



“БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ” ЕООД ЦЕНТРАЛНО УПРАВЛЕНИЕ

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

“ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ” ЕООД
п.к. 1080, гр. София, ул. „Иван Вазов“ №3
03-10-208/05.10.18/2



НА ВНИМАНИЕТО НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ ЛИЦА

Относно: Разяснения във връзка с открита процедура с предмет: „Закупуване и поддръжка на 42 броя нови моторисни влака за нуждите на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД, открита с Решение №23/14.08.2018 г. на Управителя на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД, публикувана в Регистъра на обществените поръчки към АОП с УНП № 01605-2018-0014 на дата 17.08.2018 г.

УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА,

На основание чл. 33, ал. 2 от Закона за обществените поръчки (ЗОП) и във връзка с постъпило в „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД в законоустановения срок искане за разяснение по условията на горецитираната процедура за възлагане на обществена поръчка от 01.10.2018 г., Ви предоставяме следните разяснения:

Въпрос № 1: От една страна, в рамките на документа ДОКУМЕНТАЦИЯ ЗА УЧАСТИЕ В ОТКРИТА ПРОЦЕДУРА ЗА ВЪЗЛАГАНЕ НА ОБЩЕСТВЕНА ПОРЪЧКА С ПРЕДМЕТ: "Закупуване и поддръжка на 42 броя нови моторисни влакове за нуждите на "БДЖ- Пътнически превози" ЕООД",

"5. Срок за изпълнение на поръчката

Срокът за изпълнение на поръчката е разделен по дейности и е както следва:

За Дейност № 1 срокът за изпълнение започва да тече от датата на подписване на Договора за обществена поръчка, като следва да бъде спазен, предвидения в Приложение № 1 към Договора график за доставка и въвеждане в експлоатация на моторисни влакове. Срокът за изпълнение на Дейност № 1 приключва с доставянето и въвеждането в експлоатация на всички 42 влака, но не по-късно от 45 месеца от влизане на договора в сила."

От друга страна, по отношение на Допълнение № 1 - ГРАФИК НА ДОСТАВКА към ДОГОВОР ЗА "Закупуване и поддръжка на 42 нови моторисни влака за нуждите на" БДЖ-Пътнически услуги" ООД, се посочва следното:

"Страните приемат, че:

Доставката на всеки моторисен влак се счита за надлежно осъществена, когато влакът е доставен в ЖП гара София и е въведен в експлоатация, съгласно Ръководство за издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация на железопътни превозни средства по националната железопътна инфраструктура,

издадено от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, версия 1.0 от януари 2016 г. За целта ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ е длъжен да:

Подготви пълен комплект технически документи за всеки мотрисен влак.

Попълни и подаде заявление за въвеждане в експлоатация на превозни средства, с приложен към него пълен комплект от документи, изграждащи досието на превозното средство.

Да получи разрешение за въвеждане в експлоатация за всеки мотрисен влак."

Участникът в търга, който има значителен опит в изпълнението на международни проекти, и се основава на стандартите и експертните познания в отрасъла, разбира, че крайните срокове, които обикновено са посочени за всеки конкретен влак и по-специално (не само посочени в този раздел и в тръжната документация) относно 24-месечния период за първия влак и 45-месечния период, посочен за последния влак, трябва да се разбира като пристигане в България до ж.п. релсите на Възложителя, БДЖ - ПЪТНИЧЕСКИ УСЛУГИ" ЕООД. За първия влак това би означавало началото на изпитванията и процеса на одобрение (начало с прилагането на процеса на одобрение). След получаване на одобрение от компетентния орган, влаковете веднага ще бъдат приети от Възложителя и ще влязат в експлоатация от пътниците, след постигане на успешно одобрение от страна на Изпълнителя. Молим Възложителя да потвърди, че нашето разбиране е вярно или да се изясни кога точно трябва да се въведе в експлоатация всеки един от влаковете.

Отговор: Мотрисните влакове, предмет на обществената поръчка, се считат за надлежно доставени и предадени от Изпълнителя на Възложителя при осъществяване на две кумулативни изисквания, описани в чл. 26 и чл. 53 от договора, а именно:

- 1) Мотрисните влакове да са доставени на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ
- 2) Мотрисните влакове да са въведени в експлоатация съгласно Ръководство за издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация на железопътни превозни средства по националната железопътна инфраструктура, издадено от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, версия 1.0 от януари 2016 г.

Чл. 26 регламентира общите условия за доставка на мотрисните влакове. Чл. 53 от своя страна допълва чл. 26 и регламентира къде следва да бъдат доставени мотрисните влакове, а именно „на посочен от Възложителя пункт на територията на Република България и се предават с приемо-предавателен протокол“. На следващо място, чл. 53 внася яснота за Изпълнителя и допълва текста на чл. 26 от договора във връзка с изискването за въвеждане в експлоатация, като изрежда, макар и неизчерпателно списък с документи, с които мотрисните влакове следва да бъдат снабдени, а именно: „1) Сертификат за съответствие, издаден от нотифициран орган, регистриран в ЕС, съгласно – TSI (TCOC), 2) пълна техническа документация, 3) инструкции за експлоатация, 4) документи за преминало обучение на служители на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ за експлоатация за всички видове мотрисни влакове и 5) всички други приложими документи и информация, изискани от ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ, съгласно Техническата спецификация, касаещи Доставката“.

В този смисъл всеки мотрисен влак се счита за въведен в експлоатация когато са изпълнени всички изисквания на чл. 26 и чл. 53 от Договора.

Въпрос № 2: ДОКУМЕНТАЦИЯ ЗА УЧАСТИЕ В ОТВОРЕНА ПРОЦЕДУРА ЗА ВЪЗЛАГАНЕ НА ОБЩЕСТВЕНА ПОРЪЧКА С ПРЕДМЕТ: "Закупуване и поддръжка на 42 броя нови мотрисни влакове за нуждите на "БДЖ - Пътнически превози" ЕООД" и раздел 11. ОПИСАНИЕ НА ПРЕДМЕТА И ОБЕКТА НА ОБЩЕСТВЕНАТА ПОРЪЧКА, 9. Финансиране:

"По силата на този Договор, ВЪЗЛОЖИТЕЛЯТ може да получи целеви годишен капиталов трансфер в размер на 35 милиона лева годишно от бюджета, които да използва за финансиране на доставката на мотрисните влакове, предмет на настоящия договор.

Средствата за капиталов трансфер подлежат на ежегоден разчет със съответния Закона за Държавния бюджет на Република България и средносрочната бюджетна прогноза за тригодишен период, одобрявана от Министерски съвет.

Поради това планирането и осигуряването им е извън контрола и правомощията на Възложителя."

За посочения 10-годишен период кандидатът би искал да знае каква ще бъде максималната сума над 35 млн. лева годишно, че Възложителят ще бъде в състояние да осигури или да се ангажира с плащане към Изпълнителя. Колкото по-голям е размерът, толкова по-евтина ще бъде цената на такова финансиране и толкова по-нисък ще бъде рискът и експозицията на оферента.

Освен това в тръжната документация се посочва, че Възложителят ще изплати авансово плащане на Изпълнителя. Оферентът би искал да знае каква е сумата за поетия ангажимент, която трябва да бъде взета предвид за такова авансово плащане, и кога ще бъде направено това плащане, т.е. при подписването на договора. Трябва ли да се счита една от равните годишни вноски, предложени от оферента, или трябва да се вземе предвид допълнителна сума? Моля потвърдете или уточнете допълнително.

Отговор: Възложителят се задължава да използва пълната стойност на целевия годишен капиталов трансфер, който получава по силата на договор с Държавата за закупуване на мотрисните влакове, предмет на обществената поръчка.

Що се отнася до авансовото плащане, то Възложителят ясно е посочил, че ще използва целевия годишен капиталов трансфер от момента на сключване на договора, т.е. първите годишни плащания към определения Изпълнител преди началото на доставка на влаковете (24 месеца от сключване на договора) ще бъдат авансови, тъй като ще бъдат заплатени преди да има каквото и да било Изпълнение от страна на изпълнителя.

Отделно от горното бихме искали да уточним, че към момента на публикуване на настоящите разяснения Министерски съвет на Република България с Решение № 519 от 20.07.2018 г. е одобрил целево финансиране в размер на до 100 000 000 (сто милиона лева), които ще бъдат отпуснати на „БДЖ-Пътнически Превози“ ЕООД за закупуване на нови мотрисни влакове. Възложителят си запазва правото да използва тези средства като ги разпредели като равни годишни вноски или ги заплати еднократно на избрания

Изпълнител в зависимост от икономическата обстановка към момента на вземане на решение.

Въпрос № 3: ДОКУМЕНТАЦИЯ ЗА УЧАСТИЕ В ОТВОРЕНА ПРОЦЕДУРА ЗА ВЪЗЛАГАНЕ НА ОБЩЕСТВЕНА ПОРЪЧКА С ПРЕДМЕТ: "Закупуване и поддръжка на 42 броя нови моторни влакове за нуждите на "БДЖ - Пътнически превози" ЕООД" и раздел 11. ОПИСАНИЕ НА ПРЕДМЕТА И ОБЕКТА НА ОБЩЕСТВЕНАТА ПОРЪЧКА, Х ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ УСЛОВИЯ:

"5. Приоритет на документи

При противоречие в записите на отделните документи от документацията, за валидни да се считат записите в документа с по-висок приоритет, като приоритетите на документите са в следната последователност:

Решение за откриване на процедурата;

Обявление за обществената поръчка;

Пълното описание на предмета на обществената поръчка и техническата спецификация;

Документация, съдържаща указания за подготовка на офертата; Проект на договор.

Оферентът би искал да знае кой от посочените документи ще има най-висок приоритет, като предполага, че проектът за договор ще бъде над останалите. Моля потвърдете, че това разбиране е вярно.

Отговор: В „Документация за участие в открита процедура“ в Раздел X, т. 5 „Приоритет на документи“ изрично е посочена юридическата значимост на отделните документи в процедурата както и тяхната йерархия в случай на противоречие. Приоритетите на документите са в следната последователност:

- Решение за откриване на процедурата;
- Обявление за обществената поръчка;
- Пълното описание на предмета на обществената поръчка и техническата спецификация;
- Документация, съдържаща указания за подготовка на офертата;
- Проект на договор.

Доколкото Проектът на договор е записан на последно място, той следва да се счита за документ с най-нисък ранг в сравнение с останалите.

Въпрос № 4: В документа ДОГОВОР ЗА "Закупуване и поддръжка на 42 броя нови моторни влакове за нуждите на "БДЖ- Пътнически превози" ЕООД", раздел XIX КОМПЕНСАЦИИ И САНКЦИИ:

"(2) При забавяне с повече от 90 дни (деветдесет дни) страната, която не е в неизпълнение на задълженията си, има право едностранно да прекрати договора без да дава допълнителен срок за изпълнение и има право на компенсация за основно неизпълнение на Договора в размер на 10 % от общата цена по Договора."

Независимо от очевидното намерение и пълната ангажираност за постигане на датите на договора, в случай на възлагане на поръчката, участникът в търга предлага да се измени посоченият 90-дневен период и вместо това да се замени с 12 месеца.

Отговор:Поставеният въпрос по своята същност представлява предложение за изменение, а не искане на разяснение, срокът за подаване на които е изтекъл и не следва да бъде разгледан. Ето защо Ви информираме, че с искане за разяснения не могат да се правят предложения за изменение, поради което предвидения в чл. 63 от проекта на договор срок за забавено изпълнение остава 90 дни.

Въпрос № 5:В документа ДОГОВОР ЗА "Закупуване и поддръжка на 42 броя нови моторни влакове за нуждите на "БДЖ - Пътнически превози" ЕООД", раздел VII ВРЕМЕ И МЯСТО НА ПОДДРЪЖКА, чл. 30:

"(7)ВЪЗЛОЖИТЕЛЯТ, в зависимост от експлоатационната си възможност, може да предостави под наем на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ собствена/и производствена/и база/и (хале/та), която/които да бъдат използвани за извършване на техническата поддръжка от страна на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ. Всички тези отношения ще са предмет на отделен договор между ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ и ИЗПЪЛНИТЕЛЯ, който ще се сключи отделно, при спазване на действащото законодателство и действащите вътрешни правила на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ. Отдаването под наем на ремонтни бази на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ, може да се осъществи срещу задължение на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ да извърши инвестиции и подобри състоянието им, включително да ги оборудва с нови съоръжения."

Въз основа на гореспоменатия член, кандидатът се радва, че тази възможност е възможна. В същото време и за да се подготви възможно най-ефективно от ценова гледна точка предложение, участникът в търга смята, че е необходимо да се отрази в тръжната документация ангажимента на Възложителя по този въпрос, като се гарантира тази наличност, разходите за наем да бъдат известни в етапа на подготовка на офертите и условията на съществуващите съоръжения, за да са известни потенциалните действия, които трябва да се предприемат, както и наличното оборудване. Този ангажимент и информацията биха били много полезни за всички потенциални кандидати в тази процедура за възлагане на обществена поръчка с цел да представи оферта с добре планиран бюджет.

Отговор:Възможността Възложителят да предостави собствена/и производствена/и база/и (хале/та), която/които да бъдат използвани за извършване на техническата поддръжка от страна на Изпълнителя не е предмет на настоящата обществена поръчка, а следва да бъде допълнително обсъдено и договорено между Възложителя и Изпълнителя. Спрямо Възложителя се прилага Правилник за реда за упражняване правата на държавата в търговските дружества с държавно участие в капитала (ПРУПДТДДУК). Отдаването под наем на дълготрайни материални активи каквито несъмнено са базите и халетата, собственост на Възложителя, е се прилагат разпоредбите на ПРУПДТДДУК, както и на вътрешните правила на Възложителя за отдаване под наем на подобни активи.

Въпрос № 6:В документа ДОГОВОР ЗА "Закупуване и поддръжка на 42 броя нови моторни влакове за нуждите на "БДЖ - Пътнически превози" ЕООД", раздел V ДОГОВОРНА ЦЕНА. НАЧИН НА ПЛАЩАНЕ:

"Чл. 13 (1) За изпълнението на Чл. 3 на Договора, ВЪЗЛОЖИТЕЛЯТ се задължава да заплати на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ единична цена влак-километър в размерна[у..]лева без ДДС(с думи:[...])и[...]лева(с думи:[...]лева)с включен ДДС, наричана по-долу, "Цената на поддръжка" или, "Стойността на поддръжка", съгласно Ценовото предложение (Приложение № [...]), неразделна част от настоящия Договор."

Въз основа на гореспоменатия член и други членове, свързани с темата за плащане на услуги по поддръжката, оферентът би желал да бъде заплатено за определен брой услуги въз основа на минимален пробег за всеки влак годишно, така че да се осигурят kalkulацията и гаранцията за минимално плащане към Изпълнителя. Оферентът би искал да знае или да бъде потвърдено дали Възложителят се ангажира с референтната сума и сумата, посочени в член 94 (вж. члена по-долу), което ще бъде 240 000 кт за година за всеки влак. Моля обърнете внимание, че снабдяването с резервни части, персоналът по поддръжката и други фактори, основаващи се на наличността, биха създали определени разходи, които трябва да бъдат покрити, независимо от крайния пробег на всеки влак. Например, в случай че даден влак не се движи за определен период от време и няма нужда от поддръжка, работната сила на изпълнителя все пак ще трябва да бъде на разположение, но доходите, получени и първоначално планирани за този влак, няма да бъдат платени на изпълнителя, което води до намаляване на приходите, като същевременно тази ситуация е извън контрола на изпълнителя.

Освен това, оферентът би искал да посочи необходимостта от гаранция, както от бюджета, така и от гледна точка на финансирането, на плащането към Изпълнителя на минимална сума за услуги по поддръжката, както е посочено за доставката на влакове (т.е. максимална сума от 225 млн. лв., разпределени за периода на очакваната продължителност на договора за поддръжка).

"Чл. 94.(1) През гаранционния срок ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ трябва да предостави за своя сметка всички необходими резервни части и консумативи за редовна поддръжка и при приблизително 20 000 километра, пропътувани месечно от мотрисен влак.

(2) Резервните части и консумативите трябва да бъдат доставени на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ не по-късно от 30 дни преди планираните работи по поддръжка."

Отговор: Възложителят потвърждава, че смисълът на чл. 94 от Проекта на договор е Изпълнителят да предостави всички необходими консумативи, необходими за правилната поддръжка на мотрисните влакове. Цифрите 20 000 километра на месечна база и съответно 240 000 на годишна са индикативни, като е възможна тяхната промяна в зависимост от нуждите на Възложителя, което следва да бъде координирано с Изпълнителя.

Въпрос № 7: В документа ДОГОВОР ЗА "Закупуване и поддръжка на 42 броя нови мотрисни влакове за нуждите на "БДЖ- Пътнически превози" ЕООД", раздел XXII ИЗМЕНЕНИЕ НА ДОГОВОРА, чл. 73:

"Чл.73. Във връзка с възможността за изменение на Договора, Страните приемат следното:

1. Към момента на подписване на настоящия Договор ВЪЗЛОЖИТЕЛЯТ има сключен и действащ Договор за извършване на обществени превозни услуги в областта на железопътния транспорт на територията на Република България, сключен с МГИТС, който е със срок на действие до 31.12.2024 г."

Оферентът би искал да предложи с настоящето да се включи допълнителна клауза към договора, за която бъдещият (след 31.12.2024 г.) евентуален оператор (не трябва да продължава да бъде "БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ" ООД) да

замены и приеме същите условия и условията, установени в подписания договор с изпълнителя, предмет на тази процедура за възлагане на обществена поръчка.

Отговор: Предложението на кандидата не представлява искане на разяснение, а представлява искане за изменение на конкретен текст от Проекта на договор и като такава следва да бъде оставено без разглеждане.

Въпрос № 8: ДОГОВОР ЗА "Закупуване и поддръжка на 42 броя нови моторисни влакове за нуждите на "БДЖ- Пътнически превози" ЕООД", раздел XIX КОМПЕНСАЦИИ И САНКЦИИ:

В документа изисквания за изпълнението на договора. Техническа спецификация за техническите изисквания, част 15, ИЗИСКВАНИЯ ЗА ЛИЦЕНЗИ И КОМИСИОНИ, ПРИЛОЖИМИ ЗА ВСИЧКИ ВИДОВЕ МОТРИСНИ ВЛАКОВЕ

"15. ЛИЦЕНЗИ И ИЗИСКВАНИЯ ЗА ВЪВЕЖДАНЕ В ЕКСПЛОАТАЦИЯ, ОТНАСЯЩИ СЕ ДО ВСИЧКИ ВИДОВЕ МОТРИСНИ ВЛАКОВЕ

Участникът трябва да получи всички необходими разрешения, лицензи и оторизации за въвеждане в експлоатация на предлаганите в техническото му предложение ЕМВ.

Влаковите моториси, предмет на настоящата техническа спецификация ще се считат за надлежно доставени, след като са транспортирани до описаното по договор място на доставка и са надлежно въведени в експлоатация съгласно изискванията на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“. Всички разпоредби относно получаването на оперативни лицензи са подробно разписани в Ръководство за издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация на железопътни превозни средства по националната железопътна инфраструктура (Приложение № 3 към настоящата техническа спецификация).

Участникът задължително следва да предостави „Разрешение за одобрен тип возило (ЕМВ)", издадено от Национален орган по безопасност на държава член на ЕС или аналогично, след 16.06.2019г., „Разрешение за пускане на пазара" и

„Разрешение за тип возило", издадени от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз или от Национален орган по безопасност на държава член на ЕС, което се отнася до същата област на употреба на превозното средство."

Подобно на други документи и формуляри оферентът би желал да разбере защо е необходимо да се иска такова доказателство, въпреки че се приема, че оферентите разполагат с необходимия опит (а доказателства за това се предоставят на Възложителя) независимо от този документ, като се изпълняват изискванията за техническа квалификация, необходими за участие в тази тържерна процедура.

Освен това, оферентът, ако стане изпълнител и подпише договор с Възложителя, се задължава да получи в бъдеще (не към датата 16.06.2019 г.) и съгласно графика за доставка на договора такова Одобрение на типа за предложеното превозно средство, което е предмет на договорената поръчка.

Освен това оферентът не разбира как този сертификат за одобрение трябва да бъде предоставен сега на този етап от подаването на офертите, планиран първоначално на 26.10.2018 г., когато трябва да бъде получен след 16.06.2019 г. въз основа на изискването. Въз основа на тези предположения оферентът

разбира, че този документ не се отнася до етапа на възлагане на обществена поръчка и любезно отправя искане към Възложителя да го изтрие.

Отговор: Участникът задължително следва да предостави „Разрешение за одобрен тип возило (ЕМВ)“, издадено от Национален орган по безопасност на държава член на ЕС или аналогично, а след 16.06.2019г., „Разрешение за пускане на пазара“ и „Разрешение за тип возило“, издадени от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз или от Национален орган по безопасност на държава член на ЕС, което се отнася до същата област на употреба на превозното средство. Възложителят ясно е посочил, че ще приема въпросните разрешения или аналогични документи, които удостоверяват същите обстоятелства. Отчитайки предстоящата промяна в законодателството Възложителят е пояснил, че след 16.06.2019г. ще изиска доставяните влакове да се снабдят с въпросните разрешения. Към момента на подаване на оферта следва да се приложат приложимите към този момент разрешения.

Въпрос № 9: В документ ФОРМУЛЯР № 2 - ТЕХНИЧЕСКО ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ОБЩЕСТВЕНА ПОРЪЧКА

И в други раздели на Технически изисквания има и раздели, които не могат да бъдат прочетени или разбрани. Моля да предоставите правилната версия в четлив формат.

Оценяваме вниманието Ви предварително.

Закон за железопътния транспорт;

Наредба № 41 от 27 юни 2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура;

НАРЕДБА № 55 от 29.01.2004 за проектиране и строителство железопътни линии, железопътни гари, железопътни прелези и други елементи от железопътната инфраструктура, Обн. ДВ. бр.18 от 5 Март 2004г., попр.ДВ. бр.20 от 12 Март 2004г., попр.ДВ. бр.42 от 21 Май 2004г.

НАРЕДБА № 58 от 2.08.2006 г. за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт;

Наредба № 59 за управление на безопасността в железопътния транспорт;

Наредба № 57 от 09.06.2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на ЕС;

Ръководство за издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация на железопътни превозни средства по националната железопътна инфраструктура. издадено от Национална Агенция Железопътна Администрация"

Стандарт EN 50155:2017 относно електронното оборудване в подвижния състав.

Отговор: Всички документи, качени на профила на купувача са в стандартни формати, позволяващи тяхното отваряне и прочитане, използвайки стандартен софтуер. Използвани са най-широко разпространените формати (pdf, excel), за да се улесни максимален кръг от потенциални участници.

Въпрос № 10: Въз основа на отнемащ много време анализ на тържбата документация и с цел изготвяне и подаване на рентабилна оферта, оферентът любезно моли Възложителя да удължи срока за подаване на офертите до 30.11.2018 г.

Отговор: Към настоящия момент Възложителят не възнамерява да удължи срока за подаване на офертите.

Въпрос № 11: В т. 1.2 на страница 9 от документа "3-4-tehniciska-specifikacija-10579_bg" е посочена конструктивна скорост до 200km/h, когато скоростта на продължителна експлоатация е 160km/h. Защо се иска такава висока конструктивна скорост, когато няма българска железопътна мрежа, която да работи в такъв висок диапазон?

Моля потвърдете, че е достатъчно да проектираме 10% превишаване на скоростта като конструктивна скорост.

В противен случай, трябва ли конструктивната скорост от 200 km/h да важи за всички три вида превозни средства или важи само за първия вид - бързи влакове? Да се предвижда и хомологация при 200 km/h?

Отговор: В Техническата спецификация в раздел III, т. 1.2. „Скорост“ се предвижда, че доставяните сеЕМВ трябва да бъдат конструирани за скорост на продължителна експлоатация от 160 км/ч (конструктивна скорост до 200 км/ч). Това означава, че доставяните влакове (и от трите типа) трябва да могат да се движат с продължителна скорост от минимум 160 км/ч на местата, където железопътната инфраструктура позволява това. Конструктивната скорост на мотрисите следва да бъде до 200 км/ч.

Въпрос № 12: На страница 2 от документа "3-4-tehniciska-specifikacija-10579_bg.pdf" е посочена задължителната минимална дължина за бързи и крайградски влакове от 80 m +/- 2 m. Моля потвърдете, че тези размери трябва да се считат за максимални, ако капацитетът е изпълнен за по-къси влакове.

Отговор: В таблицата е посочена минималната дължина на всеки мотрисен влак и не поставя изискване за максимална дължина, тоест е възможно кандидатът да предложи мотрисни влакове, чиято дължина да отговаря на минималните изисквания.

Въпрос № 13: В т. А-5 на Формуляр 6 в документа "6-6-obrazci-na-dokumenti-final-10571_bg.pdf", Правилно ли е да имаме 1 врата на страна и вагон? Моля потвърдете.

Отговор: Броя на пътническите врати в страничната стена на вагон е минимум 1 на страна на вагон, с ширина ≥ 1300 mm.

Въпрос № 14: Участникът любезно моли за разяснение на условията, които трябва да се имат предвид при изчисляване на консумацията. Моля потвърдете, че симулациите от София-Бургас и Бургас-София трябва да се извършат за трите вида влакове (бърз, крайградски и регионален) и че цялото време за пътуване трябва да бъде 3 часа и 30 минути във всяка посока за всичките три вида влакове (бърз, крайградски и регионален).

Отговор: Симулациите от София-Бургас и Бургас-София трябва да се извършат за електрически мотрисни влакове (ЕМВ) с повишено ниво на комфорт за бързи влакове и брой на седящите места във влака ≥ 230 при.

Въпрос № 15: Моля да представите профил на курса (километри на работа, часове и дни годишно) за всеки тип влак (бърз, крайградски и регионален).

Отговор: Съгласно приложение 1 към отговорите.

Въпрос № 16: Съгласно т. 8.2 от документа "4 - iziskv-kam-izpalne-na-porach-specifikacija-10631.pdf", трябва да има индикация за това дали даденото място е продадено, която да се визуализира на електронен панел върху горната част на

седалката. Участникът любезно моли БДЖ да потвърди дали електронният панел да се инсталира на седалките от първа класа в бързите влакове или на всички седалки в бързите влакове

Отговор: Електронният панел трябва да бъде инсталиран на всички седящи места, независимо от класата на вагона, с изключение на седящите места „тип клапа“, ако бъдат предвидени такива. Това изискване е само за мотрисите, предназначени за обслужване на бързи влакове (тип № 1 от таблицата в Техническата спецификация).

Въпрос № 17: Съгласно т. 8.2 от документа "4 - iziskv-kam-izpalne-na-porach-spesifikacia- 10631.pdf", трябва да има индикация за това дали даденото място е продадено, която да се визуализира на електронен панел върху горната част на седалката. За да се осигури правилна интеграция с бордовата система за резервиране на места, Участникът любезно моли за подробна информация относно начина, по който БДЖ възнамерява да изпраща информация към превозните средства от централния си сървър.

За тази цел Участникът се нуждае от подробно описание на комуникацията, използвания комуникационен протокол и данните, които ще се обменят със сървъра.

Отговор: Следва да бъде осигурено оборудване с WI-FI компоненти (осигуряващи възможност за безжичен интернет в цялата мотриса) с ясни означения и инструкции за ползване. Връзката трябва да е изцяло безжична. Входният рутер трябва да приема сигнали от всички мобилни оператори по 4G/3G технологии и да работи в даден момент с този, който има най-добър сигнал. На перона се осъществява връзка с гаровото оборудване (ако има такова) по стандарт 802.11 ac.(или друг актуален стандарт за безжична свързаност). В Wi-Fi мрежата трябва да са спазени всички съвременни стандарти по информационна сигурност.

Това означава, че при престой на влака в гара информацията би могла да се прехвърля по Wi-Fi свързаност, а в движение по мобилна интернет връзка. И в двата сценария служебния трафик би трябвало да е отделен от интернет трафика на пътниците. Тъй като са възможни различни решения, удовлетворяващи тези изисквания, а съответно и нас като Възложител, не считаме, че нужна по-детайлна спецификация. Възложителят ще приема различни технически решения, които постигат желанния резултат.

Въпрос № 18: Съгласно т. 8.2 от документа "4 - iziskv-kam-izpalne-na-porach-spesifikacia- 10631.pdf", изображения от видео наблюдението трябва да се прехвърлят на централен сървър на Възложителя. Участникът любезно моли БДЖ за подробна информация относно начина, по който трябва да изпращаме данните от превозните средства към централния сървър.

За тази цел Участникът се нуждае от подробно описание на комуникацията, използвания комуникационен протокол и данните, които ще се обменят със сървъра.

Отговор: Следва да бъде осигурено оборудване с WI-FI компоненти (осигуряващи възможност за безжичен интернет в цялата мотриса) с ясни означения и инструкции за ползване. Връзката трябва да е изцяло безжична. Входният рутер трябва да приема сигнали от всички мобилни оператори по 4G/3G технологии и да работи в даден момент с този, който има най-добър сигнал. На перона се осъществява връзка с гаровото оборудване (ако има такова) по стандарт 802.11 ac.(или друг актуален

стандарт за безжична свързаност). В Wi-Fi мрежата трябва да са спазени всички съвременни стандарти по информационна сигурност.

Това означава, че при престой на влака в гара информацията би могла да се прехвърля по Wi-Fi свързаност, а в движение по мобилна интернет връзка. И в двата сценария служебния трафик би трябвало да е отделен от интернет трафика на пътниците. Тъй като са възможни различни решения, удовлетворяващи тези изисквания, а съответно и нас като Възложител, не считаме, че нужна по-детайлна спецификация. Възложителят ще приема различни технически решения, които постигат желания резултат.

Въпрос № 19: Съгласно последния водещ символ на т. 5.3 от документа "4 - iziskv-kam-izpalne-na-porach-spesifikacia-10631.pdf", трябва да има система за дистанционна компютърна диагностика на параметрите на инфраструктурата. Участникът любезно моли БДЖ за подробна информация относно тази система и параметрите, които трябва да се диагностицират.

Какво оборудване е необходимо за тази цел? Какво трябва да прави това оборудване?

Отговор: Системата за дистанционна компютърна диагностика на параметрите на инфраструктурата трябва да отчита и регистрира параметри свързани с динамичните показатели на мотрисния влак при движение, като вибрации, галопиране, хоризонтални и вертикални измествания спрямо релсовия път, геометрия на контактна мрежа и др.

Въпрос № 20: Съгласно т. 9.1 в документа "20180903 4 - iziskv-kam-izpalne-na-porach-spesifikacia-10631.pdf", минималното изискване е да бъде инсталирана влакова защита от ниво 1 на ETCS, заедно с национални влакови защиты. Участникът любезно моли БДЖ за подробна информация относно националните влакови защиты (сигнални системи), които трябва да се инсталират на борда на всеки предложен тип влак. Освен това, Участникът би желал да знае дали предложените видове влакове трябва да се оборудват с една и съща система.

Отговор: Предложените видове влакове трябва да са оборудвани с една и съща система.

Въпрос № 21: Съгласно т. 10 от документа "20180903 4 - iziskv-kam-izpalne-na-porach-spesifikacia-10631.pdf", радио оборудването трябва да бъде в две версии, цифрова и аналогова. Участникът любезно моли БДЖ да разясни дали предложените видове влакове трябва да са снабдени с едно и също радио оборудване.

Отговор: Предложените видове влакове трябва да са снабдени с едно и също радио оборудване.

Въпрос № 22: Относно изискване 2 от раздела "А. Ергономия и ниво на комфорта" в "Таблица за основните технико-експлоатационни изисквания и параметри на мотрисните влакове" в документ "6 - BDZ - Tender forms 1-8_bg.docx":

Необходими са ни допълнителни разяснения относно параметъра "r2":

-Стойност на реагиране - тласък във всички фази на ускорението, регулируема до - $r2 \leq 1,1 \text{ m/s}^2$;

Отговор: Параметърът "t2" (кинематичен тласък) представлява стойността на изменение на ускорението във всички фази на движение до достигане на зададената скорост.

Въпрос № 23: Договор, чл. 3 "ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ следва да осигури пълната поддръжка на електрическите мотрисни влакове (ЕМВ) през целия 15 (петнадесет) годишен срок на Договора включително капитален/ни ремонт/и, но не повече от 2 800 000 километра пробег на влак"

Моля, потвърдете, че кандидатът трябва да вземе предвид годишен пробег от 186 000.

Отговор: Доколкото Възложителят е поставил единствено максимален пробег на всеки мотрисен влак за целия период на осъществяване на поддръжката, теоретично е възможно годишният пробег на някой/и от мотрисните влакове да надвишава или съответно да не достигне до 186 000 км. Възложителят е приложил индикативен график за движение на влаковете с цел да ориентира заинтересованите лица относно предвиждания пробег на отделните мотрисни влакове.

Въпрос № 24: Договор, чл. 7 Моля потвърдете дали помощ по маршрута (поддръжка на ж.п. линията по маршрута) трябва да се счита за допълнителни дейности.

Отговор: Поддръжката на ж.п. линията по маршрутите, по които се планира да се придвижват мотрисните влакове не е предмет на настоящата обществена поръчка и не е допълнителна дейност.

Въпрос № 25: Договор, чл. 61 Моля потвърдете дали Изпълнителят ще вземе назаем капиталови дялове, закупени от Изпълнителя, за да извърши превантивна и коригираща поддръжка.

Отговор: В Проекта на договора и в останалата документация се реферира към следните видове поддръжка:

1. гаранционна поддръжка;
2. планова техническа поддръжка;
3. извънпланова техническа поддръжка;
4. аварийна техническа поддръжка;
5. извършване на допълнителни дейности, свързани със смяна на консумативи и поддръжане на мотрисните влакове в експлоатационна готовност.

Не се предвижда вземане на капиталови заеми от Изпълнителя за извършване на поддръжка от какъвто и да било вид,

Въпрос № 26: Договор, чл. 13(2) Моля потвърдете, че 2 400 000 km е грешка и че трябва да пише 2 800 000 km.

Отговор: Посоченият текст вече беше коригиран с „Решение № 9/31.08.2018 г. за одобряване на обявление за изменение или допълнителна информация”, изпратено за публикуване до Службата за публикации на Европейския съюз на 31.08.2018 г. и публикувано от Възложителя на 03.09.2018 г. Коригираният текст реферира към действителната стойност от 2 800 000 км.

Въпрос № 27: Договор, чл. 13(2) Моля потвърдете дали ще има годишна индексация на цените за поддръжка.

Отговор: Проектът на договора и останалата документация не предвиждат годишно индексирание на цените.

Въпрос № 28: Договор, чл. 36 Моля потвърдете дали превантивната поддръжка е включена при изчисляване на готовността.

Отговор: В Проекта на договора и в останалата документация се реферира към следните видове поддръжка:

1. гаранционна поддръжка;
2. планова техническа поддръжка;
3. извънпланова техническа поддръжка;
4. аварийна техническа поддръжка;
5. извършване на допълнителни дейности, свързани със смяна на консумативи и поддръжане на мотрисните влакове в експлоатационна готовност.

Реферираната от заинтересованото лице превантивна поддръжка не е терминологично определена в техническата спецификация.

Въпрос № 29: Договор, чл. 36 Моля потвърдете дневните налични часове, които иска Изпълнителят за целите на поддръжката.

Отговор: В чл. 36 от проекта на договор се урежда експлоатационната готовност, която Изпълнителят следва да осигури. След доставката на всички мотрисни влакове, предмет на настоящата поръчка, във всеки един момент да осигурява поне 90% експлоатационна готовност на доставените мотрисни влакове.

Въпрос № 30: Договор, чл. 36 Моля потвърдете дали готовността ще се изчислява само веднъж на ден и кога ще се измерва това.

