie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei oraz oceny zgodności dla transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej. Prosimy o doprecyzowanie, która część ww. Rozporządzenia Ministra Transportu dotyczy przystosowania pojazdu do montażu urządzeń Europejskiego Systemu Sterowania Pociągami ETCS poziom 2.

Ad. 2:

Rozdział 3 ww. Rozporządzenia wskazuje na zasadnicze (podstawowe) wymagania dotyczące interoperacyjności kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności transeuropejskiego systemu. I tak wymagania zasadnicze są następujące:

- 1) bezpieczeństwo;
- 2) niezawodność i dostępność;
- 3) zdrowie;
- 4) ochrona środowiska naturalnego;
- 5) zgodność techniczna.

Jednocześnie ze względu na fakt, że ww. Rozporządzenie traci moc dnia 10.08.2012 r. tj. z dniem wejścia w życie nowego Rozporządzenia (opublikowanego w Dz. U. z 2012 r. poz. 492) niniejszym dokonujemy stosownej modyfikacji SIWZ, wprowadzając do niej Rozporządzenie z dnia 02.05.2012 r.

Niniejsze Rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia m.in. dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie jak również określa dla podsystemu „sterowanie” decyzję Komisji nr 2012/88/UE z dnia 25 stycznia 2012 r. Wymagania dotyczące przystosowania pojazdu do montażu urządzeń Europejskiego Systemu Sterowania Pociągami ETCS znajdują się w załączniku 3 niniejszej decyzji.

Pytanie 3

Załącznik nr 2 do SIWZ-§ 4 ust. 4- Zamawiający w przedmiotowym ustępie przewiduje postanowienie, zgodnie z którym Wykonawca zobowiązany będzie do stosowania się do dokumentacji producenta. Jednocześnie następuje odesłanie do § 2 ust.2, który nie odnosi się do dokumentacji producenta. W związku z powyższym wnosimy o stosowną zmianę, poprzez wskazanie właściwego odesłania.

Ad. 3:

Zamawiający nadaje § 4 ust. 4 załącznika nr 2 do SIWZ następujące brzmienie:

„4. Zamawiający zobowiązuje się stosować do dokumentacji producenta, wskazanej w § 3 ust. 2 niniejszej Umowy.”

Pytanie 4

Załącznik nr 2 do SIWZ-§ 6 ust. 2- Prosimy o doprecyzowanie, czy podane wartości są wartościami netto czy brutto.

Ad. 4:

Zamawiający nadaje § 6 ust. 2 załącznika nr 2 do SIWZ następujące brzmienie:

„2. Czynsz za cały okres trwania dzierżawy (36 miesięcy) wynosi netto:..... (słownie:...) za wszystkie pojazdy (.... za jeden pojazd) złotych. Do czynszu zostanie doliczony podatek VAT według stawki obowiązującej w chwili powstania obowiązku podatkowego.”.

Pytanie 5

Załącznik nr 2 do SIWZ-§ 6 ust. 7 i 8- Wnosimy o zmianę przedmiotowych postanowień poprzez wskazanie wynagrodzenia netto oraz podatku VAT według stawki obowiązującej w chwili powstania obowiązku podatkowego. Powyższe uzasadniamy tym, iż zgodnie z § 13 lit. b) Załącznika nr 2 do SIWZ istnieje możliwość zmiany wynagrodzenia brutto, w przypadku zmiany powszechnie obowiązujących przepisów. Jednocześnie proponowany zapis pozwoli na automatyczne dostosowanie treści umowy do zmiany o której mowa w § 13 lit. b).

Ad. 5:

Zamawiający nadaje § 6 ust. 7 i 8 załącznika nr 2 do SIWZ następujące brzmienie:

„7. Wynagrodzenie Wykonawcy z tytułu przeniesienia własności Pojazdów wynosi netto: do którego zostanie doliczony podatek VAT według stawki obowiązującej w chwili powstania obowiązku podatkowego.

8. Cena jednostkowa za jeden Pojazd wynosi netto: (słownie:), do którego zostanie doliczony podatek VAT według stawki obowiązującej w chwili powstania obowiązku podatkowego.”.

Pytanie 6:

Załącznik nr 2 do SIWZ-§ 6 ust. 9- Wnosimy o wyjaśnienie co należy rozumieć pod pojęciem „prawidłowo wystawionej faktury”.

Ad. 6:

Zamawiający informuje, że Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 25 maja 2005 r. (Dz.U. Nr 95, poz. 798 z późniejszymi zmianami) w sprawie zwrotu podatku niektórym podatnikom, zaliczkowego zwrotu podatku, wystawiania faktur, sposobu ich przechowywania oraz listy towarów i usług, do których nie mają zastosowania zwolnienia od podatku od towarów i usług zawiera listę elementów, które powinna zawierać prawidłowo wystawiona faktura VAT.

Pytanie 7:

Załącznik nr 2 do SIWZ-§ 6 ust. 10 i 12- w przedmiotowych postanowieniach następuje odesłanie do §2 ust. 7, którego brak w Załączniku nr 2 do SIWZ.

Ad. 7:

Zamawiający nadaje § 6 ust. 10 załącznika nr 2 do SIWZ następujące brzmienie:

„10. Podstawą do wystawienia faktury VAT z tytułu przeniesienia własności jest protokół końcowy, o którym mowa w § 2 ust. 6.”.

Zamawiający nadaje § 6 ust. 12 załącznika nr 2 do SIWZ następujące brzmienie:

„12. Strony zgodnie postanawiają, że przeniesienie własności Pojazdów nastąpi z chwilą podpisania przez umocowanych przedstawicieli Stron protokołu końcowego, o którym mowa w § 2 ust. 6, bez konieczności składania i podpisywania dodatkowych oświadczeń.”.

Pytanie 8:

Załącznik nr 2 do SIWZ-§ 9 ust. 3- Prosimy o usunięcie omyłki pisarskiej poprzez zmianę miejsca przyimka „w” przed słowem „pracach”, a nie jak to mam miejsce obecnie po słowie „pracach”.

Ad. 8:

Zamawiający nadaje § 9 ust. 3 załącznika nr 2 do SIWZ następujące brzmienie:

„3. W razie stwierdzenia w okresie gwarancyjnym wady w działaniu pojazdu, Zamawiający powiadomi Wykonawcę o tym fakcie, zaś Wykonawca zobowiązany jest do wzięcia udziału w pracach Komisji, mającej na celu ustalenie zakresu, przyczyny i sposobu usunięcia wady. Komisja zwołana będzie na nie później niż 4 dni robocze od chwili powiadomienia Wykonawcy o wadzie.”.

Pytanie 9:

Załącznik nr 2 do SIWZ-§11 ust. 1 pkt 2)- Prosimy o doprecyzowanie od którego wynagrodzenia netto naliczana będzie kara umowna, tj. czy od wartości za wszystkie pojazdy, czy też od wynagrodzenia za jeden pojazd. Ponadto wnosimy o pomniejszenie wysokości kary umownej do 20%. Przewidziana przez Zamawiającego kara umowna jest rażąco wygórowana i w przypadku wystąpienia okoliczności przewidzianych w przedmiotowym postanowieniu doprowadza do wzbogacenia po stronie Zamawiającego.

Ad. 9:

Zamawiający nadaje § 11 ust. 1 załącznika nr 2 do SIWZ następujące brzmienie:

„1. Zamawiający ma prawo do obciążenia Wykonawcy karą umowną w wysokości:

1) 1% wynagrodzenia netto z tytułu czynszu za cały okres trwania dzierżawy jednego pojazdu (36 miesięcy) za każdy dzień opóźnienia w wydaniu pojazdu w stosunku do terminu, o którym mowa w § 3 ust. 1. Kara z tego tytułu będzie obliczana za opóźnienie w wydaniu każdego z pojazdów osobno.

2) 30% wynagrodzenia netto z tytułu czynszu za dzierżawę wszystkich pojazdów przez cały okres trwania dzierżawy (36 miesięcy) w przypadku odstąpienia od Umowy z przyczyn, za które odpowiedzialność ponosi Wykonawca.”

