

SPECYFIKACJA PRZEDMIOTU PRZETARGU
NA DOSTAWĘ LOKOMOTYW ELEKTRYCZNYCH WRAZ ZE ŚWIADCZENIEM
PRZEZ OFERENTA USŁUG SERWISU W ZAKRESIE PEŁNEGO UTRZYMANIA
W OKRESIE GWARANCJI ORAZ PO GWARANCJI
AŻ DO PIERWSZEJ NAPRAWY P4
W RAMACH REALIZACJI PROJEKTU
PN.: ZAKUP LOKOMOTYW TRAKCYJNYCH I PLATFORM KOLEJOWYCH
DO OBSŁUGI PRZEWOZÓW INTERMODALNYCH NA TERENIE POLSKI
I KRAJÓW UE ZGODNIE Z WYMOGAMI ZAMAWIAJĄCEGO

Sosnowiec, 29.06.2020





Spis treści

PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA.....	3
DEFINICJE.....	5
CZĘŚĆ I. WYMAGANIA FORMALNE WZGLĘDEM OFERENTÓW I OFERT, PROCEDURA I KRYTERIUM ROZSTRZYNIĘCIA PRZETARGU.....	7
1. UDZIELENIE ZAMÓWIENIA.....	7
2. WYMAGANIA FORMALNE.....	15
3. PROCEDURA I KRYTERIUM.....	16
CZĘŚĆ II. CENA, MIEJSCE DOSTAWY I EKSPLOATACJI, TERMINY DOSTAWY I PŁATNOŚCI.....	20
1. CENA.....	20
2. OPIS CEN I STAWEK, INDEKSACJA.....	22
3. MIEJSCE DOSTAWY I EKSPLOATACJI, TERMIN DOSTAWY I ZAPŁATY CENY.....	37
CZĘŚĆ III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE.....	42
1. PRZEDMIOT DOSTAWY.....	42
2. PARAMETRY TECHNICZNE.....	42
3. PODSTAWOWE DOKUMENTY NORMATYWNE I PRZEPISY PRAWA POLSKIEGO I MIĘDZYNARODOWEGO.....	54
CZĘŚĆ IV. DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI, ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY.....	55
1. DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI.....	55
2. ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY.....	60
CZĘŚĆ V. GWARANCJA, SERWIS, CZĘŚCI ZAMIENNE, SZKOLENIE, DODATKOWE INFORMACJE.....	64
1. GWARANCJA.....	64
2. USŁUGI SERWISOWE.....	66
3. INNE USŁUGI.....	75
4. CZĘŚCI ZAMIENNE.....	76
5. SZKOLENIE PERSONELU.....	77
6. DODATKOWE INFORMACJE do sporządzenia Oferty.....	78
CZĘŚĆ VI. SPOSÓB PRZEPROWADZENIA POSTĘPOWANIA PRZETARGOWEGO.....	79
1. WARUNKI UDZIAŁU W AUKCJI.....	79
2. WYTYCZNE DO PRZYGOTOWANIA OFERTY DO AUKCJI.....	79
3. AUKCJA ZA POŚREDNICTWEM PLATFORMY ZAKUPOWEJ PCC.....	82
4. ZŁOŻENIE KOMPLETNEJ OFERTY W WERSJI PAPIEROWEJ.....	83
5. INFORMACJA ODNOŚNIE UMOWY.....	84
6. ZŁOŻENIE I OTWARCIE OFERT, BUDŻET.....	84
CZĘŚĆ VII. OCENA ZŁOŻONYCH OFERT, ZAWARCIE UMOWY I ZAKOŃCZENIE POSTĘPOWANIA. RODO.....	86

PCC Intermodal S.A. zaprasza do złożenia oferty na dostawę lokomotyw elektrycznych wraz ze świadczeniem przez Oferenta usług serwisu w okresie od odbioru lokomotywy aż do pierwszej naprawy P4.

PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA

Przedmiotem zamówienia jest dostawa 7 sztuk nowoczesnych, nowych, czteroosiowych, wielosystemowych, dwukabinowych, elektrycznych pojazdów trakcyjnych z napędem, wyprodukowanych w ramach jednego typu i modelu lub kompatybilnej rodziny pojazdów, wyprodukowanych przez tego samego producenta, zwanych dalej lokomotywami, wg wymagań określonych w niniejszej specyfikacji, w pełni i bezterminowo dopuszczonych do eksploatacji na terenie krajów wskazanych przez Zamawiającego w ramach poszczególnych konfiguracji lub wynikających z wymagań krajów dodatkowo zaoferowanych przez Oferenta jako kraje ponad te wymagane przez Zamawiającego. Lokomotywy przeznaczone zostaną do prowadzenia pociągów intermodalnych na liniach zelektryfikowanych krajów wskazanych poniżej w konfiguracjach numer I oraz numer II (z uwzględnieniem dodatkowych krajów zaproponowanych przez Oferenta ponad te wymagane przez Zamawiającego) oraz do wjazdu na bocznice, w tym z użyciem opcjonalnego wybranego przez Zamawiającego wyposażenia lokomotywy w spalinowy moduł dojazdowy.

Informacje dotyczące zamówienia umieszczone są na portalu „Baza Konkurencyjności” <https://bazakonkurencyjnosci.funduszeuropejskie.gov.pl/>

Przedmiot zamówienia został opisany kodem CPV: 34611000-3 Lokomotywy

Zamawiający, przy zawarciu umowy, na podstawie zaoferowanych cen, dokona wyboru łącznie 7 lokomotyw elektrycznych spełniających wymagania zgodnie z konfiguracją nr I oraz konfiguracją nr II. Intencją Zamawiającego jest dokonanie zakupu 4 lokomotyw w konfiguracji nr I i 3 lokomotyw w konfiguracji nr II, określanego dalej jako **wariant pierwszy**. W przypadku przekroczenia przez złożoną ofertę poziomu budżetu Zamawiającego, Zamawiający może skorygować liczbę lokomotyw w poszczególnych konfiguracjach i nie zmieniając ilości łącznej lokomotyw, dokonać zamówienia lokomotyw wg **wariantu drugiego**, tj. 5 lokomotyw w konfiguracji nr I i 2 lokomotywy w konfiguracji nr II. Poniżej przedstawione zostały konfiguracje dla lokomotyw, o których mowa w niniejszej Specyfikacji, dla których Dostawcy zainteresowani udziałem w przetargu powinni przedstawić oferty cenowe:

Konfiguracja I: Lokomotywa dopuszczona do eksploatacji minimum na terenie PL,

Konfiguracja II: Lokomotywa dopuszczona do eksploatacji minimum w 2 krajach: PL i D.

(W wymienionych konfiguracjach znaczenia skrótów są następujące: PL – Polska, D – Niemcy.)

Dopuszczalne jest zaoferowanie Zamawiającemu lokomotyw zgodnych z daną konfiguracją, lecz posiadających dopuszczenia do eksploatacji oraz elementy i systemy pozwalające prowadzić eksploatację pojazdów na infrastrukturze kolejowej dodatkowych krajów poza wymaganymi przez Zamawiającego. W takim przypadku Zamawiający po dokonaniu zakupu stanie się właścicielem lokomotywy wraz ze wszystkimi systemami lokomotywy, w tym także elementami i systemami dodatkowymi dedykowanymi dla krajów ponad te wymagane przez Zamawiającego. Dostawca, który w toku przetargu zaoferował Zamawiającemu lokomotywy z dopuszczeniami do eksploatacji w dodatkowych względem wymaganych i wskazanych przez Zamawiającego krajach, jest zobowiązany przekazać Zamawiającemu komplet dokumentów wymaganych w tych dodatkowych krajach. Zamawiający wymaga, aby zaoferowane lokomotywy w każdej z konfiguracji, w tym także pojazdy wyposażone w spalinowy moduł dojazdowy (na warunkach Opcji technicznej 1), posiadały bezterminowe dopuszczenia do eksploatacji dla krajów zgodnie z konfiguracjami wskazanymi przez Zamawiającego, a w przypadku zaoferowania przez Oferenta krajów dodatkowych ponad te wymagane przez Zamawiającego – dopuszczenia także dla tych krajów.

Ewentualna aktywacja systemu, przez Dostawcę, dla eksploatacji lokomotywy w **dodatkowym kraju** nastąpi na wniosek Zamawiającego w terminie do 3 miesięcy od daty złożenia pisemnego wniosku przez Zamawiającego bez dodatkowych opłat za aktywację i uruchomienie możliwości eksploatacji w kraju wskazanym przez Zamawiającego spośród krajów w dodatkowo zaoferowanych przez Dostawcę, przy okazji wykonywania przez Dostawcę czynności planowego utrzymania. Zamawiający będzie natomiast ponosił koszty utrzymania i związane z czynnościami serwisu niezbędnymi, aby systemy aktywowane na jego wniosek były czynne i spełniały wymagania formalne, pozostawały sprawne i umożliwiały eksploatację w dodatkowych krajach.

Zaoferowanie lokomotyw z systemami dodatkowymi dla krajów ponad te wymagane przez Zamawiającego nie może skutkować koniecznością ponoszenia przez Zamawiającego dodatkowych kosztów utrzymania czy eksploatacji, o ile Zamawiający nie zgłosił potrzeby aktywowania i uruchomienia możliwości eksploatacji lokomotywy w dodatkowo zaoferowanych krajach. W przypadku, gdyby ze względów formalnych zachodziła konieczność utrzymywania tych systemów, pomimo, że Zamawiający nie złożył wniosku o aktywację eksploatacji w dodatkowym kraju, obowiązek oraz koszty utrzymania tych systemów będzie ponosił Dostawca.

Opcja Dodatkowa: Zamawiający zastrzega sobie opcję zakupu kolejnych Lokomotyw w ilości do dwóch sztuk w ramach konfiguracji wybranej spośród tych, które zostały ujęte w umowie, w terminie do 18-stu miesięcy od daty zawarcia umowy na dostawę Lokomotyw. Cena jednostkowa oraz warunki serwisowania dla każdej z Lokomotyw podlegającej zamówieniu w ramach opcji dodatkowej Zamawiającego wraz z odpowiednimi dopuszczeniami dla poszczególnych krajów będzie zgodna z ceną jednostkową tego typu Lokomotywy dla danej konfiguracji oraz ceny Opcji technicznej dla wyposażenia lokomotywy, uzyskanych w toku niniejszego postępowania przetargowego i zawartej umowy. Termin dostawy każdej z lokomotyw zamówionych w ramach opcji dodatkowej określi Dostawca, z tym że nie może on być dłuższy niż 18 m-cy od daty pisemnego zawiadomienia przesłanego przez Zamawiającego o wykonaniu uprawnienia w ramach niniejszej opcji. Zamówienie lokomotyw w ramach Opcji Dodatkowej może być zrealizowane przez Zamawiającego w ramach dwóch osobnych zawiadomień o wykonaniu uprawnienia.

Zamawiający nie dopuszcza ofert częściowych ani nie przewiduje możliwości podzielenia zamówienia na części pomiędzy Oferentów. Oferta może być złożona tylko na wszystkie siedem lokomotyw wraz z opcją dostawy dodatkowych lokomotyw w ilości do 2 szt. w przypadku ich zamówienia przez Zamawiającego. Odbiorca, nie dopuszcza składania ofert warunkowych ani ofert wariantowych za wyjątkiem tych, które zostały opisane w Specyfikacji, tj. wymaganych zgodnie z konfiguracjami I oraz II i Opcjami technicznymi 1 i 2, jak również dwóch wariantów formularza z wynikami aukcji w zależności od struktury ilościowej lokomotyw w poszczególnych konfiguracjach.

DEFINICJE

Na potrzeby niniejszego postępowania przyjmuje się następujące definicje:

Oferent – podmiot lub konsorcjum, który bierze udział w postępowaniu przetargowym,

Dostawca – podmiot lub konsorcjum, który zostanie wybrany w drodze przetargu do realizacji zadania,

Odbiorca lub Zamawiający – PCC Intermodal S.A. z siedzibą w Gdyni,

lokomotywa/-y/ pojazd/-y – pojęcia stosowane zamiennie dla określenia przedmiotu zamówienia,

Dzień roboczy – czas od 00:00 do 24:00 z wyjątkiem dób przypadających w soboty albo niedziele lub inny dzień ustawowo wolny od pracy na terenie Rzeczypospolitej Polskiej albo w kraju, gdzie jest w tym dniu eksploatowana lokomotywa;

W takim rozumieniu pojęcie „Dzień roboczy” jest zastosowane także w umowie.



Jeżeli **początek terminu liczonego w Dniach roboczych** (oznaczonego jako chwila, moment, godzina, czas), przypada:

a) w innym dniu niż Dzień roboczy – to jego bieg liczony jest od godziny 00:00 najbliższego Dnia roboczego, a koniec następuje o 24:00 ostatniego dnia terminu przypadającego w Dniu roboczym;

b) w Dniu roboczym – to jego bieg ulega przerwaniu na 24 godziny przez każdą sobotę, niedzielę lub dzień ustawowo wolny od pracy, a dalszy jego bieg liczony jest od godziny 00:00 najbliższego Dnia roboczego, a koniec następuje zawsze w ostatnim Dniu roboczym terminu o godzinie, która odpowiada godzinie (chwili) początku terminu.

oferta do aukcji – dokument wypełniony zgodnie z formularzem stanowiącym [Załącznik nr 9 do Specyfikacji](#), składany wraz z dokumentami formalnymi dotyczącymi Oferenta, bez którego nie będzie można uczestniczyć w aukcji,

Oferta – komplet dokumentów przesyłanych Zamawiającemu po aukcji i zawierających ceny zaoferowane w jej wyniku, obejmujący podpisane przez Oferenta dwa egzemplarze umowy dostawy z załącznikami do tej umowy,

oferta – termin obejmujący swym znaczeniem jednocześnie Ofertę i ofertę do aukcji, albo kolejne postąpienia cenowe w trakcie aukcji elektronicznej,

Opcja techniczna 1 –doposażenie lokomotywy zgodnej z konfiguracją I lub zgodnej z konfiguracją II w spalinowy moduł dojazdowy, o ile technicznie taka konfiguracja jest możliwa,

Opcja techniczna 2 – pomalowanie lokomotywy w barwy firmowe, tj. kolory RAL 2008 („pomarańczowy”) oraz RAL 5002 („niebieski”) zgodnie ze opisem zawartym w części „Szczegółowe dane techniczne dostarczanych lokomotyw”,

Opcja Dodatkowa – opisana wyżej opcja zakupu kolejnych lokomotyw w ilości do dwóch sztuk w ramach wybranej przez Zamawiającego konfiguracji,

wariant – struktura ilościowa zakupu lokomotyw w poszczególnych konfiguracjach, określona wyżej na str. 3 jako wariant pierwszy i wariant drugi; kryteria wyboru wariantu opisano w Części VI Specyfikacji,

cena – termin używany na określenie cen lub wynagrodzeń szczegółowo opisanych w Części II Specyfikacji; waga przypisana poszczególnym cenom oferty w celu ustalenia oferty najkorzystniejszej dla Odbiorcy, przedstawiona jest w Części VI Specyfikacji w związku z ustalaniem wskaźnika „W”,

TSI – Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej lub nowsze (po 2016 roku),

Utrzymanie / serwis prewencyjny / utrzymanie planowe – zespół czynności, szczegółowo opisanych w DSU lokomotywy oraz dokumentacji dotyczącej utrzymania wymaganej w każdym z krajów, dla których zaoferowana lokomotywa posiada dopuszczenie do eksploatacji, niezbędnych do wykonania w określonych odstępach czasu lub co określoną ilość przejechanych przez lokomotywę km,

Utrzymanie / serwis korekcyjny – obejmuje wszystkie prace niezbędne do usunięcia awarii i błędów występujących podczas normalnej pracy lokomotywy oraz przywrócenie parametrów eksploatacyjnych, pogorszonych w wyniku naturalnego zużycia z wyłączeniem napraw wynikających z wypadków, aktów wandalizmu i uszkodzeń będących skutkiem nieprawidłowego użytkowania.

dokument dopuszczający do eksploatacji – Zamawiający rozumie przez to dokument formalny wydawany przez właściwy organ, który to dokument spełnia obowiązujące przepisy prawa na dzień odbioru lokomotywy, np. świadectwo dopuszczenia do obrotu (Vehicle Authorisation for Placing On the Market). Dokument ten ma zezwalać na prowadzenie eksploatacji pojazdu bezpośrednio po odbiorze końcowym na sieciach kolejowych krajów wynikających odpowiednio z konfiguracji I lub II oraz dodatkowo wskazanych przez Dostawcę w załączniku nr 3 do umowy.

CZĘŚĆ I. WYMAGANIA FORMALNE WZGLĘDEM OFERENTÓW I OFERT, PROCEDURA I KRYTERIUM ROZSTRZYNIĘCIA PRZETARGU

1. UDZIELENIE ZAMÓWIENIA

O udzielenie zamówienia mogą ubiegać się Dostawcy, którzy:

Spełniają warunki udziału w postępowaniu określone w niniejszej Specyfikacji oraz w Procedurze Zawierania Umów w PCC Intermodal S.A. (dotyczy projektów współfinansowanych ze środków unijnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020, dostępnej pod adresem: <https://www.pccintermodal.pl/przetargi/>), tj.:

- a) posiadają doświadczenie i niezbędną wiedzę w zakresie wynikającym ze szczegółowych wymagań opisanych w niniejszej Specyfikacji;
- b) posiadają i po dostawie zapewnią utrzymanie potencjału technicznego oraz serwisowego w krajach, dla których pojazd posiada dopuszczenie do eksploatacji, a także dysponują zasobami zdolnymi do prawidłowego i terminowego wykonania zamówienia;
- c) znajdują się w dobrej sytuacji ekonomicznej i finansowej, zapewniającej wykonanie zamówienia;
- d) nie podlegają wykluczeniu z powodu przestępstw określonych w Specyfikacji;

e) posiadają polisę OC działalności gospodarczej na kwotę nie mniejszą niż równowartość 5 mln EUR.

Warunkiem dopuszczenia Oferenta do oceny ofert jest przesłanie w określonym dalej terminie aktualnych dokumentów formalnych, wymienionych niżej w punktach 1-21:

1. **Pismo przewodnie Oferenta**, w którego treści zostanie zgłoszony zamiar udziału w przetargu oraz przedstawiony zakres działalności Oferenta. Należy również podać osobę/-y do kontaktów (imię, nazwisko, numer telefonu, adres e-mail).
2. Aktualny¹ **dokument rejestrowy** lub inny właściwy dla Oferenta odpis z rejestru sądowego lub administracyjnego pozwalający ustalić osoby umocowane do reprezentacji Oferenta. Dopuszcza się przedłożenie uwierzytelnionych kserokopii lub wydruków z serwisu: <https://ems.ms.gov.pl/> lub z <https://ceidg.gov.pl/>; w odniesieniu do osób, których umocowanie nie jest jeszcze ujawnione w rejestrach sądowych lub administracyjnych, przedstawić należy aktualny¹ akt powołania lub ustanowienia prokury.
3. Aktualne¹ **pełnomocnictwo** do reprezentacji, jeżeli Oferent jest reprezentowany przez pełnomocnika; uczestnik konsorcjum przedstawia pełnomocnictwo, o którym mowa niżej w pkt 17, a jeżeli przy jego udzielaniu lub przy zawarciu umowy konsorcjalnej, był reprezentowany przez pełnomocnika, to powinien przedstawić także aktualne¹ pełnomocnictwo do dokonania tych czynności.
4. Aktualne¹ **zaświadczenie właściwego Naczelnika Urzędu Skarbowego** oraz właściwego oddziału **Zakładu Ubezpieczeń Społecznych** potwierdzające odpowiednio, że Oferent nie zalega z opłacaniem podatków, opłat oraz składek na ubezpieczenie zdrowotne lub społeczne, lub zaświadczeń, że uzyskał przewidziane prawem zwolnienie, odroczenie lub rozłożenie na raty zaległych płatności lub wstrzymanie w całości wykonania decyzji właściwego organu.
5. **Oświadczenie Oferenta** o możliwości zrealizowania przez niego dostawy wszystkich lokomotyw w terminach, na warunkach oraz w zakresie przewidzianym w dokumentacji przetargowej (**wg Załącznika nr 1 do Specyfikacji**).
6. **Przedstawienie deklaracji weryfikacji WE** w zakresie zgodności podsystemu z wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei konwencjonalnej (TSI) dla co najmniej 1 typu lokomotywy elektrycznej wyprodukowanej przez Oferenta w okresie ostatnich 5 lat licząc od daty ogłoszenia niniejszego przetargu. Powyższa deklaracja winna zostać załączona do **Załącznika nr 1 do Specyfikacji**.

¹ Przez słowo „aktualne” w pkt 2–4 rozumieć należy dokumenty wystawione **nie wcześniej niż 1 stycznia 2020 roku**.

7. **Oświadczenia Oferenta** dotyczące zagwarantowania wykonania, w dostarczonych lokomotywach, pierwszej naprawy rewizyjnej czwartego poziomu utrzymania P4 na warunkach określonych w formularzu oferty do aukcji ([Załącznik nr 9](#)), o którym mowa dalej, oraz w cenie podanej w Załączniku nr 3 do Umowy z uwzględnieniem mechanizmu indeksacji, przy czym ostateczna decyzja co do zlecenia Wykonawcy wykonania tej naprawy należeć będzie do Zamawiającego ([wg Załącznik nr 1 do Specyfikacji](#)).
8. **Oświadczenie Oferenta**, że lokomotywy jakie będą dostarczone w ramach umowy, z podaniem konkretnych typów i modeli, zawartej w wyniku przetargu będą na dzień dostawy posiadały bezterminowe dopuszczenia do eksploatacji dla wszystkich krajów wskazanych zgodnie ze Specyfikacją oraz dla wszystkich krajów wskazanych dodatkowo przez Oferenta w przypadku zaoferowania lokomotyw dopuszczonych do eksploatacji w krajach dodatkowych względem wymaganych przez Zamawiającego. Zamawiający nie dopuszcza złożenia oferty na lokomotywy z dopuszczeniem tymczasowym ([wg Załącznika nr 1 do Specyfikacji](#)).
9. **Oświadczenie osoby** reprezentującej Oferenta, że według jej najlepszej wiedzy jest właściwie umocowana do reprezentowania Oferenta, wobec którego nie ogłoszono upadłości lub likwidacji, i nie wszczęto też postępowania upadłościowego lub likwidacyjnego ([wg Załącznika nr 2 do Specyfikacji](#)); oświadczenie Oferenta - osoby fizycznej, która występuje osobiście, ogranicza się do informacji o nieogłoszeniu upadłości lub likwidacji, i braku postępowań w sprawie ich ogłoszenia ([wg Załącznika nr 2a do Specyfikacji](#)).
10. **Oświadczenie Oferenta** osoby prawnej lub innej jednostki organizacyjnej ([wg Załącznika nr 3 do Specyfikacji](#)), że:
- Oferenta nie obowiązuje sądowy zakaz określony w *ustawie o odpowiedzialności podmiotów zbiorowych za czyny zabronione pod groźbą kary*,
 - Oferent ani żaden z członków jego zarządu, wspólnik w spółce jawnej lub partnerskiej albo komplementariusz, nie jest prawomocnie skazany za przestępstwo: przekupstwa, korzystania z płatnej protekcji, zakłócenia przetargu publicznego, działania na szkodę wierzycieli, oszustwa lub łapownictwa.
- Jeżeli Oferent jest osobą fizyczną, treść jego oświadczenia określa [załącznik nr 3a do Specyfikacji](#).
11. **Referencje poświadczające niezbędną wiedzę i doświadczenie** w realizacji dostaw lokomotyw elektrycznych zróżnicowanych pod kątem dopuszczeń do eksploatacji w przynajmniej 2 krajach o odmiennych systemach bezpieczeństwa i

dopuszczonych do eksploatacji na infrastrukturze kolejowej krajów Unii Europejskiej.

Oferent przedstawi **minimum 2**, nie więcej jednak niż 7 referencji **udzielonych Oferentowi przez odbiorców lokomotyw elektrycznych, których dostawę zrealizował Oferent**. Warunkiem udziału w przetargu jest wykazanie, iż Oferent w okresie **48 miesięcy licząc wstecz od daty ogłoszenia niniejszego przetargu** wyprodukował i dostarczył lokomotywy czteroosiowe trakcji elektrycznej o parametrach technicznych nie gorszych do opisanych w niniejszej Specyfikacji w ilości łącznej co najmniej **6 sztuk**. Spośród tych sześciu lokomotyw referencje muszą obejmować dostawy przynajmniej **2 sztuki** takich lokomotyw, z których każda dopuszczona jest jednocześnie do eksploatacji przynajmniej na terenie Polski i Niemiec. Pozostałe referencje muszą obejmować dostawy przynajmniej **4 sztuki** takich lokomotyw, z których każda dopuszczona jest do eksploatacji przynajmniej na terenie Polski. Referencje powinny zawierać jako minimum następujące informacje: kraj dostawy, ilość oraz typ dostarczonych lokomotyw, wszystkie kraje, dla których poszczególne pojazdy posiadały dopuszczenie do eksploatacji, termin/okres realizacji dostawy, pozytywną opinię klienta dotyczącą wywiązania się Oferenta z warunków zawartej umowy, wskazanie okresu gwarancji, jaką zostały objęte wyprodukowane lokomotywy. Zamawiający zastrzega sobie prawo do weryfikacji przedłożonych referencji, dlatego wymaga, aby referencje zawierały dane kontaktowe osoby (nr telefonu i adres mailowy), która udzieli informacji w przypadku pytań Zamawiającego dotyczących przebiegu współpracy pomiędzy Oferentem a podmiotem, który udzielił referencji. Jeśli przedstawione referencje nie obejmują takich danych, wówczas należy je przedstawić jako informację uzupełniającą w piśmie przewodnim (wskazanym wyżej w pkt 1). W przypadku jeżeli Oferent jest członkiem grupy kapitałowej, w skład której wchodzi podmiot będący producentem lokomotyw, dopuszczalne jest przedstawienie referencji wystawionych na producenta, które zostaną Oferentowi udostępnione przez producenta lokomotyw, o ile fakt udostępnienia zostanie potwierdzony pisemnie przez producenta, zaś fakt istnienia powiązań kapitałowych zostanie wykazany przez Oferenta odpowiednimi dokumentami rejestrowymi oraz oświadczeniami.

12. **Referencje poświadczające niezbędną wiedzę i doświadczenie** w realizacji czynności serwisowych **udzielone Oferentowi** lub członkowi konsorcjum biorącemu udział w niniejszym przetargu przez klientów, dla których Oferent lub członek konsorcjum własnym potencjałem świadczył usługi serwisu, w zakresie utrzymania prewencyjnego oraz korekcyjnego lokomotyw elektrycznych o parametrach nie gorszych niż lokomotywy będące przedmiotem przetargu. Zamawiający w ramach kosztów nieobjętych dofinansowaniem zamierza



powierzyć i wymagać od Dostawcy świadczenia usług pełnego utrzymania lokomotyw, dlatego Zamawiający oczekuje, aby minimum **dwie referencje** wystawione na Oferenta obejmujące łącznie co najmniej 2 lokomotywy elektryczne dopuszczone jednocześnie do eksploatacji przynajmniej na terenie Polski i Niemiec wykazywały realizację usług serwisowych lokomotyw w okresie przynajmniej przez 24 miesiące licząc wstecz od daty ogłoszenia niniejszego przetargu. Pozostałe referencje muszą obejmować czynności serwisowe dla przynajmniej 4 sztuk lokomotyw, z których każda dopuszczona jest do eksploatacji przynajmniej na terenie Polski. Referencje spełniające powyższe wymagania dotyczące czynności serwisowych mogą być wykazane na wspólnym dokumencie wraz z referencjami poświadczającymi dostawy lokomotyw zrealizowane przez Oferenta. Dopuszczalne jest także przedstawienie referencji serwisowych, wystawionych dla Oferenta jako odrębnych dokumentów. Zamawiający zastrzega sobie prawo do weryfikacji przedłożonych referencji dla wykonywania czynności serwisowych, dlatego wymaga, aby referencje zawierały dane kontaktowe osoby (nr telefonu i adres mailowy), która udzieli informacji w przypadku pytań Zamawiającego dotyczących przebiegu współpracy pomiędzy Oferentem a podmiotem, który udzielił referencji. Jeśli przedstawione referencje nie obejmują takich danych, wówczas należy je przedstawić jako informację uzupełniającą w piśmie przewodnim (wskazanym powyżej w pkt 1).

13. **Oświadczenie Oferenta o dysponowaniu własnym potencjałem serwisowym umożliwiającym wykonanie czynności serwisowych i usprawnienie lokomotywy, która uległa awarii.** Dotyczy to także utrzymania zdolności do świadczenia czynności serwisowych na poziomach ilościowym i jakościowym przy zachowaniu dostępności do usług zgodnie z warunkami umowy zawartej w ramach niniejszego postępowania. Oświadczenie to złożone wg Załącznika nr 4 do Specyfikacji obejmuje także zapewnienie *hot-line*, czyli wsparcie telefoniczne dostępne dla Zamawiającego w systemie ciągłym 24h/7 dni w tygodniu, umożliwiające kontakt maszynisty z serwisantem w języku polskim oraz w każdym języku kraju, dla którego lokomotywa posiada dopuszczenie do eksploatacji. W przypadku braku możliwości zdalnego usprawnienia lokomotywy w drodze instrukcji wydawanych maszyniście przez technika wsparcia telefonicznego, serwis zobowiązany jest dotrzeć w ciągu do **12 24 godzin** do miejsca awarii lokomotywy oraz **usprawnić ją do 2 Dni roboczych**. W oświadczeniu tym Dostawca nadto zobowiąże się do utrzymywania dla dostarczonych i utrzymywanych Lokomotyw **Wskaźnika gotowości G na poziomie nie niższym niż 0,94**, obliczonego w sposób określony w Części IV Specyfikacji – usługi serwisowe. W przypadku, gdy lokomotywa posiada dopuszczenia dla dodatkowych krajów ponad PL i/lub D wymagane przez Zamawiającego, to

jakiegokolwiek czynności dotyczące utrzymania dodatkowych systemów, w jakie z tego tytułu jest wyposażona lokomotywa, nie stanowią przyczyny do zmiany wskaźnika G.

