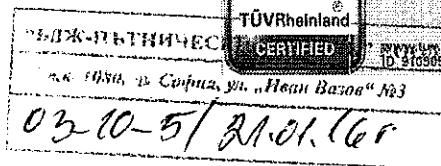




“БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ” ЕООД ЦЕНТРАЛНО УПРАВЛЕНИЕ

ул. “Иван Вазов” № 3, София 1080, България
тел.: (+359 2) 932 41 90
факс: (+359 2) 987 88 69
bdz_passengers@bdz.bg
www.bdz.bg



ДО
Заинтересованите лица

Относно: *Искане за разяснение във връзка с открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: "Извършване на абонаментна планова техническа поддръжка, експлоатационни прегледи и извънпланова техническа поддръжка (РН) на модернизирани електрически локомотиви серия 46200 и на модернизирани електрически локомотиви серия 44 в експлоатация за „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД, за двугодишен период"*

УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА,

На основание чл.29, ал.3 от Закона за обществените поръчки, във връзка с постъпило искане за разяснение с вх.№03-10-124/15/15.01.2016г., Ви предоставяме следните разяснения:

Въпрос №1: “В проекта на договор за изпълнение на поръчката т.2.4.2 като задължение на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ е вменено да осигури всички необходими за изпълнението на услугата консумативи, материали, агрегати и възли. Съгласно т.4.3. в цената по договора са включени всички разходи, цитирам „за труд, консумативи, материали, агрегати и резервни части необходими за извършване на услугата”. Съгласно този запис подмяната на скъпоструващи резервни части, възли и агрегати по време на планов и извънпланов ремонт е за сметка на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ”.

В т.6.8. е предвидена възможност за бракуване на неподлежащи на ремонт части, възли и агрегати за които ВЪЗЛОЖИТЕЛЯТ има задължение да предостави на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ ремонтпригодни такива. В скоби са изброени като пример само три агрегата, а именно: **колооси, тягов двигател, тягов трансформатор.**

Във връзка с това имаме следните въпроси:

- Само тези ли агрегати могат да се бракуват при изпълнението на договора или има и други? Например: инвертори, силови преобразуватели за тяга, компресор, вентилатор, бордови компютър, главен въздушен резервоар и други.
- Цитираната „Методика за бракуване на ТПС и ВО, както и на техните агрегати, собственост на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД, по която ще се извършва бракуването, част от договора ли е? би следвало методиката да се предостави на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ и да не се променя за срока на действие на договора.

Отговор: В точка 6.8 от проекто- договора е казано, че в „случай на възникване на повреди, **налагащи** бракуването на неподлежащи на ремонт части, възли и агрегати /колооси, тягов двигател, тягов трансформатор/ при извършване на планова или извънпланова техническа поддръжка /РН/ на модернизираните електрически локомотиви серия 46200 и на модернизираните електрически локомотиви серия 44, **ВЪЗЛОЖИТЕЛЯТ** предоставя ремонтно пригодни такива /колооси, тягов двигател, тягов трансформатор/”.

В скобите в т. 6.8 са посочени примерно агрегати, без да са изброени всички агрегати от оборудването на локомотива. По тази причина списъкът не е изчерпателен и може да бъде допълнен с инвертори, силови преобразуватели за тяга, компресор, вентилатор, бордови компютър и главен въздушен резервоар.

Точка 6.8 регламентира и реда по който се удостоверява констатациите налагащи бракуването. С двустранно подписан констативен протокол на комисия, Приложение № XV към подписания договор същите **се предлагат** на Възложителя за бракуване .

Бракуването на предложените агрегати се извършва в дружеството по ред и начин описан в „Методика за бракуване на ТПС и ВО, както и на техните агрегати, собственост на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД”. По тази причина Методиката не е приложение към договора.

Въпрос №2: “Съгласно Техническите изисквания за извършване на услугата и т.2.4.3 от проекта на договора ИЗПЪЛНИТЕЛЯ трябва да осигури минимум 85% експлоатационна готовност на локомотивите за тримесечие и ежедневно минимум 9 броя локомотиви в експлоатация, общо от двете серии. След запознаване с информацията предоставена в Приложение VI „Програма за прогнозно постъпване за планов ремонт на модернизирани локомотиви” констатацията ни е, че при стартиране на поръчката което се очаква най-рано през м.Февруари 2016 година разполагаемият експлоатационен парк модернизирани локомотиви сумарно за двете серии през 2016 година ще бъде следният:

- Месец II и III – 10 броя
- Месец IV, V, VI, VII и VIII – 9 броя
- Месец IX и X – 8 броя
- XI и XII – 7 броя

Забележка: От наличните общо 14 броя модернизирани локомотива останалите ще бъдат в очакване на подемен ремонт, като до сключването на договора за поддръжка няма осигурен изпълнител.

За да се реализира изискването локомотивите да имат минимум 85% техническа готовност, то разполагаемият експлоатационен парк следва ежедневно да бъде 10,6 броя.

Мнение: Ние считаме, че отчитането на експлоатационната готовност следва да започне да се отчита за всеки локомотив след като е преминал през първият си планов ремонт по договора.”

Отговор: След сключване на договор всеки локомотив се предава поотделно от Възложителя на Изпълнителя.

В точка 6.3. на проекто-договора се казва „Локомотивът се счита за приет за извършване на планова техническа поддръжка след подписване от страна на **ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ** на Фаза I от „**Опис за ремонт на електрически локомотив 44000**” - Приложение № VIII към настоящия договор **или** от „**Опис за ремонт на електрически локомотив 46200**” - Приложение № VII към настоящия договор”,

както и в точка 6.5. - „За извършване на извънпланова техническа поддръжка (РН) локомотивът се счита за приет след двустранно подписване на **Протокол за ремонт по необходимост на локомотив, ДМВ, ЕМВ № - ,образец ЛП9 - Приложение № IX към настоящия договор.**”

Отчитането на експлоатационната готовност следва да започне при изпълнение на горните изисквания.

При сключването на договор с Изпълнител, за локомотиви, намиращи се в ремонт по необходимост, в т.ч. аварийен ремонт, отчитането на експлоатационната готовност трябва да бъде придружено от протокол със заключение за липса на вина на Изпълнителя, подписан от двустранна комисия между представители на Възложителя и Изпълнителя.

В т.V на „Методика за определяне на експлоатационната готовност за тримесечен/отчетен период, за модернизирани електрически локомотиви серия 46 200 и модернизирани електрически локомотиви серия 44" са разписани случаите, за които не се отчита престой на локомотива. Изрично е казано и:

„Времето за престой при извършване на аварийен ремонт се включва в пресмятането на Т_{РН} в случаите когато има заключение за вина на Изпълнителя от компетентен орган или двустранна комисия между представители на Възложителя и Изпълнителя.”

С уважение,

Димитър Костадинов

Управител на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД

