

**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, 05.05.2021





Spis treści

PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA	5
OKREŚLENIE ZADAŃ I KONFIGURACJI	5
DOPUSZCZENIE DO EKSPLOATACJI ORAZ SYSTEMY BEZPIECZEŃSTWA ...	6
OPCJA DODATKOWA	7
ZABEZPIECZENIE NALEŻYTEGO WYKONANIA UMOWY	8
DEFINICJE	9
CZĘŚĆ I. WYMAGANIA FORMALNE WZGLĘDEM OFERENTÓW I OFERT, PROCEDURA I KRYTERIUM ROZSTRZYNIĘCIA PRZETARGU	11
1. UDZIELENIE ZAMÓWIENIA	11
1.1. Warunki dopuszczenia Oferenta do oceny ofert	12
2. WYMAGANIA FORMALNE	22
3. PROCEDURA I KRYTERIUM WYBORU OFERT	22
3.1. Kryterium oceny ofert	24
3.2. Aukcja elektroniczna i Oferta zawierająca ceny uzyskane w toku aukcji ...	24
3.3. Pytania i odpowiedzi	25
3.4. Wykluczenia z postępowania	26
CZĘŚĆ II. CENA, MIESCA DOSTAWY I EKSPLOATACJI, TERMINY DOSTAWY I PŁATNOŚCI	27
1. CENA	27
2. OPIS CEN I STAWEK, INDEKSACJA	29
2.1. CENA LOKOMOTYWY (CI) + (C _{md} i C _{ml})	29
Zmiana i indeksacja cen: C _I , C _{II} , C _{md} , C _{mdII} i C _{ml} , C _{mlII}	30
2.2. CENA SERWISU (uwagi wspólne dla C _s i C _{sd})	32
Stawki C _{sI} i C _{sII}	36
Wyłączenie lokomotywy z obowiązku serwisowania	37
Skumulowana wartość serwisu (C _{ss}) dla Zadania I oraz dla Zadania II	37
Stawki C _{sdI} i C _{sdII}	37
Obliczenie średniego przebiegu na lokomotywę	38
Indeksacja cen (stawek) C _{sI} i C _{sII} , C _{sdI} i C _{sdII}	39
2.3. CENA ZA NAPRAWĘ REWIZYJNĄ P4 LOKOMOTYWY (C _{p4})	40
Indeksacja cen: C _{p4I} , C _{p4II} ,	41
2.4. CENY W PAKIECIE CZĘŚCI (C _{pc})	42
Zmiana cen: C _{pcI} i C _{pcII}	43
2.5. CENA RYCZAŁTOWA ZA 1 ROBOCZOGODZINĘ PRACY SERWISU (C _{pI} , C _{pII} , C _{pPLI} i C _{pPLII})	43



Indeksacja cen: Cp _{PL} i Cp.....	44
2.6. CENY RYCZAŁTOWE ZA 1 KM DOJAZDU SERWISU (Cd _I , Cd _{II}).....	45
Indeksacja cen: Cd _I i Cd _{II}	45
Uwaga ogólna do wskaźników indeksacji.....	46
3. MIEJSCE DOSTAWY I EKSPLOATACJI, TERMIN DOSTAWY I ZAPŁATY CENY	46
Sposób i termin wykonania dostawy	46
Dostawa wg Opcji Dodatkowej	47
Przesunięcie terminu dostawy przez Dostawcę lub przez Odbiorcę	49
Termin płatności ceny:.....	49
Miejsce eksploatacji.....	51
CZĘŚĆ III.PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE	51
1. PRZEDMIOT DOSTAWY	51
Audyt kontrolny w zakresie wymogów Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) i Systemu Zarządzania Utrzymaniem (MMS)	52
2. PARAMETRY TECHNICZNE	52
Podstawowe dane techniczne dostarczanych lokomotyw	52
Wymagania ogólne.....	53
Szczegółowe dane techniczne dostarczanych lokomotyw	57
Konstrukcja lokomotywy, podwozie i nadwozie	59
Urządzenia elektryczne lokomotyw	61
Układ hamulcowy i hamulce	62
Urządzenia pneumatyczne	62
Kabina maszynisty	63
System kamer/rejestrator jazdy	64
Systemy pokładowe związane z bezpieczeństwem lokomotywy	65
Układ ciągnowo-zderzny.....	66
3. PODSTAWOWE DOKUMENTY NORMATYWNE I PRZEPISY PRAWA POLSKIEGO I MIĘDZYNARODOWEGO	66
CZĘŚĆ IV.DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI, ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY	67
1. DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI	67
2. ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY	75
Próby odbiorcze pojazdów, kontrole, odbiory	75



Czynności planowane podczas odbioru technicznego	76
Miejsce dostawy lokomotyw/-y	78
Ubezpieczenie	78
Odbiór końcowy.....	79
Koszty dostawy i odbioru.....	80
CZĘŚĆ V.GWARANCJA, SERWIS, CZĘŚCI ZAMIENNE, SZKOLENIE, DODATKOWE INFORMACJE.....	81
1. GWARANCJA	81
2. USŁUGI SERWISOWE	83
Wskaźnik gotowości G	85
Przykład sposobu obliczania wskaźnika G:.....	88
Serwis prewencyjny.....	89
Serwis korekcyjny.....	91
Serwis dodatkowy	94
INNE USŁUGI	97
3. CZĘŚCI ZAMIENNE.....	98
4. SZKOLENIE PERSONELU	99
5. DODATKOWE INFORMACJE do sporządzenia Oferty.....	101
CZĘŚĆ VI.SPOSÓB PRZEPROWADZENIA POSTĘPOWANIA PRZETARGOWEGO	102
1. WARUNKI UDZIAŁU W AUKCJI.....	102
2. WYTYCZNE DO PRZYGOTOWANIA OFERTY DO AUKCJI	103
Formularz oferty do aukcji – załącznik nr 9a i 9b.....	104
Wartość wskaźnika W	105
3. AUKCJA ZA POŚREDNICTWEM PLATFORMY ZAKUPOWEJ PCC.....	106
4. ZŁOŻENIE KOMPLETNEJ OFERTY W WERSJI PAPIEROWEJ.....	107
5. INFORMACJA ODNOŚNIE UMOWY.....	109
CZĘŚĆ VII.OCENA ZŁOŻONYCH OFERT, ZAWARCIE UMOWY I ZAKOŃCZENIE POSTĘPOWANIA. RODO	110
1. OCENA ZŁOŻONYCH OFERT, ZAWARCIE UMOWY	110
2. ZASTRZEŻENIA ODBIORCY	112
3. KLAUZULA INFORMACYJNA W ZAKRESIE OCHRONY DANYCH OSOBOWYCH OSÓB FIZYCZNYCH.....	113
4. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW DO SPECYFIKACJI PRZEDMIOTU PRZETARGU	114

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 skierowania każdej z lokomotywy do pierwszej naprawy P4.

PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA

Przedmiotem zamówienia jest dostawa, w ramach dwóch niezależnych Zadań łącznie siedmiu sztuk nowoczesnych, nowych, czteroosiowych, dwukabinowych, elektrycznych pojazdów trakcyjnych z napędem, wyprodukowanych w ramach jednego typu i modelu lub kompatybilnej rodziny pojazdów, w ramach każdego z Zadań, zwanych dalej lokomotywami, wg wymagań określonych w niniejszej Specyfikacji. Lokomotywy winne być dopuszczone do eksploatacji na terenie krajów wskazanych przez Zamawiającego w ramach Konfiguracji określonej dla każdego z Zadań. Lokomotywy przeznaczone zostaną do prowadzenia pociągów intermodalnych na liniach zelektryfikowanych krajów wskazanych poniżej w Konfiguracji I dla Zadania pierwszego oraz w Konfiguracji II dla Zadania drugiego, oraz do wjazdu na bocznicę, w tym z użyciem opcjonalnego wybranego przez Zamawiającego wyposażenia lokomotywy w spalinowy moduł dojazdowy, o ile oferent zaoferuje taką możliwość w toku niniejszego postępowania.

Zamawiający poprzez „wjazd na bocznicę” ma na myśli zarówno wjazd na zelektryfikowane odcinki torów bocznicowych, jak również wjazd lokomotywy napędzanej opcjonalnym modułem spalinowym lub przy użyciu lokomotywy spalinowej na bocznicach niezelektryfikowanych. Każdorazowo będzie to miało miejsce z uwzględnieniem parametrów technicznych infrastruktury, po której ta jazda się odbywa.

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

Dostarczone lokomotywy będą zaprojektowane i skonstruowane tak, aby miały nieprzerwany okres użytkowania na każdy pojazd wynoszący co najmniej 30 (trzydzieści) lat, podczas którego dana lokomotywa może być obsługiwana zgodnie z przeznaczeniem, bezpiecznie i według postanowień instrukcji serwisowania.

Przedmiot zamówienia został opisany kodem CPV: 34611000-3 Lokomotywy

OKREŚLENIE ZADAŃ I KONFIGURACJI

Zamawiający, na podstawie zaoferowanych cen, planuje dokonać zakupu łącznie 7 szt. lokomotyw w ramach dwóch zadań:

Zadanie pierwsze - obejmuje dostawę 4 lokomotyw w Konfiguracji I: D-A-PL-CZ-SK, tj. zgodnie z wymaganiem Zamawiającego dopuszczonych do eksploatacji w Niemczech, Austrii, Polsce, Czechach i Słowacji,

Zadanie drugie - obejmuje dostawę 3 lokomotyw w Konfiguracji II: PL, tj. zgodnie z wymaganiem Zamawiającego dopuszczonych do eksploatacji w Polsce.

UWAGA: Oferent może złożyć ofertę na dostawę lokomotyw w ramach dwóch Zadań albo w ramach wybranego przez siebie jednego Zadania.

Poza podziałem na Zadanie pierwsze i Zadanie drugie przewidziane w Specyfikacji, Zamawiający nie dopuszcza ofert częściowych ani nie przewiduje możliwości podzielenia realizacji przedmiotu objętego danym Zadaniem pomiędzy Oferentów. Wybór najkorzystniejszej oferty dla danego Zadania nastąpi w oparciu o kryteria oceny określone w dalszej części niniejszej Specyfikacji.

Zamawiający, nie dopuszcza składania ofert warunkowych ani ofert częściowych za wyjątkiem tych, które zostały opisane w Specyfikacji, tj. wymaganych zgodnie z Zadaniami pierwszym i drugim oraz Opcjami technicznymi 1 i 2.