14. **Oświadczenie Oferenta o pełnej odpowiedzialności** za złożoną za pośrednictwem platformy zakupowej ofertę, w tym za czynności osoby wskazanej z imienia i nazwiska do uczestniczenia w aukcji (wg Załącznika nr 5 do Specyfikacji).
15. **Oświadczenie Oferenta w sprawie braku powiązań kapitałowych lub osobowych** z Zamawiającym (wg Załącznika nr 6 do Specyfikacji). Zamówienie nie może być udzielone podmiotom powiązanim z Zamawiającym osobowo lub kapitałowo. Przez powiązania kapitałowe lub osobowe rozumie się wzajemne powiązania między Dostawcą a Zamawiającym lub osobami upoważnionymi do zaciągania zobowiązań w imieniu Zamawiającego lub osobami wykonującymi w imieniu Zamawiającego czynności związane z przygotowaniem i przeprowadzeniem procedury wyboru Dostawcy.
16. **Zobowiązanie Oferenta do dostarczenia kompletu wymaganych w Specyfikacji przetargowej dokumentów w wersji papierowej** w terminie do 3 (trzech) dni roboczych od dnia zakończenia aukcji (wg Załącznika nr 7 do Specyfikacji).
17. Parafowane przez Oferenta lub osoby uprawnione do reprezentacji Oferenta **Warunki Udziału w Aukcji**, stanowiące akceptację jego warunków (wg Załącznika nr 8 do Specyfikacji).
18. Wypełniony i podpisany **formularz oferty do aukcji** w formie Załącznika nr 9 do Specyfikacji.
Uwaga: Oferent zobowiązany jest wypełnić wszystkie pięć arkuszy załącznika nr 9 w miejscach do tego przeznaczonych, zgodnie z wytycznymi opisanymi w Specyfikacji oraz wskazówkami zawartymi w treści załącznika nr 9 **pod rygorem odrzucenia oferty**.
19. **Polisa ubezpieczenia działalności gospodarczej (OC) o sumie ubezpieczenia minimum 5,0 mln EUR.** Oferent zobowiązany jest wykazać, że jest ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej w zakresie prowadzonej działalności związanej z przedmiotem zamówienia na sumę gwarancyjną nie mniejszą niż 5,0 mln EUR (lub równowartość tej kwoty w innej walucie wg kursu z dnia ogłoszenia niniejszego przetargu). Do polisy należy dołączyć dokument potwierdzający fakt opłacenia składki w wysokościach i terminach wymagalnych polisą. Ubiegający się wspólnie o udzielenie zamówienia mogą spełnić ten warunek łącznie, tj. przedłożyć polisy poszczególnych uczestników konsorcjum o sumie ubezpieczenia OC wynoszącej minimum 5,0 mln EUR. Końcowy **termin ważności** polisy ubezpieczeniowej nie

powinien być wcześniejszy niż pierwszy dzień terminu do składania dokumentów uprawniających do udziału w aukcji elektronicznej, tj. **10.08.2020** r. Po zawarciu umowy z Oferentem, który złoży najkorzystniejszą ofertę, będzie on zobowiązany do utrzymywania ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej od dnia przystąpienia do odbioru technicznego pierwszej lokomotywy, na warunkach określonych w umowie; wspomnianych niżej w Części IV pkt 2 Specyfikacji.

20. Odbiorca wyraża zgodę na wspólne ubieganie się Oferentów o udzielenie zamówienia (Konsorcjów). Dokumentami poświadczającymi **wspólne ubieganie się o zamówienie jest umowa konsorcjum oraz pełnomocnictwo** udzielone osobie reprezentującej konsorcjum (pełnomocnikowi konsorcjum). Oferenci wspólnie ubiegający się o udzielenie zamówienia zobowiązani są do **ustanowienia pełnomocnika** do reprezentowania ich **w postępowaniu** albo reprezentowania **w postępowaniu i zawarciu umowy**, jak również wskazania kto w imieniu konsorcjum dokona wniesienia wadium. Uczestnicy konsorcjum ponoszą wobec Odbiorcy odpowiedzialność solidarną, tj. Odbiorca ma prawo dochodzić swoich roszczeń wobec jednego lub wszystkich konsorcjantów łącznie, niezależnie od ich zakresu prac i innych ustaleń odpowiedzialności wynikających z umowy konsorcjum. W przypadku Oferentów wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia (Konsorcjów), warunki udziału w postępowaniu mogą oni spełniać łącznie, z tym, że wymagane dokumenty wymienione wyżej w **pkt 2, 3, 4, 9, 10 i 15** muszą zostać złożone **w odniesieniu do/przez każdego z uczestników konsorcjum**. Oferenci wspólnie ubiegający się o udzielenie zamówienia zobowiązani są do przedstawienia **umowy regulującej w szczególności zasady współpracy** między członkami Konsorcjum oraz ustanawiającej Lidera Konsorcjum upoważnionego do kontaktu z Odbiorcą w zakresie udziału w przetargu i realizacji zamówienia. Odbiorca wymaga, aby umowa konsorcjalna w sposób wyczerpujący regulowała podział obowiązków pomiędzy członkami Konsorcjum w zakresie wykonania wszystkich zobowiązań wynikających z przedmiotu zamówienia, w tym wskazywała Lidera jako członka Konsorcjum odpowiedzialnego za wystawianie faktur na Odbiorcę oraz ustalała zasadę solidarnej odpowiedzialności członków Konsorcjum za zobowiązania członków Konsorcjum, wynikające z zawartej umowy pomiędzy nimi, a Odbiorcą, a także aby zmianę treści umowy konsorcjalnej uzależniała od zgody Odbiorcy. Niezależnie od treści umowy konsorcjalnej przyjęcie Oferty Konsorcjum oznaczać będzie solidarną odpowiedzialność członków Konsorcjum, przez co rozumieć należy odpowiedzialność na zasadach określonych w art. 366-378 polskiego kodeksu cywilnego. Nadto oświadczenia i świadczenia Odbiorcy złożone lub spełnione w stosunku do Lidera Konsorcjum skutkować będą wobec pozostałych członków Konsorcjum. Lider Konsorcjum, w czasie wykonywania umowy

dostawy, będzie nieodwołalnie umocowany do reprezentowania względem Odbiorcy pozostałych członków Konsorcjum we wszystkich sprawach dotyczących umowy, w tym także do podpisywania aneksów we wszelkich sprawach związanych z jej realizacją. Wszelkie oświadczenia lub działania Lidera Konsorcjum uznawane są także za oświadczenia lub działania pozostałych członków Konsorcjum.

21. Poświadczenie wniesienia wadium.

W celu zabezpieczenia skuteczności niniejszego postępowania, w tym wykonania obowiązku dostarczenia kompletnej Oferty zgodnej z wymogami Specyfikacji obejmującej podpisaną przez siebie umowę z załącznikami, Oferent zobowiązany jest do wniesienia wadium (w formie pieniężnej albo w formie gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej).

**Dla niniejszego przetargu określa się wysokość wadium
na 2 mln PLN.**

Wadium wniesione przez konsorcjum podlega tym samym zasadom, przy czym wymagane jest, aby w treści gwarancji lub opisie przelewu zostało wskazane przez Oferenta, jakiego konsorcjum dotyczy wadium.

Wadium **w formie gwarancji** bankowej lub ubezpieczeniowej musi mieć charakter gwarancji nieodwołalnej, bezwarunkowej i płatnej na jeden z poniższych rachunków PCC Intermodal S.A., na pierwsze żądanie skierowane listem poleconym bezpośrednio do gwaranta. **Oryginał gwarancji powinien być dostarczony Odbiorcy w terminie najpóźniej na dwa Dni robocze przed terminem wskazanym jako dzień aukcji elektronicznej jako dokument potwierdzający spełnienie wymogów formalnych uprawniających do udziału w aukcji.**

Gwarancja wadium winna obejmować okres ważności oferty od dnia aukcji do końca terminu związania ofertą, tj. od dnia 20.08.2020 do 19.10.2020r.

Treść gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej powinna być przed jej złożeniem uzgodniona mailowo z Zamawiającym.

Kwotą wadium **w formie pieniężnej** powinien być uznany rachunek PCC Intermodal S.A. tj.: BGK Oddział we Wrocławiu, dla BGK Oddział we Wrocławiu, dla PLN nr: 77 1130 1033 0018 8179 3520 0001 najpóźniej **na dwa dni robocze przed terminem wskazanym jako dzień aukcji elektronicznej**, a elektroniczny dowód jego wniesienia przesłany niezwłocznie pocztą e-mail na adres: przetargi.realizacja@pcc.eu.

Dopuszcza się złożenie wadium wyrażone w walucie EUR w formie w/w gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej lub w formie pieniężnej na rachunek PCC Intermodal S.A. dla EUR: 50 1130 1033 0018 8179 3520 0002 SWIFT

GOSKPLPW. W przypadku wnoszenia wadium w EUR należy zastosować średni kurs wymiany walut NBP z dnia poprzedzającego dzień wystawienia gwarancji lub z dnia poprzedzającego dokonanie wpłaty wadium na rachunek.

Wadium zostanie zwrócone Oferentowi, którego Oferta zostanie przez PCC Intermodal S.A. przyjęta, w terminie 7 dni od daty podpisania umowy przez PCC Intermodal S.A. Pozostałym Oferentom wadium zostanie zwrócone niezwłocznie po zawiadomieniu, że ich Oferty nie zostały przyjęte. Wadium zwrócone w terminie nie podlega oprocentowaniu.

Wadium może ulec przypadkowi na rzecz PCC Intermodal S.A. w następujących przypadkach:

- a) Oferent wycofa się z postępowania przetargowego po złożeniu oferty w wersji elektronicznej po zakończeniu aukcji na platformie zakupowej PCC,
- b) Oferent nie dostarczy kompletnej Oferty w wersji papierowej w wyznaczonym terminie lub dostarczy ją o treści niezgodnej ze Specyfikacją, w tym gdy załączona umowa dostawy będzie niezgodna z przesłanym przez Odbiorcę wzorem lub też, gdy ceny w Ofercie będą inne niż zaoferowana finalnie podczas aukcji.

22. Oferent wraz z dokumentami do przetargu przedstawi kompletny wykaz wyposażenia warsztatu, jakie jest niezbędne, aby przeprowadzać przeglądy lokomotyw od poziomu P1 do P4, adekwatnie do każdego poziomu utrzymania P1,P2,P3,P4.

2. WYMAGANIA FORMALNE

Wszystkie pełnomocnictwa, o których mowa w Specyfikacji należy złożyć w oryginale lub w kopii notarialnie poświadczonej. Pozostałe dokumenty powinny być składane w oryginale lub w kopii potwierdzonej za zgodność z oryginałem przez Oferenta (uczestnika Konsorcjum) lub reprezentującego go pełnomocnika.

Jeżeli w kraju, w którym Oferent ma siedzibę nie wydaje się dokumentów, o których mowa powyżej, zastępuje się je odpowiednim oświadczeniem oraz dokumentami, które są powszechnie stosowane na daną okoliczność.

Jeżeli Oferent wykazując spełnianie warunków udziału w postępowaniu przedstawi dokumenty lub oświadczenia wydane w innym języku niż język polski Oferent winien dostarczyć je wraz z **wiarygodnym i poprawnym tłumaczeniem na język polski**. Oferent ponosi odpowiedzialność za poprawność tłumaczenia.

Odbiorca załączył do Specyfikacji **Załączniki nr 1-9**, które obowiązują w podanej przez Odbiorcę treści, wg wykazu zamieszczonego na ostatniej stronie Specyfikacji. Oferent

winien wypełnić i podpisać załączniki w miejscach do tego przeznaczonych. Wszelkie wykreślenia lub dopiski mające na celu zmianę ich treści są niedopuszczalne i będą traktowane jako brak złożenia określonego dokumentu. Zasady te dotyczyć będą także [Załącznika nr 10 do Specyfikacji](#) (tj. Umowy dostawy z jej Załącznikami nr 3, 5 i 6) składanego po aukcji elektronicznej (opisanej w dalszej części Specyfikacji).

3. PROCEDURA I KRYTERIUM

Wszystkie dotyczące Oferenta dokumenty spośród wskazanych wyżej w punktach oznaczonych numerami 1-21 winny zostać przesłane Zamawiającemu najpóźniej do dnia 10.08.2020, za wyjątkiem wadium, którego ustanowienie wymagane jest najpóźniej na dwa Dni robocze przez terminem aukcji. Dokumenty, o których mowa w punkcie 20 składają tylko uczestnicy ubiegający się wspólnie o udzielnie zamówienia (konsorcja).

Przysłane dokumenty i oświadczenia poddane zostaną ocenie pod kątem kompletności i spełnienia wymagań określonych w niniejszej Specyfikacji. Podmioty, które w wymaganym terminie dostarczą kompletne i aktualne dokumenty spełniające opisane w specyfikacji kryteria będą brały udział w aukcji elektronicznej. Zaproszenie do udziału w aukcji zostanie przesłane przez Odbiorcę.

Tylko oferty podmiotów spełniających kryteria formalne będą poddane ocenie.

Z dniem publikacji niniejszego przetargu Odbiorca wyznacza odpowiedni, powszechnie przyjęty i obowiązujący okres przeznaczony na opracowanie oferty, w tym na przygotowanie i złożenie dokumentów formalnych. Wobec powyższego Odbiorca zakłada, że Oferenci zainteresowani udziałem w przetargu powinni przedstawić terminowo i rzetelnie komplet wymaganych, poprawnie wypełnionych i podpisanych dokumentów. Tym samym w celu sprawnej organizacji całego procesu przetargowego, **w przypadku braku/-ów lub nieprawidłowości** w dokumentach przesłanych przez danego Oferenta przed aukcją elektroniczną Odbiorca poprosi każdego spośród Oferentów, w dokumentach którego dopatrzone się braku/-ów lub nieprawidłowości o złożenie wyjaśnień lub uzupełnienie braku/ów w terminie do **3 Dni roboczych**. W przypadku zaistnienia w/w sytuacji wezwanie do wyjaśnienia lub uzupełnienia danych zostanie skierowane do Oferenta **tylko jednokrotnie w formie elektronicznej**. Brak odpowiedzi na wezwanie w wyznaczonym terminie lub uzupełnienie zawierające kolejne braki lub nieprawidłowości w uzupełnianych materiałach zostaną potraktowane, jako niekompletne, co w konsekwencji może spowodować wykluczenie Oferenta. Uzupełnienia złożone po wyznaczonym terminie nie będą rozpatrywane.

Kryterium oceny ofert

Kryterium wyboru Dostawcy lokomotyw będzie zaferowana wysokość wskazanych przez niego cen:

C_I, **C_{II}** – ceny netto za dostawę jednej lokomotywy odpowiednio w konfiguracji I oraz w konfiguracji II,

C_S, **C_{SII}** – ceny serwisu w konfiguracji I oraz w konfiguracji II w granicach limitu, średnio na lokomotywę, do 180 tys. km rocznie,

C_{SD}, **C_{SDII}** – ceny za realizację czynności utrzymania za każdy km przebiegu powyżej limitu rocznego,

C_{P4}, **C_{P4II}** - ceny za naprawę P4 lokomotywy odpowiednio dla konfiguracji I oraz dla konfiguracji II,

C_{PK}, **C_{PKII}** – ceny za części – pakiet części odpowiednio dla konfiguracji I oraz dla konfiguracji II.

Jako najkorzystniejsza zostanie wybrana oferta, która spełnia kryteria wynikające z niniejszej Specyfikacji oraz będzie miała najniższy wskaźnik „W” obliczony wg formuły, uwzględniającej powyższe elementy cen, opisany w Części VI Specyfikacji.

Aukcja elektroniczna i Oferta zawierająca ceny uzyskane w toku aukcji

Odbiorca informuje, że poziom wynagrodzenia z tytułu realizacji przedmiotu przetargu zostanie zaproponowany przez Oferentów w formie **aukcji elektronicznej przy użyciu platformy zakupowej grupy PCC**.

Aukcja elektroniczna poprzedzi złożenie kompletnej Oferty w wersji papierowej zawierającej ceny wylicytowane przez Oferenta w aukcji elektronicznej. **Wersję papierową Oferty są zobowiązani złożyć wszyscy uczestnicy aukcji w terminie 3 Dni roboczych, pod rygorem utraty wadium**. Oferta ta obejmować będzie między innymi **umowę dostawy** (obejmującą także usługi serwisowe), która zostanie podpisana przez Odbiorcę z tym Oferentem, który w trakcie aukcji złożył najniższą cenowo ofertę na realizację zadania (zgodnie z [Załącznikiem nr 9](#)) w ostatecznej wersji tekstu ujednoliconego, opublikowanego przez Odbiorcę na stronie internetowej <https://www.pccintermodal.pl/przetargi/>.

Przebieg aukcji oraz oczekiwana treść Oferty są szczegółowo przedstawione niżej w Części VI niniejszej Specyfikacji.

Pytania i odpowiedzi

29.06.2020



Strona 17 z 90



Ewentualne pytania dotyczące przedmiotu przetargu i Specyfikacji prosimy przysyłać na adres e-mailowy: przetargi.realizacja@pcc.eu w nieprzekraczalnym terminie do **18.06.2020 do godz. 15:00**. Na pytania zadane po tym terminie PCC Intermodal S.A. nie jest zobowiązana udzielić odpowiedzi.

W celu zachowania płynności i sprawności procesu przetargowego Zamawiający oczekuje, żeby Oferenci starali się zadawać pytania w okresie do tego wyznaczonym. Zamawiający preferuje, aby w pierwszej kolejności Oferenci zapoznali się z częścią techniczną i składali zapytania dotyczące zagadnień techniczno-eksploatacyjnych. Termin zadawania pytań w tym zakresie określa się okresem od dnia ogłoszenia przetargu **do 05.06.2020**. Pytania dotyczące spraw formalno-prawnych prosimy zadawać w okresie **06.06.2020 – 18.06.2020**.

Na pytania zadane przez jednego Oferenta odpowiedzi dostaną wszyscy Oferenci, bez informacji o pytającym. Niniejsze zostanie zrealizowane na bieżąco w formie publikacji na stronie Zamawiającego <https://www.pccintermodal.pl/przetargi/> jak również w Bazie Konkurencyjności, <https://bazakonkurencyjnosci.funduszeuropejskie.gov.pl/> Treść pytań i odpowiedzi, jakie pojawią się w toku przetargu zostanie zestawiona przez Odbiorcę, a następnie udostępnione na stronie Zamawiającego: <https://www.pccintermodal.pl/przetargi/> oraz w Bazie Konkurencyjności: <https://bazakonkurencyjnosci.funduszeuropejskie.gov.pl/>.

Zestawienie to zostanie udostępnione przez Odbiorcę Oferentom po zakończeniu procesu udzielania odpowiedzi przez Zamawiającego.

Zestawienie pytań i odpowiedzi winno zostać zaparafowane przez Oferenta i dołączone **do Oferty jako Załącznik nr 2 do umowy dostawy**. Oferta bez wykazu pytań i odpowiedzi **nie będzie kompletna**. Jeżeli w toku pytań Oferentów Odbiorca dokona zmian w treści Specyfikacji i zawiadomi o tym fakcie Oferentów poprzez publikację tej informacji/zmiany na stronie internetowej <https://www.pccintermodal.pl/przetargi/> oraz w Bazie Konkurencyjności <https://bazakonkurencyjnosci.funduszeuropejskie.gov.pl/>, wówczas zmiany te będą miały charakter wiążący dla wszystkich Oferentów.

Ewentualne zmiany lub uzupełnienia treści niniejszej Specyfikacji, w tym projektu umowy dostawy, związane z udzielaniem odpowiedzi na pytania Oferentów zgłoszone w omówionym wyżej trybie, zostaną przez Zamawiającego naniesione w tekstach pierwotnych i opublikowane jako teksty ujednocione na stronie internetowej <https://www.pccintermodal.pl/przetargi/> oraz w Bazie Konkurencyjności <https://bazakonkurencyjnosci.funduszeuropejskie.gov.pl/>

Wydruk przez Oferenta tak ujednocionej wersji projektu umowy dostawy oraz ujednoczonego tekstu Specyfikacji przedmiotu przetargu powinny zostać dołączone



przez Oferenta do kompletnej Oferty w wersji papierowej składanej zgodnie z zapisami zawartymi w części VI punkt 4 niniejszej Specyfikacji.

Z postępowania przetargowego mogą zostać wykluczeni Oferenci:

1. Wobec których otwarto likwidację lub ogłoszono upadłość,
2. Którzy w wyniku zamierzonego działania lub rażącego niedbalstwa wprowadzili Odbiorcę w błąd przy przedstawieniu informacji, że spełniają warunki udziału w postępowaniu, lub że oferowane przez nich lokomotywy spełniają wymagania określone w Specyfikacji, lub którzy zataili te informacje lub nie są w stanie przedstawić wymaganych dokumentów,
3. Którzy nieopacznie lub poprzez niedbalstwo przedstawili informacje wprowadzające w błąd Odbiorcę, co do okoliczności mogących mieć istotny wpływ na decyzje Odbiorcy w postępowaniu przetargowym,
4. Wobec których wydano prawomocny wyrok sądu lub prawomocną decyzję administracyjną o zaleganiu z uiszczeniem podatków, składek lub opłat na ubezpieczenie społeczne lub zdrowotne, chyba że Oferent dokonał płatności należnych podatków, opłat, składek wraz z odsetkami lub grzywnami lub zawarł wiążące porozumienie w sprawie spłaty tych należności,
5. Wobec których obowiązuje sądowy zakaz opisany w związku z obowiązkiem złożenia oświadczenia o niekaralności lub nie spełniają wymagania niekaralności za przestępstwa wymienione w oświadczeniu,
6. Którzy zawarli z innymi dostawcami/producentami porozumienie mające na celu zakłócenie konkurencji w postępowaniu przetargowym,
7. Którzy należąc do tej samej grupy kapitałowej co inny Oferent w rozumieniu ustawy z dnia 16.02.2007 o ochronie konkurencji i konsumentów złożyli odrębną ofertę, chyba że wykażą, że istniejące między nimi powiązania nie prowadzą do zakłócenia konkurencji,
8. Którzy nie złożyli kompletnych, wymaganych dokumentów formalnych,
9. Którzy złożyli komplet wymaganych dokumentów formalnych, niemniej nie spełniają oni wymaganych warunków określonych w Specyfikacji,
10. Którzy złożyli dokumenty z brakami lub zawierające niejasności i pomimo wezwania nie dokonali ich uzupełnienia lub nie złożyli wyjaśnień w wyznaczonym przez Odbiorcę terminie.
11. Którzy zaoferowali lokomotywy niezgodne z warunkami Specyfikacji.



CZĘŚĆ II. CENA, MIESCIE DOSTAWY I EKSPLOATACJI, TERMINY DOSTAWY I PŁATNOŚCI

1. CENA

Cena – termin używany na określenie:

- 1) **Cl** – cena za dostawę jednej lokomotywy,
- 2) **Cs** – cena serwisu liczona jako wynagrodzenie za pełne utrzymanie obejmujące przeglądy planowe wskazane przez Oferenta wynikających z czynności ujętych w Dokumentacji utrzymania lokomotywy (DSU oraz dokumentacji utrzymania wymaganej dla każdego z krajów, w którym lokomotywa posiada dopuszczenie), czynności utrzymania korekcyjnego oraz czynności dotyczące utrzymania systemów bezpieczeństwa, które są niezbędne, aby lokomotywa mogła być eksploatowana w krajach zgodnie z wymaganą przez Zamawiającego konfiguracją (np. SHP, LZB itd.), w czasie od odbioru lokomotywy aż do przekazania lokomotywy na pierwszą naprawę rewizyjną P4, przy założeniu średniego rocznego przebiegu lokomotyw na poziomie 180 tys. km,
- 3) **Csd** – cena za realizację czynności utrzymania za każdy kilometr powyżej średniego rocznego przebiegu lokomotyw (tj. >180 tys. km),
- 4) **Cp₄** – cena za pierwszą naprawę rewizyjną P4 lokomotywy w warsztacie Dostawcy,
- 5) **Cpk** – cena za pakiet części stanowiąca sumę cen poszczególnych elementów wchodzących w skład pakietu,
- 6) **Cb** – cena za utrzymanie roczne systemu umożliwiającego eksploatację dla każdego kraju dodatkowego poza krajami wymaganymi przez Zamawiającego zgodnie z poszczególnymi konfiguracjami,
- 7) **Cp_{PL}** – cena ryczałtowa za 1 rbh pracy serwisanta obowiązująca w Polsce,
- 8) **Cp** – cena ryczałtowa za 1 rbh pracy serwisanta obowiązująca poza granicami Polski,
- 9) **Cd_{PL}** – cena ryczałtowa za 1 km dojazdu serwisu w Polsce,
- 10) **Cd** – cena ryczałtowa za 1 km dojazdu serwisu obowiązująca poza granicami Polski,
- 11) **Cmd** – cena za wyposażenie lokomotywy w dojazdowy moduł spalinowy (Opcja techniczna 1),
- 12) **Cml** – cena za pomalowanie lokomotywy w barwy firmowe RAL 2008 i RAL 5002 (Opcja techniczna 2).

Dodanie na końcu skrótu na oznaczenie cen wskazanych w pkt 1-6 oraz 11 cyfry rzymskiej „I” lub „II”, wskaże, że cena ta wiąże się odpowiednio: z lokomotywą w



konfiguracji I, tj. dopuszczoną do eksploatacji co najmniej na terenie Polski albo w konfiguracji II, tj. dopuszczonej do eksploatacji co najmniej na terenie Polski i Niemiec.

Sposób ustalania cen

Przy ustalaniu cen należy uwzględnić wszystkie koszty niezbędne do prawidłowego zrealizowania zamówienia.

Wszystkie składniki tworzące łączny koszt realizacji przedmiotu dostawy oraz późniejszych usług winny zostać prawidłowo oszacowane przez Oferenta. Odbiorca nie odpowiada za prawidłowość tych szacunków i ustalenie wysokości cen podanych przez Oferenta.

Oferent w ofercie do aukcji oraz w Ofercie wskaże **cenę jednostkową**, to jest: ceny dostaw lokomotyw **C_I**, **C_{II}** oraz pozostałe ceny: **C_{S_I}**, **C_{S_{II}}**, **C_{S_{d_I}}**, **C_{S_{d_{II}}}**, **C_{p_{4_I}}**, **C_{p_{4_{II}}}**, **C_{p_{k_I}}**, **C_{p_{k_{II}}}**, **C_p**, **C_{p_{PL}}**, **C_{m_{d_I}}**, **C_{m_{d_{II}}}**, **C_{m_I}**, **C_{b_I}**, **C_{b_{II}}**.

Będą one wszystkimi cenami netto, tj. bez podatku VAT i zostaną wyrażone w EUR.

Zgodnie z umową dostawy wszystkie ceny będą podlegały powiększeniu o podatek od towarów i usług (VAT) zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami.

Oferent złoży jednostkowe ceny oferty do aukcji (w formie [Załącznika nr 9](#)) oraz jednostkowe ceny ustalone w wyniku aukcji w formie [Załącznika nr 3 do umowy dostawy \(po aukcji\)](#). Szczegóły dotyczące aukcji i składania Ofert zawarto w Części VI Specyfikacji.

Cena łączna dostawy 7 sztuk lokomotyw równać się będzie sumie liczby lokomotyw w konfiguracji I x cena jednostkowa lokomotyw w konfiguracji I + suma wybranych opcji technicznych dla wszystkich lokomotyw w ramach konfiguracji I + liczba lokomotyw w konfiguracji II x cena jednostkowa lokomotyw w konfiguracji II + suma wybranych opcji technicznych dla wszystkich lokomotyw w ramach konfiguracji II. Tak obliczoną cenę do umowy dostawy wpisuje tylko Zamawiający.

Cena rażąco niska

1. Jeżeli zaoferowane ceny (stawki wynagrodzenia) wydają się rażąco niskie w stosunku do przedmiotu zamówienia i budzić będzie wątpliwości Odbiorcy co do możliwości wykonania przedmiotu zamówienia zgodnie z wymaganiami określonymi przez Odbiorcy lub wynikającymi z odrębnych przepisów, Odbiorca w celu weryfikacji może **zwrócić się do Dostawcy o udzielenie wyjaśnień**, w tym złożenie dowodów, dotyczących wyliczenia ceny, w szczególności w zakresie:

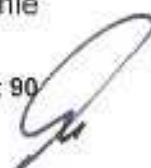
- a. oszczędności, metody wykonania zamówienia, wybranych rozwiązań technicznych, wyjątkowo sprzyjających warunków wykonywania zamówienia dostępnych dla Dostawcy, oryginalności projektu Oferenta, kosztów pracy, których wartość przyjęta do ustalenia ceny nie może być niższa od minimalnego wynagrodzenia za pracę albo minimalnej stawki godzinowej;
 - b. pomocy publicznej udzielonej na podstawie odrębnych przepisów;
 - c. wynikającym z przepisów prawa pracy i przepisów o zabezpieczeniu społecznym, obowiązujących w miejscu, w którym realizowane jest zamówienie;
 - d. wynikającym z przepisów prawa ochrony środowiska;
2. Obowiązek wykazania, że oferta nie zawiera rażąco niskiej ceny spoczywa na Dostawcy.
 3. Odbiorca może odrzucić ofertę Dostawcy, który nie udzielił wyjaśnień lub jeżeli dokonana ocena wyjaśnień wraz ze złożonymi dowodami potwierdza, że oferta zawiera rażąco niską cenę w stosunku do wartości przedmiotu zamówienia.

2. OPIS CEN I STAWEK, INDEKSACJA

CENA LOKOMOTYWY (Cl) + (Cmd i Cml)

Całkowite, ryczałtowe wynagrodzenie za realizację dostawy jednej lokomotywy odpowiednio dla konfiguracji I (Cl) oraz jednej lokomotywy dla konfiguracji II (Cl_{II}). Cena pojazdu obejmuje wszystkie koszty niezbędne do prawidłowego zrealizowania zamówienia, według opisu przedmiotu zamówienia ujętego w niniejszej Specyfikacji, w tym w szczególności koszty dokumentacji, szkolenia, licencji, oznakowania oraz koszty transportu, opłat celnych, akcyzy i innych podatków, uzyskania niezbędnych zezwoleń, świadectw, decyzji, zgód, dopuszczeń, rejestracji lokomotyw na rzecz Zamawiającego w stosownych organach administracji państwowej (np. UTK, TDT, inne), tłumaczeń, gwarancji i ubezpieczenia do czasu przekazania lokomotyw oraz wszelkie inne niezbędne koszty wynikające z czynności i działań koniecznych do prawidłowej i terminowej realizacji zadania w sposób zgodny z warunkami Specyfikacji.

Cena lokomotywy dla danej konfiguracji (Cl i Cl_{II}) nie obejmuje **ceny Opcji technicznej 1 (Cmd)** za doposażenie lokomotywy w moduł dojazdowy ani **ceny Opcji technicznej 2 (Cml)** za pomalowanie lokomotywy w barwy firmowe. W formularzu wypełnionym zgodnie z **Załącznikiem nr 9** do Specyfikacji, ceny Cl i Cl_{II}, należy wpisać w arkuszu 1 („W1 wariant 1”), w wierszu 19 osobno dla konfiguracji I lokomotywy i dla konfiguracji II. Ceny w arkuszu 2 („W2 wariant 2”) zostaną przyjęte do aukcji w takiej samej wysokości co dla wariantu 1. W chwili rozpoczęcia aukcji różnica w poziomie



wartości wskaźnika „W” do aukcji będzie wynikać tylko z liczby lokomotyw danej konfiguracji zaoferowanych w wariantie 1 (tj. 4:3), w stosunku do liczby lokomotyw w wariantie 2 (tj. 5:2). W wyniku postępień Oferenta w trakcie aukcji, ceny podane w arkuszu 1 i 2 mające wpływ na wskaźnik „W”, zaczną się różnić pomiędzy sobą, a ich końcowy wynik zostanie wpisany przez Oferenta w **Załączniku nr 3 do umowy dostawy**. Jeśli ofertą objęte są Opcje techniczne 1 i/lub 2, to analogicznie Oferent wpisze kwoty ich cen w arkuszu 1 – w wierszu 40 (C_{mdI}, C_{mdII}) i w wierszu 48 (C_{ml}). W związku z tym, że nie mają one wpływu na wskaźnik „W”, wysokość tych cen w arkuszach 1 i 2 **Załącznika nr 9 do Specyfikacji i Załącznika nr 3 do umowy dostawy**, będzie niezmienna.

Podane w ramach postępowania ceny lokomotyw (C_I i C_{II}) oraz ceny za doposażenia lokomotywy w moduł spalinowy (C_{mdI} i C_{mdII}) oraz za pomalowanie w barwy firmowe (C_{ml}) mają charakter ryczałtowy.