Отговор: Готовността следва да бъде осигурена към всеки един момент и може да бъде констатирана към всеки един момент.

Въпрос № 31: Договор, чл. 76 700 000 km за 3 години прави годишен пробег 233 333. Това е в противоречие с чл. 3 от Договора, където годишният пробег е 186 000 km. Моля потвърдете какъв е годишният пробег, който трябва да се вземе предвид

Отговор: Не е налице противоречие между текстовете на чл. 3 и чл. 76 от Договора, доколкото Възложителят не е поставил изискване за минимален пробег на мотрисните влакове на годишна база, следователно годишният пробег от 186 000 km е неотнормиран. Що се отнася до срока на гаранционна поддръжка, реферираме към отговора на Въпрос 32 от поставените въпроси.

Въпрос № 32: Договор, чл. 36 Моля потвърдете, че гаранционния период завършва при 3 години или 700 000 km. Изискването означава ли, че гаранционният период ще приключи, когато някое от условията настъпи най-рано?

Отговор: Доколкото чл. 36 от Проекта на договор се отнася до Експлоатационната готовност на подвижния състав и няма отношение към гаранционните периоди, презюмираме, че става дума за техническа грешка при рефериране към текст от Проекта на договор. Презюмираме, че въпросът се отнася до чл. 76 от Проекта на договор, където са уредени сроковете на гаранционна поддръжка на мотрисните влакове. Потвърждаваме, че условията за изтичане на гаранцията за поддръжка са дадени алтернативно, или 3-годишен срок, или изминаване на определен пробег, минимум 700 000 km, като гаранцията се счита за изтекла при настъпване обстоятелството, което настъпи по-рано.

Въпрос № 33: *Договор, чл. 36 Моля потвърдете, че края на гаранционния период е за влак и не за целия парк*

Отговор: Както беше посочено и в отговора на въпрос 32, доколкото чл. 36 от Проекта на договор се отнася до Експлоатационната готовност на подвижния състав и няма отношение към гаранционните периоди, презюмираме, че става дума за техническа грешка при рефериране към текст от Проекта на договор. Презюмираме, че въпросът се отнася до чл. 76 от Проекта на договор, където са уредени сроковете на гаранционна поддръжка на мотрисните влакове. Потвърждаваме, че 3-годишният гаранционен срок важи за всеки доставен мотрисен влак, а не е общ за целия подвижен състав.

Въпрос № 34: *„13.3 Технически характеристики. Моля потвърдете дали Кандидатът трябва да разгледа само едно депо в своето предложение?“*

Отговор: В случай, че въпросът има предвид предоставянето на ремонтни бази на възложителя, то както е посочено в отговор на Въпрос №5 по-горе, възможността Възложителят да предостави собствена/и производствена/и база/и (хале/та), която/които да бъдат използвани за извършване на техническата поддръжка от страна на Изпълнителя не е предмет на настоящата обществена поръчка, и ще бъде предмет на допълнителен договор между Възложителя и Изпълнителя, поради това не може да бъде включена като част от офертата. .

В случай, че въпросът има предвид, дали участник следва да се предложи едно ремонтно депо в офертата или повече, то в този смисъл няма ограничение поставено в документацията, като предложените от участниците ремонтни бази, като площ и оборудване следва да са съобразени с условията от документацията за участие с вида и броя на мотрисните влакове, които ще са предмет на поддръжка.

Въпрос № 35: *13.3 Технически характеристики. Моля потвърдете дали в този търг трябва да се вземе предвид наемът на депото, където ще се извършват всички дейности по поддръжката.*

Отговор: Както беше посочено по-горе, възможността Възложителят да предостави собствена/и производствена/и база/и (хале/та), която/които да бъдат използвани за извършване на техническата поддръжка от страна на Изпълнителя не е предмет на настоящата обществена поръчка, а следва да бъде допълнително обсъдено и договорено между Възложителя и Изпълнителя.

Възложителят предвижда да обяви на профила на купувача възможност за оглед на производствена/и база/и (хале/та), от която заинтересованите лица могат да се възползват.

Въпрос № 36: *13.3 Технически характеристики. Моля потвърдете как ще се изпълнят условията за плащане на наетото депо и тяхната адаптация.*

Отговор: Както беше посочено по-горе, възможността Възложителят да предостави собствена/и производствена/и база/и (хале/та), която/които да бъдат използвани за извършване на техническата поддръжка от страна на Изпълнителя не е предмет на настоящата обществена поръчка, а следва да бъде допълнително обсъдено и договорено между Възложителя и Изпълнителя

Въпрос № 37: *Договор, чл. 62 Тестване на железопътната издръжливост Моля дайте информация за обхвата на тези тестове. Какво включва този тест? Ще оказва ли някакво влияние върху гаранционния период?*

Отговор: Обхвата на тестове ще бъде в обема на извършваните тестове при доставката на моторните влакове. Също така ще бъдат включени и преглади и оразмеряване на части и детайли показали най-ниска надеждност при експлоатация в периода на гаранционната поддръжка. Гаранционния период е фиксиран след въвеждането в експлоатация.

С уважение,

Пламен Пешаров

Управител на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД



Подписът е заличен на основание чл.2 от ЗЗЛД и във връзка с чл.42, ал.5 от ЗОП.