DOPUSZCZENIE DO EKSPLOATACJI ORAZ SYSTEMY BEZPIECZEŃSTWA

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 i zapłacie za lokomotywę, stanie się właścicielem lokomotywy wraz ze wszystkimi systemami lokomotywy. Aktywacja eksploatacji dla dodatkowego kraju, poza wymaganymi przez Zamawiającego dla danej Konfiguracji, o ile taka możliwość została zaoferowana przez Dostawcę w toku przetargu, nastąpi w przypadku zainteresowania Zamawiającego, na podstawie dodatkowych pisemnych ustaleń pomiędzy Stronami. Dostawca, który w toku przetargu zaoferował Zamawiającemu możliwość rozszerzenia lokomotywy o eksploatację w dodatkowych względem wymaganych i wskazanych przez Zamawiającego krajach, jest zobowiązany przekazać Zamawiającemu na jego wniosek w terminie do 3 m-cy od dnia otrzymania wniosku, warunki dotyczące możliwości aktywowania eksploatacji oraz zasad utrzymania dodatkowych systemów bezpieczeństwa w każdym z dodatkowych krajów wybranym przez Odbiorcę spośród krajów, które Dostawca wskazał w toku składania oferty. Zamawiający wymaga, aby zaoferowane lokomotywy w każdej z Konfiguracji, na dzień realizacji dostawy posiadały bezterminowe dopuszczenia do eksploatacji dla krajów zgodnie z odpowiednio Konfiguracją I lub II wskazaną wyżej. Ewentualna aktywacja

systemu, przez Dostawcę, dla eksploatacji lokomotywy w dodatkowym kraju, spośród dodatkowych krajów wskazanych przez Oferenta, nastąpi na wniosek Zamawiającego w terminie i na warunkach ustalonych pomiędzy Stronami. Zamawiający będzie 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 na wniosek Zamawiającego Dostawca nie dokonał aktywacji 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.

Zamawiający informuje, że w przypadku zaoferowania przez Oferenta doposażenia lokomotywy w spalinowy moduł dojazdowy (na warunkach Opcji technicznej 1, o ile technicznie istnieje możliwość zabudowy modułu dojazdowego) i wyboru w toku podpisywania umowy tej opcji przez Zamawiającego, zamówiona lokomotywa na dzień odbioru winna posiadać zabudowany moduł dojazdowy i bezterminowe dopuszczenie do eksploatacji z modułem spalinowym dla krajów zgodnie z odpowiednio Konfiguracją I lub II wskazaną wyżej.

OPCJA DODATKOWA

Zamawiający zastrzega sobie opcję zakupu kolejnych Lokomotyw **w ilości nie przekraczającej jednej lokomotywy w ramach każdego z Zadań**, w terminie do 18-stu miesięcy od daty zawarcia umowy dostawy. Cena jednostkowa oraz warunki serwisowania dla każdej z lokomotyw podlegającej zamówieniu w ramach Opcji Dodatkowej wraz z odpowiednimi dopuszczeniami dla poszczególnych krajów będzie zgodna z ceną jednostkową tego typu lokomotywy dla danej Konfiguracji oraz ceny Opcji technicznej dla doposażenia lokomotywy, uzyskanych w toku niniejszego postępowania przetargowego i zawartej umowy dotyczącej realizacji danego Zadania. 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 opcyjnego.

ZABEZPIECZENIE NALEŻYTEGO WYKONANIA UMOWY

Na warunkach określonych w umowie dostawy dla każdego Zadania Zamawiający będzie wymagał od Dostawcy wniesienia w formie **gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej** zabezpieczenia należytego wykonania umowy:

- w części dotyczącej dostawy lokomotyw w ramach danego Zadania w wysokości % 5 sumy cen netto tych lokomotyw (w walucie, w której została wyrażona cena); zabezpieczenie to winno być przedstawione w terminie do 4 tygodni od daty zawarcia umowy i być skuteczne w okresie: od dnia poprzedzającego o sześć miesięcy termin dostawy pierwszej lokomotywy w ramach danego Zadania, do dnia odbioru końcowego ostatniej lokomotywy dostarczonej w ramach tego Zadania;
- w części dotyczącej serwisu w ramach danego Zadania w wysokości 5% skumulowanej wartości netto serwisu dla lokomotyw podlegających dostawie w ramach danego Zadania. Zabezpieczenie to winno być przedstawione najpóźniej w dniu dostawy w miejscu dostawy pierwszej lokomotywy i obowiązywać od tego dnia przez cały okres wykonywania przez Dostawcę usług serwisowych, nie dłużej jednak niż do dnia przyjęcia przez Dostawcę ostatniej lokomotywy w ramach danego Zadania do naprawy rewizyjnej P4.

Wskazaniem jest, aby Oferenci jeszcze przed rozstrzygnięciem przetargu dokonali czynności przygotowawczych w sprawie uzyskania ww. gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej, której przedstawienie będzie wymagane w terminie **4 tygodni** od dnia zawarcia umowy dostawy. W razie przekroczenia tego terminu, Odbiorca będzie mógł odstąpić od zawartej już umowy dostawy i przyjąć Ofertę kolejnego Oferenta w terminie związania Ofertą.

Oferent, który zostanie poinformowany o tym, że jego Oferta została wybrana może też zostać wezwany przed zawarciem umowy do przedstawienia promesy gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej zabezpieczającej należyte wykonanie dostawy lokomotyw objętych danym Zadaniem. Jeżeli Oferent nie przedstawi takiej promesy o treści uzgodnionej z Zamawiającym w terminie **3 tygodni** od otrzymania wezwania, to Odbiorca będzie mógł przyjąć Ofertę kolejnego Oferenta w terminie związania Ofertą. **Jeżeli z przyczyn niezależnych od Oferenta przedstawienie takiej gwarancji w wyznaczonym terminie okaże się niemożliwe, wtedy Zamawiający będzie mógł odstąpić od żądania od Oferenta przedstawienia promesy gwarancji.**

Jeżeli natomiast Oferent (także jako Dostawca, z którym zawarta została już umowa dostawy) przedstawi Odbiorcy **promesę gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej** o uzgodnionej wcześniej treści, wtedy gwarancja zabezpieczająca umowę w części dotyczącej dostawy lokomotyw objętych danym zadaniem, będzie wymagana dopiero



najpóźniej na sześć miesięcy przed terminem dostawy pierwszej lokomotywy w ramach tego Zadania.

Zamawiający zobowiązany będzie do niezwłocznego ustosunkowania się do przedstawianych mu projektów treści gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej, lub ich promesy.

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 danego Zadania,

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

Strona lub Strony – Dostawca lub/i Odbiorca jako strona umowy dostawy zawartej w wyniku przetargu,

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

Zadanie pierwsze – zakres postępowania przetargowego obejmujący dostawę 4 lokomotyw w Konfiguracji I oraz objęcie ich świadczeniami serwisowymi,

Zadanie drugie - zakres postępowania przetargowego obejmujący dostawę 3 lokomotyw w Konfiguracji II oraz objęcie ich świadczeniami serwisowymi,

Zadanie / Zadania – Zadanie pierwsze lub/i Zadanie drugie,

flota lokomotyw – grupa lokomotyw dostarczonych Zamawiającemu, w wyniku niniejszego postępowania w ramach realizacji Zadania pierwszego lub Zadania drugiego. Wszystkie lokomotywy dostarczone w ramach tego samego Zadania zostaną objęte wspólnie wskaźnikiem gotowości „G I” odpowiednio dla lokomotyw dostarczonych w ramach Zadania pierwszego oraz „G II” dla lokomotyw dostarczonych w ramach Zadania drugiego.

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” będzie zastosowane także w umowie dostawy.

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 do aukcji winna być złożona osobno dla Zadania pierwszego i/lub dla Zadania drugiego.

Oferta – komplet dokumentów dotyczących Zadania pierwszego i/lub Zadania drugiego przesyłanych Zamawiającemu po aukcji i zawierających ceny zaoferowane w jej wyniku, obejmujący podpisane przez Oferenta dwa egzemplarze umowy dostawy odpowiednio dla Zadania pierwszego i/lub dla Zadania drugiego wraz z załącznikami do danej 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. Brak możliwości przedstawienia wyceny tej opcji nie wpływa na ważność oferty,

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”. Brak możliwości przedstawienia wyceny tej opcji nie wpływa na ważność oferty,

Opcja Dodatkowa – opisana wyżej opcja zakupu kolejnych lokomotyw w ilości nie przekraczającej jednej lokomotywy w ramach każdego z zadań,

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”. W ramach oceny ofert złożonych dla poszczególnych z zadań zostanie obliczony wskaźnik wg wzoru „W I” dla każdej z ofert dotyczących Zadania pierwszego oraz wskaźnik wg wzoru „W II” dla każdej z ofert dotyczących Zadania drugiego.

TSI – Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej.

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 – dokument formalny wydawany przez właściwy organ, który to dokument spełnia obowiązujące przepisy prawa na dzień odbioru lokomotywy, np. zezwolenie na wprowadzenie do obrotu pojazdów kolejowych (Vehicle Authorisation for Placing On the Market). Dokument ten ma zezwalać na prowadzenie eksploatacji pojazdu bezpośrednio po odbiorze w miejscu dostawy na sieciach kolejowych krajów wynikających odpowiednio z Konfiguracji I oraz Konfiguracji II odpowiednio dla poszczególnych zadań.

normalne warunki eksploatacji – należy przez to rozumieć typową eksploatację polegającą na prowadzeniu pociągów intermodalnych w warunkach atmosferycznych odpowiednich dla rejonu geograficznego, w jakim może być użytkowana lokomotywa zgodnie z krajami, dla których posiada ona dopuszczenia.

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 przesłanek określonych w Specyfikacji;

1.1. Warunki dopuszczenia Oferenta do oceny ofert

Warunkiem dopuszczenia Oferenta do oceny ofert jest przesłanie w określonym dalej terminie aktualnych dokumentów formalnych, wymienionych niżej w punktach 1-22 przy czym dokumenty wymagane zgodnie z pkt 21 zobowiązane są złożyć wyłącznie konsorcja.

1. **Pismo przewodnie Oferenta**, w którego treści zostanie zgłoszony zamiar udziału w przetargu z określeniem m.in. zakresu oferty, tzn. na które Zadanie lub Zadania Dostawca składa ofertę. 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.

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



5. **Oświadczenie Oferenta** o możliwości zrealizowania przez niego dostawy wszystkich lokomotyw, w ramach Zadania lub Zadań na które składa ofertę lub oferty, 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.
7. **Oświadczenia Oferenta** dotyczące zagwarantowania wykonania, w dostarczonych lokomotywach, pierwszej naprawy rewizyjnej czwartego poziomu utrzymania P4 na warunkach określonych w wyniku aukcji w cenie, dla danej Konfiguracji lokomotywy, 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 na realizację danego Zadania, z podaniem konkretnych typów i modeli, zawartej w wyniku przetargu będą na dzień dostawy posiadały ostateczne i bezterminowe dopuszczenia do eksploatacji na terenie krajów wskazanych przez Zamawiającego w ramach Konfiguracji określonej dla każdego z zadań zgodnie ze Specyfikacją. Zamawiający dopuszcza możliwość złożenia oferty na lokomotywy z dopuszczeniem tymczasowym lub nieostatecznym przy czym obowiązek uzyskania kolejnych przedłużeń dopuszczenia spoczywał będzie na Dostawcy i zostanie zrealizowany na jego koszt. (wg Załącznika nr 1 do Specyfikacji). Dostawca zobowiązuje się bezterminowo uzyskiwać kolejne przedłużenia dopuszczenia do czasu uzyskania dopuszczenia ostatecznego i bezterminowego.
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).
10. **Oświadczenie Oferenta** osoby prawnej lub innej jednostki organizacyjnej (wg Załącznika nr 3 do Specyfikacji), że:
 - a) Oferenta nie obowiązuje sądowy zakaz określony w ustawie o odpowiedzialności podmiotów zbiorowych za czyny zabronione pod groźbą kary,
 - b) 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.