Indeksacja cen: C_I, C_{II}, C_{mdI}, C_{mdII} i C_{ml}

Ceny C_I, C_{mdI} i C_{ml} dla 7 (siedmiu) lokomotyw objętych zakresem podstawowym nie podlegają żadnym zmianom. Stronom przysługuje jedynie prawo do **indeksacji cen lokomotyw objętych Opcją Dodatkową** na następujących zasadach:

- a) **cena obowiązująca dla lokomotywy** na dzień dostawy wynikający z Opcji Dodatkowej będzie liczona wg następującej formuły:

$$P_{n1} = P_{n0} \cdot \left(0,2 + 0,2 \cdot \frac{M}{M_0} + 0,4 \cdot \frac{S}{S_0} + 0,2 \cdot \frac{HICP^1}{HICP_0} \right)$$

Przy czym:

P_{n1} - zaktualizowana **cena obowiązująca dla danej lokomotywy**; wartość zaokrąglona do dwóch miejsc po przecinku,

n – kolejny numer lokomotywy będącej przedmiotem dostawy n ={tylko dla lokomotywy ósmej (8) oraz dziewiątej (9), dostarczonych jako opcja},

P_{n0} - podstawowa **cena jednostkowa lokomotywy w danej konfiguracji** (C_I lub C_{II}) **wraz z cenami Opcji technicznych** (C_{mdI} lub C_{mdII} i/lub C_{ml}), o ile wybierze je Zamawiający, ustalona w wyniku postępowania przetargowego dla pojedynczej lokomotywy,

M – średnia arytmetyczna wartości indeksu stali podanego przez MEPS <http://www.meps.co.uk/World%20Carbon%20Price.htm> dla pozycji „hot rolled plate” z 3 pełnych miesięcy sprzed miesiąca dostawy lokomotywy,

M_0 – średnia arytmetyczna wartości indeksu stali podanego przez MEPS <http://www.meps.co.uk/World%20Carbon%20Price.htm> dla pozycji „hot rolled plate” z pełnych 3 miesięcy sprzed miesiąca złożenia Oferty po aukcji,



S_0 - produkcja silników elektrycznych, generatorów i transformatorów wg Instytutu EUROSTAT, liczone jako średnia arytmetyczna wartości z pełnych 3 miesięcy sprzed miesiąca złożenia Oferty po aukcji,

S - produkcja silników elektrycznych, generatorów i transformatorów wg Instytutu EUROSTAT, liczone jako średnia arytmetyczna wartości z 3 pełnych miesięcy sprzed miesiąca odbioru lokomotywy,

$HICP^1$ – zharmonizowany wskaźnik cen konsumpcyjnych UE 28 dostępny na stronie Eurostat, za miesiąc poprzedzający miesiąc dostawy lokomotywy:
http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=prc_hicp_midx&lang=en

$HICP_0$ – zharmonizowany wskaźnik cen konsumpcyjnych UE 28 dostępny na stronie Eurostat, za miesiąc złożenia Oferty po aukcji na dostawę lokomotywy:
http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=prc_hicp_midx&lang=en

- b) **cena lokomotywy wraz z Opcją/-ami techniczną/-ymi (CI + Cmd + Cml) ustalona w wyniku postępowania przetargowego zostanie zaktualizowana do wartości P_n zgodnie ze wzorem z lit. a) tylko i wyłącznie wtedy, gdy odchylenie ceny jednostkowej P_1 od ceny podstawowej P_0 będzie większe niż 2% w górę lub w dół;** indeksacja może zatem skutkować także obniżeniem ceny;
- c) cena może być indeksowana osobno dla każdej lokomotywy objętej Opcją Dodatkową, w oparciu o formułę i wskaźniki jak wyżej;
- d) Odbiorca nie przewiduje żadnych innych mechanizmów indeksacji cen lokomotyw oraz cen Opcji technicznych I i II, poza scenariuszem, który określono powyżej.

CENA SERWISU (uwagi wspólne dla Cs i Csd)

Utrzymanie każdej z lokomotyw w okresie od chwili jej odbioru przez Zamawiającego do przekazania lokomotywy na pierwszą naprawę rewizyjną P4 jest powierzone Dostawcy, na podstawie postanowień umowy dostawy lokomotyw regulujących świadczenie usług serwisowych.

Cena serwisu stanowi wynagrodzenie za czynności pełnego utrzymania dla każdej z lokomotyw **dostarczonej w ramach** konfiguracji I (wg stawki C_{sI} i C_{sdI}) oraz każdej z lokomotyw **dostarczonej w ramach** konfiguracji II (wg stawki C_{sII} i C_{sdII}), wynikające z planowych przeglądów lokomotywy w miejscach utrzymania wskazanych w części V Specyfikacji (serwis prewencyjny) oraz realizacji napraw usterek i awarii lokomotywy (serwis korekcyjny). Pełne utrzymanie obejmuje wszystkie koszty związane z utrzymaniem prewencyjnym i korekcyjnym lokomotyw, tj. koszty materiałów i części podlegających wymianom, koszty robocizny serwisantów łącznie z ich dojazdami i delegacjami, oraz wszelkie inne

elementy kosztotwórcze związane ze świadczeniem tych usług. Wszystkie elementy pojazdu wymieniane w związku z wykonywaniem czynności pełnego utrzymania prewencyjnego i korekcyjnego, powinny być wymieniane na nie gorszej jakości elementy fabrycznie nowe.

W cenie serwisu (Cs i Csd) nie wlicza się kosztów czynności i materiałów związanych ze świadczeniem usług serwisu dodatkowego wymienionych w Cześci V Specyfikacji. Pozycje te będą objęte odrębną wyceną wg stawek **Cb**, **Cp₄**, lub **Cpk** albo wg indywidualnej wyceny materiałów i części zamiennych, jeżeli potrzebna część nie jest wyceniona w pakiecie części, oraz wg stawek za roboczogodzinę (**Cp**, **Cp_{PL}**) i dojazd serwisu (**Cd**, **Cd_{PL}**). Pozycje serwisu dodatkowego będą objęte odrębnym rozliczeniem, chyba że obowiązek ich wykonania (dostawy) wynikać będzie z odpowiedzialności gwarancyjnej Dostawcy, ponieważ wtedy pozostają w zakresie utrzymania prewencyjnego i korekcyjnego, np. uszkodzenie zestawów kołowych będzie wynikiem nieprawidłowego serwisu albo wady pojazdu lub zestawu kołowego. W ramach ceny serwisu (Cs i Csd) nie są uwzględnione naprawy uszkodzeń lokomotywy spowodowane nieprawidłową obsługą przez maszynistów, wandalizmem, kolizjami ani działaniem siły wyższej.

Cena serwisu (Cs i Csd) w okresie obowiązywania gwarancji **nie może być liczona** wg funkcjonującego na rynku typowego modelu tzw. pełnego utrzymania (tj. „full service”). Dostawca powinien bowiem uwzględnić fakt, iż **cena lokomotywy (CI) zawiera koszty związane z ryzykami, jakie obejmuje gwarancja.**

Zamawiający zakłada, że cena serwisu może się różnić dla lokomotyw w konfiguracji I (Cs_I i Csd_I) i dla lokomotyw w konfiguracji II (Cs_{II} i Csd_{II}). W związku z powyższym ceny netto serwisu dla lokomotyw w konfiguracji I oraz w konfiguracji II zostaną przedstawione przez Oferenta w odrębnych pozycjach i wpisane w białe pola w [Załączniku nr 9 do Specyfikacji](#) i w [Załączniku nr 3 do umowy dostawy](#) (w wierszu 23 i 28 w arkuszu 1 i 2). Przy kalkulacji tych cen Oferent powinien uwzględnić pełny zakres wszelkich niezbędnych usług i czynności, jakie wystąpią w okresie od odbioru lokomotywy przez Zamawiającego do czasu skierowania lokomotywy na pierwszą naprawę rewizyjną P4. Dla uniknięcia wątpliwości Oferent dodatkowo w szczególności winien m.in. przyjąć, że:

- o do zasady czynności serwisu korekcyjnego będą wykonywane w Dni robocze w godzinach 8:00 – 17:00, zaś czynności serwisu prewencyjnego dodatkowo także w soboty, nie będące dniami ustawowo wolnymi od pracy; za czas pracy wykonywany w inne dni niż Dni robocze lub w innych godzinach Dni roboczych niż 8:00 – 17:00 (a zatem także za pracę serwisu prewencyjnego w sobotę), Dostawcy przysługiwać będzie dodatkowe wynagrodzenie obliczone według podwójnej stawki Cp_{PL} lub Cp, właściwej dla serwisu dodatkowego;

wynagrodzenie to będzie płatne razem z co miesięcznym wynagrodzeniem ustalonym na podstawie stawek Cs;

- wykonywanie **wymiany nakładek grafitowych pantografów** powinno następować z uwzględnieniem warunków atmosferycznych z taką częstotliwością, aby nie zachodziła potrzeba wymiany wstawek pomiędzy planowanymi przeglądami; należy zapewnić wysoką żywotność nakładek na pantograf przy założeniu eksploatacji w warunkach normalnych wynoszącą minimum 60 tys. km;
- **tarcze i okładziny hamulcowe** winny podlegać wymianie w taki sposób, aby nie zachodziła potrzeba wymiany wstawek i konieczności dodatkowego wyłączenia lokomotywy pomiędzy planowanymi przeglądami;
- wykonywanie po uprzednim uzgodnieniu z Zamawiającym **reprofilacji zestawów kołowych** powinno być dokonywane zgodnie z przepisami, ale zarazem w taki sposób, aby wydłużyć żywotność zestawów kołowych, (tj. cyklicznie przy przebiegach pomiędzy 160 tys. a 180 tys. km) i efektywność czynności związanych z reprofilacją, przy jednoczesnym zapewnieniu dostępu na koszt Dostawcy do wymaganej infrastruktury (tokarka podtorowa, hala, itp.). Oferent w ramach Cs nie powinien uwzględniać czynności i materiałów dotyczących **wymiany kół na nowe**, gdyż są one objęte gwarancją dobrej jakości, a gdy wymiana zestawu kołowego (lub jego reprofilacja) będzie spowodowana okolicznościami uzasadniającymi ich wykonanie w ramach serwisu dodatkowego, to cena zestawu kołowego oraz wynagrodzenie za wymianę lub reprofilację uszkodzonych kół, wynikać będzie z [Załącznika nr 9 do Specyfikacji](#) i [nr 3 do umowy dostawy](#);
- będzie wykonywał wszelkie czynności związane z utrzymaniem systemów dla wszystkich krajów, do których lokomotywa posiada dopuszczenia zgodnie z zapisem na stronie 4 Specyfikacji, dotyczącym utrzymania systemów;
- jest zobowiązany, aby pojazd na wniosek Zamawiającego, w terminie do 3 miesięcy, mógł zostać wprowadzony bez ograniczeń do eksploatacji w dodatkowym kraju (innym niż PL i D), zgodnym ze świadectwem dopuszczenia lokomotywy, jeśli możliwość taką Oferent zaoferował Zamawiającemu za wynagrodzeniem rocznym Cb,
- będzie informował Odbiorcę o możliwości wdrożenia w dostarczonych lokomotywach rozwiązań usprawniających lub podnoszących efektywność pracy pojazdu; w przypadku rozwiązań ograniczonych do aktualizacji oprogramowania do nowszych wersji oraz rozwiązań nie wymagających nakładów inwestycyjnych, Dostawca powinien dokonać optymalizacji lokomotywy w ramach prac serwisowych; jeżeli Odbiorca wyrazi

zainteresowanie wdrożeniem dalej idących rozwiązań optymalizacyjnych, to Dostawca powinien przedstawić mu ofertę z kosztorysem.

Zamawiający jest zobowiązany do zapewnienia we własnym zakresie i na swój koszt:

- Oleju napędowego wg normy: PN-EN 590:2013-12 lub nowszej, o ile dana lokomotywa zostanie wyposażona w moduł dojazdowy,
- Płynu do spryskiwaczy – letniego albo zimowego w zależności od pory roku i warunków atmosferycznych,
- Piasku do piasecznic,
- Po uprzednim uzgodnieniu, możliwość wykorzystania hal warsztatowych Zamawiającego do realizacji przeglądów planowych,
- Zorganizować transport lokomotywy do i z warsztatu na terenie Polski, przy czym koszty transportu wynikające z konieczności usunięcia usterek objętych gwarancją obciążają zawsze Dostawcę.

Zaoferowane (stawki) ceny serwisu (Cs i Csd) będą niezmiennie w okresie 3 lat od daty zawarcia umowy. Po upływie tego terminu będą podlegać indeksacji opisanej niżej.

Stawka **Cs_I** zaproponowana w ofercie do aukcji nie może przekraczać wartości **Cs_I 0,58 0,60 EUR**, natomiast dla **Cs_{II} - 0,60 0,62 EUR**.

Stawka **Csd_I** zaproponowana w ofercie do aukcji nie może przekraczać wartości **0,9 EUR**, natomiast dla **Csd_{II} - 0,92 EUR**.

Uwaga: w przypadku niezastosowania się przez Oferentów do wyżej wskazanych wymagań dotyczących nie przekraczania maksymalnych poziomów stawek za serwis (**Cs_I, Cs_{II}, Csd_I i Csd_{II}**), ich **oferta zostanie odrzucona**.

Stawki **Cs_I** i **Cs_{II}**

Stawki te powinny zostać wyrażone jako kwota naliczana za jeden kilometr, i wpisane do oferty do aukcji w **Załączniku nr 9 do Specyfikacji** i **nr 3 do umowy dostawy**. Wynagrodzenie obliczone na ich podstawie, co do zasady będzie równe iloczynowi stawki odpowiednio **Cs_I** lub **Cs_{II}** oraz 180 tys. km rocznie na jedną serwisowaną lokomotywę danej konfiguracji, **niezależnie od jej rzeczywistego przebiegu**.

Rozliczenie wynagrodzenia za serwis wg stawek **Cs_I** i **Cs_{II}** będzie następować na koniec każdego miesiąca kalendarzowego na podstawie faktury VAT wystawionej za utrzymanie wszystkich lokomotyw danej konfiguracji dostarczonych w ramach realizacji umowy zawartej w toku niniejszego postępowania, które były w posiadaniu Odbiorcy w danym miesiącu kalendarzowym. Za pełny miesiąc kalendarzowy usługi serwisowej jednej lokomotywy wynagrodzenie będzie obliczane jako 1/12 z 180.000



km, tj. 15.000 razy stawka za 1 km C_{sI} lub C_{sII} . Za niepełny miesiąc kalendarzowy serwisowania danej lokomotywy, faktura zostanie wystawiona proporcjonalnie do liczby dni, w których lokomotywa ta podlegała pełnemu utrzymaniu, przy zastosowaniu przelicznika 1 dzień = 493 km razy stawka za 1 km C_{sI} lub C_{sII} .

W przypadku udziału lokomotywy w kolizji lub ujawnienia takich wad, które wskazują na brak możliwości eksploatacji danej lokomotywy przez okres **powyżej 30 dni**, Odbiorca będzie mógł **zgłosić wyłączenie** jej z obowiązku serwisowania aż do dnia przywrócenia lokomotywy do eksploatacji. Za ten okres (o ile nie będzie krótszy niż 31 dni) nie będzie naliczane w odniesieniu do tej lokomotywy wynagrodzenie za serwis (C_{sI} lub C_{sII}). W przypadku wyłączenia lokomotywy w trakcie miesiąca kalendarzowego strony dokonają proporcjonalnego rozliczenia wynagrodzenia z tytułu serwisu w oparciu o przebieg zanotowany przez tą lokomotywę w czasie dostępności w tym miesiącu. Okres niedostępności lokomotywy będzie uwzględniony przy obliczaniu limitu kilometrów, których przekroczenie skutkować będzie zwiększeniem wynagrodzenia za serwis, liczonego po stawkach powyżej średniego przebiegu 180.000 km na lokomotywę rocznie (**Csd**).

Stawki C_{sI} i C_{sII}

Niezwłocznie po zakończeniu każdego roku kalendarzowego (tj. wg stanu na dzień 31 grudnia), Zamawiający dokona wtórnego rozliczenia kwoty pełnego wynagrodzenia za serwis z uwzględnieniem faktycznie wypracowanej średniej ilości kilometrów przez każdą z lokomotyw dostarczonych w ramach konfiguracji I lub II w wykonaniu umowy zawartej w toku realizacji niniejszego przetargu. Dla lokomotyw, które były dostarczone w trakcie roku kalendarzowego lub były wyłączone przez Odbiorcę z eksploatacji na ponad 30 dni, wykorzystanie przebiegu zostanie rozliczone proporcjonalnie do okresu użytkowania, przyjmując 493 km dziennego przebiegu. W przypadku średniego przebiegu powyżej 180.000 km rocznie, zastosowanie będą miały poniższe zapisy odnośnie stawki serwisu dla lokomotyw w ramach tej samej konfiguracji I lub II (C_{sI} i C_{sII}), za każdy km powyżej limitu 180.000 km (podane w [Załączniku nr 9 do Specyfikacji](#) i nr 3 do umowy dostawy).

Obliczenie średniego przebiegu na lokomotywę winno uwzględniać przebiegi zrealizowane **przez każdą z lokomotyw danej konfiguracji** oraz czas, w którym Zamawiający był w posiadaniu dostarczonych lokomotyw w danym roku kalendarzowym.

Przykładowo: jeżeli Zamawiający dysponował 2 lokomotywami w okresie od 01.01.2021 do 31.12.2021, a od dnia 30.09.2021 dokonał odbioru trzeciej lokomotywy (tej samej konfiguracji co dwie poprzednie), a druga z lokomotyw na skutek awarii została wyłączona z eksploatacji na 35 dni, co zostało zgłoszone przez Odbiorcę, to



limit średniego przebiegu na lokomotywę oblicza się najpierw jako sumę rocznych przebiegów: dla pierwszej z lokomotyw w okresie od I 2021 do XII 2021, oraz iloczynu dziennego przebiegu dla drugiej i trzeciej lokomotywy razy – odpowiednio – liczba dni w roku pomniejszona o 35 dni oraz liczba dni w okresach X 2021, XI 2021, XII 2021. Następnie wynik dzielony jest przez liczbę lokomotyw, czyli:

$$\begin{aligned} & \frac{180.000 \text{ km} + (365 - 35) \cdot 493 \text{ km} + (31 + 30 + 31) \cdot 493 \text{ km}}{3} \\ &= \frac{180.000 + 162.690 \text{ km} + 45.356 \text{ km}}{3} = \\ &= \frac{388.046 \text{ km}}{3} = 129.348,67 \text{ km}. \end{aligned}$$

Zaokrąglenie liczb zgodne z regułami matematycznymi do drugiego miejsca po przecinku. W tym przypadku 129.348,67 km.

W przypadku, gdy zgodnie z odczytami liczników pierwsze dwie lokomotywy przejadą w roku 2021 odpowiednio 190.000 km, 150.000 km, a trzecia lokomotywa przejechała w ciągu 3 miesięcy 51.000 km, to mamy odpowiednio **rzeczywisty średni przebieg** na lokomotywę:

$$\frac{190.000 \text{ km} + 150.000 \text{ km} + 51.000 \text{ km}}{3} = \frac{391.000 \text{ km}}{3} = 130.333,33 \text{ km}.$$

Oznacza to, że **przekroczenie limitu** średniego przebiegu dla każdej z 3 lokomotyw w 2021 roku wyniesie 984,66 km (tj. 130.333,33 km – 129.348,67 km), co będzie skutkowało dodatkowym wynagrodzeniem za serwis za każdy kilometr powyżej limitu w wysokości 3 x 984,66 km x stawka Csd.

Stawki ceny serwisu powyżej limitu (**Csd_I** i **Csd_{II}**) będą miały zatem zastosowanie tylko wtedy, jeżeli okaże się, że **średni przebieg uzyskany na jedną eksploatowaną lokomotywę w ramach danej konfiguracji jest większy niż 180.000 km/rok**. W przypadku gdyby stawki zaofiarowane dla lokomotywy w konfiguracji I i II były takie same (**Csd_I = Csd_{II}** i **Csd_I = Csd_{II}**), to rozliczenie średniego przebiegu na lokomotywę nastąpi dla wszystkich dostarczonych lokomotyw łącznie. Wynagrodzenie obliczone wg stawek **Csd_I** i **Csd_{II}** za dany rok kalendarzowy będzie płatne w terminie do końca stycznia roku następującego po roku, za który dokonane jest rozliczenie.

Indeksacja cen (stawek) Cs_I i Cs_{II}, Csd_I i Csd_{II}

Po upływie 3 lat licząc od dnia zawarcia umowy na dostawę lokomotyw stronom przysługuje raz w roku prawo do **indeksacji ceny serwisu (Cs)**.

Cena serwisu zostanie zindeksowana wg wzoru:

$$Cs_1 = Cs_0 \cdot (0,2 + 0,4 \cdot WI(rbh))^2 + 0,4 \cdot \frac{HICP^2}{HICP_0}$$

Przy czym:

Cs_1 – cena serwisu po indeksacji;

Cs_0 – cena serwisu złożona w Ofercie po aukcji;

$WI(rbh)^2$ – $\frac{\text{przeciętny koszt pracy na godzinę w Polsce za rok poprzedzający moment indeksacji}}{\text{przeciętny koszt pracy na godzinę w Polsce za rok poprzedzający dzień złożenia oferty}}$

Źródło danych:

<https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tps00173/default/table?lang=en>

$HICP^2$ - zharmonizowany wskaźnik cen konsumpcyjnych UE 28 dostępny na stronie Eurostat, za miesiąc poprzedzający miesiąc indeksacji:

http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=prc_hicp_midx&lang=en

$HICP_0$ – zharmonizowany wskaźnik cen konsumpcyjnych UE 28 dostępny na stronie Eurostat, za miesiąc złożenia Oferty po aukcji na dostawę lokomotyw:

http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=prc_hicp_midx&lang=en

Indeksacja stawek Csd_I , Csd_{II} może zostać dokonana wg terminów i zasad określonych wyżej dla ceny serwisu (Cs) oraz wg analogicznego wzoru. W miejsce Cs_0 należy wprowadzić odpowiednie wartości **Csd** złożone w Ofercie.

Zamawiający wymaga, aby Oferent niezależnie od stawek za serwis Cs_I i Cs_{II} , Csd_I i Csd_{II} podanych w arkuszu 1 i 2 (w Załączniku nr 9 do Specyfikacji i nr 3 do umowy dostawy) **wypełnił również arkusz 3 – „przeгляdy i ceny dodatkowe”**. Przedstawione w tym arkuszu ceny przeglądów mają charakter poglądowy, natomiast ceny dodatkowe mają charakter pomocniczy w przypadku, gdyby zaistniała konieczność wykonania usług dodatkowych, o których mowa w części V Specyfikacji.

CENA ZA NAPRAWĘ REWIZYJNĄ P4 LOKOMOTYWY (Cp_4)

Ceny za pierwszą naprawę P4 lokomotywy w konfiguracji I oraz w konfiguracji II powinny być wskazane w Załączniku nr 9 do Specyfikacji i nr 3 do umowy dostawy, w arkuszach 1 i 2 w wierszu 31. W kolejnym wierszu 32 Oferent wskaże ceny za P4 powiększone o kwotę związaną z tym, że naprawa ta obejmować będzie także moduł dojazdowy (jeżeli zostanie on zaoferowany jako Opcja techniczna 1). Wszystkie czynności wykonywane przy naprawie poziomu 4 oraz części podlegające wymianie należy wycenić w ramach stawki Cp_{4I} oraz Cp_{4II} . Zakres tych czynności oraz wykaz

części winny być zgodne z obowiązującym dla lokomotywy DSU. Jeżeli w związku z naprawą P4 ujawni się potrzeba dokonania także innych czynności lub wymiany innych części, to Odbiorca będzie zobowiązany do pokrycia ich kosztu pod warunkiem, że będzie o takiej potrzebie niezwłocznie informowany, a obowiązek ich wykonania nie jest objęty odpowiedzialnością gwarancyjną Dostawcy.

Indeksacja cen: Cp_{4I} i Cp_{4II}

Cena pierwszej naprawy rewizyjnej P4 każdej z dostarczonych lokomotyw z uwzględnieniem ich konfiguracji I lub II będzie podlegała **indeksacji** na następujących zasadach:

- a) **cena naprawy rewizyjnej P4** na dzień zlecenia przez Odbiorcę będzie liczona wg następującej formuły:

$$P_{4n1} = P_{4n0} \cdot (0,2 + 0,2 \cdot \frac{M}{M_0} + 0,4 \cdot \frac{S}{S_0} + 0,2 \cdot \frac{HICP^1}{HICP_0^1})$$

Przy czym:

P_{4n1} - zaktualizowana **cena** obowiązująca dla naprawy P4 danej lokomotywy, wartość zaokrąglona do dwóch miejsc po przecinku,

n – kolejny numer lokomotywy będącej przedmiotem dostawy $n=\{\text{dla wszystkich dostarczonych lokomotyw}\}$,

P_{4n0} - podstawowa **cena jednostkowa naprawy P4 lokomotywy w konfiguracji I lub II** (Cp_{4I} lub Cp_{4II}), **ustalona w wyniku postępowania** przetargowego,

M – średnia arytmetyczna wartości indeksu stali podanego przez MEPS <http://www.meps.co.uk/World%20Carbon%20Price.htm> dla pozycji „hot rolled plate” z 3 pełnych miesięcy sprzed miesiąca, w którym skierowano (tj. Odbiorca udzielił zlecenia) daną lokomotywę na naprawę P4,

M_0 – średnia arytmetyczna wartości indeksu stali podanego przez MEPS <http://www.meps.co.uk/World%20Carbon%20Price.htm> dla pozycji „hot rolled plate” z pełnych 3 miesięcy sprzed miesiąca złożenia Oferty po aukcji,

S_0 - produkcja silników elektrycznych, generatorów i transformatorów wg Instytutu EUROSTAT, liczone jako średnia arytmetyczna wartości z pełnych 3 miesięcy sprzed miesiąca złożenia Oferty po aukcji,

S - produkcja silników elektrycznych, generatorów i transformatorów wg Instytutu EUROSTAT, liczone jako średnia arytmetyczna wartości z 3 pełnych miesięcy sprzed miesiąca, w którym skierowano daną lokomotywę na naprawę P4,

$HICP^1$ – zharmonizowany wskaźnik cen konsumpcyjnych UE 28 dostępny na stronie Eurostat, za miesiąc poprzedzający miesiąc, w którym skierowano daną lokomotywę na naprawę P4,

http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=prc_hicp_midx&lang=en



$HICP_0$ – zharmonizowany wskaźnik cen konsumpcyjnych UE 28 dostępny na stronie Eurostat, za miesiąc złożenia Oferty po aukcji na dostawę lokomotyw: http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=prc_hicp_midx&lang=en

- b) **cena naprawy P4** ustalona w wyniku postępowania przetargowego zostanie zaktualizowana do wartości P_n zgodnie ze wzorem z lit. a) **tylko i wyłącznie wtedy, gdy odchylenie ceny jednostkowej P_1 od ceny podstawowej P_0 będzie większe niż 2% w górę lub w dół**; indeksacja może zatem skutkować także obniżeniem ceny,
- c) cena będzie indeksowana osobno dla każdej naprawy P4, w oparciu o formułę i wskaźniki jak wyżej,
- d) Odbiorca nie przewiduje żadnych innych mechanizmów indeksacji cen napraw P4, poza scenariuszem, który określono powyżej.

CENY W PAKIECIE CZĘŚCI (Cpk)

Pakiet ten powinien obejmować wykaz części wraz z cenami jednostkowymi poszczególnych elementów wchodzących w skład pakietu dla lokomotyw w konfiguracji I (C_{pkI}) oraz lokomotyw w konfiguracji II (C_{pkII}), zgodnie z [Załącznikiem nr 9 do Specyfikacji](#) i [nr 3 do umowy dostawy](#) – arkusze: „Pakiet części config_I”, „Pakiet części config_II”.

Oferent wypełni oba arkusze tak, aby część zamienna, która jest taka sama dla lokomotyw w obu konfiguracjach (I i II), miała taką samą cenę w każdym z arkuszy. Oferent winien podać cenę jednostkową danej części liczoną jako „*ex works*” a także gwarantowany termin realizacji rozumiany jako liczba dni, po której część jest dostępna w magazynie, fabryce czy innym punkcie u Dostawcy. Pole uwagi służy m.in. do naniesienia informacji, gdy dana część nie dotyczy danej konfiguracji. Cena jednostkowa i termin dla pozycji, które nie dotyczą danej konfiguracji pozostaną niewypełnione.

Indeksacja cen: C_{pkI} i C_{pkII}

Podane w ofercie ceny za objęte pakietem części zamienne, są stałe i obowiązują w okresie 3 lat licząc od daty zawarcia umowy. Po tym okresie stronom przysługuje raz do roku prawo do indeksacji ceny jednostkowej części lub usługi zgodnie z poniższym wzorem:

$$P_{pkI} = P_{pk0} \cdot \left(0,2 + 0,2 \cdot \frac{M}{M_0} + 0,2 \cdot \frac{S}{S_0} + 0,4 \cdot \frac{HICP^Z}{HICP_0} \right)$$

Przy czym:

P_{pk1} - cena części objętej pakietem po indeksacji,

P_{pk0} - cena części objętej pakietem złożona w Ofercie po aukcji,

M - średnia arytmetyczna wartości indeksu stali podanego przez MEPS <http://www.meps.co.uk/World%20Carbon%20Price.htm> dla pozycji „hot rolled plate” z 3 pełnych miesięcy sprzed miesiąca, w którym przysługuje Dostawcy prawo do indeksacji cen pakietu,

M_0 - średnia arytmetyczna wartości indeksu stali podanego przez MEPS <http://www.meps.co.uk/World%20Carbon%20Price.htm> dla pozycji „hot rolled plate” z pełnych 3 miesięcy sprzed miesiąca złożenia Oferty po aukcji,

$HICP^2$ – zharmonizowany wskaźnik cen konsumpcyjnych UE 28 dostępny na stronie Eurostat, za miesiąc w którym przysługuje Dostawcy prawo do indeksacji cen pakietu: http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=prc_hicp_midx&lang=en

S_0 - produkcja silników elektrycznych, generatorów i transformatorów wg Instytutu EUROSTAT, liczone jako średnia arytmetyczna wartości z pełnych 3 miesięcy sprzed miesiąca złożenia Oferty po aukcji,

S - produkcja silników elektrycznych, generatorów i transformatorów wg Instytutu EUROSTAT, liczone jako średnia arytmetyczna wartości z 3 pełnych miesięcy sprzed miesiąca odbioru części,

$HICP_0$ – zharmonizowany wskaźnik cen konsumpcyjnych UE 28 dostępny na stronie Eurostat, za miesiąc złożenia Oferty po aukcji:

http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=prc_hicp_midx&lang=en

CENA ZA UTRZYMANIE ROCZNE SYSTEMU (Cb)

Jeżeli lokomotywa posiada dopuszczenie do eksploatacji w większej liczbie krajów niż Polska i Niemcy (wskazane w Specyfikacji dla poszczególnych konfiguracji jako PL i D), to Oferent ma obowiązek dokonania wyceny tych systemów i wypełnienia w Załączniku nr 9 do Specyfikacji i nr 3 do umowy dostawy odpowiednich pól w części dotyczącej ceny Cb_I i Cb_{II}, odpowiednio dla konfiguracji I i/lub II (wiersz 43 i kolejne w arkuszu 1 i 2),

Określenie ceny (Cb) utrzymania systemu powinno być dokonane dla każdego z dodatkowych krajów indywidualnie.

Uwaga: Brak wyceny Cb w ww. Załączniku nr 9 lub Załączniku nr 3, dla jakiegokolwiek kraju ujętego w homologacji (świadectwie dopuszczenia) lokomotywy (innego niż PL i D), będzie skutkowało **odrzuconiem oferty**.

Naliczanie wynagrodzenia według stawki Cb nastąpi wyłącznie w przypadku, kiedy zgodnie z zapisami zawartymi na stronie 4 niniejszej Specyfikacji, Zamawiający dokona zamówienia aktywacji systemu dla danego kraju. Wynagrodzenie za każde kolejne 12 miesięcy utrzymania systemu płatne będzie z góry w terminie jednego miesiąca od dnia pisemnego zawiadomienia Odbiorcy przez Dostawcę o zaktualizowaniu systemu dla kraju wskazanego przez Odbiorcę.