Pytanie 10:

Punkt III 2.1 SIWZ- Wnosimy o zmianę przedmiotowego postanowienia polegającą na określeniu nominalnej pojemności zespoły (min. 200 miejsc siedzących, miejsca stojące 5 os./m2): > 900 osób. Powyższe uzasadniamy tym, iż spełnienie żadanego przez Zamawiającego parametru jest obiektywnie niemożliwe z uwagi na zagęszczenie osób przypadających na 1 m2. Przy konfiguracji pojazdu, jakiej wymaga Zamawiający, suma łącznej liczby osób w pojeździe- 900 jest niemożliwa do uzyskania.

Ad. 10

Zamawiający dokonał już modyfikacji tego zapisu w wyjaśnieniach do SIWZ (oraz w ujednoliconym tekście SIWZ) z dnia 11 lipca 2012 r. (sygnatura: KS/ZP/25-1/2012). Zamawiający niniejszym nadaje zapisowi dotyczącemu pojemność pojazdu w punkcie III.2.1 SIWZ nowe brzmienie:

„Nominalna pojemność zespołu > 550 osób: (min. 280 miejsc siedzących, miejsca stojące 3 os./m2).”.

Pytanie 11:

Załącznik nr 1 do SIWZ Punkt III ust. 8 ppkt 12)- Wnosimy o wykreślenie przedmiotowego postanowienia i pozostawienia kwestii lokalizacji zbiornika na wodę w gestii Wykonawcy. Zdaniem Wykonawcy przedmiotowy wymóg Zamawiającego jest nieuzasadniony, ponieważ rozprzodzenie wody w konstrukcjach toalet odbywa się zawsze w sposób grawitacyjny. Ponadto zamontowanie zbiornika na ścianie bocznej znacznie ułatwi dostęp do aparatury podczas prac serwisowych.

Ad. 11::

Zamawiający przychylił się do powyższego wniosku usuwając zapis.

Pytanie 12:

Załącznik nr 1 do SIWZ Punkt IV ppkt 1- W przedmiotowym postanowieniach Zamawiający odnosi się do konkretnych rozwiązań jakie mają zostać zastosowane przy budowie pojazdu. Proponowane rozwiązania jednak nie mają uzasadnienia w celu, który przez konkretne rozwiązania ma zostać osiągnięty. O ile Zamawiający może przewidywać konieczność spełnienia przez Wykonawcę określonych parametrów, to trudno zrozumieć precyzowanie przez Zamawiającego długości przewodów elektrycznych pomiędzy falownikiem a silnikami trakcyjnymi, która nie może przekraczać 20 metrów", czy też wskazywania że chłodzenie falowników trakcyjnych powinno następować powietrzem, a wentylatory powinny być zabudowane w obudowie falownika. W związku z powyższym wnosimy o usunięcie wskazanych zapisów oraz pozostawienie jako obowiązujących Wykonawców następujących zapisów: „Przekształtniki statyczne w technologii półprzewodnikowej. Zaleca się zastosowanie sterowania jednym falownikiem, dwóch silników.” W przypadku nieuwzględnienia powyższego wniosku, wnosimy o wyjaśnienie celu jaki Zamawiający chce osiągnąć, poprzez użycie następującego sformułowania: „Chłodzenie falowników trakcyjnych powietrzem: wentylatory zabudowane w obudowie falownika. Falowniki muszą być zabudowane w odrębnych obudowach. Długość przewodów elektrycznych pomiędzy falownikiem a silnikami trakcyjnymi nie może przekraczać 20 m.”

Ad. 12:

Zamawiający podtrzymuje zapisy w Załączniku nr 1 do SIWZ punkt IV ppkt 1.

Możliwie najkrótsza długość przewodów zasilających silniki trakcyjne umożliwia uzyskanie na wyjściu falownika sinusoidalnych napięć przemiennych o małej zawartości harmonicznych, co wpływa na zakłócenia EMC i wydłuża żywotność silników trakcyjnych.

Zabudowa falowników w osobnych obudowach zwiększa niezawodność działania całego pojazdu oraz powoduje, że awaria jednego przekształtnika nie wpływa na pracę pozostałych urządzeń w pojeździe. Każdy z bloków funkcjonalnych (falowniki) ma w ten sposób możliwość indywidualnego odizolowania.