11. Referencje poświadczające niezbędną wiedzę i doświadczenie w realizacji dostaw lokomotyw elektrycznych.

W przypadku składania oferty na realizację Zadania pierwszego Oferent przedstawi **minimum 2**, nie więcej jednak niż 6 referencji, zróżnicowanych pod kątem dopuszczeń do eksploatacji w przynajmniej 2 krajach o odmiennych systemach bezpieczeństwa i dopuszczonych do eksploatacji na infrastrukturze kolejowej krajów Unii Europejskiej, **udzielonych Oferentowi przez odbiorców lokomotyw elektrycznych, na rzecz których dostawę zrealizował Oferent.** Warunkiem udziału w przetargu jest wykazanie, iż Oferent **w okresie 60 miesięcy licząc wstecz od daty ogłoszenia niniejszego przetargu** wyprodukował i dostarczył lokomotywy czteroosiowe trakcji elektrycznej o parametrach technicznych nie gorszych niż określone w części III pkt 2 niniejszej Specyfikacji, w ilości łącznej co najmniej **4 sztuk**. Spośród tych 4 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 2 sztuki takich lokomotyw, z których każda dopuszczona jest do eksploatacji przynajmniej w trzech krajach z których w jednym z nich zasilanie odbywa się poprzez system zasilania 3 kV DC. Dostawca winien także przedstawić informację czy dana lokomotywa będąca przedmiotem referencji posiada na pokładzie ETCS na dowolnym poziomie wg Baseline: 3.4, Baseline 2.3.0d, lub niższym.

W przypadku składania oferty na realizację Zadania drugiego Oferent przedstawi **minimum 2**, nie więcej jednak niż 5 referencji **udzielonych Oferentowi przez odbiorców lokomotyw elektrycznych, których dostawę zrealizował Oferent.** Warunkiem udziału w przetargu jest wykazanie, iż Oferent **w okresie 60 miesięcy licząc wstecz od daty ogłoszenia niniejszego przetargu** wyprodukował i dostarczył lokomotywy czteroosiowe trakcji elektrycznej o parametrach technicznych nie gorszych niż określone w części III pkt 2 w niniejszej Specyfikacji w ilości łącznej co najmniej **3 sztuk**. Spośród tych 3 lokomotyw referencje muszą obejmować dostawy lokomotyw, z których każda dopuszczona jest **do eksploatacji przynajmniej na terenie kraju, w którym zasilanie odbywa się poprzez system zasilania 3 kV DC.** Dostawca winien także przedstawić informację czy dana lokomotywa będąca przedmiotem referencji posiada na pokładzie ETCS na dowolnym poziomie wg Baseline: 3.4, Baseline 2.3.0d, lub niższym.

Referencje złożone dla każdego z zadań powinny zawierać jako minimum następujące informacje: kraj dostawy, ilość oraz typ dostarczonych lokomotyw, **poziom ETCS**, 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, gdy 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. **Brak informacji o długości okresu gwarancji lub brak potwierdzenia, że lokomotywa będąca przedmiotem referencji posiada zabudowany ETCS nie będzie stanowił podstawy do nieuznania lub odrzucenia referencji.**

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 określone w części III pkt 2 niniejszej Specyfikacji. Zamawiający w ramach kosztów nieobjętych dofinansowaniem zamierza powierzyć i wymagać od Dostawcy świadczenia usług pełnego utrzymania lokomotyw, dlatego Zamawiający oczekuje, aby:

- w przypadku składania oferty na realizację **Zadania pierwszego** każdy z Oferentów przedstawił minimum **dwie referencje wystawione na Oferenta obejmujące łącznie co najmniej 4 lokomotywy elektryczne dopuszczone jednocześnie do eksploatacji przynajmniej na terenie Polski i Niemiec, które będą wykazywały realizację usług serwisowych dla lokomotyw przynajmniej przez 24 miesiące;**
- w przypadku składania oferty na realizację **Zadania drugiego** każdy z Oferentów przedstawił minimum **dwie referencje wystawione na Oferenta obejmujące**



łącznie co najmniej 3 lokomotywy elektryczne dopuszczone do eksploatacji przynajmniej na terenie Polski, które będą wskazywały realizację usług serwisowych dla lokomotyw w okresie przynajmniej przez 24 miesiące.

Powyższe referencje, tak dla Zadania pierwszego jak i Zadania drugiego, winny dotyczyć świadczenia usług serwisowych w dowolnym okresie przypadającym do 48 miesięcy, licząc wstecz, od daty ogłoszenia niniejszego przetargu.

Referencje dla danego Zadania spełniające powyższe wymagania dotyczące czynności serwisowych mogą być wykazane na wspólnym dokumencie wraz z referencjami poświadczającymi dostawę lokomotyw zrealizowane przez Oferenta. Dopuszczalne jest także przedstawienie referencji serwisowych, wystawionych dla Oferenta jako odrębnych dokumentów. W przypadku, gdy Oferent jest członkiem grupy kapitałowej, w skład której wchodzi podmiot świadczący czynności serwisowe dla lokomotyw, dopuszczalne jest przedstawienie referencji wystawionych na podmiot serwisujący, które zostaną Oferentowi udostępnione przez ten podmiot, o ile fakt udostępnienia zostanie potwierdzony pisemnie przez podmiot świadczący czynności serwisowe dla lokomotyw, zaś fakt istnienia powiązań kapitałowych zostanie wykazany przez Oferenta odpowiednimi dokumentami rejestrowymi oraz oświadczeniami. 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 4a i/lub 4b 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 każdym języku urzędowym krajów wskazanych w Konfiguracji I (przy czym dopuszczalne jest, aby dla Czech, Słowacji i Austrii komunikacja odbywała się w języku polskim lub angielskim lub niemieckim), natomiast w języku polskim dla Konfiguracji II. W przypadku braku możliwości zdalnego usprawnienia lokomotywy w drodze instrukcji wydawanych maszyniście przez technika wsparcia telefonicznego, serwis zobowiązany jest

dotrzeć w ciągu do 24 godzin od momentu zgłoszenia na „hot-line” do miejsca awarii lokomotywy oraz usprawnić ją do 60 godzin od momentu zgłoszenia na „hot-line”. Dla czasu usprawnienia lokomotywy liczone będą tylko godziny przypadające w Dniach roboczych. W oświadczeniu tym Dostawca nadto zobowiąże się do utrzymywania dla dostarczonych i utrzymywanych w ramach danego Zadania lokomotyw **Wskaźnika gotowości G I lub G II na poziomie nie niższym niż 0,95**, obliczonego w sposób określony w Części V Specyfikacji – „**Wskaźnik gotowości G**”. W przypadku, gdy lokomotywa posiada dopuszczenia dla dodatkowych krajów ponad wymagane przez Zamawiającego w ramach poszczególnych zadań i Konfiguracji, to jakiegokolwiek czynności dotyczące utrzymania dodatkowych systemów, w jakie z tego tytułu jest wyposażona lokomotywa, nie stanowią przyczyny do zmiany wskaźnika G I ani G II.

14. Aktualny **Certyfikat Systemu Zarządzania Jakością** obowiązujący u Dostawcy.
15. **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](#)).
16. **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.
17. **Zobowiązanie Oferenta** do dostarczenia kompletu wymaganych w Specyfikacji przetargowej **dokumentów w wersji papierowej** w terminie do 10 (dziesięciu) dni roboczych od dnia zakończenia aukcji ([wg Załącznika nr 7 do Specyfikacji](#)).
18. Parafowane przez Oferenta lub osoby uprawnione do reprezentacji Oferenta **Warunki Udziału w Aukcji**, stanowiące akceptację jego warunków ([wg Załącznika nr 8 do Specyfikacji](#)).
19. Wypełniony i podpisany **formularz oferty do aukcji** dla każdego z zadań, w których bierze udział Oferent, w formie [Załącznika nr 9a \(dla Zadania pierwszego\)](#) i/lub [Załącznika nr 9b \(dla Zadania drugiego\)](#) do Specyfikacji.
Uwaga: Oferent zobowiązany jest wypełnić wszystkie trzy arkusze załączników nr 9a i/lub 9b w miejscach do tego przeznaczonych, zgodnie z wytycznymi opisanymi w Specyfikacji oraz wskazówkami zawartymi w treści tych załączników.

20. Oferent wraz z dokumentami do przetargu przedstawi kompletny wykaz wymaganego przez niego wyposażenia warsztatu (infrastruktura), jakie jest niezbędne, aby realizować przeglądy lokomotyw na każdym z poziomów utrzymania P1, P2, P3, P4. Jeżeli Oferent jest zainteresowany złożeniem oferty na obydwa Zadania, a wymagane przez niego wyposażenie warsztatu różni się dla poszczególnych Konfiguracji lokomotyw, powinien złożyć dwa wykazy wymaganego przez niego wyposażenia warsztatu (infrastruktury) wskazując którego Zadania dotyczy dany wykaz.
21. Odbiorca wyraża zgodę na wspólne ubieganie się Oferentów (Konsorcjów) o udzielenie zamówienia na poszczególne Zadania. 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 na wskazane Zadanie lub Zadania 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, 4, 9, 10 i 16 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.

Uczestnik konsorcjum składający ofertę wspólną nie może złożyć w niniejszym postępowaniu na to samo Zadanie lub Zadania odrębnej oferty własnej. Oferty złożone przez takiego uczestnika, samodzielnie i wspólnie z innymi uczestnikami na to samo Zadanie, Zamawiający może odrzucić.

22. 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, na każde z zadań dla którego Oferent składa ofertę, wadium (w formie pieniężnej albo w formie gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej).

Dla niniejszego przetargu określa się wysokość wadium:

dla Zadania pierwszego – na 1.200 tys. zł

dla Zadania drugiego – na 800 tys. zł

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 wskazujące jakiego Zadania lub Zadań dotyczy 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 27.05.2021 do 26.07.2021r.** 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

wskazany 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 gdy kwota wadium wyrażona jest w EUR, należy zastosować średni kurs wymiany walut NBP z dnia poprzedzającego dzień wystawienia gwarancji lub z dnia poprzedzającego dokonanie wpłaty wadium na rachunek.