Wykonywanie czynności objętych wynagrodzeniem za utrzymanie systemu wg stawki Cb, każdorazowo powinno być połączone z planową wizytą dotyczącą utrzymania lokomotywy.

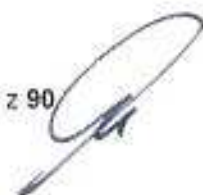
Indeksacja cen Cb_I i Cb_{II}

Ceny Cb_I i Cb_{II} mają charakter ryczałtowy i obowiązują jako niezmiennie przez 3 lata od dnia zawarcia umowy. Po tym okresie każdej ze stron przysługuje prawo do indeksacji wg takich samych kryteriów jak we wskazanej niżej indeksacji ceny za 1 rbh dla obszaru Polski (Cp_{PL}).

CENA RYCZAŁTOWA ZA 1 ROBOCZOGODZINĘ PRACY SERWISU (Cp i Cp_{PL})

Zamawiający oczekuje, iż realizacja czynności serwisu zostanie dokonana przez najbliższych dostępnych serwisantów Dostawcy, posiadających odpowiednie kompetencje.

Cena ryczałtowa za 1 roboczogodzinę (rbh) to stawka, która obejmuje wszystkie koszty pracownika Dostawcy związane z realizacją zleconych przez Zamawiającego prac nieobjętych pełnym utrzymaniem (prewencyjnym ani korekcyjnym), w tym koszty delegacji, noclegu, wyżywienia, zapewnienia wyposażenia, narzędzi, itp. Liczba godzin pracy serwisanta podlegająca rozliczeniu jest ustalana na podstawie czasu realizacji czynności na miejscu przy danej lokomotywie. Czas dojazdu ani pobytu serwisanta w delegacji nie podlega dodatkowemu rozliczeniu z Zamawiającym. W przypadku zgłoszenia przez Zamawiającego konieczności wykonania prac poza godzinami 8:00-17:00 lub w innym dniu niż Dzień roboczy, każdorazowo możliwość wykonywania pracy w takim czasie zostanie potwierdzona przez Dostawcę, przy czym w przypadku ustalenia pomiędzy stronami konieczności realizacji czynności **w innym czasie niż w Dni robocze lub w innych godzinach niż 8:00-17:00, cena za 1 godzinę pracy serwisanta zostaje ustalona jako dwukrotność stawki za 1 rbh obowiązującą dla pracy w godzinach 8:00-17:00 w Dni robocze**. Dwukrotność stawki za prace wykonywane w innym dniu, niż Dzień roboczy, nie podlega kolejnemu wzrostowi w związku z jej wykonywaniem w innych godzinach niż 8:00-17:00.



Cena ryczałtowa za 1 roboczogodzinę (rbh) w Dni robocze (w godzinach 8:00-17:00) pracy jednego serwisanta – C_{pPL} obowiązująca w Polsce nie może przekraczać poziomu obliczonego na podstawie przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej za rok poprzedni wg następującej formuły:

$$\text{Max stawka za rbh} = \frac{\text{przeciętne wynagrodzenie w gospodarce narodowej za rok poprzedni}}{168 (\text{godz}) \cdot \text{średni kurs euro za rok poprzedni}} \cdot 7$$

Wg wskaźników obowiązujących na dzień ogłoszenia przetargu max stawka za rbh C_{pPL} nie powinna przekraczać kwoty ~~47,68 Euro~~ = ~~(4 918,17 PLN x 7) / (168 x 4,298)~~ **81,74 Euro** = ~~(4 918,17 PLN x 12) / (168 x 4,298)~~. Średnioroczny kurs EUR za 2019 r = 4,298.

Źródło danych:

<https://stat.gov.pl/sygnalne/komunikaty-i-obwieszczenia/lista-komunikatow-i-obwieszczen/komunikat-w-sprawie-przecietnego-wynagrodzenia-w-gospodarce-narodowej-w-2019-roku.273.7.html>

Cena ryczałtowa za 1 roboczogodzinę (rbh) w Dni robocze (w godzinach 8:00-17:00) pracy jednego serwisanta - C_p obowiązująca poza obszarem Polski nie może przekraczać poziomu obliczonego na podstawie przeciętnego kosztu za godzinę pracy (labour cost) w UE (średnia dla wszystkich państw członkowskich – tj. za rok 2018 i 2019 dla 28 państw) za rok poprzedni wg następującej formuły:

$$\text{Max stawka za rbh} = \text{wskaźnik średniego kosztu godziny pracy w UE za rok poprzedni} \cdot 3,8$$

Wg wskaźników obowiązujących na dzień ogłoszenia przetargu max stawka za rbh C_p nie powinna przekraczać kwoty ~~101,38 Euro~~ = ~~27,4 Euro x 3,7~~ **104,12 Euro** = 27,4 Euro x 3,8.

Źródło danych:

<https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tps00173/default/table?lang=en>

Oferent wpisze ceny C_{pPL} i C_p w wysokości nie przekraczającej odpowiednio 47,68 EUR i 101,38 EUR w Załączniku nr 9 do Specyfikacji i nr 3 do umowy dostawy (w wierszu 38 w arkuszu 1 i 2). W okresie pierwszych 3 lat od dnia zawarcia umowy dostawy wpisane przez Oferenta **ceny ryczałtowe za 1 rbh** są niezmiennie.

Uwaga: w przypadku niezastosowania się przez Oferenta do wyżej wskazanych wymagań dotyczących nie przekraczania maksymalnych poziomów stawek za 1 rbh (C_{pPL} i C_p), ich oferta zostanie odrzucona.

Indeksacja cen: C_{pL} i C_p

Indeksacja stawki za roboczogodzinę C_{pL} na terenie Polski może nastąpić raz do roku **po upływie 3 lat** licząc od dnia zawarcia umowy w oparciu o wskaźnik przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej, liczony następująco:

$$\frac{\text{przeciętne wynagrodzenie w gospodarce narodowej za rok poprzedzający moment indeksacji}}{\text{przeciętne wynagrodzenie w gospodarce narodowej za rok poprzedzający dzień złożenia oferty}} \times 100\%$$

Źródło danych:

<https://stat.gov.pl/sygnalne/komunikaty-i-obwieszczenia/lista-komunikatow-i-obwieszczen/komunikat-w-sprawie-przecietnego-wynagrodzenia-w-gospodarce-narodowej-w-2019-roku.273.7.html>

Indeksacja stawki za roboczogodzinę C_p poza terenem Polski może nastąpić raz do roku **po upływie 3 lat** licząc od dnia zawarcia umowy w oparciu o wskaźnik przeciętnego kosztu za godzinę pracy (labour cost) w UE, liczony następująco:

$$\frac{\text{wskaźnik średniego kosztu godziny pracy w UE za rok poprzedzający moment indeksacji}}{\text{wskaźnik średniego kosztu godziny pracy w UE za rok poprzedzający dzień złożenia oferty}} \times 100\%$$

Źródło danych:

<https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tps00173/default/table?lang=en>

CENY RYCZAŁTOWE ZA 1 KM DOJAZDU SERWISU (C_{dPL} i C_d)

Ceny ryczałtowe określone przez Oferenta za 1 km dojazdu serwisu w Polsce - C_{dPL} oraz cena ryczałtowa za 1 km dojazdu serwisu C_d w pozostałych krajach, dla których lokomotywa posiada dopuszczenia do eksploatacji. Ceną tą objęty jest dojazd i powrót, a zatem będzie to odległość pomiędzy miejscem, w którym znajduje się lokomotywa a miejscem zatrudnienia serwisantów przemnożona przez 2. Zamawiający oczekuje, iż realizacja czynności serwisu zostanie dokonana przez najbliższych dostępnych serwisantów Dostawcy. Stawki będą miały zastosowanie dla **wizyt zleconych odrębnie w celu usunięcia usterki lub awarii nie objętej gwarancją, jak również nie objętej utrzymaniem prewencyjnym i korekcyjnym**. Koszty dojazdów serwisu związane z naprawami i czynnościami gwarancyjnymi ujęte są bowiem w cenie lokomotywy (C_l), zaś związane z utrzymaniem prewencyjnym oraz korekcyjnym są ujęte w cenie serwisu (C_s i C_{sd}).

Cena ryczałtowa za 1 km dojazdu serwisu C_{dPL} , tj. obowiązująca w Polsce, równać się będzie iloczynowi współczynnika **0,5 0,7** i hurtowej ceny ($1/1000 \times 1m^3$) ON (oleju napędowego Ekodiesel) podanej przez PKN ORLEN S.A. na stronie:

<https://www.orken.pl/PL/DlaBiznesu/HurtowecenyPaliw/Strony/default.aspx>



na dzień rozpoczęcia wykonywania przejazdu, który podlega rozliczeniu wg stawki Cd_{PL}

Cena dojazdu za 1 km w Polsce = Cena Ekodiesel x ~~0,5~~ 0,7/1000

Przeliczenie z PLN na EUR nastąpi wg kursu średniego NBP z dnia rozpoczęcia przejazdu.

Cena ryczałtowa za 1 km dojazdu serwisu Cd, tj. obowiązująca poza obszarem Polski równać się będzie iloczynowi współczynnika ~~0,6~~ 0,8 i hurtowej ceny (1/1000 x 1m³) ON (oleju napędowego Ekodiesel) podanej przez PKN ORLEN S.A. na stronie: <https://www.orklen.pl/PL/DlaBiznesu/HurtowecenyPaliw/Strony/default.aspx> na dzień rozpoczęcia wykonywania przejazdu, który podlega rozliczeniu wg stawki Cd.

Cena dojazdu za 1 km poza Polską = Cena Ekodiesel x ~~0,6~~ 0,8/ 1000

Przeliczenie z PLN na EUR nastąpi wg kursu średniego NBP z dnia rozpoczęcia przejazdu. Cenę należy zaokrąglić do drugiego miejsca po przecinku, zgodnie z regułami matematycznymi.

Przykładowo dla przejazdu w dniu 14 lutego 2020 r. stawki te wynosiłyby odpowiednio dla przejazdu w Polsce - Cd_{PL} = 0,45 EUR/km i dla przejazdu poza granicami Polski Cd = 0,54 EUR/km. Jeżeli rodzaj paliwa lub miejsce publikacji średnich cen stanie się nieaktualne, wtedy strony uzgodnią najbliższy rodzaj paliwa lub analogiczny adres publikacji.

Indeksacja cen: Cd_{PL} i Cd

Wysokość stawek Cd_{PL} i Cd będzie przez cały czas trwania umowy uzależniona od hurtowej ceny oleju napędowego (ON) przemnożonej przez wskazane wyżej współczynniki. Jeżeli miejsce publikacji średnich cen stanie się nieaktualne, wtedy strony uzgodnią inny analogiczny adres dostępu do danych cen oleju Ekodiesel.

3. MIEJSCE DOSTAWY I EKSPLOATACJI, TERMIN DOSTAWY I ZAPŁATY CENY

Dostawy kompletnych lokomotyw na warunkach DDP (Incoterms 2010) dokonywane będą na terminal kontenerowy Odbiorcy w Kutnie, Polska.

Lokomotywy zostaną dostarczone w ramach starań Dostawcy jako lokomotywy czynne, tzn. za pomocą własnego układu napędowego, nie w pociągu.

Sposób i termin wykonania dostawy

Dostawa każdej z lokomotyw będzie poprzedzona **odbiozem technicznym w miejscu produkcji**, zaś po dostarczeniu w docelowe miejsce, lokomotywy zostaną poddane ostatecznym oględzinom i weryfikacji pod względem ich kompletności oraz braku usterek.

Zagadnienia związane z odbiorem technicznym i odbiorem końcowym (w miejscu dostawy) są bliżej przedstawione niżej w **Części IV Specyfikacji**.

Terminy oraz struktura dostaw poszczególnych lokomotyw przedstawia się następująco:

Lp./kolejna lokomotywa	Termin dostawy*	Konfiguracja dostarczanych lokomotyw
1	od I do III kwartału 2021	I
2	od I do III kwartału 2021	I
3	od I do III kwartału 2021	II
4	od I do III kwartału 2021	II
5	Listopad 2021	I
6	Czerwiec 2022	II albo I, zgodnie z wyborem w § 3.1 Umowy
7	Listopad 2022	I

*Jako termin dostawy uznajemy ostatni dzień wskazanego miesiąca lub kwartału.

**W przypadku, gdy dostawy będą realizowane wg wariantu drugiego (tj. dwie lokomotywy w konfiguracji II), wtedy lokomotywa z terminem dostawy „czerwiec 2022” będzie miała konfigurację I.

Dostawa wg Opcji Dodatkowej

O ile Zamawiający tak zdecyduje i pisemnie zleci Dostawcy realizację kolejnych lokomotyw (wg opcji do 2 szt.), to dostawa nastąpi w terminie wskazanym przez Dostawcę dla każdej lokomotywy, lecz nie później niż 18 miesięcy od dnia złożenia przez Zamawiającego zamówienia na każdą z lokomotyw w ramach opcji.

Dostawca przed upływem sześciu miesięcy od dnia zawarcia umowy dostawy zawiadomi pisemnie Odbiorcę o **miesiącu planowanej dostawy** dla każdej z czterech pierwszych lokomotyw w przedziale czasu od 4 stycznia 2021 roku do 30 czerwca 2021 roku, z zachowaniem kolejności konfiguracji lokomotyw i odstępu w dostawach poszczególnych lokomotyw nie krótszego niż 2 tygodnie. Jeśli Dostawca nie

zawiadomi Odbiorcy o miesiącu dostawy, wtedy dostawa pierwszych czterech lokomotyw powinna nastąpić kolejno w środę: 19 maja, 2, 16 i 30 czerwca 2021. Jeżeli strony nie ustalą innego dnia dostawy, to Dostawca wykona dostawę pozostałych trzech lokomotyw z zachowaniem terminu, jeżeli najpóźniej w ostatnim dniu roboczym miesiąca dostawy, lokomotywa zostanie dostarczona na wskazane przez Odbiorcę miejsce dostawy, po czym dojdzie do **podpisania Protokołu Odbioru (odbior końcowy)**.

Strony zobowiązane są współdziałać tak, aby najpóźniej na trzy tygodnie przed planowaną dostawą, Strony uzgodniły **tydzień**, w którym Odbiorca powinien oczekiwać przyjazdu danej lokomotywy. W każdym razie na minimum **7 dni** przed dniem zrealizowania dostawy, Dostawca zobowiązany jest wskazać Odbiorcy dokładny dzień dostawy przypadający w Dniu roboczym.

Gotowe do eksploatacji lokomotywy będą dostarczane do miejsca dostawy jako pojazdy zarejestrowane na rzecz Odbiorcy, dopuszczone do ruchu i spełniające wszystkie przepisy obowiązujące na dzień dostawy dla krajów, w których lokomotywa posiada dopuszczenia do eksploatacji. Zamawiający będzie współpracował z Dostawcą przy realizacji jego obowiązków, w szczególności udzieli mu wymaganych pełnomocnictw, a gdy będzie to konieczne, Zamawiający dokona działań zastrzeżonych dla przewoźnika lub przyszłego dysponenta pojazdu. Nie później niż na 8 miesięcy przed planowaną datą dostawy każdej z lokomotyw Dostawca przedstawi harmonogram czynności wymaganych od przewoźnika lub dysponenta, niezbędnych do prawidłowego wykonania umowy. Harmonogram ten powinien wskazywać także dostawy oczekiwane od Odbiorcy, np. termin dostarczenia karty SIM.

Z uwagi na stosunkowo długi okres pomiędzy zawarciem a wykonaniem umowy oraz z przyczyn technicznych i organizacyjnych **Odbiorca zastrzega sobie prawo do tego, aby jeden raz w okresie wykonywania umowy dostawy termin dostawy lokomotywy mógł zostać przesunięty (wydłużony) przez Odbiorcę o maksymalnie dwa miesiące**. Niniejsze prawo przysługuje Zamawiającemu tylko w przypadku ~~dowolnych dwóch lokomotyw~~ jednej dowolnej lokomotywy, w tym także dostarczanych w wykonaniu Opcji Dodatkowej. Pisemne zawiadomienie ze wskazaniem nowego miesiąca dostawy powinno być przesłane przez Odbiorcę do Dostawcy **nie później niż na dwa miesiące przed miesiącem dostawy** wskazanym wyżej. Przesunięcie terminu o w/w okres może dotyczyć także lokomotyw już wyprodukowanych i nie będzie miało żadnego wpływu na wysokość ceny ani nie będzie powodować żadnych roszczeń Dostawcy względem Odbiorcy.

Termin płatności ceny:

W terminie do jednego miesiąca od daty otrzymania wniosku Dostawcy, lecz nie wcześniej niż w terminie **5 (pięciu) tygodni od daty zawarcia umowy** Zamawiający wypłaci na poczet ceny za pierwsze **cztery lokomotywy, pierwszą ratę zaliczki. Wysokość zaliczki** będzie stanowić 20 % sumy cen jednostkowych tych **4 szt.** lokomotyw.

W terminie do jednego miesiąca od daty otrzymania wniosku Dostawcy, lecz nie wcześniej niż w terminie **01.01.2021** Zamawiający wypłaci na poczet ceny za **piątą lokomotywę**, pierwszą ratę zaliczki w wysokości 20 % ceny jednostkowej tej lokomotywy.

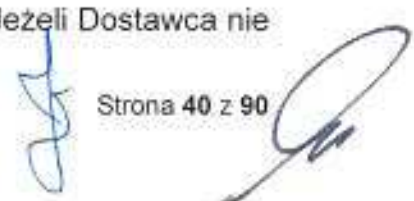
W terminie do jednego miesiąca od daty otrzymania wniosku Dostawcy, lecz nie wcześniej niż w terminie **01.08.2021** Zamawiający wypłaci na poczet ceny za **szóstą lokomotywę**, pierwszą ratę zaliczki w wysokości 20 % ceny jednostkowej tej lokomotywy.

W terminie do jednego miesiąca od daty otrzymania wniosku Dostawcy, lecz nie wcześniej niż w terminie **01.01.2022** Zamawiający wypłaci na poczet ceny za **siódmą lokomotywę**, pierwszą ratę zaliczki w wysokości 20 % ceny jednostkowej tej lokomotywy.

Dostawca ma prawo do otrzymania **drugiej raty zaliczki w wysokości 55%** ceny każdej lokomotywy, w terminie dwóch tygodni o otrzymania wniosku Dostawcy nie wcześniej jednak niż **5 (pięć) dni** roboczych po dokonaniu protokolarnego odbioru technicznego w warsztacie Dostawcy / miejscu produkcji danej lokomotywy przez Zamawiającego i dostarczeniu Odbiorcy kompletnej dokumentacji wymaganej do jej eksploatacji.

Warunkiem wypłaty każdej zaliczki (pierwszej lub drugiej raty) będzie doręczona Odbiorcy faktura *pro forma* oraz oryginał **gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej zwrotu zaliczki**, na wypadek nie wywiązania się Odbiorcy z zobowiązań umownych. Gwarancja ta musi być nieodwołalna, bezwarunkowa i płatna na pierwsze żądanie Odbiorcy, z możliwością przeniesione uprawnień z gwarancji na wskazany przez Odbiorcę podmiot finansujący. Treść gwarancji musi być uzgodniona z Zamawiającym przed jej złożeniem Odbiorcy. W przypadku nie dostarczenia przed terminem płatności takiej faktury lub gwarancji, lub dostarczenia gwarancji o treści niezgodnionej z Odbiorcą, nie będzie on zobowiązany do wypłaty zaliczki, chyba że Odbiorca wyznaczy dodatkowy termin na dostarczenie faktury i/lub gwarancji, a Dostawca w tym terminie wymagane dokumenty Odbiorcy doręczy.

Dostawca będzie zobowiązany do zwrotu zaliczki, jeżeli na siedem dni przed upływem terminu ważności gwarancji **zwrotu zaliczki** nie zostanie dokonana dostawa lokomotyw, za które na poczet ceny została wypłacona zaliczka. Jeżeli Dostawca nie



przedstawi wcześniej bankowej lub ubezpieczeniowej gwarancji zwrotu zaliczki z przedłużonym terminem jej ważności ~~gwarancji~~, Odbiorca będzie uprawniony do zaspokojenia z gwarancji roszczenia o zwrot zaliczki.

Płatność pozostałych **25 % ceny** każdej lokomotywy (lub całej brakującej części ceny jeśli nie jest pokryta jedną lub obiema ratami zaliczki), nastąpi po **przekazaniu każdej z lokomotyw na miejsce dostawy i podpisaniu protokołu odbioru ostatecznego przez Odbiorcę**. Płatność ta nastąpi na podstawie faktury VAT wystawionej za daną lokomotywę.

Przedmiotem odbioru będzie kompletna lokomotywa dopuszczona do eksploatacji przez właściwy organ na wniosek złożony przez Dostawcę działającego w imieniu Odbiorcy. Protokół ten stanowić będzie podstawę do wystawienia faktury. Płatność nastąpi w terminie **30 dni** na podstawie faktury VAT wystawionej za daną lokomotywę.

Powyższe zasady płatności odnoszą się także do cen za lokomotywy zastrzeżone w opcji, z tym że wypłata zaliczki w wysokości 20% ceny lokomotywy nastąpi w terminie **30 dni od daty otrzymania od Dostawcy oświadczenia o planowanym miesiącu jej dostawy oraz wniosku o wypłatę zaliczki i faktury pro forma**, lecz nie wcześniej niż w terminie trzech miesięcy od dnia skorzystania z opcji przez Odbiorcę. W przypadku zaliczek na lokomotywy w ramach opcji także wymagane jest ustanowienie gwarancji zwrotu zaliczki na zasadach opisanych wyżej.

Na każdą z lokomotyw będących przedmiotem przetargu Dostawca wystawi osobne faktury *pro forma* oraz osobne faktury VAT zaliczkowe i sprzedażowe.

Własność lokomotywy objętej protokołem odbioru przechodzi na Odbiorcę z chwilą zapłaty ceny odpowiadającej jej cenie jednostkowej powiększonej o ceny wybranych Opcji technicznych.

Miejsce eksploatacji

Miejsce eksploatacji: ogólnodostępna infrastruktura kolejowa poszczególnych państw zgodnie z konfiguracjami I oraz II, i dopuszczeniami do eksploatacji dla krajów, w których lokomotywa może być używana, na terenie których Odbiorca realizował będzie przewozy oraz bocznicę terminali przeładunkowych.

Przedmiotowe lokomotywy, w zależności od konfiguracji finalnie wybranej przez Zamawiającego, będą użytkowane w ruchu krajowym na terenie Polski oraz na infrastrukturze krajów, dla których lokomotywa posiada dopuszczenia. Tym samym lokomotywy powinny posiadać stosowne dokumenty wymagane do ich eksploatacji i rejestracji, w szczególności zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji



pojazdów kolejowych, o ile przepisy obowiązujące na dzień odbioru lokomotyw nie będą stanowiły inaczej.

CZĘŚĆ III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE.

1. PRZEDMIOT DOSTAWY

Z uwagi na potrzebę zachowania porównywalności ofert w zakresie technicznym i ekonomicznym, przedmiotem przetargu i dostawy są **lokomotywy wyłącznie fabrycznie nowe**, tj. **wyprodukowane nie wcześniej niż na 12 miesięcy przed terminem dostawy**. Zamawiający nie dopuszcza ofert obejmujących lokomotywy używane lub modernizowane. Wszystkie zastosowane do produkcji lokomotyw części i podzespoły, elementy i materiały muszą być fabrycznie nowe ~~ich rok produkcji winien być tożsamy z rokiem dostawy~~ (dopuszcza się eksploatację lokomotyw niezbędną podczas badań, jazd próbnych itp. wykonywanych w trakcie procedury odbiorczej) i wyprodukowane przez ~~eurolpejskich~~ renomowanych producentów, a ich rok produkcji winien być tożsamy z rokiem dostawy lub rokiem bezpośrednio poprzedzającym. W przypadku jakichkolwiek sprzeczności zapisów zawartych w Specyfikacji lub w umowie z normami wynikającymi z obowiązujących przepisów, należy zawsze przyjąć rozwiązanie wg parametru korzystniejszego dla Odbiorcy, a w drugiej kolejności należy się kierować usprawnieniem procedury dopuszczenia pojazdu i jego rejestracji w aspekcie zgodności z przepisami obowiązującymi na dzień odbioru lokomotyw. Zamawiający zastrzega sobie prawo kontroli prac na każdym etapie ich produkcji, po wcześniejszym uzgodnieniu z Dostawcą terminu wizyty. Koszty wynagrodzenia przedstawicieli Odbiorcy, ich przejazdu i pobytu w miejscu produkowania lokomotyw, obciążają wyłącznie Odbiorcę.

2. PARAMETRY TECHNICZNE

Podstawowe dane techniczne dostarczanych lokomotyw

- a) układ osi: Bo' Bo'
- b) napięcie zasilania:, dla konfiguracji I przynajmniej system zasilania 3 kV DC, dla konfiguracji II przynajmniej system zasilania 3 kV DC oraz 15kV 16 2/3 Hz AC
- c) moc ciągła: minimum 5 MW przy wszystkich rodzajach zasilania
- d) prędkość eksploatacyjna maksymalna: 160 km/h
- e) siła pociągowa przy rozruchu: minimum 300 kN
- f) szerokość toru: 1435 mm



- g) masa służbowa: maksymalna 90 ton
- h) maksymalny nacisk na szynę: 22,5 tony
- i) nominalna średnica okręgu tocznego: 1250 mm
- j) długość lokomotywy ze zderzakami: maksymalnie 20 000 mm
- k) skrajnia: UIC 505-1
- l) wskaźnik dostępności: minimum 0,94 dla każdej lokomotywy, obliczany wg danych w niniejszej specyfikacji.

Wymagania ogólne

1. Dostawca w ramach zawartej umowy dostawy lokomotyw zobowiązany będzie świadczyć usługi pełnego serwisu i utrzymania (prewencyjnego i korekcyjnego) dostarczonych lokomotyw przez okres od dnia odbioru do dnia skierowania lokomotywy na pierwszej naprawy rewizyjnej P4. W ramach niniejszego postępowania Dostawca przedstawi również pisemną ofertę na stawki za pierwszą naprawę rewizyjną P4 (Cp₄) oraz ceny za inne czynności w tym m.in wymianę zestawów kołowych w lokomotywie, zgodnie z [Załącznikiem nr 9](#) do Specyfikacji ([arkusze 3, 4 i 5](#)). Szczegóły dotyczące utrzymania dostarczonych lokomotyw przedstawiono w Części V niniejszej Specyfikacji.
2. Lokomotywy muszą posiadać wszelkie dopuszczenia formalne, prawne, homologacje oraz inne wymagane odpowiednimi przepisami dokumenty dopuszczające bezwarunkowo i bezterminowo do poruszania się i eksploatacji lokomotyw na terenie następujących państw: Polska, Niemcy - zgodnie z opisem wymagań określonymi w konfiguracjach oraz wynikających z opcji technicznych, jak również w krajach wynikających ze złożenia oferty na lokomotywy dopuszczone do eksploatacji w dodatkowych krajach ponad te wymagane przez Zamawiającego. [Odbiorca nie może odmówić odbioru lokomotywy dopuszczonej do eksploatacji warunkowo lub terminowo, jeżeli Dostawca zobowiąże się do uzyskania dopuszczeń nie ograniczonych warunkiem lub terminem.](#)
3. Lokomotywy powinny być zgodne z aktualnymi międzynarodowymi przepisami, tj. Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności, normami PN-EN, wymaganiami kart UIC i innymi przepisami obowiązującymi w danym państwie, na które lokomotywy zostały homologowane. Dopuszczalne jest zaoferowanie lokomotyw, dla których zostały wydane przez właściwe urzędy/instrukcje bezterminowe zgody na odstępstwo od spełnienia obowiązującego wymogu formalnego, o ile to odstępstwo nie ogranicza w przyszłości możliwości eksploatacji lokomotywy w żadnym z krajów, dla których lokomotywa posiada dopuszczenie do eksploatacji.

4. ~~Lokomotywy powinny posiadać świadectwo typu pojazdu kolejowego lub zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji dla każdego z krajów zgodnie z pkt 2, i/lub niezbędne dokumenty do dokonania rejestracji każdej lokomotywy w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR) prowadzonym przez Urząd Transportu Kolejowego w Polsce, celem uzyskania numeru EVN. Każda z lokomotyw powinna posiadać komplet dokumentów dopuszczających do eksploatacji dla pojazdu zgodnych z przepisami, w tym przepisami krajowymi, obowiązującymi na dzień odbioru pojazdu zgodnie z pkt 2 i/lub niezbędne dokumenty wymagane do rejestracji lokomotywy w obowiązującym rejestrze pojazdów kolejowych celem uzyskania numeru pojazdu EVN. Zamawiający udzieli stosownego pełnomocnictwa Dostawcy, celem rejestracji lokomotywy i odbioru raportu z nadania europejskiego numeru pojazdu kolejowego (EVN) dla każdej lokomotywy.~~
5. Dostawca lokomotyw jest odpowiedzialny za dostarczenie kompletu dokumentów do Urzędu ds. Bezpieczeństwa niezbędnego do rejestracji przeznaczonych do dostarczenia pojazdów w Europejskim Rejestrze dopuszczonych typów pojazdów do eksploatacji (ERATV) w ramach zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji lokomotyw.
6. Dopuszczenia o których mowa w pkt 2-6 powinny obejmować przynajmniej następujące systemy zasilania sieci trakcyjnej:
 - prąd stały (DC) dla Polski 3 kV DC;
 - prąd przemienny (AC) dla Niemiec 15 kV 16 2/3 Hz AC.
7. Lokomotywy muszą być wyposażone w urządzenia pokładowe ETCS w wersji zgodnej z przepisami, z zachowaniem kompatybilności wstecznej systemu zarządzania ruchem kolejowym ERTMS: poziomu wynikającego z przepisów aktualnych na dzień dostawy lokomotyw; na dzień publikacji niniejszej specyfikacji zgodnych z Wykazem Specyfikacji obowiązkowych zawartych w Rozporządzeniu Komisji (UE) 2016/919.
8. Lokomotywy muszą być wyposażone w system radiołączności GSM-R zgodnie z przepisami na dzień dostawy lokomotyw.
9. **Dostawca lokomotyw udzieli Zamawiającemu pisemnej gwarancji jakości** na każdą lokomotywę od dnia protokolarnego jej odbioru, wg kryteriów szczegółowo opisanych niżej w Części V Specyfikacji oraz projekcie umowy dostawy.
10. W ramach wykonania przedmiotu umowy i w ramach ceny za dostawę lokomotyw Dostawca na zasadach określonych umową dostawy świadczyć będzie **usługi szkoleniowe z zakresu obsługi oraz eksploatacji lokomotyw**. Opis i termin szkoleń jest przedstawiony niżej w Części V Specyfikacji.