Pytanie 13:

Załącznik nr 1 do SIWZ- Punkt IV ppkt 6- W przedmiotowym postanowieniach Zamawiający odnosi się do konkretnych rozwiązań jakie mają zostać zastosowane przy budowie pojazdu. Proponowane rozwiązania jednak nie mają uzasadnienia w celu, który przez konkretne rozwiązania ma zostać osiągnięty. O ile Zamawiający może przewidywać konieczność spełnienia przez Wykonawcę określonych parametrów, to trudno zrozumieć wymogi polegające na tym, że przetwornica napięcia nie może być zintegrowana z falownikiem trakcyjnym – osobne obudowy, czy też warunku zgodnie z którym chłodzenie przetwornicy napięcia następować powinno powietrzem poprzez wentylatory zabudowane w obudowie przetwornicy. W związku z powyższym wnosimy o wykreślenie następującego postanowienia: „Przetwornica napięcia nie może być zintegrowana z falownikiem trakcyjnym – osobne obudowy. Chłodzenie przetwornicy napięcia powietrzem: wentylatory zabudowane w obudowie przetwornicy”. W przypadku nieuwzględnienia powyższego wniosku, wnosimy o wyjaśnienie celu jaki Zamawiający chce osiągnąć, poprzez użycie sformułowania, o którego wykreślenie wnosimy.

Ad. 13:

Zamawiający podtrzymuje zapisy w Załączniku nr 1 do SIWZ punkt IV ppkt 6.

Zabudowa falowników i przetwornic w osobnych obudowach zwiększa niezawodność działania całego pojazdu oraz powoduje, że awaria jednego przekształtnika nie wpływa na pracę pozostałych urządzeń w pojeździe. Każdy z bloków funkcjonalnych (falownik, przetwornica) ma w ten sposób możliwość indywidualnego odizolowania.

Pytanie 14:

Załącznik nr 1 do SIWZ Punkt V ppkt 5- Wnosimy o dopuszczenie rozwiązania polegającego na możliwości zastosowania również wspólnych wózków napędowych. Powyższe uzasadniamy tym, iż konfiguracja pojazdu ze wspólnymi wózkami napędowymi pozwala zmniejszyć ilość wózków w pojeździe, co wpływa na zmniejszenie masy pojazdu i w konsekwencji zużycia energii. Jako, że sugerowane rozwiązanie jest przejawem świadomej polityki ekologicznej i pozwala na minimalizację kosztów przedmiotu umowy i kosztów

eksploatacji pojazdów przez Zamawiającego, proponowana zmiana jest w pełni uzasadniona i związana jest z wymiernymi korzyściami dla Zamawiającego i środowiska.

Ad. 14:

Zamawiający podtrzymuje zapisy w Załączniku nr 1 do SIWZ punkt V ppkt 5.

Pytanie 15:

Załącznik nr 1 do SIWZ- Punkt 10 ppkt 1– zamawiający wymaga zastosowania sprężarki śrubowej. Ze względów eksploatacyjnych (bezobsługowa praca sprężarki, niski koszt utrzymania) lepszym rozwiązaniem jest zastosowanie sprężarki tłokowej bezolejowej. Ponadto warunki w jakich pracują sprężarki na pojeździe (czyli praca przerywana) niekorzystnie wpływają na trwałość elementów sprężarek śrubowych. W związku z tym proponujemy zmianę wymogu na: sprężarkę tłokową zapewniającą jakość powietrza w klasie 3 wg ISO 857. Ponadto wnosimy o dopuszczenie zastosowania innego rozwiązania polegającego na zabudowie sprężarki na zewnątrz pojazdu. Proponowana zmiana doprowadzi do obniżenia poziomu hałasu, ułatwi dostęp do sprężarki, ułatwiając tym samym jej obsługę i zapewni bardziej efektywne chłodzenie przedmiotowe podzespołu.

Ad. 15:

Zamawiający podtrzymuje zapisy w Załączniku nr 1 do SIWZ punkt 10 ppkt 1.

PROKURENT



Michał Borowski