Dopuszcza się złożenie wadium w formie gwarancji wadialnej opatrzonej podpisem kwalifikowanym, przy czym osoba składająca podpis kwalifikowany musi udokumentować swoją zdolność do reprezentowania Gwaranta w zakresie w jakim działa (zgodnie z treścią KRS lub przedstawić pełnomocnictwo/a podpisane podpisem kwalifikowanym złożonym przez osoby wpisane do KRS).

Wadium, złożone na dane Zadanie, zostanie zwrócone Oferentowi, którego Oferta zostanie przez PCC Intermodal S.A. przyjęta, w terminie 7 dni od dnia dostarczenia gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej na zabezpieczenie należytego wykonania umowy w części dotyczącej dostawy lokomotyw lub też promesy tej gwarancji, o której mowa wyżej w punkcie „Zabezpieczenie należytego wykonania umowy”, nie później jednak niż z upływem terminu związania Ofertą. Pozostałym Oferentom, którzy złożyli oferty na to Zadanie, 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 rozpoczęciu aukcji na platformie zakupowej PCC,
- b) Oferent nie dostarczy Oferty w wersji papierowej w wyznaczonym terminie lub dostarczy ją o treści niezgodnej z wymaganiami Specyfikacji, w tym gdy załączona umowa dostawy będzie niezgodna z wzorem udostępnionym **Oferentowi** przez Zamawiającego przed złożeniem oferty do aukcji lub też, gdy ceny w Ofercie będą inne niż zaoferowana finalnie podczas aukcji, a Oferent pomimo pisemnego wezwania do uzupełnienia oferty w wersji papierowej, w którym Zamawiający wezwał do uzupełnienia stwierdzonych braków, nie dokonał ich uzupełnienia w terminie 5 dni roboczych licząc od daty zawiadomienia Oferenta skierowanego w formie elektronicznej na adres mailowy wskazany przez Oferenta w piśmie przewodnim do oferty do aukcji.

Intencją Zamawiającego nie jest zatrzymywanie wadium z błahych powodów, lecz zabezpieczenie dostarczenia przez Oferenta wiążącej oferty, w tym zabezpieczenie

terminów i warunków zawartych w finalnej wersji Specyfikacji i umowy, a także cen zaoferowanych finalnie w toku aukcji.

Zamawiający informuje, że przepadek wadium nie jest związany z niekompletnością lub wadliwością dokumentów, od przedstawienia których uzależnione jest dopuszczenie do udziału w aukcji, ale z niezłożeniem w terminie Oferty w wersji papierowej po aukcji albo złożeniem jej niekompletnej lub wadliwej w zakresie opisanym wyżej pod lit. b). Wadium nie będzie podlegać przepadkowi, jeżeli Oferent w terminie wyznaczonym przez Zamawiającego uzupełni wskazane mu braki w jego Ofercie.

Podstawą przepadku wadium nie będzie brak przedstawienia przez Oferenta gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej na zabezpieczenie należytego wykonania umowy w części dotyczącej dostawy lokomotyw objętych danym Zadaniem lub promesy takiej gwarancji.

Odpowiedni długi czas trwania postępowania przetargowego ma umożliwić Oferentom dokładne i rzetelne przygotowanie ofert. Jeszcze przed dniem składania ofert do aukcji znane będą Oferentom wszystkie warunki przetargu, które po weryfikacji w toku pytań i odpowiedzi, udostępnione zostaną Oferentom w finalnej wersji Specyfikacji oraz wzoru umowy dostawy. Z kolei czas na złożenie kompletnej Oferty (w wersji papierowej) obejmuje 10 dni roboczych od dnia zakończenia aukcji elektronicznej. W przypadku, gdy w toku weryfikacji oferty złożonej po aukcji Zamawiający stwierdzi braki lub tzw. „oczywiste omyłki pisarskie”, Zamawiający zwróci się pisemnie oraz drogą elektroniczną do Oferenta o ich uzupełnienie. Nieuzupełnienie braków w wyznaczonym dodatkowym terminie 5 dni roboczych zostanie potraktowane jako uchylanie się Oferenta od podpisania umowy i skutkuje zatrzymaniem wadium.

Oferent, nie później niż w terminie składania ofert do aukcji, może zastrzec, że Zamawiający nie będzie mógł ujawnić informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa w rozumieniu przepisów o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji. W takim przypadku Oferent zobowiązany jest złożyć ofertę do aukcji w taki sposób, aby kartki, których dotyczy tajemnica przedsiębiorstwa były wydzielone od pozostałej części oferty i opatrzone stosownym napisem informującym. Oferent jednak nie może zastrzec nieujawniania następujących informacji: swojej nazwy (firmy), adresu, Zadania na które składa ofertę, informacji dotyczących zaoferowanej ceny, terminu wykonania zamówienia, okresu gwarancji i warunków płatności zawartych w ofercie. Brak stosownego zastrzeżenia będzie traktowany jako jednoznaczny ze zgodą na włączenie do dokumentacji postępowania i ujawnienie całości oferty do aukcji na zasadach określonych w procedurze.

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.

Zamawiający dopuszcza, aby dokumenty, które winny zostać przedłożone w oryginale były przesłane/przekazane w wersji elektronicznej i podpisane przez ich wystawcę podpisem kwalifikowanym. W przypadku dokumentów, które zgodnie z wymaganiami winny zostać dostarczone w uwierzytelnionej kopii, dopuszczalna jest ich forma elektroniczna z podpisem kwalifikowanym złożonym przez osobę dokonującą uwierzytelnienia.

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 1-11**, 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 10a i 10b do Specyfikacji** (tj. Umowy dostawy odpowiednio do każdego z Zadań) składanego po aukcji elektronicznej (opisanej w dalszej części Specyfikacji).

Oferent może złożyć tylko jedną ofertę na każde z Zadań. Złożenie więcej niż jednej oferty spowoduje odrzucenie wszystkich ofert złożonych przez Oferenta.

3. PROCEDURA I KRYTERIUM WYBORU OFERT

Wszystkie dotyczące Oferenta dokumenty spośród wskazanych wyżej w punktach oznaczonych numerami 1-22 winny zostać przesłane Zamawiającemu **najpóźniej do dnia 14.05.2021 do godziny 15:00**, za wyjątkiem wadium, którego ustanowienie wymagane jest do dnia **25.05.2021**, tj. najpóźniej na dwa Dni robocze przez terminem aukcji zaplanowanej na **27.05.2021**. Dokumenty, o których mowa w punkcie 21 składają tylko uczestnicy ubiegający się wspólnie o udzielnienie zamówienia (konsorcja). W przypadku gdy Oferent składa oferty na obydwa Zadania jednocześnie wystarczające

będzie złożenie jednego kompletu wymienionych dokumentów, przy czym oświadczenia o potencjale serwisowym zgodnie z zał. 4a i 4b, referencje, oferty do aukcji zgodnie z zał. 9a i 9b oraz wadium wymagane przez Zamawiającego winny zostać złożone dla każdego z Zadań zgodnie z wymaganiami Specyfikacji.

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 aukcjach elektronicznych dla każdego z Zadań. Zaproszenie do udziału w aukcji zostanie przesłane przez Zamawiającego.

Przed upływem terminu składania ofert do aukcji Oferent może wprowadzić zmiany w ofercie lub ją wycofać. Zmiana, jak również wycofanie, wymagają zachowania formy pisemnej. Po rozpoczęciu aukcji Oferent nie może skutecznie wycofać oferty.

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 w oryginale lub w nieskompresowanej wersji elektronicznej opatrzonej podpisem kwalifikowanym, przy czym wielkość danych przesyłana jednorazowo w emailu nie powinna przekraczać 20 MB. Jeżeli objętość skanów przekracza tę wartość to dokumenty winny zostać przesłane w kilku ponumerowanych emailach. Zaleca się przesłanie odrębną wiadomością spis zawartości poszczególnych emaili z dokumentami. **Dopuszcza się, aby wszystkie powyższe dokumenty, także pełnomocnictwa, zostały przesłane w wersji elektronicznej opatrzonej podpisem kwalifikowanym.**

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 dopatrzonego się braku/-ów lub nieprawidłowości o złożenie wyjaśnień lub uzupełnienie braku/-ów w terminie do **5 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.

3.1. Kryterium oceny ofert

Jedynym kryterium wyboru ofert dla danego Zadania jest wartość wskaźnika „W” obliczona na podstawie zaoferowanych przez Dostawców następujących cen:

C_I, **C_{II}**, – ceny netto za dostawę jednej lokomotywy odpowiednio **C_I** dla Konfiguracji I oraz **C_{II}** dla 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 w ramach danego Zadania za każdy km przebiegu powyżej średniego limitu rocznego na lokomotywę,

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

C_{PC}, **C_{PCII}**, – ceny za części – pakiet części odpowiednio dla Konfiguracji I dla Konfiguracji II

C_{PPL(I)}, **C_P**, **C_{PPL(II)}**, **C_P** – ceny za pracę serwisanta w formie stawki za 1 roboczogodzinę rbh odpowiednio dla Konfiguracji I (obowiązujące odpowiednio na terenie Polski i poza jej granicami) oraz dla Konfiguracji II (obowiązujące odpowiednio na terenie Polski i poza jej granicami)

C_D, **C_{DII}** – ceny za dojazd serwisu w formie stawki za 1 km odpowiednio dla Konfiguracji I i Konfiguracji II.

Waga poszczególnych cen przy obliczaniu wskaźnika „W” jest podana w [Załączniku nr 9a do Specyfikacji](#) - dla Zadania pierwszego i w [Załączniku nr 9b do Specyfikacji](#) - dla Zadania drugiego (w kolumnie G). Jako najkorzystniejsza do realizacji danego Zadania zostanie wybrana oferta, która spełnia kryteria wynikające z niniejszej Specyfikacji oraz będzie miała najniższy wskaźnik „**W(I)**” dla Zadania pierwszego oraz **W(II)** dla Zadania drugiego” obliczony wg formuły, uwzględniającej powyższe elementy cen, opisanych szczegółowo w Części VI Specyfikacji. Dodanie na końcu wskaźnika W cyfry rzymskiej „I” lub „II” wskaże, że wskaźnik ten dotyczy odpowiednio: Zadania pierwszego (I) lub Zadania drugiego (II).

3.2. 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 oraz ceny dla pozycji nie podlegających aukcji, których wartość powinna być zgodna z ofertą do aukcji.

Wersję papierową Oferty są zobowiązani złożyć wszyscy uczestnicy aukcji w terminie 10 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 najkorzystniejszą ofertę, w oparciu o wskaźnik W I i W II na realizację danego Zadania. Treść umowy dostawy musi być zgodna z ostateczną wersją jej tekstu ujednoliconego, opublikowanego przez Odbiorcę przed terminem złożenia ofert do aukcji na stronie internetowej <https://www.pccintermodal.pl/przetargi/>.