11. W ramach dostawy lokomotyw Dostawca zapewni:
- a) **oprogramowanie** w języku polskim, niezbędne do bieżącego utrzymania i nadzoru nad lokomotywą (np. odczyt danych z rejestratora, śledzenie GPS, itp.), w tym także oprogramowanie do odczytu i obróbki danych generowanych przez systemy lokomotywy,
 - b) **dostęp w każdym momencie przez złącze np. USB do danych z rejestratora jazdy oraz kamer zamontowanych na lokomotywie przez uprawnionych pracowników Zamawiającego, jak również możliwość dostępu i podglądu do zapisanych danych oraz zapisu video z kamer poprzez Wi-Fi lub przez Ethernet. W każdym przypadku wymagane jest zapewnienie dostępu on-line do bieżących oraz archiwalnych danych i obrazu. (Odpłatność za kartę SIM oraz za transfer danych po stronie Odbiorcy). Dostęp do danych będzie zapewniony zgodnie ze specyfikacją producenta, wraz z przekazaniem w ramach realizacji przedmiotu dostawy oprogramowania oraz licencji na oprogramowanie służące do dostępu do danych oraz obrazu,**
 - c) **wliczony w cenę serwisu, serwis telefoniczny „hotline 24h” dostępny 24 godziny, 7 dni w tygodniu w języku polskim dla lokomotyw eksploatowanych w PL oraz w językach krajów, dla których lokomotywy posiadają dopuszczenie, obejmujący również dni świąteczne (wolne od pracy),**
 - d) **utrzymanie**, o którym mowa w Części V Specyfikacji,
 - e) **wsparcie produkcyjne i serwisowe** niezbędne do prawidłowej eksploatacji pojazdów,
 - f) **kompletną dokumentację** w języku polskim, dla każdej lokomotywy, w oryginałach lub potwierdzonych kopiach, o czym mowa w Części IV Specyfikacji; jeżeli językiem oryginału dokumentacji jest inny język niż język polski, to do oryginału dokumentacji lub potwierdzonej jej kopii, należy dołączyć poprawne tłumaczenie na język polski,
 - g) **pełny dostęp, pełne uprawnienia** dla dwóch specjalnie przeszkolonych serwisantów Odbiorcy do odczytu danych z wszystkich zainstalowanych na lokomotywie systemów o charakterze informatycznym (tj. bezpieczeństwa, jazdy, zarządzania lokomotywą),
 - h) **informację o błędach w lokomotywie w postaci pełnej listy kodów błędów** wraz z podaniem możliwych przyczyn powstania i opisem postępowania, jak usunąć błąd przez maszynistę. Lista kodów musi być dostępna w językach, jakie są dostępne w menu użytkownika lokomotywy i udostępniana Odbiorcy każdorazowo w przypadku wprowadzenia zmian. Należy zapewnić możliwość łatwej zmiany menu w kabinie maszynisty przez maszynistę na język wybranego kraju dla którego lokomotywa ma homologację z jednoczesnym

zapewnieniem zmiany wszystkich komunikatów, jakie wysyła system lokomotywy. Możliwość dokonania zmiany systemu zasilania lokomotywy dla danego kraju.

12. W ramach przedmiotu umowy i ceny dostawy lokomotyw Dostawca udzieli Zamawiającemu, **niewyłącznej, bezterminowej i nieodwołalnej licencji na korzystanie ze wszystkich elementów przekazanego oprogramowania, dokumentacji** i zawartych w niej dzieł lub utworów, w zakresie wymaganym do pełnego korzystania z dostarczonych lokomotyw. Licencja obejmuje także prawo do powielania i rozprowadzania wszelkiej dokumentacji związanej z wykorzystaniem jej do szkoleń, przeglądów, obsługi, napraw lokomotyw itp.

Szczegółowe dane techniczne dostarczanych lokomotyw

Lokomotywy winny spełniać wymagania zgodnie z obowiązującymi przepisami, w szczególności z przepisami TSI. W czasie eksploatacji pojazd powinien uniemożliwiać emisję substancji i czynników niebezpiecznych do środowiska naturalnego w rozumieniu przepisów ochrony środowiska, w tym ustawy Prawo ochrony środowiska, przepisów TSI, etc.

Lokomotywy powinny spełniać obowiązujące normy hałasu TSI NOI.

Zakres eksploatacyjny temperatur od -24°C do +40°C zgodnie z normą EN 50125-1. Względna wilgotność powietrza otoczenia max 90% przy 20°C. Należy zapewnić niezawodne funkcjonowanie lokomotyw podczas obfitych opadów deszczu lub śniegu.

O ile w treści Specyfikacji lub umowy nie określono inaczej, to lokomotywy i wszelkie podzespoły należy dostarczyć lub wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami, które będą obowiązywać na dzień ostatecznego odbioru lokomotyw przez Odbiorcę.

Rozwiązania techniczne, jakie będą miały zastosowanie w lokomotywach, będących przedmiotem przetargu, powinny posiadać wszelkie wymagane obowiązującymi przepisami zezwolenia, świadectwa, dopuszczenia, licencje, aprobaty, etc. wymagane do ich eksploatacji w Polsce oraz na terenie krajów, gdzie lokomotywa posiada dopuszczenie do eksploatacji.

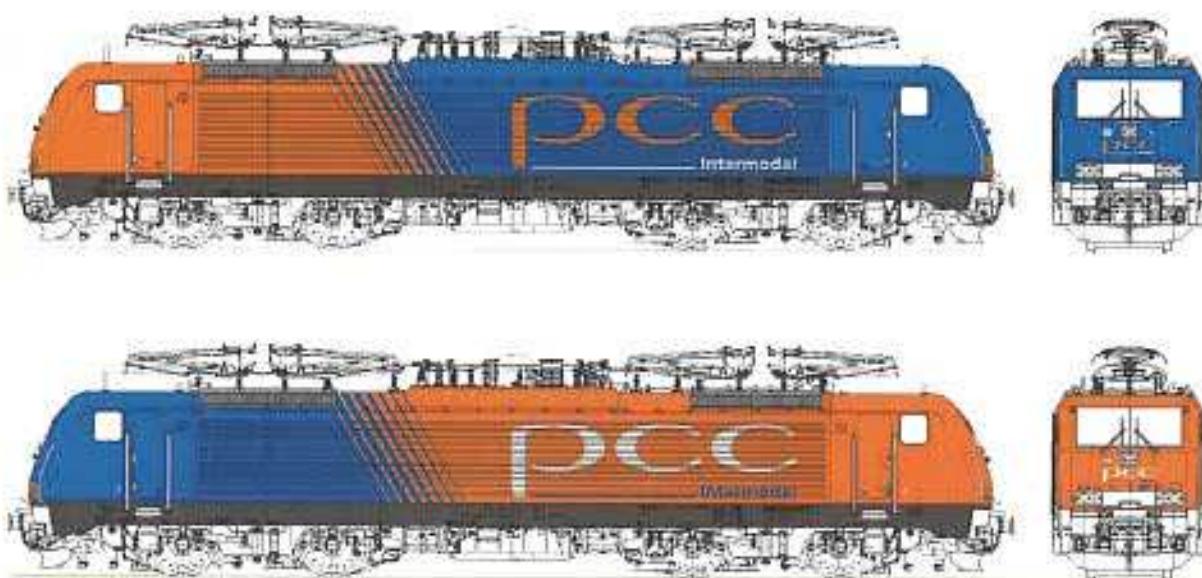
Wymagania spawalnicze: dostawca winien posiadać wdrożony system spawania pojazdów szynowych i ich części składowych zgodnie z wymaganiami normy **EN 15085** potwierdzony uzyskaniem certyfikatu, a także spełniać wymagania normy EN-ISO 3834 - „Wymagania jakości dotyczące spawania materiałów metalowych”, również potwierdzone uzyskaniem certyfikatu. Oba certyfikaty muszą być aktualne w trakcie całego trwania realizacji zamówienia/kontraktu. ~~Odbiorca ma prawo do kontroli procesu spawania we własnym zakresie lub wprowadzenia~~ „Towarzystwa

kwalityfikacyjnego" jako niezależnego podmiotu prowadzącego nadzór nad procesami spawalniczymi. Na dwa tygodnie przed odbiorem technicznym każdej z lokomotyw, Dostawca przedłoży Odbiorcy dokument wystawiony przez Europejskiego Inżyniera Spawalnika, potwierdzający, że wszystkie prace spawalnicze zostały wykonane w sposób prawidłowy.

Odporność na perforację elementów nośnych konstrukcyjnych oraz poszycia przez 10 lat. Szczelność i gwarancja dla powłok lakierniczych minimum 8 lat. Powinno być możliwe mycie mocno zabrudzonych powierzchni. Zastosowane farby i lakiery powinny być ekologiczne i dostarczone przez renomowanych producentów specjalizujących się w tego rodzaju produktach.

Pudła Lokomotyw z wyjątkiem zdejmowanych części dachowych zostaną pomalowane przez Dostawcę na jednolity jasny kolor (biały lub szary w dowolnym odcieniu) i zostaną we własnym zakresie po odbiorze oklejone foliami zawierającymi logotyp Zamawiającego z zastrzeżeniem przysługującej Zamawiającemu opcji technicznej 2. Dach lokomotywy powinien być szary, a elementy podwozia czarne, tj. w powszechnie, standardowo stosowanych kolorach.

Oferent w ramach opcji przedstawi Zamawiającemu w ofercie do aukcji (Załącznik nr 9) cenę Opcji technicznej nr 2 za pomalowanie lokomotyw w barwy firmowe, tj. kolory RAL 2008 („pomarańczowy”) oraz RAL 5002 („niebieski”) zgodnie z rysunkiem poglądowym nr 1, jak niżej :



Rys nr. 1 Poglądowy sposób malowania lokomotyw PCC Intermodal S.A.

Dostawca naniesie napisy oraz oznaczenia wymagane przepisami na ramie lokomotywy.


W przypadku skorzystania przez Zamawiającego z realizacji Opcji technicznej nr 2, Dostawca w terminie 3 miesięcy od podpisania umowy udostępni Zamawiającemu rysunek lokomotywy w celu ostatecznego zaprojektowania i uzgodnienia sposobu malowania i oznakowania promocyjnego. Rysunek będzie zawierał miejsca zarezerwowane dla oznaczeń obligatoryjnych, wymaganych przepisami prawa.

Dostawca w terminie do 3 miesięcy przed dostawą każdej lokomotywy prześle do Zamawiającego informacje dotyczące ewentualnych numerów oraz opisów jakie są wymagane do naniesienia na pudle lokomotywy, celem przygotowania się przez Zamawiającego do oklejenia odebranej lokomotywy.

Konstrukcja lokomotywy, podwozie i nadwozie

Konstrukcja lokomotywy, podwozie i nadwozie:

- a) budowa zgodna z obowiązującymi na dzień odbioru przepisami, normami i standardami;
- b) konstrukcja zgodna z wymaganiami EU dotyczącymi interoperacyjności kolei;
- c) znaki i napisy na lokomotywach oraz cechowanie wybranych elementów zgodnie z aktualnie obowiązującymi w tym zakresie przepisami;
- d) zastosowane w budowie tylko nowe podzespoły muszą zostać wyprodukowane w całości z użyciem części i materiałów, które spełniają aktualnie obowiązujące na dzień odbioru lokomotyw normy techniczne i wytrzymałościowe oraz przepisy w zakresie palności, toksyczności, dymienia, hałasu, interoperacyjności, etc.;
- e) na tabliczce znamionowej wykonanej z materiału spawalnego będą zawarte dane: producent, rok produkcji, typ lokomotywy, nr fabryczny oraz inne informacje jeżeli są wymagane przepisami. **Zamawiający dopuszcza, żeby na ostoi lokomotywy wybić numer fabryczny. W przypadku tego numeru fabrycznego chodzi o numer kolejny, który jest unikatowy. W takim przypadku, w kabinie lokomotywy należy umieścić tabliczkę znamionową (np. z aluminium) z numerem fabrycznym, takim samym jak na ostoi, oraz z rokiem produkcji lokomotywy. Jeżeli przepisy obowiązujące na dzień odbioru lokomotywy nałożą dodatkowy obowiązek umieszczenia oznakowania, wówczas Dostawca winien uwzględnić te wymagania w oznakowaniu lokomotywy;**
- f) koła bose monoblokowe. Trwałość kół minimum do pierwszej naprawy rewizyjnej P4 Lokomotywy;
- g) wózki dwuosiowe, z podwójnym stopniem usprężynowania, z tłumieniem drgań pionowych oraz z tłumieniem wężykowania;





- h) Trwałość łożysk zestawów kołowych minimum do najbliższego P4 lokomotywy;
- i) system smarowania obrzeży kół na wszystkich zestawach kołowych natryskowy lub sztyftowy;
- j) piasecznice z wyspem piasku umieszczonym z boku pudła, na wysokości max 1,5m od główki szyny, wyposażone w elektryczne podgrzewanie piasku;
- k) standardowe urządzenia ciągnowo-zderzne;
- l) samonośna konstrukcja spawana, wyposażona na końcach w strefy kontrolowanego zgniotu oraz klatkę bezpieczeństwa;
- m) konstrukcja lokomotywy musi umożliwiać podnoszenie jej (w oznaczonych do tego punktach) z kompletnym układem jezdnym za pomocą specjalistycznych dźwigów lub siłowników hydraulicznych;
- n) miejsca podparcia pudła przewidzieć tak, żeby w przypadku wykolejenia możliwe było wkolejenie lokomotywy poprzez ustawienie siłowników hydraulicznych bezpośrednio w torze lub obok toru;
- o) wszystkie opisy podzespołów i elementów umieszczonych wewnątrz nadwozia powinny być obligatoryjnie w języku polskim i **niemieckim**. Dopuszcza się dodatkowe opisy w innych językach;
- p) Zamawiający preferuje umieszczenie spryskiwaczy szyb czołowych w ramionach wycieraczek, ale dopuszcza także ich umieszczenie zgodne z rozwiązaniem producenta pod szybą.

Urządzenia elektryczne lokomotyw:

- a) Asynchroniczne silniki trakcyjne prądu przemiennego, zawieszane „za nos” lub całkowicie odsprężynowane, chłodzone z obcego źródła, umożliwiające indywidualne odłączenie każdego uszkodzonego silnika i eksploatację Lokomotywy;
- b) Dla lokomotyw w konfiguracji I należy zapewnić ilość pantografów zgodną z dopuszczeniami lokomotywy, lecz nie mniej niż 2 pantografy przeznaczone do zasilania prądem stałym (DC). W przypadku lokomotyw dla konfiguracji II należy zapewnić cztery pantografy rozmieszczone symetrycznie, spełniające wymagania krajów, w których mogą być eksploatowane. Przy czym wymagane są dwa pantografy przeznaczone do zasilania prądem stałym (DC) dla eksploatacji w Polsce oraz dwa pantografy przeznaczone do zasilania prądem zmiennym (AC), wyposażone w znormalizowane nakładki węglowe lub **nakładki zgodne ze standardem producenta, o ile nie powoduje to jakichkolwiek wykluczeń z eksploatacji**. Konstrukcja pantografów musi umożliwiać automatyczne opuszczenie odbieraka prądu w przypadku zużycia się nakładki węglowej (system ADD) oraz nie wykrycia sieci trakcyjnej;



- c) Komplet akumulatorów z układem pomiaru napięcia, skutecznie przeciwdziałającym rozładowaniu akumulatorów poniżej poziomu koniecznego do uruchomienia Lokomotywy;
- d) Przekształtniki trakcyjne wykonane w technologii IGBT, chłodzone cieczą, o konstrukcji umożliwiającej eksploatację Lokomotyw z mocą nie mniejszą niż 50% mocy znamionowej w przypadku uszkodzenia jednego z przekształtników;
- e) Urządzenia do podłączenia z zewnętrznego źródła zasilania 1x230V lub 3x400V AC (opcjonalnie);
- f) ~~Urządzenia zewnętrzne do ogrzewania pociągu (karta UIC 552, UIC 648)~~ Elementy ulokowane na czołownicach lokomotywy umożliwiające podłączenie zasilania pociągu zgodne ze standardami UIC (karty UIC 552 oraz UIC 648). Jednocześnie dopuszczamy, aby przewód miał dopuszczalną długość 2200mm.
- g) Urządzenia przeciwpoślizgowe na każdym zestawie napędowym;
- h) Zabezpieczenia przeciwprzepięciowe, zabezpieczenia przeciwprądowe;
- i) Liczniki energii elektrycznej zużytej przez Lokomotywę wraz z możliwością rejestracji energii oddanej do sieci trakcyjnej pozwalający rejestrować i rozliczać energię elektryczną w każdym z krajów, gdzie lokomotywa posiada dopuszczenie do eksploatacji. W szczególności licznik/i powinien spełniać wymagania dla tego typu urządzeń, posiadać legalizacje do użytkowania w poszczególnych krajach oraz posiadać aprobatę PKP Energetyka S.A. i innych dostawców energii elektrycznej do celów trakcyjnych. Jeżeli jest to wymagane to lokomotywa powinna posiadać dopuszczenia na zabudowę i eksploatację tych liczników;
- j) Sterowanie ukrotnione Lokomotyw pozwalające prowadzić kilka Lokomotyw z jednej czynnej kabiny.

Układ hamulcowy i hamulce

- a) Pneumatyczny, wyposażony w system antypoślizgowy, zgodny z właściwymi przepisami, wyposażony w autodiagnozę systemu hamulcowego;
 - b) Elektrodynamiczny z możliwością odzyskiwania energii (rekuperacja);
 - c) Oddzielny hamulec bezpieczeństwa;
 - d) Postojowy sprężynowy.
1. Przyłącza kontrolne hamulca pneumatycznego używane do diagnostyki powinny być umiejscowione w takim miejscu, aby był do nich dostęp bez konieczności wchodzenia pod lokomotywę. Przyłącza muszą być zgodne z UIC 543-1.
 2. Zbiorniki powietrza powinny zostać objęte cyklem rewizji/przeglądów zgodnym z PN EN 286-3 i wymaganiami Transportowego Dozoru Technicznego oraz przepisów krajów, dla których lokomotywa posiada dopuszczenie.



3. Częstotliwość rewizji tablicy hamulcowej powinna wynosić nie krócej niż co 5 lat i winna zostać określona w DSU.

Urządzenia pneumatyczne

- a) Nowoczesna sprężarka główna - śrubowa lub tłokowa, o wydajności minimum 2 m³/min, zamontowana w sposób umożliwiający szybkie i łatwe wysunięcie celem wykonania prostych czynności obsługi sprężarki bez konieczności demontażu dachu lokomotywy lub innych elementów lokomotywy powodujących czasochłonność tej operacji.
- b) Zbiorniki główne powietrza o pojemności minimum 800 litrów, z preferowanym przez Zamawiającego automatycznym systemem odwadniania. Dopuszcza się także ręczny system odwadniania zbiornika automatycznym systemem odwadniania.
- c) Kurki końcowe z aretacją, umieszczone na czołownicach Lokomotywy, z podwójnym wyprowadzeniem dla przewodu głównego (kolor czerwony) i przewodu zasilającego (kolor żółty).

Kabina maszynisty

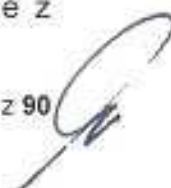
- a) Spełniająca wymagania przepisów bezpieczeństwa i przeciwpożarowych;
- b) Wyposażona w dwoje drzwi, po przeciwnych stronach Lokomotywy (lewe i prawe), oddzielona szczelnymi drzwiami od przedziału maszynowego;
- c) Stanowisko pracy maszynisty umieszczone z prawej strony kabiny patrząc w kierunku jazdy, ergonomiczne zapewniające widoczność, bez ostrych krawędzi, z materiałów odpornych na zarysowanie i ogólnodostępne środki chemiczne użyte do mycia stanowiska;
- d) Fotel maszynisty dostosowany do masy osoby wynoszącej 130 kg, regulowany we wszystkich płaszczyznach, z regulowanym oparciem, regulacja pneumatyczna fotela w pionie;
- e) Stanowisko pracy pomocnika maszynisty umieszczone z lewej strony kabiny patrząc w kierunku jazdy, ergonomiczne, bez ostrych krawędzi, z materiałów odpornych na zarysowanie i ogólnodostępne środki chemiczne użyte do mycia stanowiska;
- f) Fotel pomocnika maszynisty dostosowany do masy osoby wynoszącej 130 kg - wymagany atest, regulowany we wszystkich płaszczyznach, z regulowanym oparciem;
- g) Okna czołowe ogrzewane, z roletami, wykonane ze szkła bezpiecznego, wyposażone w wycieraczkę ze spryskiwaczami;
- h) Okna boczne opuszczane, ryglowane, wykonane ze szkła bezpiecznego;

Dopuszcza się, żeby okno było w drzwiach bocznych lub w bocznym przeszkleeniu kabin maszynistów;

- i) Tempomat;
- j) Klimatyzacja, wentylacja, regulacja temperatury w kabinie;
- k) Panele wyświetlacza: oddzielne dla diagnostyki i parametrów pracy lokomotywy oraz oddzielny dla wskazań parametrów jazdy;
- l) Kamery z podglądem na wyświetlaczu zastępujące lusterka zewnętrzne (wsteczne);
- m) Wszystkie opisy podzespołów i elementów umieszczonych w kabinie Lokomotywy powinny być w języku polskim i niemieckim, dopuszcza się dodatkowo oznakowanie zgodne ze standardem producenta. Dopuszcza się dodatkowe opisy w językach, w których Lokomotywa ma dopuszczenie do eksploatacji. Odrębną kwestię stanowią komunikaty wyświetlane na urządzeniach elektronicznych zamontowanych w kabinie lokomotywy. Komunikaty powinny być dostępne w większej ilości wersji językowych, zgodnie z wymaganiami określonymi w innych zapisach specyfikacji;
- n) Wyposażenie dodatkowe każdej kabiny maszynisty, które leży po stronie Dostawcy:
 - gaśnica ręczna,
 - apteczka,
 - szafki szafka z opcjonalnym zamykaniem (jedna szafka z półkami),
 - szafka ubraniowa lub wieszaki na odzież,
 - 2 gniazdka 230V AC,
 - latarka z możliwością ładowania,
 - zamykana lodówka,
 - zapewnienie miejsca (lub uchwytu) na: ~~miejsce na~~ telefon komórkowy, tablet, czajnik (zapewnienie telefonu, tabletu i czajnika po stronie Odbiorcy).

System kamer/rejestrator jazdy

Dostawca wyposaży lokomotywy w odrębny system składający się z kamer i urządzenia rejestracji warunków pracy lokomotywy, tj. obrazu i dźwięku (z możliwością wyłączenia przez uprawnioną osobę nagrywania dźwięku). System będzie składał się z kamery rejestrującej przedpole jazdy czynnej kabiny, a także kamery rejestrującej miejsce styku czynnego pantografu z siecią trakcyjną. Jakość nagrań powinna umożliwiać bezproblemowe, czytelne nagranie parametrów jazdy przy prędkościach 120 km/h w tym także w porze nocnej. Zapisywany obraz powinien być zapisywany w rozdzielczości minimum 1920x1080 przy prędkości zapisu minimum 30 klatek/s. Zapisywany obraz powinien być czytelny dla pory nocnej i dziennej. Na obrazie z





kamer winny być zapisane takie parametry jak: typ i nr lokomotywy, nr kabiny aktywnej, data, godzina, koordynaty GPS i *opcjonalnie* prędkość jazdy. Pamięć systemu kamer w postaci zabezpieczonego dysku twardego *lub* SSD winna być zabezpieczona przed przypadkowym usunięciem, zniszczeniem. Dostęp do nagrań tylko dla osób przeszkolonych i uprawnionych. Czas przechowania nagrania nie powinien być krótszy niż 14 dni *przy założeniu zapisu z kamer przez minimum 20 godzin dziennie*. Po tym czasie dopuszcza się nadpisywanie nagrań. Zgrywanie materiału nie powinno spowodować możliwości skasowania danych i zmiany ustawień (konfiguracji) rejestratora. Zgranie nagrań winno być możliwe zarówno w trybie zdalnym jak i za pomocą nośnika przenośnego. Awaria którejkolwiek z kamer (stan beznapięciowy, zwarcie, zalenie, itp.) *lub jej zastąpienie* powinny być sygnalizowane w skuteczny sposób, tak aby maszynista widział lub słyszał, że kamera nie działa. Jeśli system powiadomiania o awarii zostanie wykonany w opcji dźwiękowej, to należy zapewnić dezaktywację sygnału dźwiękowego, ale tylko po np. 1 minucie od rozpoczęcia sygnalizacji, tak aby sygnał ten nie wywierał negatywnego wpływu na maszynistę i bezpieczeństwo prowadzenia lokomotywy lub składu pociągu. Dodatkowo jako opcję dopuszcza się powiadomienie o awarii kamer(y) poprzez raport o usterce wysyłany zdalnie przez kartę SIM do ustalonego z Obiorcą adresata.

Systemy pokładowe związane z bezpieczeństwem lokomotywy:

- a) Aktualne systemy ETCS i RMTS
- b) Aktualne systemy GSM-R
- c) System RADIOSTOP
- d) Urządzenia czujności
- e) Radiotelefon nadawczo-odbiorczy posiadający parametry zgodne z **warunkami wymaganymi w krajach**, na które lokomotywa posiada dopuszczenie, zaprogramowany na kanały kolejowe obowiązujące w krajach dopuszczenia lokomotywy oraz *dotychczasowo zaprogramowane na konkretne częstotliwości wskazane* przez Zamawiającego:
 - 154.175 MHz jako „Stara Wieś”, odstęp 25 kHz, CTCSS 91,5
 - 160.150 MHz jako „PCC Rokita”, odstęp 12,5 kHz. CTCSS 91,5
- f) Systemy autokontroli układów lokomotywy
- g) Pozostałe systemy wymagane dla krajów, w których lokomotywa ma homologację i dopuszczenie do eksploatacji.

System GSM-R powinien zostać zainstalowany na każdej lokomotywie w taki sposób, aby umożliwiał pełną komunikację z systemami bezpieczeństwa infrastruktury tych krajów, w których systemy została wyposażona lokomotywa. Każda lokomotywa powinna zostać wyposażona również w radio analogowe wyposażone w rejestrator



rozmów, nawet jeśli na moment dostawy lokomotywy była możliwość korzystania z systemu GSM-R.

Układ cięglowo-zderzny

1. Urządzenia cięglowe zgodne z obowiązującymi normami i przepisami.
2. Urządzenia zderzne zgodne z obowiązującymi normami i przepisami.

3. PODSTAWOWE DOKUMENTY NORMATYWNE I PRZEPISY PRAWA POLSKIEGO I MIĘDZYNARODOWEGO

Konstrukcja i parametry techniczno-eksploatacyjne każdego z pojazdów muszą spełniać wymagania **obowiązujących aktualnie na dzień ostatecznego odbioru** przepisów prawa i uregulowań (w szczególności norm TSI i zgodności pojazdu z aktualnymi wymaganiami krajowymi wynikającymi ze specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych) w zakresie niezbędnym do uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego, jak również wymagań obowiązujących pojazdy kolejowe poruszające się po infrastrukturze PKP PLK S.A. oraz przewidziane przez Europejską Agencję Kolejową (ERA) dla eksploatacji lokomotyw w **kolejowym ruchu międzynarodowym na terenie UE**.

Źródła najważniejszych przepisów, regulacji i aktów prawnych:

- Internetowy System Aktów Prawnych ISAP <http://prawo.sejm.gov.pl/>
- Urząd Transportu Kolejowego UTK <https://www.utk.gov.pl/>
- Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności www.eur-lex.europa.eu
- Normy PN, EN - Polski Komitet Normalizacyjny www.pkn.pl
- Karty UIC www.uic.org

CZĘŚĆ IV. DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI, ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY

1. DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI

Dostawca jest zobowiązany do przedstawienia wszystkich wymienionych poniżej dokumentów obowiązujących dla każdej z konfiguracji. Dostawca może przedstawić jeden dokument obowiązujący dla obu konfiguracji lokomotyw dla każdego z punktów opisanych poniżej, o ile będzie to wystarczające oraz zgodne z przepisami prawa.

1. **Warunki Techniczne Wykonania i Odbioru Robót (WTWiO)**, Należy przedstawić przynajmniej jeden komplet WTWiO w języku polskim dla lokomotywy w każdej konfiguracji w wersji elektronicznej (na płycie CD lub innym nośniku danych elektronicznych) najpóźniej wraz z zawiadomieniem o gotowości do odbioru technicznego tj. na dwa tygodnie przed planowanym odbiorem technicznym lokomotywy w danej konfiguracji *Wersja papierowa jest opcjonalna.* Projekt WTWiO należy dostarczyć najpóźniej ~~na cztery miesiące do czterech miesięcy~~ przed planowanym terminem ~~uruchomienia produkcji pierwszej dostawy~~ lokomotywy danej konfiguracji. Brak uwag Odbiorcy w terminie dwóch miesięcy od otrzymania projektu WTWiO należy uznać jako akceptację dokumentu bez uwag. WTWiO muszą zawierać:

- i. Przedmiot warunków.
- ii. Zakres stosowania.
- iii. Wykaz kategorii i pojęć, jeśli nie występują w przywołanych normach.
- iv. Wymagania techniczno-jakościowe stanowiące wytyczne w procesie przygotowania produkcji, jak również eksploatacji lokomotyw.
- v. ~~Szczegółowy spis kart pomiarowych oraz protokołów kontroli jakościowych.~~
- vi. Program badań wynikających z obowiązujących w tym zakresie norm i przepisów, w tym badań nieniszczących z oceny wykonanych prac spawalniczych-opis i sposób oceny wyników.
- vii. ~~Wykaz świadectw i certyfikatów jakościowych dla poszczególnych części i podzespołów lokomotywy (np. atestów i dokumentacji wytopu blach, osi zestawów kołowych, etc.)~~

2. **Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego obowiązujące bez ograniczenia terminowego (bezterminowe)** - dokument zgodny z TSI. Zezwolenie należy dostarczyć w jednym egzemplarzu dla każdej z lokomotyw, najpóźniej wraz z zawiadomieniem o gotowości do odbioru technicznego tj. na dwa tygodnie przed planowanym odbiorem technicznym. Na

wezwanie Odbiorcy Dostawca powinien umożliwić mu wcześniej zapoznanie się z kopią uzyskanego zezwolenia. Jeżeli przepisy obowiązujące na dzień odbioru lokomotyw będą stanowiły inaczej, to Dostawca jest zobowiązany dostarczyć Zamawiającemu dokument uprawniający do użytkowania lokomotyw w Polsce i na terenie państw Unii Europejskiej (przynajmniej Niemcy oraz pozostałe kraje, w których lokomotywa jest dopuszczona do eksploatacji) wynikający z aktualnie obowiązujących przepisów.

3. **Dopuszczenie do użytkowania konkretnej kolejnej lokomotywy** wydane na podstawie aktualnie obowiązujących norm prawnych. Dostawca dostarczy świadectwa sprawności technicznej dla każdej lokomotywy odrębnie, najpóźniej wraz z zawiadomieniem o gotowości do odbioru technicznego tj. na dwa tygodnie przed planowanym odbiorem technicznym.

4. **Dokumentacja Systemu Utrzymania (DSU) lub równoważna obowiązująca w krajach na które lokomotywa posiada dopuszczenie**

Projekt Dokumentacji Systemu Utrzymania w języku polskim powinien być dostarczony Zamawiającemu przynajmniej na pięć miesięcy przed planowaną dostawą pierwszej lokomotywy w danej konfiguracji, w celu zapoznania się z jego treścią i wyjaśnienia ewentualnych niejasności. Ewentualne uwagi, czy propozycje zmian ze strony Zamawiającego w dokumentacji będą poparte racjonalnymi argumentami natury użytkowo-operacyjnej. Brak uwag Odbiorcy w terminie dwóch miesięcy od otrzymania DSU należy uznać jako akceptację. Na dwa miesiące przed planowaną dostawą pierwszej lokomotywy danej konfiguracji, należy przedstawić dla każdej z dwóch konfiguracji lokomotyw przynajmniej jeden komplet DSU w wersji papierowej opcjonalnie - do podpisania przez Odbiorcę jako ECM i przynajmniej jeden w wersji elektronicznej edytowalnej (na płycie CD lub innym nośniku danych elektronicznych w wersjach pdf oraz w wersjach edytowalnych w szczególności w formatach Word, Excel, dwg 2D oraz dwg 3D lub innym formacie możliwym do przetwarzania w systemach CAD). Zamawiający nie oczekuje rysunków produkcyjnych tylko rysunków we wskazanych formatach wchodzących w skład dokumentacji systemu utrzymania przydatnych pod kątem eksploatacji przez użytkownika. Zamawiającemu przysługuje prawo do posługiwania się dokumentacją DSU w całości lub w dowolnej części oraz jej dowolnych modyfikacji jakie uzna za niezbędne. DSU winno być zgodne z obowiązującymi przepisami i dobrymi praktykami stosowanymi przy opracowywaniu DSU i powinno zawierać m.in.:

- i. Opis funkcjonalny pojazdu z podziałem na elementy składowe w procesie utrzymania.