Przebieg aukcji oraz wymagania dotyczące zawartości Oferty są szczegółowo przedstawione niżej w Części VI niniejszej Specyfikacji.

3.3. Pytania i odpowiedzi

Ewentualne pytania dotyczące przedmiotu przetargu i Specyfikacji proszę kierować na adres e-mailowy: przetargi.realizacja@pcc.eu. Pytania dotyczące spraw formalnych winny zostać skierowane do Zamawiającego w nieprzekraczalnym terminie do 35 dni kalendarzowych od ogłoszenie przetargu tj. **02.04.2021 do godz. 15:00**. Pytania dotyczące spraw techniczno - eksploatacyjnych oraz świadczenia usług serwisowo - utrzymaniowych winny zostać skierowane do Zamawiającego w nieprzekraczalnym terminie do 42 dni kalendarzowych od ogłoszenie przetargu tj. **09.04.2021 do godz. 15:00**. Na pytania zadane po upływie wyznaczonego terminu Zamawiający nie jest zobowiązany udzielić odpowiedzi.

W celu zachowania płynności i sprawności procesu przetargowego Zamawiający oczekuje, żeby Oferenci starali się zadawać pytania w okresie do tego wyznaczonym. Termin zadawania pytań w tym zakresie określa się okresem od dnia ogłoszenia przetargu do terminów wskazanych powyżej.

Na pytania zadane przez jednego Oferenta odpowiedzi dostaną wszyscy Oferenci, bez informacji o pytającym. Niniejsze będzie zrealizowane na bieżąco w formie publikacji na stronie Zamawiającego <https://www.pccintermodal.pl/przetargi/>. Równoległe informacja o udzieleniu odpowiedzi na stronie internetowej Zamawiającego zostanie zamieszczona w Bazie Konkurencyjności, <https://bazakonkurencyjnosci.funduszeuropejskie.gov.pl/>.

Zestawienie treści pytań i odpowiedzi dotyczące przedmiotu przetargu, zostanie udostępnione na stronie Zamawiającego: <https://www.pccintermodal.pl/przetargi/> . Równoległe informacja o opublikowaniu powyższych na stronie internetowej Zamawiającego zostanie zamieszczona w Bazie Konkurencyjności, <https://bazakonkurencyjnosci.funduszeuropejskie.gov.pl/>.

Zestawienie to zostanie udostępnione przez Odbiorcę Oferentom po zakończeniu

procesu udzielania odpowiedzi przez Zamawiającego. Zamawiający nie będzie dokonywał podziału pytań według Zadań. Zestawienie treści 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 wówczas zawiadomi o tym fakcie Oferentów poprzez publikację tej informacji/zmiany na stronie internetowej <https://www.pccintermodal.pl/przetargi/> wraz z informacją w Bazie Konkurencyjności <https://bazakonkurencyjnosci.funduszeuropejskie.gov.pl/>. Wprowadzone zmiany będą miały charakter wiążący dla wszystkich Oferentów.

Ewentualne zmiany lub uzupełnienia treści niniejszej Specyfikacji, jak również wszelkie publikacje treści tekstów ujednoczonych dokumentów przetargowych w tym projekcie umowy dostawy, zostaną przez Zamawiającego naniesione w tekstach pierwotnych i opublikowane jako teksty ujednoczone na stronie internetowej <https://www.pccintermodal.pl/przetargi> Równoległe informacja o opublikowaniu powyższych dokumentów na stronie internetowej Zamawiającego zostanie podana w Bazie Konkurencyjności, <https://bazakonkurencyjnosci.funduszeuropejskie.gov.pl/>

Wydruk przez Oferenta tak ujednoczonej wersji dokumentu w tym także projektu umowy dostawy dla danego Zadania 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.

3.4. Wykluczenia z postępowania

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, MIESCA DOSTAWY I EKSPLOATACJI, TERMINY DOSTAWY I PŁATNOŚCI

1. CENA

Cena – termin używany na określenie:

- 1) **CI** – 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 DSU lokomotywy oraz dokumentacji utrzymania wymaganej dla każdego z krajów zgodnie z Konfiguracją I lub II, czynności utrzymania korekcyjnego oraz czynności dotyczących utrzymania systemów bezpieczeństwa, które są niezbędne, aby lokomotywa mogła być eksploatowana w krajach zgodnie z wymaganą przez Zamawiającego Konfiguracją I lub II (np. SHP, CA, LZB/PZB, MIREL, ETCS i GSMR), w czasie od odbioru lokomotywy aż do przekazania lokomotywy na pierwszą naprawę rewizyjną P4, liczona za każdy kilometr, 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 na lokomotywie (tj. >180 tys. km),
- 4) **Cp₄** – cena za pierwszą naprawę rewizyjną P4 lokomotywy w warsztacie Dostawcy,



- 5) **Cpc** – cena za pakiet części stanowiąca sumę cen poszczególnych elementów wchodzących w skład pakietu,
- 6) **Cp_{PL}** – cena ryczałtowa za 1 rbh pracy serwisanta obowiązująca w Polsce,
- 7) **Cp** – cena ryczałtowa za 1 rbh pracy serwisanta obowiązująca poza granicami Polski,
- 8) **Cd** – cena ryczałtowa za 1 km dojazdu serwisu
- 9) **Cmd** – cena za wyposażenie lokomotywy w dojazdowy moduł spalinowy (Opcja techniczna 1),
- 10) **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 1-10 cyfry rzymskiej „I” lub „II” wskaże, że cena ta wiąże się odpowiednio z lokomotywą w Konfiguracji I lub w Konfiguracji II.

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 ceny jednostkowe odpowiednio do Zadania, to jest: dla Zadania pierwszego ceny dostaw lokomotyw **Cl** oraz pozostałe ceny: **Cs_I**, **Csd_I**, **Cp_{4I}**, **Cp_CI**, **Cp_{PL(I)}**, **Cp_I**, **Cd_I**, **Cmd_I** i **Cml_I**, zaś dla Zadania drugiego odpowiednio: **Cl_{II}** oraz **Cs_{II}**, **Csd_{II}**, **Cp_{4II}**, **Cp_CII**, **Cp_{PLII}**, **Cp_{II}**, **Cd_{II}**, **Cmd_{II}** i **Cml_{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 a i/lub 9 b](#)) 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 4 sztuk lokomotyw w ramach Zadania pierwszego równać się będzie sumie liczby lokomotyw w Konfiguracji I x cena jednostkowa lokomotyw w Konfiguracji I + suma wybranych przez Zamawiającego opcji technicznych dla wszystkich lokomotyw w ramach Konfiguracji I.

Cena łączna dostawy 3 sztuk lokomotyw w ramach Zadania drugiego równać się będzie sumie liczby lokomotyw w Konfiguracji II x cena jednostkowa lokomotyw w Konfiguracji II + suma wybranych przez Zamawiającego opcji technicznych dla wszystkich lokomotyw w ramach Konfiguracji II.

Ceny obliczone w niniejszy sposób dla poszczególnych zadań w każdej umowie 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

2.1. CENA LOKOMOTYWY (C_I) + (C_{md} i C_{ml})

Całkowite, ryczałtowe wynagrodzenie za realizację dostawy jednej lokomotywy odpowiednio dla Konfiguracji I (C_I) oraz jednej lokomotywy dla Konfiguracji II (C_{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, badań, testów oznakowania

oraz koszty transportu, opłat celnych, akcyzy i innych podatków, uzyskania niezbędnych zezwoleń, świadectw, decyzji, zgód, dopuszczeń, dokonania rejestracji lokomotyw w imieniu i na rzecz Zamawiającego w stosownych organach administracji (np. ERA, 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 poszczególnych Zadań w sposób zgodny z warunkami Specyfikacji.

Cena lokomotywy dla danej Konfiguracji (Cl_I i Cl_{II}) nie obejmuje **ceny Opcji technicznej 1 (Cmd_I lub Cmd_{II})** za doposażenie lokomotywy w moduł dojazdowy ani **ceny Opcji technicznej 2 (Cml_I lub Cml_{II})** za pomalowanie lokomotywy w barwy firmowe.

Zmiana i indeksacja cen: Cl_I, Cl_{II}, Cmd_I, Cmd_{II} i Cml_I, Cml_{II}

Ceny Cl_I, Cl_{II}, Cmd_I, Cmd_{II} i Cml_I, Cml_{II} dla lokomotyw objętych zakresem podstawowym dostawy w każdej z Konfiguracji nie podlegają żadnym zmianom, za wyjątkiem konieczności wprowadzenia zmian będących skutkiem zmiany powszechnie obowiązujących przepisów prawa przyjętych po dacie podpisania umowy lub wydania po tej dacie decyzji lub innych aktów organów administracji publicznej lub wyspecjalizowanych organów wykonujących zadania administracji publicznej (m.in. Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych), jak i innych organów i podmiotów wykonujących zadania publiczne z mocy prawa lub zawartych z organami administracji publicznej porozumień, o ile zmiany powszechnie obowiązujących przepisów prawa lub treść decyzji lub innych aktów ww. organów i podmiotów skutkują koniecznością wprowadzenia takich zmian w budowie lokomotywy lub jej obowiązkowego wyposażenia, od których uzależnione jest dopuszczenie do użytkowania lokomotywy na terytorium krajów odpowiednio dla danej Konfiguracji. Dostawca żądający poprzez zmianę umowy podwyższenia ceny, może powołać się tylko na takie zmiany wymagań technicznych, o których przy dołożeniu należytej staranności nie mógł wiedzieć, że zostaną przyjęte po złożeniu przez niego oferty do aukcji.

W takim przypadku Dostawca jest zobowiązany przedstawić wycenę wzrostu kosztów spowodowanych zmianami, o których mowa wyżej. Koszty wynikające z przyczyn powodujących konieczność zmian w budowie lub wyposażeniu lokomotywy zostaną poniesione przez Odbiorcę w wysokości ustalonej w aneksie do umowy dostawy.

Wyłącznie ceny lokomotyw objętych **Opcją Dodatkową (Cl_I, Cl_{II}) oraz opcji technicznej 1 dla lokomotyw w ramach opcji dodatkowej (Cmd_I, Cmd_{II})** niezależnie od opisanego wyżej trybu zmian, mogą być poddane indeksacji. Prawo do **indeksacji cen** przysługuje każdej ze Stron na następujących zasadach:

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

$$P_{n1} = P_{n0} \cdot \left(0,30 \cdot \frac{C28}{C28_0} + 0,3 \cdot \frac{C271}{C271_0} + 0,20 \cdot \frac{HICP}{HICP_0} + 0,20 \cdot LC(UE27) \right)$$

Przy czym:

P_{n1} - zaktualizowana cena obowiązująca dla danej lokomotywy w danej Konfiguracji dostarczonych jako opcja; wartość zaokrąglona do dwóch miejsc po przecinku,

n – kolejny numer lokomotywy będącej przedmiotem dostawy w ramach danego Zadania $n=\{\text{tylko dla lokomotywy piątej (5) w ramach umowy na Zadanie pierwsze oraz czwartej (4) w ramach umowy na Zadanie drugie}\}$,

P_{n0} - podstawowa **cena jednostkowa lokomotywy w danej Konfiguracji** (C_I lub C_{II}) **wraz z ceną Opcji technicznej** (C_{mdI} lub C_{mdII}), o ile wybierze je Zamawiający, ustalona w wyniku postępowania przetargowego dla pojedynczej lokomotywy.