- ii. Dokumentację techniczną, w tym:
 - Opisy czynności przeglądowych i naprawczych, instrukcje demontażu, montażu;
 - Opisy metod pomiarowych oraz zestawienie parametrów pomiarowych w procesie przeglądu lub naprawy;
 - Wzory kart pomiarowych z wykazem wartości konstrukcyjnych, po naprawczych i kresowych dla zespołów, podzespołów i elementów pojazdu;
 - Wykaz urządzeń i narzędzi specjalistycznych;
 - Wykaz testów koniecznych do wykonania w trakcie utrzymania;
 - Wymagania dotyczące kwalifikacji pracowników;
 - Wymagania szczególne dla czynności spawalniczych i badań nieniszczących;
 - Instrukcje diagnozowania i usuwania typowych usterek.
- ~~iii. Wykaz części zamiennych z opisem technicznym, określeniem producenta.~~
- iv. Ograniczenia związane z bezpieczeństwem i interoperacyjnością dla podzespołów lub części istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa oraz interoperacyjności. Określenie wartości granicznych nieprzekraczalnych w toku eksploatacji, wraz z eksploatacją w trybie awaryjnym.
- v. Wykaz podzespołów podlegających dozorowi technicznemu.

5. **Dokumentacja techniczno – ruchowa (DTR).** Projekt DTR należy przedstawić przynajmniej na sześć miesięcy przed planowaną dostawą pierwszej lokomotywy danej konfiguracji. Odbiorca może wnieść uwagi do DTR w terminie dwóch miesięcy od dnia jego otrzymania. Brak uwag Odbiorcy w terminie dwóch miesięcy od otrzymania DTR należy uznać jako akceptację. Na trzy miesiące przed dostawą pierwszej lokomotywy danej konfiguracji należy przedstawić przynajmniej jeden komplet DTR wersji elektronicznej, w wersjach pdf oraz w wersjach edytowalnych w szczególności w formatach Word, Excel, dwg 2D oraz dwg 3D lub innym formacie możliwym do przetwarzania w systemach CAD. **Wersja papierowa jest opcjonalna.** DTR powinna zawierać:

- i. Określenie przeznaczenia lokomotywy;
- ii. Dane techniczne;
- iii. Opis budowy i **zasady działania;**
- iv. Rysunki poglądowe;
- v. Instrukcja obsługi lokomotywy (podręcznik maszynisty), programów diagnostycznych i użytkowych oraz zainstalowanego oprogramowania i urządzeń (np. rejestrator obrazu i dźwięku);
- vi. Wymagania dotyczące użytkowania i bezpieczeństwa obsługi;



- vii. Instrukcja utrzymania i konserwacji;
 - viii. Opis metod i wykaz parametrów sprawdzania stanu technicznego i zestawienie parametrów, w tym sposobu podnoszenia lokomotywy;
 - ix. Opis typowych usterek i metod usuwania;
 - x. Wykaz części zamiennych, z opisem technicznym, określeniem producenta;
 - xi. Załączniki, w tym schematy techniczne, rysunki poglądowe, ideowe, montażowe, wykresy;
 - xii. Wpływ na ochronę środowiska i zasady recyklingu pojazdów, w tym wskazówki dotyczące mycia pudła i podwozia;
6. **Dokumentacja konstrukcyjna pojazdu.** Należy dostarczyć przynajmniej jeden komplet dokumentacji, w tym również rysunki wykonawcze **w wersji papierowej i przynajmniej jeden w wersji elektronicznej** w tym jedną w wersji edytowalnej (na płycie CD lub innym nośniku danych elektronicznych w wersjach pdf oraz w wersjach edytowalnych w szczególności w formatach Word, Excel, dwg 2D oraz dwg 3D lub innym formacie możliwym do przetwarzania w systemach CAD), **wersja papierowa jest opcjonalna**, na dwa tygodnie dla lokomotywy w każdej konfiguracji, najpóźniej wraz z zawiadomieniem o gotowości do odbioru technicznego tj. na dwa tygodnie przed planowanym odbiorem technicznym. Przekazanie dokumentacji wiąże się z przyznaniem Zamawiającemu prawa do jej wykorzystywania w celu prawidłowej eksploatacji, modernizacji, naprawy lub odtworzenia poszczególnych części lokomotyw zakupionych w ramach niniejszego postępowania przetargowego.
7. **Katalog części zamiennych w języku polskim wraz z wykazem producentów i dostawców** (z numerami katalogowymi umożliwiającymi sprawne zamawianie części), w tym także, rysunki poglądowe z wymiarami oraz instrukcje ich naprawy i konserwacji, o ile te dostarczane są przez producenta. Należy dostarczyć jeden egzemplarz w wersji papierowej i jeden w wersji elektronicznej edytowalnej **lub interaktywny elektroniczny katalog części zamiennych, przy spełnieniu warunku bezterminowej dostępności tego katalogu dla przedstawicieli Odbiorcy w ramach zawartej umowy dostawy** wraz z pierwszą lokomotywą danej konfiguracji najpóźniej na dwa tygodnie przed jej odbiorem technicznym. Zamawiającemu przysługuje prawo do uzyskania rysunków poglądowych wraz z wymiarami a Dostawca zobowiązuje się do ich nieodpłatnego przekazania w terminie 14 dni kalendarzowych od otrzymania informacji z zapotrzebowaniem na dany rysunek.
8. **Paszporty rewizyjne dla urządzeń podlegających dozorowi technicznemu**
Należy dostarczyć dwa egzemplarze w wersji papierowej wraz z każdą



lokomotywą danej konfiguracji, najpóźniej ~~wraz z zawiadomieniem o gotowości do jej odbioru technicznego~~ w dniu odbioru końcowego.

9. **Deklaracja weryfikacji zgodności podsystemu tabor dla wyprodukowanego pojazdu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei.** Pojazd musi spełniać wymogi dotyczące interoperacyjności kolei oraz procedur oceny zgodności dla transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej - zgodnie z aktualnie obowiązującymi w tym zakresie przepisami dla każdej lokomotywy na dzień odbioru technicznego przez Odbiorcę.

10. **Potwierdzenie nadania europejskiego numeru kolejowego (EVN) wraz z potwierdzeniem wpisu w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR).** Poszczególne lokomotywy powinny zostać zarejestrowane w Polsce przez Dostawcę i na jego koszt. Proces rejestracji zostanie poprzedzony wystąpieniem do Urzędu Transportu Kolejowego o przydzielenie numerów kolejowych dla lokomotyw. Numery dla zestawów kołowych winny zostać naniesione na zestawy kołowe ~~po ich uzgodnieniu z Odbiorcą (w formie obowiązującej u Odbiorcy).~~ Odbiorca na wniosek Dostawcy udzieli stosownych pełnomocnictw w zakresie niezbędnym do przeprowadzenia czynności uzyskania numerów i rejestracji lokomotyw przez Dostawcę na rzecz Odbiorcy. Proces rejestracji musi zostać zakończony przed zgłoszeniem przez Dostawcę gotowości do odbioru ~~technicznego~~ końcowego każdej z lokomotyw zaś właściwy dokument rejestracyjny winien zostać przesłany Odbiorcy wraz z zawiadomieniem o gotowości do przystąpienia do odbioru ~~technicznego~~ końcowego. **Brak dostarczenia dokumentów potwierdzających rejestrację lokomotyw do dnia odbioru końcowego spowoduje brak odbioru tych lokomotyw.**

11. **Dodatkowe wymagania** odnośnie dokumentacji, którą Dostawca przedłoży Zamawiającemu:

- Producent lokomotyw dostarczy rysunki techniczne w wersji edytowalnej elementów nieznormalizowanych takich jak: elementy spawane ramy, elementy obrabiane mechanicznie oraz plastycznie. Rysunki te posłużą wyłącznie do ułatwienia prac odtworzeniowych podczas napraw pojazdu – dostarczenie rysunków nastąpi najpóźniej wraz z pierwszą lokomotywą.
- Wykaz świadectw i certyfikatów jakościowych dla ~~poszczególnych~~ kluczowych części i podzespołów lokomotywy (np. atestów i dokumentacji wytopu blach, osi zestawów kołowych, etc).
- Szczegółowy spis kart pomiarowych oraz protokołów kontroli jakościowych.

- Opis obsługi licznika energii elektrycznej certyfikowanego przez PKP Energetyka.
- Inne dokumenty związane z eksploatacją lokomotywy, w szczególności jeśli są wymagane przez organy dozoru kolejowego.

Dokumentację, o której mowa wyżej Dostawca zobowiązany jest przekazać Zamawiającemu w formie papierowej, zgodnie z ilością egzemplarzy wskazaną w opisie oraz w wersji elektronicznej, zezwalającej na kopiowanie. Dokumenty opisowe, instrukcje obsługi (np. DTR, WTWiO, DSU oraz dokumentacja dotycząca utrzymania dla każdego z krajów, w którym lokomotywa posiada dopuszczenie) winny być zapisane w formacie edytowalnym DOCX.

Dokumenty konstrukcyjne tj. rysunki i schematy (pneumatyczne, elektryczne etc.) winny być zapisane w formacie DWG i PDF.

2. ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY

Próby odbiorcze pojazdów, kontrole, odbiory

Każda lokomotywa musi przejść **próby odbiorcze** na koszt Dostawcy i za jego staraniem, zgodnie z obowiązującymi wymaganiami norm, kart UIC oraz WTWiO. Jeżeli pojazd danego typu posiada już zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji to wykonanie **prób kwalifikacyjnych**, o ile nie jest wymagane przez przepisy kraju rejestracji, będzie zbędne.

Odbiorca zastrzega sobie prawo do prowadzenia czynności kontrolnych w miejscu produkowania lokomotyw na każdym etapie realizacji prac dotyczących przedmiotu dostawy, w liczbie nie przekraczającej 2 kontroli na jedną lokomotywę. Każdorazowo inspekcja ze strony Odbiorcy zostanie zgłoszona **na co najmniej 3 dni kalendarzowe 5 dni kalendarzowych** przed wizytą przedstawicieli Odbiorcy. Dostawca zobowiązany jest udzielić przedstawicielom Odbiorcy potrzebnych wyjaśnień dotyczących jakości używanych materiałów i wykonywanych prac. **Dostawca może nie udzielić wyjaśnień objętych tajemnicą przedsiębiorstwa, uzasadniając na piśmie przyczynę i zakres odmowy takich wyjaśnień.** Koszty wynagrodzenia przedstawicieli Odbiorcy, ich przejazdu i pobytu w miejscu produkowania lokomotyw, obciążają wyłącznie Odbiorcę.

Dostawca zawiadomi Odbiorcę o **planowanej gotowości** każdej z lokomotyw **do odbioru technicznego u Dostawcy** z wyprzedzeniem **przynajmniej dwóch tygodni**. W tym okresie strony powinny uzgodnić termin odbioru technicznego, przypadający nie dalej niż w okresie kolejnych trzech tygodni. Odbiór techniczny każdego z pojazdów zrealizowanych na rzecz Odbiorcy dokonywany będzie komisyjnie przez przedstawicieli Odbiorcy i Dostawcy w warsztatach Dostawcy

w miejscu wskazanym przez Dostawcę i w terminie uzgodnionym przez strony. W skład komisji odbiorczej ze strony Odbiorcy wchodzi osoby upoważnione przez Odbiorcę posiadające wiedzę, doświadczenie i kwalifikacje, na podstawie których dokonują odbiorów poszczególnych elementów pojazdu lub kontroli prac na etapie ich produkcji. Pozytywny wynik w/w czynności jest podstawą do wystawienia **przez Dostawcę oświadczenia o dopuszczeniu do użytkowania, tj. dokumentu stwierdzającego, że pojazd jest sprawny** i nadaje się do eksploatacji w pełnym zakresie. Na czas odbioru technicznego Dostawca zapewni odpowiednie miejsce z dostępem do wymaganych urządzeń oraz personel przygotowany do wykonania wymaganych prób i badań. **W przypadku przesunięcia terminu odbioru technicznego (w warsztacie Dostawcy) powyżej terminów wskazanych w niniejszym akapicie z winy Zamawiającego, Dostawcy przysługuje prawo przesunięcia terminu dostawy danej lokomotywy o ilość dni wynikających z przesunięcia odbioru technicznego z winy Zamawiającego.**

Zamawiający pozostawia sobie prawo do swobodnego decydowania o wyborze elementów, które będą podlegać weryfikacji w ramach czynności odbioru.

Planowane czynności, które przedstawiciele Odbiorcy zamierzają przeprowadzić w ramach odbioru technicznego:

- Sprawdzenie poprawności i weryfikacja kompletności dokumentacji powykonawczej zgodnie z WTWiO;
- Sprawdzenie na lokomotywie opisu ze wzorem aktualnego malowania (sprawdzenie kompletności);
- ~~Sprawdzenie kontrolne w wybranych punktach grubości powłoki malarskiej na podstawie przedstawionych kart pomiarowych — zgodnie z dokumentacją i zapisami umowy (wymagany dostęp do grubościomierza wraz z pracownikami uprawnionymi do dokonania pomiaru);~~
- Sprawdzenie zgodnie ze specyfikacją poprawności/kompletności wykonania lokomotywy zgodnie z zapisami umowy (wymagany jest odcinek toru umożliwiający przegląd lokomotywy z zadaszonym kanałem rewizyjnym);
- Weryfikacja dokumentów z jazdy próbnej na podstawie kopii dokumentów przekazanych przez Dostawcę.

W trakcie odbioru technicznego przedstawicielom Odbiorcy zostanie udostępniona i przekazana pozostała dokumentacja techniczna.

W dniu odbioru technicznego lokomotywa pod każdym względem technicznym i formalnym powinna być gotowa do jazdy zgodnie z wytycznymi zawartymi w umowie i specyfikacji Zamawiającego.



Dla każdego z odbieranych pojazdów strony spiszą stosowny protokół odbioru technicznego. Koszty jakie mogą wiązać się z przeprowadzeniem odbioru technicznego ponosi Dostawca, z tym że koszty wynagrodzenia przedstawicieli Odbiorcy, ich przejazdu i pobytu w miejscu odbioru technicznego, obciążają wyłącznie Odbiorcę.

Odbiorca ma prawo odmówić odbioru technicznego pojazdu, jeżeli jego stan techniczny lub formalno-prawny uniemożliwia jego właściwe użytkowanie. W takim przypadku w spisany protokole wskazane zostaną braki wraz z przewidywanym terminem ich usunięcia.

W okresie od dnia przystąpienia do odbioru technicznego pierwszej lokomotywy aż do przekazania ostatniej z dostarczonych w wykonaniu umowy lokomotyw do naprawy rewizyjnej P4, Dostawca zobowiązany będzie posiadać ważną polisę ubezpieczeniową od odpowiedzialności cywilnej (OC) na sumę nie mniejszą niż **10 milionów EUR** (za jedno lub wszystkie zdarzenia), obejmującą szkody jakie mogą powstać w wyniku awarii lokomotyw spowodowanych niewłaściwą jakością lokomotyw albo niewłaściwie wykonanym serwisem lub naprawą albo ich zaniechaniem. Nie później niż na tydzień przed odbiorem pierwszej lokomotywy, Dostawca przedstawi Odbiorcy aktualną kopię takiej opłaconej polisy, a następnie najpóźniej w dniu upływu ważności aktualnej polisy przedstawiać będzie Odbiorcy kserokopię odnowionej polisy.

Dostawca zobowiązany jest dostarczyć na własny koszt każdą z lokomotyw do miejsca dostawy, tj. **do terminala intermodalnego Odbiorcy w Kutnie**, gdzie nastąpi jego **ostateczny odbiór**. Jeżeli wcześniej przekazany Odbiorcy dokument dopuszczenia do użytkowania lokomotywy utracił ważność, Dostawca zobowiązany jest zaopatrzyć lokomotywę w nowy dokument dopuszczenia do użytkowania.

Ostateczny odbiór każdej lokomotywy dokonywany będzie komisyjnie na terenie **terminala kontenerowego Odbiorcy w Kutnie**, w języku polskim, przez przedstawicieli Dostawcy oraz Zamawiającego. Lokomotywa powinna dojechać do miejsca odbioru sama w oparciu o własny napęd. Zamawiający dopuszcza taki scenariusz, iż lokomotywa będzie transportowana w pociągu, przy czym Zamawiający informuje, że nie ma możliwości wjazdu na terminal pociągu, w którym przyjechała lokomotywa. Z uwagi na brak sieci trakcyjnej na terminalu w Kutnie wstawienie lokomotywy do miejsca odbioru winno zostać zrealizowane z użyciem trakcji spalinowej. W przypadku dostawy lokomotyw w sposób opisany powyżej (tj. w składzie pociągu) odbiór na wniosek Zamawiającego będzie poprzedzony jazdą próbną do 150 km, zorganizowaną przez Zamawiającego i na koszt Zamawiającego. Ubezpieczenie lokomotyw do chwili odbioru jest po stronie Dostawcy.



Przystąpienie do **odbioru lokomotyw w miejscu dostawy** powinno nastąpić w dniu roboczym wskazanym przez Dostawcę jako dzień dostawy (na co najmniej siedem dni wcześniej, zgodnie z zasadami opisanymi w Części II Specyfikacji – *pkt 3. Miejsce dostawy i eksploatacji, termin dostawy i zapłaty ceny*). Na 24 godziny przed przyjazdem lokomotywy do stacji Stara Wieś, od której odgałęzia się bocznicą terminala miejsca dostawy w Kutnie, Dostawca (lub działający za niego przewoźnik kolejowy) zaawizuje przybycie lokomotywy na adres mailowy marek.pytka@pcc.eu oraz dispo@pcc.eu. Jeżeli dostawa lokomotyw nastąpiłaby po godzinie 16:00, przedstawiciele stron przystąpią do odbioru w najbliższym dniu roboczym. Odbiór końcowy każdej z lokomotyw zostanie zakończony w miejscu dostawy podpisaniem protokołu.

Każdy pojazd powinien być wykonany zgodnie z przepisami prawa, a przedstawiciel Dostawcy w dniu jego odbioru końcowego przekaze Odbiorcy pisemne oświadczenie, iż został on wykonany prawidłowo, zgodnie z aktualnymi przepisami prawa, normami obowiązującymi na dzień odbioru i nadaje się do użytkowania.

Na terenie terminala po dostarczeniu lokomotywy dokonana będzie **weryfikacja lokomotyw pod względem kompletności oraz usterek**.

Dostawca ubezpieczać będzie dostarczane pojazdy na własny koszt w zakresie Casco i NNW na czas przejazdu lokomotyw do wskazanego przez Odbiorcę miejsca dokonania dostawy, aż do chwili jego protokolarnego odbioru przez Odbiorcę. W przypadku, gdyby po dostarczeniu lokomotywy do Odbiorcy nie nadawałaby się do właściwej eksploatacji, obowiązek jej ubezpieczenia zostaje wydłużony do dnia usunięcia przeszkód uniemożliwiających właściwą eksploatację.

Odbiorca będzie pokrywał koszty ubezpieczenia od chwili protokolarnego **odbioru końcowego każdej z lokomotyw**. Z tą też chwilą stanie się uprawniony do korzystania z lokomotyw oraz przejdą na niego ciężary związane z jej utrzymaniem (obowiązek ponoszenia opłat serwisowych) i ryzyko przypadkowej utraty.

Koszty jakie mogą wiązać się z przeprowadzeniem odbioru w miejscu dostawy ponosi Odbiorca, z tym że koszty wynagrodzenia przedstawicieli Dostawcy, ich przejazdu i pobytu w miejscu odbioru technicznego, obciążają wyłącznie Dostawcę.

Jeśli okaże się, że odbiór lokomotyw musi być poprzedzony usunięciem usterki, koszty wykonania takich prac obciążają Dostawcę. Odbiorca w miarę możliwości na uzgodnionych zasadach może udostępnić Dostawcy w miejscu dostawy technicznego wsparcia potrzebnego do usunięcia usterki przed odbiorem lokomotywy.

Koszty transportu lokomotywy celem usunięcia usterek stwierdzonych podczas procedury odbioru, jak i koszty ich usunięcia, obciążają Dostawcę lokomotywy.



Odbiorca nie może odmówić podpisania protokołu odbioru w przypadku stwierdzenia **jedynie drobnych usterek**, które nie pogarszają możliwości eksploatacji lokomotywy, a w protokole określony zostanie rozsądny czas i sposób ich usunięcia.

Strony podpisując protokół odbioru końcowego lokomotywy uznają, że lokomotywę uważa się za dostarczoną, a dostawę lokomotywy za wykonaną.

CZĘŚĆ V. GWARANCJA, SERWIS, CZĘŚCI ZAMIENNE, SZKOLENIE, DODATKOWE INFORMACJE

1. GWARANCJA

Wybrany w ramach niniejszego postępowania **Dostawca obejmie dostarczone lokomotywy gwarancją dobrej jakości przez okres nie krótszy niż 24 miesiące** licząc odpowiednio od daty przekazania każdego z pojazdów Odbiorcy, gotowych do eksploatacji lub dla **przebiegu 600.000 km**, w zależności co pierwsze wystąpi, z zastrzeżeniem dłuższych okresów gwarancji dobrej jakości na:

- szczelność powłok lakierniczych – 96 miesięcy (8 lat),
- odporność poszycia nadwozia (pudła) lokomotywy na perforację – 120 miesięcy (10 lat),
- trwałość oraz brak wad zestawów kołowych (koła monoblokowe, osie, przekładnie, koła zębate) oraz osi i łożysk osiowych – 96 miesięcy (8 lat) lub przebieg **1.200.000 4.440.000** km w zależności co pierwsze nastąpi, z tym że jeżeli jedno lub oba te zdarzenia nastąpią przed pierwszą naprawą rewizyjną lokomotywy P4, termin gwarancji przedłuża się do tej naprawy,
- trwałość oraz brak wad silników trakcyjnych oraz wentylatorów silników trakcyjnych – 60 miesięcy (5 lat),
- trwałość oraz brak wad przetwornic jazdy i przetwornic pomocniczych – 60 miesięcy (5 lat),
- trwałość oraz brak wad tablic hamulcowych – 60 miesięcy (5 lat).

Trwałość w okresie gwarancji kół monoblokowych, przekładni, kół zębatych i łożysk osiowych oznacza, że ich normalne zużycie w tym okresie nie będzie tak znaczne, że dalsza eksploatacja lokomotywy uzależniona będzie od wymiany tych elementów.

Czynności serwisowe objęte będą gwarancją dobrej jakości w okresach wskazanych niżej przy opisie usług serwisowych.

Gwarancja obejmuje wszystkie elementy składowe pojazdu z wyłączeniem materiałów eksploatacyjnych (jak np. klocki hamulcowe) oraz sprawną pracę lokomotyw.

W ramach gwarancji na lokomotywy, Dostawca lokomotyw ponosi pełną odpowiedzialność, za wady każdej z dostarczonych lokomotyw (także wynikłe z zastosowania przy budowie lokomotyw niewłaściwych materiałów lub technologii, spowodowanych błędami w oprogramowaniu, dokumentacji), powstałych lub ujawnionych w okresie gwarancyjnym.

Odpowiedzialność z tytułu gwarancji Dostawcy oparta na zasadzie ryzyka, nie obejmuje roszczeń z tytułu szkód powstałych w wyniku siły wyższej, niewłaściwej obsługi przez pracowników Zamawiającego, eksploatacji niezgodnej z instrukcją obsługi, DSU oraz dokumentacją dotyczącą utrzymania dla każdego z krajów w którym lokomotywa posiada dopuszczenie, DTR, aktów wandalizmu, kolizji, wypadków lub innych zdarzeń kolejowych, za wyjątkiem tych zdarzeń, do jakich doszło w wyniku wad lokomotywy, powstałych lub ujawnionych w okresie gwarancji.

W przypadku wystąpienia wady lub uszkodzenia lokomotywy w okresie gwarancji z przyczyn, za które odpowiada Dostawca, czas wyłączenia lokomotywy z ruchu automatycznie przedłuża okres gwarancji udzielonej przez Dostawcę o każdą rozpoczętą dobę wyłączenia lokomotywy z ruchu, potwierdzony dowodem zgłoszenia wystąpienia wady lub uszkodzenia oraz dokumentem stwierdzającym usunięcie wady lub uszkodzenia, podpisanym przez Zamawiającego.

W przypadku wystąpienia w którejkolwiek lokomotywie **wady systemowej**, tj. takiej wady, która dotyczy wszystkich lokomotyw wyprodukowanych w oparciu o te same projekty, materiały itp., Dostawca zobowiązuje się, na własny koszt, do wprowadzenia we wszystkich dostarczonych Zamawiającemu lokomotywach, będących przedmiotem umowy, rozwiązań eliminujących te wady, w tym koniecznych zmian konstrukcyjnych i technologicznych lub innych modyfikacji. Po wprowadzonych zmianach, Dostawca musi przedstawić **niezależną—ocenę** raport rzeczoznawcy potwierdzający prawidłowości rozwiązań eliminujących te wady. Dostawca ma obowiązek usunięcia wady systemowej w terminie uzgodnionym przez Strony. Do wad systemowych mają zastosowanie postanowienia dotyczące gwarancji.

W efekcie naprawy Dostawca lokomotyw nie może zmieniać lub ograniczać gwarancji na daną lokomotywę.

Jeżeli w przypadku **dwukrotnej-trzykrotnej** naprawy tego samego elementu objętego odpowiedzialnością gwarancyjną Dostawcy, wystąpi kolejna wada lub usterka tego elementu **w okresie nie przekraczającym jednego roku pomiędzy pierwszą a trzecią naprawą**, wtedy Dostawca zobowiązany jest wymienić dany element lub elementy mające związek przyczynowy z wadą lub usterką na element/y nowe, **chyba że Odbiorca wyrazi zgodę na dokonanie kolejnej jego/ich naprawy**.



Na części wymienione na nowe, gwarancja nie może być krótsza niż **48 12 miesięcy** od dnia zakończenia naprawy i nie krótsza jednak niż okres obowiązywania podstawowej gwarancji na lokomotywę, w której część ta została zamontowana lub dłuższego okresu gwarancji wskazanego wyżej, jeśli dotyczy on części wymienionej na nową.

Zakres i warunki gwarancji będą jednolite dla wszystkich lokomotyw i niezmiennie w trakcie całego okresu obowiązywania gwarancji, to znaczy, że Dostawca bez zgody Odbiorcy nie może jednostronnie zastąpić ich nowymi warunkami gwarancji ani dla lokomotyw już dostarczonych, ani dla tych, których dostawa dopiero ma nastąpić. Niniejsze dotyczy również lokomotyw dostarczonych Zamawiającemu w wykonaniu Opcji Dodatkowej.

Warunki gwarancji są określone w projekcie umowy załączonym do niniejszej Specyfikacji oraz dodatkowo mogą być przedstawione przez Oferenta w treści jego Oferty składanej po aukcji, jako **Załącznik nr 4 do umowy dostawy**. Warunki gwarancji przedstawione przez Odbiorcę mają charakter nadrzędny i zapisy dotyczące gwarancji, jakie przedstawi Oferent/Dostawca będą im podporządkowane. W sprawach spornych, czy kolizji zapisów, warunki określone w projekcie umowy mają pierwszeństwo w takim zakresie, w jakim są korzystniejsze dla Odbiorcy.

2. USŁUGI SERWISOWE

W okresie od odbioru lokomotywy do chwili przekazania jej do pierwszej naprawy P4, w ramach wykonania umowy dostawy, Dostawca zapewni:

- serwis prewencyjny,
- serwis korekcyjny oraz
- serwis dodatkowy.

po stawkach wynagrodzenia zaoferowanych w toku postępowania przetargowego (o których mowa w Części II Specyfikacji – pkt 2. Opis cen i stawek, indeksacja).

Wynagrodzenie za usługi serwisu prewencyjnego i korekcyjnego, obejmujące pełne utrzymanie każdej z lokomotyw, będzie naliczane po stawkach Cs i Csd, zaś wynagrodzenie za wykonane usługi serwisu dodatkowego zostanie rozliczone po cenach Cb, Cpk i Cp₄ lub stawkach Cp_{PL} i Cp, Cd_{PL} i Cd.

Po wykonaniu usługi serwisowej Dostawca zgłasza Zamawiającemu gotowość pojazdu do eksploatacji oraz dokonuje zapisów o wykonanej usłudze w książce pokładowej pojazdu. Przeprowadzenie czynności serwisowych winno kończyć się podpisaniem protokołu serwisowego przez przedstawicieli Odbiorcy i Dostawcy bez zastrzeżeń po każdym przeglądzie lub naprawie lokomotywy.

Po wykonaniu usługi serwisowej Dostawca przekaże Zamawiającemu komplet



dokumentów z wykonanej usługi, o którym mowa w DSU oraz wymaganej dokumentacji dotyczącej utrzymania dla każdego z krajów, w którym lokomotywa posiada dopuszczenie. ~~Dokumenty dostarczone zostaną w wersji elektronicznej oraz w wersji papierowej.~~ Jeżeli przepisy nie wymagają wersji papierowej dokumentów z wykonanej usługi serwisowej, to wystarczająca będzie przesłana do Odbiorcy kompletna wersja elektroniczna zawierająca niezbędne podpisy.

Dostawca wyraża zgodę na przeprowadzanie audytów w zakresie świadczonych przez niego usług pełnego utrzymania.

Dostawca w ramach pobieranego wynagrodzenia Cs będzie pełnił funkcję czwartą (4) obowiązków ECM dla wszystkich dostarczonych lokomotyw w okresie aż do skierowania danej lokomotywy na pierwszą naprawę P4. Realizacja tych czynności zostanie poprzedzona audytem przeprowadzonym przez Odbiorcę. Dostawca jest zobowiązany do współpracy w zakresie realizacji czynności wynikających z obowiązków nałożonych przepisami i zawartych w procedurach ECM, tj. m.in. poddawania się: audytom, kontrolom, wymianie informacji w zakresie ryzyka wspólnego, udostępnieniu wykazów części i materiałów, etc.

Zamawiający, od chwili odbioru lokomotyw, będzie pełnił funkcje 1-3 ECM, dla każdej z odebranych lokomotyw zgodnie z zakresem wynikającym z odpowiednich przepisów. Dostawca od chwili odbioru, ale nie wcześniej niż po przeprowadzeniu audytu dopuszczającego przez Odbiorcę, będzie pełnił funkcję 4 ECM dla każdej z odebranych przez Odbiorcę lokomotyw.

Na usługi serwisowe Dostawca udzieli **gwarancji dobrej jakości 6 miesięcy** od protokolarnego zakończenia danej usługi, chyba, że dla określonych czynności serwisowych zgodnie z niniejszą specyfikacją przewidziany jest inny okres gwarancji.

Okres gwarancji na usługę reprofiliacji zestawu kołowego wynosi **12 miesięcy**, zaś na usługę wymiany zestawu kołowego – **1 rok** lub przebieg **180.000 km**, w zależności co pierwsze nastąpi, niezależnie od tego, w ramach jakiego serwisu usługi te zostaną wykonane.

Dostawca powinien tak zorganizować i prowadzić Serwis prewencyjny i korekcyjny każdej lokomotywy, aby czas jej wyłączenia z ruchu obliczony jako **wskaźnik gotowości G** dla każdego ze wskazanych niżej okresów był utrzymywany na poziomie nie niższym niż 0,94. Wskaźnik ten będzie obliczany wg wzoru:

$$G = \frac{T - N}{T}$$

gdzie:

T – całkowita liczba godzin w okresie, dla którego wyznaczany jest wskaźnik, liczony w okresie rozliczeniowym, o którym mowa w niniejszym oświadczeniu;

N – liczba godzin niedostępności lokomotywy w roku; do godzin niedostępności zalicza się:

- a) czas trwania czynności utrzymania (serwisu) **prewencyjnego** poziomu P1, P2 i P3 oraz wszelkich innych czynności planowych zgodnie z DSU, w tym także czas niezbędny do dokonania wymiany elementów podlegających zużyciu w toku eksploatacji, jak np. nakładki pantografu, wstawki hamulcowe, oraz materiałów podlegających wymianie, jak np.: filtry, płyny eksploatacyjne;
- b) czas wyłączeń z ruchu lokomotywy w celu wykonania czynności utrzymania (serwisu) **korekcyjnego** w tym czas postoju lokomotywy w związku z wykonywaniem napraw gwarancyjnych, **z wyłączeniem** czynności w zakresie uszkodzeń będących skutkiem aktu wandalizmu, siły wyższej czy też spowodowanych nieprawidłową obsługą lub eksploatacją lokomotywy, które nie są objęte utrzymaniem korekcyjnym, korekcyjnym oraz z wyłączeniem bezkosztowych optymalizacji lokomotywy, których czas przeprowadzenia wykracza poza czas dokonywanego jednocześnie serwisu prewencyjnego lub korekcyjnego, jeżeli uprzednio zostało to uzgodnione z Odbiorcą.

Czas wyłączeń, w celu wykonania serwisu dodatkowego lub innych usług zleconych przez Zamawiającego, nie jest wliczany do godzin niedostępności (N).

Liczba godzin niedostępności lokomotyw będzie liczona w sposób następujący:

W przypadku usług serwisu prewencyjnego - od momentu **odstawienia lokomotywy w uzgodnionym czasie i warsztacie do faktycznego momentu oddania lokomotywy Odbiorcy**. Jeśli Odbiorca dostarczy lokomotywę przed uzgodnionym terminem, to za czas liczony od wcześniejszej dostawy do uzgodnionego terminu rozpoczęcia przeglądu lokomotywy nie będzie liczony jako czas niedostępności.

Zgodnie z zapisami Specyfikacji Dostawca jest zobowiązany świadczyć usługi serwisu korekcyjnego **zarówno w terenie jak i w warsztatach**. W przypadku awarii lokomotywy jej usprawnienie powinno być realizowane na miejscu, gdzie pojazd uległ awarii. W przypadku braku możliwości usunięcia awarii na miejscu, lokomotywa zostanie przetransportowana do uzgodnionego obustronnie warsztatu. Powyższe oznacza, że czas niedostępności (N) **będzie liczony od czasu zgłoszenia telefonicznego na „hot-line” uszkodzenia uniemożliwiającego eksploatację pojazdu aż do czasu zakończenia naprawy pojazdu (wystawienie dokumentu potwierdzającego dokonanie naprawy)**. W tym przypadku czas transportu lokomotywy do warsztatu, czy też czas przekazania nie jest elementem istotnym, gdyż lokomotywa pozostaje niedostępna do realizacji przewozów przez Odbiorcę.



Wskaźnik gotowości G, będzie wyliczany dla każdej lokomotywy będącej przedmiotem dostawy i świadczenia usług utrzymania. Wskaźnik będzie wyliczany w terminie do 30 dni od zakończenia każdego roku kalendarzowego. Wskaźnik gotowości będzie wyliczany w następujących okresach:

- a) od dnia następnego po dniu dostawy lokomotywy do 31 grudnia roku, w którym dokonano dostawy, z tym że jeżeli będzie mniej niż 3 miesiące, to czas ten będzie uwzględniony do wyliczenia wskaźnika za następny rok kalendarzowy,
- b) od 1 stycznia do 31 grudnia dla każdego roku kalendarzowego pełnej eksploatacji lokomotywy,
- c) od 1 stycznia do dnia przekazania lokomotywy na pierwszą naprawę czwartego poziomu utrzymania (P4), o ile będzie to okres nie krótszy niż 3 miesiące. Dla okresów krótszych niż 3 miesiące wskaźnik G nie będzie wyliczany.

Serwis prewencyjny

Usługi utrzymania prewencyjnego będą realizowane w Dni robocze oraz w soboty. Usługi te będą wstępnie planowane z około miesięcznym wyprzedzeniem przez Zamawiającego (który wskaże lokomotywę, datę, czas i miejsce serwisu), z potwierdzeniem terminu z Dostawcą na 7 dni przed planowaną realizacją usług. Odbiorca nie będzie mógł odmówić potwierdzenia tego terminu, jeżeli Odbiorca zaplanuje wykonywanie czynności serwisu prewencyjnego w Dzień roboczy lub w sobotę nie będącą dniem ustawowo wolnym od pracy.

Za pracę nie w Dniu roboczym, w tym w sobotę, oraz pracę w Dniu roboczym, ale w innych godzinach niż 8:00 – 17:00, Dostawcy przysługiwać będzie dodatkowe wynagrodzenie obliczone według podwójnej stawki C_{pL} lub C_p , płatne jednocześnie z comiesięcznym wynagrodzeniem z tytułu pełnego utrzymania obliczonego według stawki C_s .

Prace powinny być realizowane w Polsce w obiektach Zamawiającego, o ile jest to technicznie możliwe, racjonalne i uzasadnione ekonomicznie pod kątem transportu lokomotywy. Zamawiający wskazuje, iż realizacja tych czynności będzie się odbywała m.in. w halach Zamawiającego w Gliwicach, Brzegu Dolnym, a docelowo w Kutnie i na innych terminalach Zamawiającego wyposażonych w hale warsztatowe. W przypadku braku możliwości dokonania czynności serwisowych w obiektach Zamawiającego, Dostawca zapewni możliwość skorzystania z innego obiektu, lub innego rozwiązania technicznego. W takim przypadku uprzednio uzgodnione i udokumentowane koszty dostępu do infrastruktury uzgodnionego obiektu warsztatowego lub rozwiązania technicznego Dostawca **zrefakturowuje** na Zamawiającego.

Utrzymanie lokomotyw będzie realizowane przez personel Dostawcy zgodnie z DSU lub dokumentacją dotyczącą utrzymania dla każdego z krajów, w którym lokomotywa

posiada dopuszczenie. Ogólne wymagania w zakresie eksploatacji i utrzymania pojazdów winny być zgodne z zapisami obowiązujących przepisów w tym zakresie.

Odbiorca zakłada, że roczny przebieg lokomotyw może wynosić ok. **180.000 km**.

Zakładane **resursy przeglądów** wg przebiegów lokomotywy:

- a) pomiędzy poziomami P1 – minimum co 30 000 km,
- b) pomiędzy poziomami P2 – minimum co 150 000 km,
- c) pomiędzy poziomami P3 – minimum co 600 000 km (co 4 lata).

Na wykonane usługi utrzymania planowego Dostawca jako gwarant udzieli gwarancji:

- a) przegląd poziomu P1 – gwarancja 2 tygodnie,
- b) przegląd poziomu P2 – gwarancja 1 miesiąc,
- c) przegląd poziomu P3 – gwarancja 6 miesięcy.

Serwis korekcyjny

W ramach usług utrzymania korekcyjnego Zamawiający wymaga:

- a) utrzymywania stałego wsparcia telefonicznego *hot-line* oraz opisanego niżej zapasu *części krytycznych*, a także świadczenia usług utrzymania Lokomotyw w zakresie prac serwisowych i naprawczych, które nie wynikają z DSU,
- b) usuwania wad, awarii Lokomotywy oraz skutków tychże wad i awarii, zarówno **objętych** jak i **nie objętych odpowiedzialnością gwarancyjną** Dostawcy, z **wyłączeniem** skutków nieprawidłowej eksploatacji lokomotywy, kolizji, wypadków lub innych zderzeń kolejowych, aktów wandalizmu i zdarzeń siły wyższej, które będą usuwane przez Dostawcę na podstawie zlecenia usługi serwisu dodatkowego.

Materiały i części niezbędne do usunięcia wad i awarii, będą dostarczone i użyte/wymienione przez Dostawcę w ramach gwarancji (w okresie, kiedy lokomotywa objęta jest gwarancją) albo będą dostarczone i użyte/wymienione w ramach stawki serwisowej Cs po upływie okresu gwarancji. Części, o których mowa wyżej będą fabrycznie nowe i o wysokim standardzie, jaki stosuje się do utrzymania tego typu lokomotyw.

Usługi serwisu korekcyjnego będą realizowane bez ograniczeń zakresu ich świadczenia w Dni robocze chyba, że Strony ustalą możliwość dokonania serwisu korekcyjnego w innym terminie. Za tak ustalony i zrealizowany czas pracy serwisu w inne dni niż Dni robocze albo w innych godzinach Dni roboczych niż 8:00 – 17:00, Dostawcy przysługiwać będzie dodatkowe wynagrodzenie obliczone według podwójnej stawki C_{pPL} lub C_p , płatne jednocześnie z co miesięcznym wynagrodzeniem z tytułu pełnego utrzymania obliczonego według stawki Cs.

W przypadku usterek oraz nieprawidłowości w pracy lokomotywy, które wg oceny serwisu nie skutkują koniecznością wyłączenia jej z eksploatacji, to czas reakcji serwisu korekcyjnego liczony od chwili zgłoszenia do momentu przystąpienia do naprawy przez serwisantów potrafiących zdiagnozować problem i rozpocząć naprawę nie będzie przekraczać **10 Dni roboczych**, zaś czas zakończenia naprawy – **12 Dni roboczych** od zgłoszenia, z zastrzeżeniem zapisów następnego akapitu. Na miesiąc przed dostawą pierwszej lokomotywy, Dostawca prześle Odbiorcy **aktualne dane kontaktowe osób koordynujących prace serwisowe**.

W przypadku wystąpienia wady (awarii) uniemożliwiającej pracę lokomotywy, Dostawca zobowiązany jest **przystąpić do naprawy w ciągu 12 24 godzin i usprawnić lokomotywę w czasie nie dłuższym niż 48 godzin** od zgłoszenia awarii przez Odbiorcę. Czas ten liczony jest od chwili zgłoszenia z pominięciem godzin przypadających w inne dni, niż **Dni robocze**. Jeżeli zachodzi konieczność wymiany części, których wymiary przekraczają możliwość przetransportowania pojazdem serwisowym Dostawcy lub części podlegające wymianie są trudnodostępne, a Dostawca nie był zobowiązany do ich stałego magazynowania, jako „części krytycznych”, to czas zakończenia naprawy zostanie obustronnie uzgodniony, lecz nie będzie on przekraczać **5 Dni roboczych** od zgłoszenia awarii.

W przypadku przedłużającej się naprawy Dostawca jest zobowiązany zapewnić lokomotywę zastępczą. W przypadku, gdy w ciągu jednego Dnia roboczego od chwili, w której lokomotywa powinna być usprawniona, Dostawca nie zapewni lokomotywy zastępczej, wtedy wypłaci Odbiorcy **zryczałtowaną rekompensatę** obliczoną jako iloczyn liczby godzin, w których nie miał możliwości korzystania z lokomotywy zastępczej zamiast własnej oraz stawki za udostępnienie tego typu lokomotywy. Przyjmując, że na dzień ogłoszenia przetargu szacunkowy, rynkowy koszt wynajmu lokomotywy o parametrach analogicznych do lokomotyw będących przedmiotem postępowania wynosi około **1300 EUR** za dobę, ustala się stawkę godzinową na **54 EUR**. Stawka ta obowiązuje przez 3 lata od zawarcia umowy dostawy, a w kolejnych latach podlega corocznej indeksacji w oparciu o wskaźnik przewidziany wyżej dla indeksacji **ceny lokomotywy** w Opcji Dodatkowej (Pn1).

Jeśli Dostawca zapewni lokomotywę zastępczą, wówczas czasu, w którym brak było możliwości użytkowania lokomotywy Odbiorcy objętej utrzymaniem (prewencyjnym i korekcyjnym), nie uwzględnia się jako godzin niedostępności lokomotywy (N), przy obliczaniu wskaźnika gotowości (G). Jeśli Dostawca nie zapewni lokomotywy zastępczej lub zapewni ją z opóźnieniem, to fakt ten będzie stanowić podstawę nie tylko do naliczenia zryczałtowanej rekompensaty za każdą pełną godzinę braku możliwości korzystania z lokomotywy zastępczej zamiast własnej, ale także może mieć wpływ na przekroczenie wymaganego wskaźnika gotowości (G), i wynikającą stąd

wysokość kary umownej z tego tytułu. Dlatego kwota kary umownej z tytułu przekroczenia wskaźnika G podlegać będzie pomniejszeniu o kwoty zryczałtowanych rekompensat, jeśli rekompensaty te zostały naliczone za godziny przypadające w tym samym okresie, w którym doszło do przekroczenia wskaźnika G.


Powyższe zasady, na jakich Dostawca powinien zapewnić lokomotywę zastępczą, albo wypłacić zryczałtowaną rekompensatę za czas braku możliwości korzystania z lokomotywy zastępczej zamiast własnej (oraz związku tych okoliczności z przekroczeniem wskaźnika gotowości G), znajdują zastosowanie w przypadku, gdy wyłączenie lokomotywy z ruchu będzie wynikiem przekroczenia przez Dostawcę terminów zakończenia czynności serwisu prewencyjnego, w szczególności na skutek nie przystąpienia przez serwis do wykonywania czynności w ustalonym czasie z przyczyn leżących po stronie Dostawcy.

Usługi serwisu korekcyjnego Dostawca zobowiązany jest świadczyć zarówno w terenie, jak i w warsztatach naprawczych wskazanych przez Zamawiającego. W przypadku awarii lokomotywy, jej usprawnienie powinno być realizowane w miejscu, gdzie pojazd uległ awarii. W przypadku braku możliwości usunięcia awarii na miejscu, lokomotywa zostanie przetransportowana do uzgodnionego obustronnie warsztatu z zastrzeżeniem, iż obowiązują analogiczne zasady jak te opisane przy wyborze warsztatu do utrzymania prewencyjnego, o ile usuwane wady lub usterki nie były objęte gwarancją. W przypadku odpowiedzialności gwarancyjnej, koszty transportu lokomotywy w związku z koniecznością naprawy w warsztacie oraz dostępu do infrastruktury obiektu warsztatowego, poniesie Dostawca.

Serwis dodatkowy

Na podstawie **odrębnego zlecenia Odbiorcy** Dostawca będzie zobowiązany także do:

- A. **Napraw lokomotyw** wtedy, gdy zgłoszona wada lub usterka nie będzie objęta usługą serwisu korekcyjnego. Dotyczy to napraw wynikających z nieprawidłowej eksploatacji lokomotywy, kolizji, wypadków lub innych zdarzeń kolejowych, aktów wandalizmu lub zdarzeń siły wyższej. Wysokość wynagrodzenia Dostawcy zostanie ustalona według stawek **C_{PL}** i **C_p** oraz **Cd_{PL}** i **Cd**.
- B. Utrzymywania systemów dopuszczenia do eksploatacji dla krajów **dotatkowych poza PL oraz D** – za rocznym wynagrodzeniem ustalonym w przetargu jako cena „Cb”. Dostawca aktywuje dodatkowy system dopuszczenia dla kraju innego niż PL i D, w terminie do trzech miesięcy od otrzymania zlecenia od Odbiorcy.
- C. **Reprofilacji zestawów kołowych** za wynagrodzeniem ustalonym po stawkach C_{PL} i C_p, Cd_{PL} i Cd. Termin przystąpienia do usługi reprofilacji zestawu



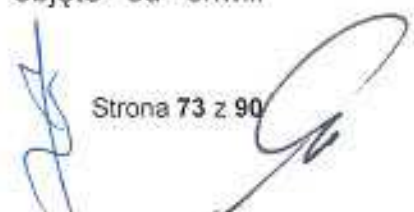
kołowego będzie każdorazowo ustalany między stronami, z podaniem dnia i godziny, a jeśli strony nie uzgodnią inaczej, to a jeśli strony nie uzgodnią inaczej, to czas trwania reprofilacji nie powinien przekraczać **23 Dni roboczych** od dnia otrzymania zlecenia i zakończyć się w ciągu **12 godzin** od chwili dostarczenia lokomotywy do warsztatu uzgodnionego przez strony; dostarczenie lokomotywy przed czasem uzgodnionym przez strony nie będzie skutkowało skróceniem powyższych terminów lub terminów uzgodnionych przez strony. Zgodnie z zapisami na str. 26 reprofilacja powinna być wykonywana w taki sposób, aby wydłużyć żywotność zestawów kołowych przy zapewnieniu efektywności tych czynności.

- D. Dokonania **naprawy rewizyjnej poziomu P4** – za wynagrodzeniem ustalonym w przetargu jako cena Cp₄.

Najpóźniej na miesiąc przed planowanym terminem, w którym lokomotywa powinna być przekazana do pierwszej naprawy rewizyjnej, Strony potwierdzą datę dostawy lokomotywy do warsztatu a Dostawca wskaże zapewnione we własnym zakresie miejsce (warsztat) wykonywania P4 oraz czas trwania naprawy, który nie może być dłuższy niż 60 dni. Z uwagi na czas wyłączenia lokomotywy oraz optymalizację kosztów dla każdej z lokomotyw, Zamawiający preferuje wykonywanie naprawy poziomu P4 w Polsce a Dostawca winien zapewnić materiały, części oraz podzespoły, które będą podlegały wymianie w toku P4. Transport lokomotywy oraz jego koszty celem wykonania P4, o ile będzie ono realizowane na obszarze Polski będzie po stronie Zamawiającego. W przypadku, gdyby jednak P4 miało odbywać się poza granicą Polski, to Zamawiający zorganizuje na swój koszt transport lokomotywy do granicy Polski. Dostawca organizuje i ponosi koszty transportu od granicy Polski do warsztatu oraz powrotu lokomotywy po naprawie rewizyjnej do granicy Polski.

Zlecenie pierwszej naprawy rewizyjnej P4 wymaga od Odbiorcy zawiadomienia Dostawcy z wyprzedzeniem nie krótszym niż 6 miesięcy przed wymaganym terminem naprawy, który powinien być zgodny z DSU, jednak nie wcześniejszy niż 8 lat od rozpoczęcia eksploatacji lokomotywy, przy przebiegu nie mniejszym niż ~~1 440 000~~ 1 200 000 km, zależnie od tego, co nastąpi wcześniej.

Na dobrą jakość usługi naprawy P4 Dostawca udziela gwarancji na jeden rok lub 180.000 km przebiegu, w zależności od tego, co nastąpi pierwsze. Jeżeli w trakcie naprawy P4 dojdzie do wymiany na nowe kół monoblokowych, przekładni, kół zębatych i łożysk osiowych lub innych elementów lokomotywy, na które udzielona była gwarancja dłuższa niż na podstawowy okres, wtedy gwarancja ich trwałości i niewadliwości będzie taka sama, jaką były objęte od chwili



zakończenia odbioru końcowego nowej lokomotywy. Na pozostałe elementy lokomotywy poddane wymianie na nowe Dostawca udziela gwarancji na okres minimum 18 miesięcy.

- E. **Wymiany 1, 2 lub 4 zestawów kołowych** – za wynagrodzeniem ustalonym po stawkach C_{pL} i C_p , C_{dPL} i C_d (sposób ustalenia ceny zestawu określony jest niżej pod lit. F). Zamawiający oczekuje, że Odbiorca przystąpi do wymiany każdego zestawu kołowego niezwłocznie po jego dostawie w terminie wskazanym w kolumnie „F” w arkuszu 4 i 5 [Załącznika nr 9 do Specyfikacji i nr 3 do umowy dostawy](#), nie później jednak niż w terminie 30 dni od daty zlecenia wymiany, pod rygorem naliczania kary umownej. Uzgodnienie terminu podstawienia lokomotywy nastąpi na wniosek Odbiorcy w terminie nie dłuższym niż 5 Dni roboczych. Czas wymiany kompletnych zestawów kołowych gwarantowany przez Dostawcę nie może być dłuższy niż **12 dni roboczych** od dostarczenia lokomotywy do warsztatu.

Zamawiający preferuje wykonywanie kompletnej wymiany zestawów kołowych w Polsce, a gdy będzie to możliwe – na terminalu Odbiorcy w Kutnie. Transport lokomotywy oraz jego koszty celem wymiany zestawu kołowego, o ile będzie ono realizowane na obszarze Polski będzie po stronie Odbiorcy. W przypadku, gdyby jednak wymiana miała odbywać się poza granicą Polski, to Zamawiający zorganizuje na swój koszt transport lokomotywy do granicy Polski. Dostawca organizuje i ponosi koszty transportu od granicy Polski do warsztatu oraz powrotu lokomotywy po wymianie do granicy Polski.

- F. **Dostawy zestawów kołowych i innych części zamiennych objętych pakietem części** po cenach ustalonych w tym pakiecie w [Załączniku nr 9 do Specyfikacji i nr 3 do umowy dostawy](#) (w arkuszu 4 i 5).

Po cenie ustalonej w wierszu 20 ww. arkuszy Dostawca jest zobowiązany do dostawy kompletnych zestawów kołowych. Zamawiający oczekuje zapewnienia dostawy zestawów kołowych w terminie wskazanym w kolumnie „F” w arkuszu 4 i 5 [Załącznika nr 9 do Specyfikacji i nr 3 do umowy dostawy](#)), nie dłuższym jednak niż 30 dni od daty złożenia zamówienia, pod rygorem naliczania kary umownej. Każdy taki zestaw kołowy będzie objęty gwarancją jaka jest wymagana dla zestawów kołowych w jakie ma być wyposażona nowa lokomotywa.

Oprócz dostawy zestawów kołowych Odbiorca ma prawo zamówić, a Dostawca zobowiązuje się dostarczać także inne wybrane pojedyncze części zamienne, które zostały wykazane w pakiecie części (w [Załączniku nr 9 do Specyfikacji i nr](#)



3 do umowy dostawy, arkusz 4 i 5). Odbiorca nie jest zobligowany zamawiać którejkolwiek z części ani całego pakietu. Dostawca powinien zapewniać dostępność części na terenie Europy we wskazanym przez Dostawcę miejscu w terminie wskazanym w kolumnie „F” w ww. arkuszach 4 i 5, pod rygorem kar umownych. Termin ten nie powinien trwać jednak dłużej niż 2 miesiące od daty złożenia zamówienia. Podane w powyższych arkuszach ceny jednostkowe części nie powinny przekraczać cen rynkowych.

Fakturowanie dostaw części będzie realizowane po ich dostawie z 30-dniowym terminem płatności. Ceny części objęte pakietem części zamiennych podlegać będą indeksacji w oparciu o szczegółowe zapisy Części II Specyfikacji.

Przy każdorazowym zapytaniu ze strony Odbiorcy, Dostawca przedstawi osobną kalkulację ceny dostawy danej części w miejsce wskazane przez Odbiorcę. Odbiorca udzielając zlecenia zdecyduje, czy dokona odbioru we własnym zakresie, czy za zaoferowaną dopłatą realizacja dostawy ma nastąpić do miejsca wskazanego przez Odbiorcę.

Terminy podawane wyżej oraz w arkuszach 4 i 5 w Załączniku nr 9 do Specyfikacji i nr 3 do umowy dostawy odnoszą się do usług serwisu dodatkowego, i pozostają bez wpływu na terminy przystąpienia i zakończenia takich samych lub podobnych czynności wykonywanych przez Dostawcę na rzecz Zamawiającego w ramach serwisu korekcyjnego lub prewencyjnego.

W formularzach wypełnionych zgodnie z Załącznikiem nr 9 do Specyfikacji i nr 3 do umowy dostawy, w arkuszu 3, Dostawca wypełni tabelę „Przeglądy i ceny dodatkowe”. Wskazane w niej ceny mają jedynie charakter poglądowy (pomocniczy), chyba że są to jednocześnie ceny części objętych pakietem części, podane w arkuszach 4 i 5 ww. Załączników nr 9 i nr 3.

3. INNE USŁUGI

Dostawca nie powinien też odmówić wykonania otrzymanych od Odbiorcy zleceń mających na celu **modernizację** lokomotywy lub jej osprzętu, albo dostosowania poszczególnych funkcjonalności do potrzeb Odbiorcy. Przystąpienie do wykonywania zleceń Odbiorcy powinno być poprzedzone ustaleniami warunków technicznych i finansowych (wg cen C_{pPL}, C_p, C_{dPL} i C_d) podlegających końcowej akceptacji przez Zamawiającego.

Po pierwszej naprawie rewizyjnej lokomotywy poziomu czwartego (P4), strony w drodze odrębnych porozumień będą uzgadniać warunki ewentualnych kolejnych napraw rewizyjnych P4 oraz naprawy rewizyjnej poziomu P5, z uwzględnieniem, że:

1) zlecenie każdej z powyższych napraw wymaga od Odbiorcy zawiadomienia



- Dostawcy z wyprzedzeniem nie krótszym niż:
- a) naprawa poziomu P4 – 6 miesięcy przed wymaganym terminem naprawy,
 - b) naprawa poziomu P5 – 12 miesięcy przed wymaganym terminem naprawy;
- 2) zakładane resursy dla tych napraw rewizyjnych wg przebiegów lokomotywy:
- a) pomiędzy poziomami P4 – minimum ~~1 440 000~~ 1 200 000 km (co 8 lat),
 - b) pomiędzy poziomami P5 – minimum 3 600 000 km (~~co 24 lata~~);
- 3) na wykonane tych usług Dostawca udzieli gwarancji:
- a) naprawa poziomu P4 – gwarancja 12, miesięcy lub 180.000 km, (w zależności co nastąpi pierwsze),
 - b) naprawa poziomu P5 – gwarancja jak na nową Lokomotywę.

4. CZĘŚCI ZAMIENNE

Wszystkie lokomotywy zaoferowane przez Dostawcę w przetargu będą zbudowane z części znormalizowanych, ogólnodostępnych wg aktualnie obowiązujących przepisów i kart UIC. Części powinny być produkowane przez przynajmniej dwóch różnych dostawców z wyłączeniem elementów układu hamulcowego, którego producent zostanie wybrany przez Dostawcę, a wymagana dostępność części będzie realizowana na bieżąco.

W ramach ceny za obsługę serwisową **Cs** Dostawca jest zobowiązany zabezpieczyć „części krytyczne” na potrzeby prac serwisowych pod kątem ewentualnych zdarzeń losowych (awarii, kolizji), których dostępność w magazynach mogłaby być ograniczona. Zamawiający wymaga, żeby Dostawca zdeponował we własnym zakresie części krytyczne w taki sposób i w takim miejscu, żeby czas ich dostawy do miejsca realizacji czynności serwisowych nie przekraczał 24 godzin liczonych w czasie Dni roboczych, pod rygorem kar umownych. Do części krytycznych zaliczyć należy następujące odbieraki prądu wraz z kompletnym wyposażeniem (akcesoriami umożliwiającymi montaż i eksploatację):

1. dwa pantografy prądu stałego DC dla lokomotyw w konfiguracji I;
2. jeden pantograf prądu zmiennego AC dla lokomotyw w konfiguracji II (stosowany w ramach infrastruktury kolejowej Niemiec);
3. po jednym pantografie prądu zmiennego AC dla lokomotyw w konfiguracji I lub II, o ile Dostawca zaoferował lokomotywy dopuszczone do eksploatacji w dodatkowych krajach, ponad te wymagane przez Zamawiającego i w konsekwencji tego na dostarczonych lokomotywach zabudował system zasilania wymagający innego pantografu niż te, o których mowa w pkt 1 i 2 powyżej.

W przypadku części zamiennych, dla których czas dostawy byłby dłuższy niż 10 dni, Dostawca **przedstawi listę** tego typu części z określeniem potencjalnych dostawców oraz czasu dostawy i aktualnych rynkowych cen jednostkowych tych części. Lista ta

zostanie dostarczona Zamawiającemu najpóźniej **na dwa tygodnie przed odbiorem** technicznym pierwszej lokomotywy danej konfiguracji. Na wniosek Odbiorcy Dostawca powinien przedstawić ofertę dostawy tych spośród części objętych listą, które Odbiorca może zamówić jako zapas części zamiennych. Odbiorca może też zamawiać części spoza przedstawionej mu listy, jeżeli wg jego wiedzy okres ich dostawy jest dłuższy niż 10 dni, lub których dostępność może być ograniczona.

5. SZKOLENIE PERSONELU

W ramach niniejszego kontraktu Dostawca zobowiązuje się do przeszkolenia pracowników Odbiorcy (maszynistów, serwisantów, rewidentów taboru). Szkolenie zostanie przeprowadzone nie wcześniej niż w terminie czterech miesięcy kalendarzowych i nie później niż w terminie dwóch miesięcy kalendarzowych przed dostawą pierwszej z zamawianych lokomotyw w każdej konfiguracji. Odbiorca wskaże Dostawcy termin i miejsce szkoleń z co najmniej jednomiesięcznym wyprzedzeniem. Wszelkie koszty związane z przeprowadzeniem szkoleń Dostawca wkałuluje w cenę lokomotyw.

Dostawca przeprowadzi:

1. Jednorazowe szkolenie na terenie Polski, w języku polskim, pracowników związanych z **obsługą i prowadzeniem lokomotyw** w liczbie osób wskazanej przez Zamawiającego lecz nie więcej niż **12 15** osób dla każdej z konfiguracji, na poziomie uprawniającym do samodzielnego szkolenia innych osób, jako maszynistów oraz maszynistów - instruktorów w zakresie utrzymania oraz obsługi eksploatacyjnej dostarczonych Lokomotyw. Szkolenie pracowników związanych z prowadzeniem lokomotyw polegać ma na nabyciu wiedzy teoretycznej jak i praktycznej w zakresie jazdy dostarczonymi lokomotywami oraz ich obsługą eksploatacyjną. Wstępnie Zamawiający określa, że szkolenie będzie odbywać się w **trzech dwóch** turach po **5 6** pracowników. Na wniosek Zamawiającego Dostawca w terminie przed dostawą pierwszych lokomotyw w każdej konfiguracji udzieli pomocy w zakresie organizacji kursu/szkolenia dotyczącego uzyskania rozszerzenia uprawnień w/w maszynistów na typy lokomotyw będące przedmiotem dostawy.
2. **Jednorazowe szkolenie na terenie Polski**, w języku polskim, pracowników związanych z **obsługą i utrzymaniem lokomotyw** w liczbie wskazanej przez Zamawiającego lecz nie więcej niż 5 dla każdej z konfiguracji lokomotyw w zakresie:
 - praktycznego wykonywania obsługi technicznej lokomotyw oraz postępowania w przypadku awarii i zdarzeń,
 - diagnostyki i oprogramowania użytkowego,



- utrzymania lokomotyw na poziomie przeglądów technicznych poziomu P1.

Szkolenie pracowników związanych z obsługą polegać ma także na nabyciu wiedzy w zakresie: obsługi niezbędnego oprogramowania stosowanego przy eksploatacji dostarczonych lokomotyw, odczycie danych z pamięci wewnętrznej lokomotywy oraz tworzenia niezbędnych opisów oraz ich analiza

3. **Szkolenie w zakresie wszystkich systemów informatycznych zainstalowanych na lokomotywie** w zakresie pobierania i obróbki danych wraz z autoryzacją dla dwóch serwisantów Odbiorcy.