C28 – Produkcja maszyn i urządzeń, gdzie indziej niesklasyfikowanych wg Instytutu EUROSTAT, NACE REV.2: C28, liczone wg **stanu na miesiąc poprzedzający miesiąc odbioru końcowego**.

C28₀ – Produkcja maszyn i urządzeń, gdzie indziej niesklasyfikowanych wg Instytutu EUROSTAT, NACE REV.2: C28, liczone wg **stanu na miesiąc złożenia Oferty po aukcji**.

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

C271 - Produkcja elektrycznych silników, prądnic, transformatorów, aparatury rozdzielczej i sterowniczej energii elektrycznej wg Instytutu EUROSTAT, liczone wg **stanu na miesiąc poprzedzający miesiąc odbioru końcowego**.

C271₀ - Produkcja elektrycznych silników, prądnic, transformatorów, aparatury rozdzielczej i sterowniczej energii elektrycznej wg Instytutu EUROSTAT, liczone wg **stanu na miesiąc złożenia Oferty po aukcji**.

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

HICP – zharmonizowany wskaźnik cen konsumpcyjnych UE 27 dostępny na stronie Eurostat, liczone wg **stanu na miesiąc poprzedzający miesiąc odbioru końcowego**.

HICP₀ – zharmonizowany wskaźnik cen konsumpcyjnych UE 27 dostępny na stronie Eurostat, liczone wg **stanu na miesiąc złożenia Oferty po aukcji**:

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

$LC(UE27) = \frac{\text{wskaźnik średniego kosztu godziny pracy w UE27 za rok poprzedzający moment indeksacji}}{\text{wskaźnik średniego kosztu godziny pracy w UE27 za rok złożenia oferty}}$

- b) **cena lokomotywy wraz z Opcją techniczną ($C_{I1} + C_{md_{I1}}$; $C_{II1} + C_{md_{II1}}$)** ustalona w wyniku postępowania przetargowego zostanie zaktualizowana do wartości P_n zgodnie ze wzorem z lit. a) 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 technicznej 1, poza scenariuszem, który określono powyżej;
- e) Odbiorca nie przewiduje indeksacji Ceny opcji technicznej 2 – C_{ml} .

2.2. CENA SERWISU (uwagi wspólne dla C_s i C_{sd})

Utrzymanie każdej z lokomotyw w ramach Zadań pierwszego i drugiego w okresie od chwili jej odbioru przez Zamawiającego do przekazania lokomotywy na pierwszą naprawę rewizyjną P4 zostaje powierzone Dostawcy, na podstawie postanowień umowy dostawy lokomotyw, dotyczącej realizacji danego Zadania, 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 sporządzenia dokumentacji po wykonanych czynnościach serwisowych oraz dokumentacji ponaprawczej, wystawienia dokumentu dopuszczenia do użytkowania po czynnościach serwisowych** 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 lub regenerowane o parametrach spełniających WTWiO i DSU.

W cenę serwisu (C_s i C_{sd}) nie wlicza się kosztów czynności i materiałów związanych ze świadczeniem usług serwisu dodatkowego wymienionych w Części V Specyfikacji. Pozycje te będą objęte odrębną wyceną wg stawek C_{p4I} , C_{p4II} lub C_{pCI} , C_{pCII} albo wg indywidualnej wyceny materiałów i części zamiennych, jeżeli potrzebna część nie jest wyceniona w pakiecie części, oraz wg stawek za roboczogodzinę (C_{pI} , C_{pII} , C_{pPLI} , C_{pPLII}) i dojazd serwisu (C_{dI} , C_{dII}). 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. gdy uszkodzenie zestawów kołowych będzie wynikiem nieprawidłowego serwisu albo wady pojazdu lub zestawu kołowego. W ramach ceny serwisu (C_{SI} , C_{SDI} , C_{SII} i C_{SDII}) nie są uwzględnione naprawy uszkodzeń lokomotywy spowodowane nieprawidłową obsługą przez maszynistów, wandalizmem, kolizjami ani działaniem siły wyższej.

Cena serwisu (C_{SI} , C_{SDI} , C_{SII} i C_{SDII}) w okresie obowiązywania gwarancji **nie może być liczona** wg funkcjonującego na rynku typowego modelu tzw. pełnego utrzymania ponoszonego przez Odbiorcę. Dostawca powinien bowiem uwzględnić fakt, iż **cena lokomotywy (CI) zawiera koszty związane z ryzykami, jakie obejmuje gwarancja.**

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 a i /lub 9 b do Specyfikacji](#) (w wierszu 19 w arkuszu 1) i w [Załączniku nr 3 do umowy dostawy](#). 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:

- co 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 C_{PPLI} , C_{PPLII} , lub C_{PI} , C_{PII} właściwej dla serwisu dodatkowego;** wynagrodzenie to będzie płatne na podstawie faktury wraz z comiesięcznym wynagrodzeniem ustalonym na podstawie stawek C_{SI} , C_{SII} ;
- wykonywanie **wymiany nakładek grafitowych pantografów** powinno następować z uwzględnieniem warunków atmosferycznych z taką częstotliwością, aby nie zachodziła potrzeba wymiany nakładek pomiędzy planowanymi przeglądami; należy zapewnić wysoką żywotność nakładek na pantograf przy założeniu eksploatacji w warunkach normalnych wynoszącą minimum 60 tys. km **Jeśli chodzi o zimowe - utrudnione warunki eksploatacji, to wymaga się dostosowania częstotliwości wymiany w taki sposób, aby nie zachodziła potrzeba wymiany nakładek pomiędzy planowanymi przeglądami;**
- **tarcze i okładziny hamulcowe** winny podlegać wymianie w taki sposób, aby nie zachodziła potrzeba **ich** wymiany 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 140 tys. a 160 tys. km – jakiegokolwiek dłuższe interwały powinny być każdorazowo pisemnie uzgodnione z Odbiorcą) i efektywność czynności związanych z reprofilacją, przy jednoczesnym zapewnieniu dostępu na koszt Dostawcy do wymaganej infrastruktury (tokarka podtorowa, hala, manewry na terenie bocznicy, itp.). Zamawiający nie wskazuje kiedy Dostawca ma wykonywać czynności pomiarowe, Dostawca jest zobowiązany je wykonywać oraz przeprowadzać reprofilację w odpowiednim czasie, o ile zostanie to odpowiednio wcześniej uzgodnione z Odbiorcą. Warsztaty Zamawiającego nie są wyposażone w urządzenia niezbędne do przeprowadzenia reprofilacji. 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 rozliczenie usługi wynikać będzie z **Załącznika nr 3 do Umowy dostawy, Załącznik nr 9a lub 9b** do Specyfikacji odpowiednio dla danego Zadania;
- będzie wykonywał wszelkie czynności związane z utrzymaniem systemów dla wszystkich krajów, do których lokomotywa posiada dopuszczenia zgodnie z zapisem z punktu Specyfikacji: „Dopuszczenie do eksploatacji i systemy bezpieczeństwa. Dostawca lokomotywy w ramach wynagrodzenia za serwis (Cs) dokona we własnym zakresie uzyskania autoryzacji ETCS do poziomu ETCS baseline 3.4.0 dla wszystkich lokomotyw dla Zadania pierwszego oraz/lub dla Zadania drugiego nie później niż do końca 31.03.2024. Czynności z tym związane Dostawca wykona w terminie uzgodnionym z Odbiorcą. Dostawca w w/w terminie prześle Odbiorcy wykaz tras obsługiwanych przez ETCS, dla których lokomotywa ma potwierdzoną kompatybilność ESC z infrastrukturą kolejową w poszczególnych krajach zgodnie z odpowiednią Konfiguracją I lub II dla tras i odcinków infrastruktury dla których producent lokomotywy uzyskał potwierdzenie kompatybilności w ramach dostarczanego typu pojazdu.
- jest zobowiązany, na wniosek Zamawiającego, w terminie do 3 miesięcy określić warunki dotyczące możliwości aktywacji eksploatacji oraz zasady utrzymania dodatkowych systemów bezpieczeństwa lokomotywy w każdym z dodatkowych krajów wybranym przez Odbiorcę spośród krajów, które Dostawca wskazał w toku składania oferty,
- jest zobowiązany w każdym przypadku, kiedy Strony ustalą, iż utrzymanie ma się odbyć poza warsztatami Odbiorcy, do organizacji manewrów lokomotywy

między warsztatem a stacją kolejową, z której odgałęzia się bocznica warsztatu oraz manewrów lokomotywy po czynnościach utrzymania do tejże stacji kolejowej. Koszty niniejszych manewrów obciążają Odbiorcę;

- jest zobowiązany do organizacji i pokrycia kosztów transportu lokomotywy oraz transportu powrotnego do miejsca eksploatacji lokomotywy w sytuacjach, kiedy naprawa gwarancyjna wymaga dostarczenia lokomotywy w celu dokonania naprawy do zakładu producenta;
- 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 standardowych, które wprowadzane są seryjnie, z wyłączeniem rozwiązań dotyczących ergonomii, Dostawca będzie dokonywać takich optymalizacji lokomotywy w ramach prac serwisowych i wynagrodzenia (C_{sI}, C_{sdi}, C_{sII} i C_{sdiII}). Jeżeli Odbiorca wyrazi zainteresowanie wdrożeniem dalej idących rozwiązań optymalizacyjnych, które wprowadzają nową funkcjonalność i wymagają podjęcia indywidualnych środków na rzecz Zamawiającego, to Dostawca powinien przedstawić mu ofertę z kosztorysem;
- na wniosek Odbiorcy Dostawca będzie zobowiązany do uczestnictwa w procesie zarządzania ryzykiem zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami (np. rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) Nr 402/2013);
- Dostawca zobowiązany jest do stosowania procesu monitorowania określonego w załączniku do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1078/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do monitorowania, która ma być stosowana przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury po otrzymaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa oraz przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie (Dz.U. UE L 320 z dnia 17 listopada 2012 r., str. 8) oraz uczestniczenia w wymianie wszelkich odpowiednich informacji dotyczących bezpieczeństwa, wynikających ze stosowania tego procesu.