Po przeprowadzeniu szkolenia Dostawca lokomotyw wystawi każdemu przeszkolonemu **dokument z bezterminowym okresem ważności**, informujący o: odbyciu szkolenia; nabyciu przez przeszkolonego wiedzy z zakresu utrzymania i eksploatacji dostarczonych lokomotyw **oraz analizy uzyskanych danych**; nabyciu przez przeszkolonego wiedzy z zakresu samodzielnego szkolenia innych osób na wskazanym typie lokomotywy. **Dokumenty poświadczające przeszkolenie osób powinny zostać dostarczone najpóźniej na 2 tygodnie przed odbiorem technicznym.**

6. DODATKOWE INFORMACJE do sporządzenia Oferty

1. Oferent poda informację, jaki jest **przewidywany okres produkcji modelu lokomotywy** danej konfiguracji z podaniem roku rozpoczęcia produkcji i przewidywanego roku jej zakończenia (w [Załączniku nr 9 do Specyfikacji](#) i [nr 3 do umowy dostawy](#), arkusz 1 i 2, wiersz 57 i 61).
2. Oferent poda informację, jaki jest **przewidywany okres dostępności części zamiennych** (w [Załączniku nr 9 do Specyfikacji](#) i [nr 3 do umowy dostawy](#), arkusz 1 i 2, wiersz 59 i 63).
3. Oferent w ramach wydzielonych informacji dodatkowych zawartych w piśmie przewodnim do Oferty może przedstawić propozycję i aktualną wycenę **elementów dodatkowego wyposażenia**, które nie zostały wskazane w Specyfikacji ani z niej nie wynikają, jako typowych dla zamawianych lokomotyw. Aby zachować porównywalność Ofert, elementy dodatkowego wyposażenia nie będą wliczone w cenę, która stanowi podstawę do oceny Ofert i rozstrzygnięcia przetargu.
4. **Serwisowanie lokomotyw w zakresie kolejnych napraw rewizyjnych P4 i naprawy rewizyjnej P5** przez Dostawcę, będzie możliwe na podstawie odrębnych umów.

CZĘŚĆ VI. SPOSÓB PRZEPROWADZENIA POSTĘPOWANIA PRZETARGOWEGO

1. WARUNKI UDZIAŁU W AUKCJI

Warunkiem udziału Oferenta w aukcji jest:

- 1) zarejestrowanie się Oferenta jako użytkownika na platformie zakupowej Grupy PCC na stronie www.zakupy.pcc.pl ;
- 2) dostarczenie w terminie **do 10.08.2020 roku do godz. 15.00** na adres: PCC INTERMODAL S.A., ul. Małachowskiego 1a, 41-200 Sosnowiec dokumentów wymienionych w Części I Specyfikacji. Wszystkie dokumenty należy przekazać w formie papierowej za wyjątkiem dowodu wniesienia wadium w formie pieniężnej przesłanego pocztą elektroniczną na adres: przetargi.realizacja@pcc.eu. W celu przyśpieszenia ich weryfikacji, Oferent może przesłać skany wszystkich lub części dokumentów w formie pliku „pdf” na adres: przetargi.realizacja@pcc.eu
- 3) uznanie na rachunku bankowym PCC Intermodal S.A. najpóźniej na dwa dni robocze przed wyznaczonym terminem aukcji tj. w dniu **18.08.2020 r** wymaganej kwoty wadium lub dostarczenie w tym samym terminie oryginału dokumentu - w przypadku wadium w formie gwarancji, chyba, że oryginał gwarancji wadialnej został już doręczony wraz z innymi dokumentami zgodnie z pkt 2.

2. WYTYCZNE DO PRZYGOTOWANIA OFERTY DO AUKCJI

Aukcja przetargowa zostanie poprzedzona zdalnym szkoleniem każdego z Oferentów poprzez przedstawiciela Operatora platformy zakupowej, które zostało zaplanowane na dzień **20.08.2020** o godzinie 10:00.

Ofertę do aukcji stanowi pisemna informacja sporządzona **wg Załącznika nr 9** i podpisana przez osoby reprezentujące Oferenta, złożona wraz z dokumentami formalnymi, o których mowa w punktach 1-21 w Części I Specyfikacji. Operator działający w imieniu Zamawiającego przeprowadzi dwie osobne aukcje dla wariantu pierwszego i dla wariantu drugiego. Operator przyjmie do aukcji dla wariantu pierwszego i dla wariantu drugiego te same ceny wyjściowe do aukcji, złożone w Załączniku nr 9 do Specyfikacji. Zgodnie z **Załącznikiem nr 9** elementami oferty podlegającymi licytacji podczas obu aukcji będą:

- cena dostawy 1 szt. lokomotywy – C_I dla konfiguracji I oraz C_{II} dla konfiguracji II,
- cena za pełną usługę serwisu w zakresie planowego utrzymania dla 1 szt. lokomotywy – C_{sI} dla konfiguracji I oraz C_{sII} dla konfiguracji II,



- cena za realizację czynności utrzymania za każdy kilometr powyżej rocznego przebiegu na lokomotywę 180 tys. km – **Csd_I** dla konfiguracji I oraz **Csd_{II}** dla konfiguracji II,
- ceny za naprawę P4 lokomotywy – **Cp_{4I}** dla konfiguracji I oraz **Cp_{4II}** dla konfiguracji II,

Powyższe ceny oraz cena za pakiet części **Cpk_I** dla konfiguracji I oraz **Cpk_{II}** dla konfiguracji II, w wysokości wskazanej w ofercie do aukcji, posłużą do zasilenia danymi systemu aukcyjnego oraz określenia rankingu ofert w toku aukcji. W przypadku, gdyby w toku aukcji Oferent nie dokonał żadnych zmian zaoferowanych cen, wtedy ceny z oferty do aukcji staną się cenami ostatecznymi po aukcji i będą obowiązywać przy dokonaniu rankingu ofert złożonych przez Oferentów.

Wyżej wymienione ceny, które będą podlegać licytacji, zawarte zarówno w ofercie do aukcji, jak również w Ofercie złożonej po aukcji w formie papierowej, będą wyrażone w **walucie EUR** i będą dotyczyły każdej z lokomotyw danej konfiguracji.

W trakcie aukcji każdy z Oferentów będzie mógł licytować dynamicznie w dół, zgodnie z warunkami akcji określonymi w [Załączniku nr 8](#) do Specyfikacji.

Oferta do aukcji przygotowana zgodnie ze wzorem [Załącznika nr 9](#) zawiera także inne dane, w tym będzie przedstawiać ceny poszczególnych elementów - Opcji technicznych (C_{md} – moduł dojazdowy C_{ml} – malowanie w barwy firmowe Zamawiającego), ceny za utrzymanie roczne dodatkowych systemów bezpieczeństwa jak również ceny za roboczogodzinę pracy serwisu (osobne pozycje w [Załączniku nr 9](#)). Dane te oraz ceny za pakiet części (C_{pkI} oraz C_{pkII}) nie będą przedmiotem postępowania aukcyjnego i bez zmian powinny zostać powtórzone w Ofercie złożonej po akcji zgodnie z wzorem z [Załącznika nr 3](#) do umowy dostawy.

Wartość wskaźnika „W” będzie liczona na podstawie oferty złożonej (wg [Załącznika nr 9](#)) do aukcji wg następującego wzoru:

$$W1 = [k1/T \cdot C1(I) + k2/T \cdot C1(II)] + 180000 \cdot 8 \cdot [k1/T \cdot Csd(I) + k2/T \cdot Csd(II)] + 2000 \cdot 8 \cdot [k1/T \cdot Cp4(I) + k2/T \cdot Cp4(II)] + [k1/T \cdot Cpk(I) + k2/T \cdot Cpk(II)],$$

gdzie:

W – wskaźnik określający w sposób ważony miejsce danej oferty w rankingu. Wskaźnik ten nie stanowi wartości całkowitej kwoty, którą Oferent uzyska z tytułu umowy dostawy ani prac serwisowych, lecz ma znaczenie tylko do opracowania rankingu ofert. Za najkorzystniejszą ofertę zostanie uznana ta, która spełnia wszystkie wymagania wynikające z niniejszej Specyfikacji i osiągnie najniższą wartość



„W” w chwili zakończenia aukcji; wskaźnik „W” będzie w dokumentach do aukcji i po aukcji określona z indeksem 1 albo 2. Indeks „W1” będzie określać wysokość wskaźnika dla aukcji wariantu pierwszego, a „W2” – będzie określać wysokość wskaźnika dla aukcji wariantu drugiego II;

C_{I1} , C_{I2} – cena 1 szt. lokomotywy odpowiednio dla konfiguracji I i dla konfiguracji II;

C_{S1} , C_{S2} – cena serwisu zaoferowana dla 1 szt. lokomotywy w okresie eksploatacji aż do pierwszej naprawy rewizyjnej P4 odpowiednio dla konfiguracji I i dla konfiguracji II;

C_{SD1} , C_{SD2} - cena za realizację czynności utrzymania za każdy kilometr powyżej rocznego przebiegu na lokomotywę 180 tys. km odpowiednio dla konfiguracji I i dla konfiguracji II;

C_{P41} , C_{P42} - cena za naprawę rewizyjną P4 lokomotywy odpowiednio dla konfiguracji I i dla konfiguracji II;

C_{PK1} , C_{PK2} - ceny za pakiet części (suma cen poszczególnych elementów wchodzących w skład pakietu) odpowiednio dla konfiguracji I i dla konfiguracji II;

k_1 – liczba lokomotyw w konfiguracji I;

k_2 – liczba lokomotyw w konfiguracji II;

T – liczba lokomotyw razem bez Opcji Dodatkowej – czyli niezależnie od wariantu T=7.

Wskaźnik „W” może być obniżany w trakcie aukcji przez Oferenta w drodze korekty każdej ze zmiennych, którymi są oferowane ceny: C_{I1} , C_{I2} , C_{S1} , C_{S2} , C_{SD1} , C_{SD2} , C_{P41} , C_{P42} , za wyjątkiem zaoferowanych do aukcji cen C_{PK1} , C_{PK2} , które pozostaną stałe w czasie aukcji. W ofercie do aukcji wysokości cen podanych w [Załączniku nr 9 do Specyfikacji](#) (ceny do aukcji) podlegających licytacji będą takie same dla wariantu pierwszego i dla wariantu drugiego.

W przypadku korekty którejkolwiek zmiennej w czasie aukcji będzie miało miejsce automatyczne obliczenie wartości „W” wg przedstawionego wyżej wzoru.

Uzyskana w toku aukcji najniższa wartość „W” będzie określała miejsce w rankingu podczas aukcji i będzie rozstrzygająca, pod warunkiem spełnienia pozostałych warunków, o jakich mowa w Specyfikacji. Wylicytowane ostatecznie przez zwycięskiego Oferenta ceny: C_{I1} , C_{I2} , C_{S1} , C_{S2} , C_{SD1} , C_{SD2} , C_{P41} , C_{P42} , odnoszące się do jednej lokomotywy zostaną przyjęte jako wiążące w umowie dostawy. Pozostałe ceny zostaną przyjęte bez licytacji zgodnie z ofertą do aukcji.



Zamawiający zastrzega sobie prawo do wyboru ostatecznej struktury lokomotyw, które zostaną dostarczone w toku przetargu - tj. wariant pierwszy (preferowany): 4 lokomotywy w konfiguracji I i 3 lokomotywy w konfiguracji II, albo wariant drugi: 5 lokomotyw w konfiguracji I i 2 lokomotywy w konfiguracji II. Wariant drugi dotyczący mniejszej ilości sztuk lokomotyw w konfiguracji II zostanie przyjęty przez Zamawiającego tylko wtedy, gdy cena jednostkowa C_{II} uzyskana w toku aukcji przeprowadzonej dla wariantu I będzie na tyle wysoka, że kwota stanowiąca iloczyn $3 \times C_{II} + 4 \times C_{I}$ nie zmieści się w budżecie przewidzianym na realizację niniejszego zadania.

3. AUKCJA ZA POŚREDNICTWEM PLATFORMY ZAKUPOWEJ PCC.

Aukcja cen dla wariantu pierwszego rozpocznie się **20.08.2020 roku o godzinie 12.00.**

Aukcja cen dla wariantu drugiego rozpocznie się **20.08.2020 o godzinie 13.00.**

Celem obu aukcji będzie uzyskanie minimalnej, najkorzystniejszej dla Zamawiającego wartości wskaźników „W1” oraz „W2” i składających się na nie cen: C_I , C_{II} , C_{SI} , C_{SII} , C_{SDI} , C_{SDII} , C_{P4I} , C_{P4II} , C_{PKI} , C_{PKII} , z tym, że ceny C_{PKI} i C_{PKII} pozostają stałe w wysokości przedstawionej w ofercie do aukcji.

Szczegółowe informacje dotyczące warunków prowadzenia aukcji przedstawiono w załączniku nr 8 do Specyfikacji: „Regulamin aukcji za pośrednictwem platformy zakupowej”.

Oferenci, którzy zarejestrują się na platformie zakupowej PCC, otrzymają za pośrednictwem skrzynki mailowej indywidualny dostęp do platformy. Odbiór informacji mailowej z kodem dostępu do platformy należy potwierdzić zwrotnie również drogą elektroniczną. **Do aukcji nie będą dopuszczeni Oferenci, którzy nie spełnili warunków dopuszczenia Oferenta do aukcji**, tj. nie wnieśli wadium lub nie przesłali dokumentów uprawniających do udziału w aukcji albo też przesłane dokumenty będą niekompletne lub niezgodne z zapisami Specyfikacji.

Operator prowadzący aukcję może w każdym momencie zawiesić aukcję powiadamiając jednocześnie Oferentów o terminie jej wznowienia.

Oferent po otrzymaniu informacji o zakończeniu aukcji jest zobowiązany potwierdzić wylicytowaną cenę zgodnie z paragrafem 9 Regulaminu aukcji.

Jeżeli w toku postępowania na etapie aukcji będzie tylko jeden Oferent, wówczas z uwagi na to, że nie jest możliwe sparametryzowanie aukcji dla jednego Oferenta, oferta złożona w formie przewidzianej w Załączniku nr 9 wraz z dokumentami do aukcji będzie uznana jako oferta wiążąca i w oparciu o ceny w niej zawarte Oferent





powinien przesłać Ofertę wg wymagań niniejszej Specyfikacji, tak jakby została uzyskana w wyniku aukcji.

Ciąg dalszy postępowania nastąpi w sposób przedstawiony niżej.

4. ZŁOŻENIE KOMPLETNEJ OFERTY W WERSJI PAPIEROWEJ

Wszystkie podmioty uczestniczące w aukcji zobowiązane są w **terminie 3 (trzech)-6 (sześciu) Dni roboczych**, od zawiadomienia o zakończeniu trybu aukcyjnego, (tj. do dnia **28.08.2020 do godz. 12:00**) dostarczyć kompletną Ofertę zgodną z niniejszą Specyfikacją, zawierającą w umowie dostawy oraz w Załączniku nr 3 do tej umowy ceny zaoferowane przez siebie w wyniku aukcji **na adres**:

PCC INTERMODAL S.A. ul. Małachowskiego 1A, 41 – 200 Sosnowiec. Zamawiający może wyznaczyć dłuższy termin na dostarczenie kompletnej Oferty.

ZAWARTOŚĆ OFERT

Kompletna finalna Oferta wraz z załącznikami powinna być sporządzona w języku polskim i zawierać:

- I. Pismo przewodnie, w którego treści zawarte będzie oświadczenie o **związaniu Ofertą do 60 dni od dnia aukcji**. W piśmie tym Oferent może przedstawić informacje uzupełniające Ofertę, o ile uzna je za istotne i nie będą one w sprzeczności z zapisami Specyfikacji.
- II. Tekst **umowy dostawy** w dwóch egzemplarzach, o treści zgodnej ze wzorem z **Załącznika nr 10**, a w przypadku opublikowania przez Zamawiającego na stronie internetowej zaktualizowanej wersji umowy, wersję aktualną tekstu umowy, uzupełnioną w wykropkowanych miejscach, parafowaną na każdej stronie oraz podpisaną zgodnie z reprezentacją Oferenta, wraz z kompletem również w **dwóch** egzemplarzach analogicznie parafowanych i podpisanych następujących **załączników do umowy**:

Załącznik nr 1 – **Specyfikacja przedmiotu przetargu** (tekst niniejszej Specyfikacji w ostatecznej wersji opublikowanej na stronie internetowej Zamawiającego pod adresem www.pccintermodal.pl/przetargi/ - bez załączników do niej);

Załącznik nr 2 – **Pytania i odpowiedzi** dotyczące przedmiotu przetargu (tekst opublikowany przez Odbiorcę zgodnie ze Specyfikacją pod wskazanym wyżej adresem);

Załącznik nr 3 – **Formularz z wynikami aukcji** (wypełniony przez Oferenta w formie przewidzianej we wzorze tego Załącznika);



Załącznik nr 4 – **Warunki gwarancji** na lokomotywy (*opracowane przez Oferenta*) z zastrzeżeniem, iż nie będą one ograniczać wymogów opisanych przez Zamawiającego w Specyfikacji i w umowie dostawy.

Załącznik nr 5 – **Wzór Protokołu odbioru technicznego lokomotywy** (*zgodny ze wzorem opracowanym przez Odbiorcę*);

Załącznik nr 5a – **Wzór Protokołu zdawczo-odbiorczego** (*zgodny ze wzorem opracowanym przez Odbiorcę*);

Załącznik nr 6 – **Dane kontaktowe przedstawicieli Odbiorcy i Dostawcy** upoważnionych do wykonywania czynności związanych z lokomotywami, w tym do podpisywania protokołów (*tekst uzupełniony przez Oferenta, zgodny ze wzorem tego Załącznika przygotowanym przez Odbiorcę*);

Załącznik nr 7 – **Harmonogram planowych prac serwisowych** (*opracowany przez Oferenta i zgodny z DSU i z danymi zawartymi w Załączniku nr 3*);

5. INFORMACJA ODNOŚNIE UMOWY

Oferent wypełnia umowę dostawy lokomotyw w miejscach do tego przewidzianych (wykropkowanych).

Nie dopuszcza się przekreślania tekstu umowy ani dopisywania treści za wyjątkiem miejsc przewidzianych, pod rygorem odrzucenia Oferty. W przypadku wątpliwości należy zwrócić się z zapytaniem do Zamawiającego, w trybie, o którym mowa w niniejszej Specyfikacji.

Niniejsza Specyfikacja oraz sporządzone na jej podstawie inne Załączniki do umowy dostawy będą integralną częścią tej umowy.

6. ZŁOŻENIE I OTWARCIE OFERT, BUDŻET

Ofertę prosimy złożyć trwale spiętą w zapieczętowanej kopercie opatrzonej informacją:

„Przetarg na dostawę lokomotyw elektrycznych wraz ze świadczeniem przez Oferenta usług serwisu w zakresie pełnego utrzymania w okresie gwarancji oraz po gwarancji aż do pierwszej naprawy p4”

Jawne otwarcie Ofert nastąpi o **godzinie 12:10** w dniu wyznaczonym do dostarczenia kompletnych Ofert w ww. powiadomieniu o zakończeniu trybu aukcyjnego w Sosnowcu przy ul. Małachowskiego 1A.

Przedstawiciel PCC Intermodal S.A. przeczyta publicznie ceny (C_I, C_{II}, C_{SI}, C_{SII}, C_{SDI}, C_{SDII}, C_{P4I}, C_{P4II}, C_{PKI}, C_{PKII}) zaoferowane ostatecznie przez poszczególnych Oferentów dla wariantu pierwszego i dla wariantu drugiego.

Przedstawiciel PCC Intermodal S.A. poda poziom budżetu jaki został przewidziany na zakup lokomotyw (tylko zakup pojazdów podlega dofinansowaniu).

Ceny podane ostatecznie w aukcji dla Oferty, która uzyskała najkorzystniejszą wartość „W1” zostaną przyjęte przez Zamawiającego jako wiążące w umowie dostawy, po otwarciu ofert, przeczytaniu cen oraz przedstawieniu poziomu budżetu, o ile najlepsza cena z tytułu dostaw lokomotyw dla wariantu pierwszego zmieści się w budżecie przyjętym przez Zamawiającego na realizację przedmiotowego zadania.

Jeśli W1 przekroczy założony budżet, wówczas Zamawiający przyjmie do umowy ceny podane ostatecznie w aukcji dla wariantu drugiego, tj. dla najkorzystniejszej wartości W2, o ile najlepsza cena z tytułu dostaw lokomotyw dla wariantu drugiego zmieści się w budżecie przyjętym przez Zamawiającego na realizację przedmiotowego zadania.

W przypadku, gdy żadna z Ofert dla żadnego z wariantów nie zmieści się w kwocie budżetu, Zamawiający poinformuje o tym fakcie Oferentów podczas jawnego otwarcia i ma prawo ogłosić dogrywkę aukcji lub poprosić o złożenie zweryfikowanych Ofert w wersji papierowej.

Wybór Opcji technicznych jest sprawą wtórną wobec wyboru opisanego wyżej wariantu konfiguracji lokomotyw. Zamawiający dokona wyboru Opcji technicznej (jednej lub obu o ile będą dostępne i zaoferowane przez Oferentów) dla wybranej przez siebie liczby lokomotyw.

Z uwagi na dopuszczone i opisane w przetargu warianty konfiguracji lokomotyw Zamawiający zastrzega, iż to Zamawiający wpisze do umowy dostawy część cen ostatecznie uzyskanych w wyniku aukcji, ponieważ dopiero po jawnym otwarciu ofert wszystkie strony postępowania będą wiedzieć, który wariant oferty mieści się w budżecie.

Informacja o ewentualnym wyborze opcji technicznej (lub obu opcji technicznych) zostanie przekazana Oferentowi, który złożył najkorzystniejszą ofertę w oparciu o wartość obliczoną wg wzoru „W” wraz z przesłaniem umowy dostawy podpisanej przez Odbiorcę.

CZĘŚĆ VII. OCENA ZŁOŻONYCH OFERT, ZAWARCIE UMOWY I ZAKOŃCZENIE POSTĘPOWANIA. RODO

Kryterium wyboru najkorzystniejszej Oferty będzie wysokość całkowitego wynagrodzenia netto obliczonego wg wzoru „W” zgodnie z wytycznymi podanymi w niniejszej Specyfikacji .

Po otrzymaniu Ofert i jawnym otwarciu, przedstawiciele PCC Intermodal S.A. w trybie niejawnym sprawdzą ich kompletność i zgodność zawartości z wymogami Specyfikacji pod kątem formalnym i merytorycznym.

Zamawiający podkreśla, że ze złożonej Oferty musi wynikać, że Oferent jest w stanie zapewnić dotrzymanie wszystkich wymaganych niniejszą specyfikacją parametrów technicznych pojazdu. Brak możliwości realizacji określonych funkcji lub ich zaoferowanie w sposób niezgodny ze specyfikacją może skutkować odrzuceniem Oferty.

Odbiorca zastrzega, że lokomotywy zostaną poddane protokolarnej weryfikacji pod kątem zgodności z zapisami Specyfikacji i przyjętą w rezultacie postępowania Ofertą. W przypadku dostawy lokomotyw, których parametry i wyposażenie techniczne, funkcjonalności - mimo wcześniejszych zapewnień Oferenta - odbiegać będą od zaoferowanych w toku przetargu, to Odbiorca będzie mógł odmówić odbioru lokomotyw oraz wykonać inne uprawnienia przewidziane w umowie dostawy.

W przypadku, gdy w wyniku weryfikacji **Oferta zawierająca najniższy wskaźnik „W”** okaże się kompletna oraz zgodna z ofertą złożoną w toku aukcji oraz zgodna z zapisami niniejszej Specyfikacji, wówczas Zamawiający niezwłocznie poinformuje Oferenta (osobę do kontaktów) o tym fakcie telefonicznie, a także pisemnie wraz z przesłaniem podpisanej drugostronnie **umowy dostawy** wraz z załącznikami.

Niedostarczenie kompletnej Oferty w wersji papierowej w wyznaczonym terminie lub też niezgodność Oferty z zapisami Specyfikacji skutkuje jej odrzuceniem. Zamawiający w takim przypadku może zatrzymać wadium. **W tej sytuacji Zamawiający zawrze umowę z kolejnym spośród Oferentów, który złożył kompletną i poprawną Ofertę, którą dany Oferent jest związany 60 dni w myśl zapisów niniejszej specyfikacji.**

ZASTRZEŻENIA ODBIORCY

PCC INTERMODAL S.A. zastrzega sobie prawo do zmiany warunków lub ich odwołania oraz unieważnienia przetargu w całości lub w odniesieniu tylko do wskazanej części, w tym aukcji, na każdym etapie postępowania, włączając w to

zmiany w treści Specyfikacji lub zakończenia przetargu bez rozstrzygnięcia i bez podania przyczyn. Dotyczy to także sytuacji, gdzie żadna z ofert nie jest niższa niż przyjęty przez Spółkę budżet na to zadanie.

W przypadku zmian w treści Specyfikacji lub zmian w innych dokumentach, o których mowa w Specyfikacji, PCC Intermodal S.A. poinformuje o tym fakcie wszystkich Oferentów uwzględniając odpowiednio czas potrzebny Oferentom na dostosowanie się do nowych zapisów. Zamawiający zastrzega sobie również prawo do wydłużenia terminów podanych w niniejszej Specyfikacji

Zmiany lub uzupełnienia treści niniejszej Specyfikacji oraz projektu umowy dostawy związane z udzielaniem odpowiedzi na pytania Oferentów zgłoszone w omówionym wyżej trybie, zostaną przez Zamawiającego naniesione w tekstach pierwotnych i opublikowane jako teksty ujednolicone na stronie internetowej <https://www.pccintermodal.pl/przetargi/>. Wydruk przez Oferenta tak ujednoliconej wersji projektu umowy dostawy oraz ujednoliconego tekstu Specyfikacji przedmiotu przetargu, wchodzić będą w skład kompletnej Oferty w wersji papierowej składanej zgodnie z zapisami niniejszej Specyfikacji.

Przetarg będzie prowadzony w oparciu o przepisy prawa polskiego oraz wewnętrzne procedury zawierania umów Spółki PCC Intermodal S.A. dostępne na stronie internetowej www.pccintermodal.pl w zakładce „O firmie/Przetargi”.

Wszelka korespondencja i kontakt z Oferentami będzie prowadzona w języku polskim. Dokumenty sporządzone w języku obcym powinny być **wiarygodnie i poprawnie przetłumaczone na język polski na zlecenie Oferenta**.

Zamawiający informuje, iż z chwilą otrzymania dokumentów do aukcji (część VI pkt 1 Specyfikacji) pracownicy PCC Intermodal S.A. będący członkami Komisji Przetargowej złożą na potrzeby niniejszego postępowania stosowne oświadczenia o braku powiązań kapitałowych lub osobowych z Oferentami, analogiczne do oświadczeń wymaganych od Oferentów w oparciu o załącznika nr 6 do Specyfikacji.

Ewentualne spory będą rozstrzygane przez właściwe sądy polskie właściwe dla siedziby Odbiorcy.

W odniesieniu do niniejszego postępowania nie mają zastosowania zapisy ustawy Prawo Zamówień Publicznych.

Oferent może złożyć tylko jedną ofertę do aukcji i jedną Ofertę. Oferent ponosi wszelkie koszty związane z przygotowaniem oferty do przetargu i Oferty.

Odbiorca przewiduje możliwość sfinansowanie zakupu w drodze finansowania zewnętrznego udzielonego przez firmę wybraną przez PCC Intermodal S.A.



PCC Intermodal S.A. informuje, że zamówienie objęte niniejszym postępowaniem stanowi część projektu ujętego na liście rankingowej zatwierdzonej przez Instytucję Zarządzającą z dnia 26 października 2018 r. w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020, Działanie 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych.

KLAUZULA INFORMACYJNA W ZAKRESIE OCHRONY DANYCH OSOBOWYCH OSÓB FIZYCZNYCH

Zgodnie z art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1), dalej „RODO”, Zamawiający informuje, że:

- 1) administratorem danych osobowych jest PCC Intermodal SA, ul. Hutnicza 16, 81-061 Gdynia;
- 2) dane osobowe przetwarzane będą na podstawie art. 6 ust. 1 lit. c RODO w celu związanym z postępowaniem o udzielenie zamówienia „**Dostawa lokomotyw elektrycznych wraz ze świadczeniem przez Oferenta usług serwisu w okresie gwarancji oraz po gwarancji aż do pierwszej naprawy P4**” z zachowaniem zasady konkurencyjności;
- 3) odbiorcami danych osobowych będą osoby lub podmioty, którym udostępniona zostanie dokumentacja postępowania w oparciu o Specyfikację oraz podrozdział 6.5 Wytycznych w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności na lata 2014-2020, dalej „Wytyczne”;
- 4) dane osobowe będą przechowywane w okresie przez okres 5 lat od daty płatności końcowej na rzecz Zamawiającego;
- 5) obowiązek podania danych osobowych bezpośrednio go dotyczących jest wymogiem określonym w postanowieniach Wytycznych, związanym z udziałem w postępowaniu o udzielenie zamówienia; konsekwencje niepodania określonych danych wynikają z Wytycznych;
- 6) w odniesieniu do danych osobowych decyzje nie będą podejmowane w sposób zautomatyzowany, stosowanie do art. 22 RODO;
- 7) osoba fizyczna posiada:
 - na podstawie art. 15 RODO prawo dostępu do danych osobowych, które jej dotyczą;
 - na podstawie art. 16 RODO prawo do sprostowania swoich danych osobowych;



- na podstawie art. 18 RODO prawo żądania od administratora ograniczenia przetwarzania danych osobowych z zastrzeżeniem przypadków, o których mowa w art. 18 ust. 2 RODO;
 - prawo do wniesienia skargi do Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych, gdy osoba fizyczna uzna, że przetwarzanie danych osobowych jej dotyczących narusza przepisy RODO;
- 8) osobie fizycznej nie przysługuje:
- w związku z art. 17 ust. 3 lit. b, d lub e RODO prawo do usunięcia danych osobowych;
 - prawo do przenoszenia danych osobowych, o którym mowa w art. 20 RODO;
 - na podstawie art. 21 RODO prawo sprzeciwu, wobec przetwarzania danych osobowych, gdyż podstawą prawną przetwarzania danych osobowych jest art. 6 ust. 1 lit. c RODO.

Wykaz Załączników do Specyfikacji przedmiotu przetargu:

1. Formularz oświadczenia Oferenta o możliwości zrealizowania dostawy oraz posiadanych deklaracjach weryfikacji WE zgodności podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei konwencjonalnej (TSI).
2. Formularz oświadczenia osoby / osób reprezentujących Oferenta w sprawie postępowań upadłościowych lub likwidacyjnych oraz o właściwym umocowaniu do reprezentowania Oferenta.
- 2a. Formularz oświadczenia Oferenta (osoby fizycznej działającej bez pełnomocnika) w sprawie postępowań upadłościowych lub likwidacyjnych.
3. Formularz oświadczenia Oferenta osoby prawnej lub innej jednostki organizacyjnej o niekaralności.
- 3a. Formularz oświadczenia Oferenta osoby fizycznej o niekaralności.
4. Formularz oświadczenia Oferenta o dysponowaniu potencjałem serwisowym przez Oferenta.
5. Formularz oświadczenia Oferenta o pełnej odpowiedzialności za złożoną za pośrednictwem platformy zakupowej ofertę.
6. Formularz oświadczenia Oferenta w sprawie braku powiązań kapitałowych lub osobowych z Zamawiającym.
7. Formularz oświadczenia Oferenta o zobowiązaniu się do dostarczenia kompletu wymaganych w Specyfikacji dokumentów w wersji papierowej w terminie **trzech do 6 (sześciu) dni roboczych** od dnia aukcji
8. Warunki udziału w aukcji za pośrednictwem platformy zakupowej.
9. Formularz oferty do aukcji.



10. Projekt umowy dostawy – z Załącznikami:

- nr 3 – Formularz cen (z wynikami aukcji),
- nr 5 i nr 5a – Wzór Protokołu odbioru technicznego i zdawczo-odbiorczego (odbioru końcowego)
- nr 6 – Wzór Danych kontaktowych przedstawicieli Odbiorcy i Dostawcy.