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 stacji kolejowej, z której odgałęzia się bocznicą warsztatu uzgodnionego pomiędzy Stronami do przeprowadzenia utrzymania oraz transport powrotny ze stacji kolejowej, z której odgałęzia się bocznicą warsztatu uzgodnionego pomiędzy Stronami do miejsca eksploatacji lokomotywy
- ponieść koszty w/w transportu za wyjątkiem kosztu transportu lokomotywy związanego z koniecznością naprawy gwarancyjnej, jeżeli zajdzie potrzeba dostarczenia lokomotywy w celu dokonania naprawy do zakładu producenta, które to koszty obciążają Dostawcę
- Mycia lokomotyw lub poszczególnych elementów (np. kabina, pudło lokomotywy, wózki, podwozie).

Zaoferowane (stawki) ceny serwisu (**C_{SI}**, **C_{SDI}**, **C_{SII}** i **C_{SDII}**) będą niezmiennie w okresie 3 lat od daty zawarcia umowy. Po upływie tego terminu będą podlegać indeksacji opisanej niżej.

Stawki **C_{SI}** i **C_{SII}**

Stawki te powinny zostać wyrażone jako **kwota naliczana za jeden kilometr**, i wpisane do oferty do aukcji w [Załączniku nr 9a](#) oraz [nr 9b](#) do [Specyfikacji](#) i [nr 3](#) do [umowy dostawy](#). Wynagrodzenie obliczone na ich podstawie, co do zasady będzie równe iloczynowi stawki odpowiednio **C_{SI}** lub **C_{SII}** oraz 180 tys. km rocznie na jedną serwisowaną lokomotywę danej Konfiguracji, **niezależnie od jej rzeczywistego przebiegu**.

Rozliczenie wynagrodzenia za serwis wg stawek **C_{SI}** i **C_{SII}** będzie następować na koniec każdego miesiąca kalendarzowego na podstawie faktury VAT wystawionej za utrzymanie wszystkich lokomotyw dostarczonych w ramach realizacji umowy, dla danego Zadania, 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}**.

Wyłączenie lokomotywy z obowiązku serwisowania

W przypadku udziału lokomotywy w kolizji, uszkodzenia lokomotywy 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 pełnej wysokości a jedynie ryczałt za każdy dzień wyłączenia obliczony wg wzoru $493 \text{ km} \times 15\% \times C_{sI}$ lub C_{sII} (odpowiednio do Konfiguracji wyłączonej lokomotywy) przemnożony przez liczbę dni dla, których Odbiorca zgłosił wyłączenie z obowiązku serwisowania. 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 zgłoszonego wyłączenia lokomotywy z serwisowania będzie odliczony w opisany niżej sposób przy obliczaniu limitu kilometrów, których przekroczenie skutkować będzie zwiększeniem wynagrodzenia za serwis, liczonego po stawkach powyżej średniego przebiegu 180.000 km na lokomotywę rocznie (C_{sd}).

Skumulowana wartość serwisu (C_{ss}) dla Zadania I oraz dla Zadania II

Z uwagi na z góry założoną przez Zamawiającego średnią ilość (normatywną) kilometrów, którą pokonują lokomotywy w ciągu każdego roku pracy przewozowej, Zamawiający wprowadza mechanizm wyliczenia skumulowanej wartości serwisu dla Zadania I oraz dla Zadania II. Wartość skumulowana w [załącznikach nr 9a i 9b do Specyfikacji](#) wyliczona jest z iloczynu ilości lokomotyw w danym Zadaniu, stawki za 1 km utrzymania (C_s), założonej średniej ilości km na lokomotywę oraz szacowanego okresu użytkowania lokomotywy aż do pierwszej naprawy P4. Niektóre z zapisów umowy dostawy odnoszą się do wartości skumulowanej serwisu.

Dla Zadania pierwszego C_{ssI} przyjmuje postać: $4 \times C_{sI} \times 1.200.000$.

Dla Zadania drugiego C_{ssII} przyjmuje postać: $3 \times C_{sII} \times 1.200.000$.

Stawki C_{sdI} i C_{sdII}

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 lokomotywy dostarczone w ramach Zadania pierwszego oraz odpowiednio dla Zadania drugiego w wykonaniu umów zawartych 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 (Csd_I i Csd_{II}), za każdy km powyżej limitu 180.000 km średnio na lokomotywę spośród floty lokomotyw dostarczonych w ramach realizacji każdego z Zadań (wskazane odpowiednio dla Zadań w Załącznikach nr 9a oraz 9b do Specyfikacji i nr 3 do umowy dostawy).

Obliczenie średniego przebiegu na lokomotywę

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

Przykładowo: jeżeli Zamawiający w ramach danego Zadania dysponował 2 lokomotywami w okresie od 01.01.2022 do 31.12.2022, a od dnia 30.09.2022 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 2022 do XII 2022, 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 2022, XI 2022, XII 2022. Następnie wynik dzielony jest przez liczbę lokomotyw, czyli:

$$\begin{aligned} & \frac{180.000 \text{ km} + (365 - 35) \cdot 493 \text{ km} + (31 + 30 + 31) \cdot 493 \text{ km}}{3} \\ &= \frac{180.000 + 162.690 \text{ km} + 45.356 \text{ km}}{3} = \\ &= \frac{388.046 \text{ km}}{3} = 129.349 \text{ km}. \end{aligned}$$

Zaokrąglenie liczb zgodne z regułami matematycznymi do wartości całkowitej. W tym przypadku 129.349 km.



W przypadku, gdy zgodnie z odczytami liczników pierwsze dwie lokomotywy przejadą w roku 2022 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:

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

Oznacza to, że **przekroczenie limitu** średniego przebiegu dla każdej z 3 lokomotyw w 2022 roku wyniesie 984 km (tj. 130.333 km – 129.349 km), co będzie skutkowało dodatkowym wynagrodzeniem za serwis za każdy kilometr powyżej limitu w wysokości 3 x 984 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 adekwatnej dla danego Zadania jest większy niż 180.000 km/rok**. Wynagrodzenie obliczone wg stawek Csd_I i Csd_{II} za dany rok kalendarzowy, w przypadku przekroczenia średniego przebiegu 180.000 km za ten rok na lokomotywę w ramach danego Zadania, 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:

$$Cs_1 = Cs_0 \times \left(0,2 \cdot \frac{C28}{C28^0} + 0,1 \cdot \frac{C271}{C271^0} + 0,1 \cdot \frac{C279}{C279^0} + 0,6 \cdot LC \right)$$

Cs₀ = cena serwisu podana w Załączniku nr 3 do umowy

Cs₁ = cena serwisu po indeksacji obowiązująca w danym roku kalendarzowym

C28 - Produkcja łożysk, przekładni, kół zębatach i elementów napędu wg Instytutu EUROSTAT, NACE REV.2: C28, **stan na miesiąc poprzedzający indeksację**.

C28⁰ – Produkcja łożysk, przekładni, kół zębatach i elementów napędu wg Instytutu EUROSTAT, NACE REV.2: C28, **stan na miesiąc złożenia Oferty po aukcji**.

C271 - produkcja silników elektrycznych, generatorów i transformatorów wg Instytutu EUROSTAT, NACE REV.2: C271, **stan na miesiąc poprzedzający indeksację**



C271⁰ - produkcja silników elektrycznych, generatorów i transformatorów wg Instytutu EUROSTAT, NACE REV.2: C271, stan na miesiąc złożenia Oferty po aukcji

C279 - produkcja pozostałego wyposażenia elektrycznego wg Instytutu EUROSTAT, NACE REV.2: C279, stan na miesiąc poprzedzający indeksację

C279⁰ - produkcja pozostałego wyposażenia elektrycznego wg Instytutu EUROSTAT, NACE REV.2: C279, stan na miesiąc złożenia Oferty po aukcji

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

$$LC = \left(\frac{\text{wskaźnik średniego kosztu godziny pracy w UE27 za rok poprzedzający moment indeksacji}}{\text{wskaźnik średniego kosztu godziny pracy w UE27 za rok złożenia oferty}} * 0,5 \right) + \left(\frac{GUS}{GUS^0} \right) * 0,5$$

GUS – Przeciętne wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw, włącznie z wypłatami z zysku, za pełny kwartał poprzedzający indeksację.

GUS⁰ – Przeciętne wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw, włącznie z wypłatami z zysku, za pełny kwartał poprzedzający kwartał złożenia Oferty po aukcji.

<https://stat.gov.pl/sygnalne/komunikaty-i-obwieszczenia/lista-komunikatow-i-obwieszczen/obwieszczenie-w-sprawie-przecietnego-miesiecznego-wynagrodzenia-w-sektorze-przedsiębiorstw-włącznie-z-wypłatami-z-zysku-w-czwartym-kwartale-2020-roku,58,29.html>

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 Cs₀ 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 9a oraz nr 9b do Specyfikacji i nr 3 do umowy dostawy) wypełnił również arkusz 2 – „2.Ceny przeglądów zad 1” lub „2.Ceny przeglądów zad 2”. Przedstawione w tym arkuszu ceny przeglądów mają charakter poglądowy.

2.3. CENA ZA NAPRAWĘ REWIZYJNĄ P4 LOKOMOTYWY (Cp4)

Ceny za pierwszą naprawę P4 lokomotywy w Konfiguracji I oraz w Konfiguracji II powinny być wskazane odpowiednio w ofercie sporządzonej na wzorze Załącznika nr 9a lub 9b do Specyfikacji i w Załączniku nr 3 do umowy dostawy, w arkuszach 1 w wierszu 26. W kolejnym wierszu 27 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, stan części kwalifikujących się do wymiany zostanie udokumentowany w tym także powstanie dokumentacja fotograficzna, obowiązek ich wykonania nie jest objęty odpowiedzialnością gwarancyjną Dostawcy.

Indeksacja cen: Cp_{4I}, 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:

$$P4_{n1} = P4_{n0} \cdot \left(0,25 \cdot \frac{C28}{C28^0} + 0,1 \cdot \frac{C271}{C271^0} + 0,1 \cdot \frac{C279}{C279^0} + 0,55 \cdot LC \right)$$

Przy czym:

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

n – kolejny numer dostarczonej lokomotywy będącej przedmiotem naprawy P4 n={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**,

C28 - Produkcja łożysk, przekładni, kół zębatych i elementów napędu wg Instytutu EUROSTAT, NACE REV.2: dk2914, stan **na miesiąc poprzedzający indeksację**.

C28⁰ – Produkcja łożysk, przekładni, kół zębatych i elementów napędu wg Instytutu EUROSTAT, NACE REV.2: dk2914, stan **na dzień złożenia Oferty po aukcji**.

C271 - produkcja silników elektrycznych, generatorów i transformatorów wg Instytutu EUROSTAT, NACE REV.2: dl311, stan **na miesiąc poprzedzający indeksację**

C271⁰ - produkcja silników elektrycznych, generatorów i transformatorów wg Instytutu EUROSTAT, NACE REV.2: dl311, stan **na dzień złożenia Oferty po aukcji**

C279 - produkcja pozostałego wyposażenia elektrycznego wg Instytutu EUROSTAT, NACE REV.2: dl3162, stan **na miesiąc poprzedzający indeksację**





C279⁰ - produkcja pozostałego wyposażenia elektrycznego wg Instytutu EUROSTAT,
NACE REV.2: dl3162, stan na dzień złożenia Oferty po aukcji

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

$$LC = \left(\frac{\text{wskaźnik średniego kosztu godziny pracy w UE27 za rok poprzedzający moment indeksacji}}{\text{wskaźnik średniego kosztu godziny pracy w UE27 za rok złożenia oferty}} * 0,5 \right) + \left(\frac{GUS}{GUS^0} \right) * 0,5$$

GUS – Przeciętne wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw, włącznie z wypłatami z zysku, za pełny kwartał poprzedzający indeksację.

GUS⁰ – Przeciętne wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw, włącznie z wypłatami z zysku, za pełny kwartał poprzedzający kwartał złożenia Oferty po aukcji

<https://stat.gov.pl/sygnalne/komunikaty-i-obwieszczenia/lista-komunikatow-i-obwieszczen/obwieszczenie-w-sprawie-przecietnego-miesiecznego-wynagrodzenia-w-sektorze-przedsiębiorstw-włącznie-z-wypłatami-z-zysku-w-czwartym-kwartale-2020-roku,58,29.html>

- b) **cena naprawy P4** ustalona w wyniku postępowania przetargowego dla danej Konfiguracji lokomotywy zostanie zaktualizowana do wartości **P_n** zgodnie ze wzorem z lit. a) 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.

2.4. CENY W PAKIECIE CZĘŚCI (Cpc)

Pakiet ten powinien obejmować wykaz części wraz z cenami jednostkowymi poszczególnych elementów wchodzących w skład pakietu dla lokomotyw dostarczonych w ramach Zadania pierwszego (Konfiguracja I) - Cpci, oraz lokomotyw dostarczonych w ramach Zadania drugiego (Konfiguracja II) - Cpcii, zgodnie z **Załącznikiem nr 9 a oraz 9b do Specyfikacji i nr 3 do umowy dostawy** – odpowiednio arkusze: „3.Pakiet części Zadanie 1” lub „3.Pakiet części Zadanie 2”,

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 winny pozostać niewypełnione.

Zmiana cen: Cpci i Cpci

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 Dostawca będzie realizował zamówienia według aktualnych cen katalogowych.

2.5. CENA RYCZAŁTOWA ZA 1 ROBOCZOGODZINĘ PRACY SERWISU (CpI, CpII, CpPLI i CpPLII)

Zamawiający oczekuje, iż realizacja czynności serwisu zostanie dokonana przez najbliższych dostępnych serwisantów Dostawcy, posiadających odpowiednie kompetencje. W szczególności przyjazd serwisu do czynności w danym kraju powinien być zrealizowany z serwisu zlokalizowanego na terenie tego kraju, o ile serwis Dostawcy zlokalizowany za granicą kraju względem miejsca, w którym mają być wykonywane czynności serwisowe na lokomotywie, nie jest zlokalizowany bliżej. Wszelkie odstępstwa od reguły opisanej w poprzednim zdaniu wymagają uprzedniego uzgodnienia pomiędzy Stronami. Zamawiający dopuszcza aby naprawy, których realizacja wymaga skierowania lokomotywy do fabryki zostały wykonane i rozliczone odpowiednio dla Konfiguracji wg stawek (CpI, CpII, CpPLI i CpPLII).

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.

Indeksacja cen: C_{PL} i C_p

Indeksacja stawki za roboczogodzinę C_{PL}, dotycząca lokomotyw w danej Konfiguracji, serwisowanych 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:

$$W(rbh) = \frac{\text{przec. wynagrodzenie w gosp. narodowej za rok poprzedzający moment indeksacji}}{\text{przec. wynagrodzenie w gosp. narodowej za rok złożenia oferty}}$$

<https://stat.gov.pl/sygnalne/komunikaty-i-obwieszczenia/lista-komunikatow-i-obwieszczen/komunikat-w-sprawie-przecietnego-wynagrodzenia-w-gospodarce-narodowej-w-2020-roku,273,8.html>

Indeksacja stawki za roboczogodzinę C_p dotycząca lokomotyw w danej Konfiguracji, serwisowanych 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 costs annual data NARCERev. 2) dla UE 27, liczony następująco:

GUS – Przeciętne wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw, włącznie z wypłatami z zysku, za pełny kwartał poprzedzający kwartał złożenie oferty.

$$LC = \left(\frac{\text{wskaźnik średniego kosztu godziny pracy w UE27 za rok poprzedzający moment indeksacji}}{\text{wskaźnik średniego kosztu godziny pracy w UE27 za rok złożenia oferty}} * 0,5 \right) + \left(\frac{GUS}{GUS^0} \right) * 0,5$$

Źródło danych:

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

GUS – Przeciętne wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw, włącznie z wypłatami z zysku, za pełny kwartał poprzedzający indeksację.

GUS⁰ – Przeciętne wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw, włącznie z wypłatami z zysku, za pełny kwartał poprzedzający kwartał złożenia Oferty po aukcji

<https://stat.gov.pl/sygnalne/komunikaty-i-obwieszczenia/lista-komunikatow-i-obwieszczen/obwieszczenie-w-sprawie-przecietnego-miesiecznego-wynagrodzenia-w-sektorze-przedsiębiorstw-włącznie-z-wypłatami-z-zysku-w-czwartym-kwartale-2020-roku,58,29.html>

2.6. CENY RYCZAŁTOWE ZA 1 KM DOJAZDU SERWISU (Cd_I, Cd_{II})

Mające zastosowanie dla danej Konfiguracji Ceny ryczałtowe za 1 przejechany kilometr w związku z dojazdem serwisu Cd_I, Cd_{II} obowiązujące w zależności od Konfiguracji lokomotywy niezależnie od tego czy serwis jedzie na terenie Polski, czy za granicą. Odległość pomiędzy miejscem, w którym znajduje się lokomotywa a miejscem zatrudnienia serwisantów pomnożona przez 2 i pomnożona przez odpowiednią dla Konfiguracji i miejsca świadczenia usług stawkę spośród (Cd_I, Cd_{II}) pozwala określić cenę za dany dojazd serwisu do lokomotywy. Zamawiający oczekuje, iż realizacja czynności serwisu zostanie dokonana przez najbliższych dostępnych serwisantów Dostawcy. W szczególności dojazd serwisu do czynności w danym kraju powinien być zrealizowany z serwisu zlokalizowanego na terenie tego kraju, o ile dojazd z innego serwisu Dostawcy zlokalizowanego za granicą kraju względem miejsca, w którym mają być wykonywane czynności serwisowe nie jest zlokalizowany bliżej. Wszelkie odstępstwa od reguły opisaney w poprzednim zdaniu wymagają uprzedniego uzgodnienia pomiędzy Stronami. Stawki będą miały zastosowanie tylko dla wizyt zleconych odrębnie w celu usunięcia usterki lub awarii nie objętych gwarancją, jak również nie objętych utrzymaniem prewencyjnym i korekcyjnym. Koszty dojazdów serwisu związane z naprawami i czynnościami gwarancyjnymi ujęte są bowiem w cenie lokomotywy (Cl_I, Cl_{II}), zaś związane z utrzymaniem prewencyjnym oraz korekcyjnym są ujęte w cenie serwisu (Cs_I, Cs_{II}, Csd_I, Csd_{II}) odpowiednio dla Konfiguracji.

Ceny ryczałtowe za 1 km dojazdu serwisu Cd_I, Cd_{II}, zostaną podane przez Oferenta i wpisane do [Załącznika nr 9a lub 9b i nr 3 do umowy dostawy](#) odpowiednio dla danego Zadania i Konfiguracji lokomotywy.

Indeksacja cen: Cd_I i Cd_{II}

Wysokość stawek Cd_I i Cd_{II} będzie przez cały czas trwania umowy uzależniona od hurtowej ceny oleju napędowego (Gas oil automobile), podanej przez Komisję Europejską w pliku „Oil_Bulletin_Prices_History.xlsx” znajdującym się pod adresem:

<http://ec.europa.eu/energy/observatory/reports/>

Arkusz Prices with taxes, EU

Kolumna D, Gas oil automobile Automotive gas oil Dieselkraftstoff (I)

Ceny ryczałtowe za przejechanie 1 km obliczana będzie w następujący sposób:

$$Cd_1 = (Q \cdot 0,7 \cdot Cd_0) + (0,3 \cdot Cd_0)$$

gdzie:

Cd₁ – cena ryczałtowa Cd_I albo Cd_{II} po indeksacji



Cd_0 – cena ryczałtowa Cd_I albo Cd_{II} przed indeksacją

$Q = Q_0 / Q_n$

Q_0 – średnia arytmetyczna wartość paliwa za kwartał poprzedzający datę przyjazdu

Q_n – średnia arytmetyczna wartość paliwa za kwartał poprzedzający Q_0

Przez kwartał należy rozumieć okres 3 miesięcy poprzedzających miesiąc przyjazdu.

W przypadku konieczności zastosowania stawek Cd_I i Cd_{II} to z uwagi na ciągłe zmiany cen paliw będzie przeprowadzana indeksacja stawek Cd_I i Cd_{II} w oparciu o podany wyżej wskaźnik zmiany średnich cen pomiędzy dwoma kwartałami poprzedzającymi miesiąc, w którym serwis dojeżdżał do zdarzenia w ramach odrębnego zlecenia.

Jeżeli miejsce publikacji średnich cen stanie się nieaktualne, wtedy Strony uzgodnią inny analogiczny adres dostępu do danych cen oleju Ekodiesel.

Cena po indeksacji winna zostać zaokrąglona do drugiego miejsca po przecinku, zgodnie z regułami matematycznymi.

Uwaga ogólna do wskaźników indeksacji

Jeżeli z przyczyn obiektywnych jakiegokolwiek składnik wskaźników indeksacji przestanie być dostępny wówczas zastosowanie będzie miał element najbardziej zbliżony przedstawionych w Specyfikacji.

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 Gliwicach, Polska. Odbiorca zastrzega sobie prawo do alternatywnego wskazania terminala kontenerowego w Brzegu Dolnym na 30 dni przed terminem dostawy.

Sposób i termin wykonania dostawy

Dostawa każdej z lokomotyw będzie poprzedzona odbiorem 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 * Zadanie pierwsze	Konfiguracja dostarczanych lokomotyw
1	25 Listopada 2022	I
2	8 Grudnia 2022	I
3	19 Grudnia 2022	I
4	29 Grudnia 2022	I
Lp./kolejna lokomotywa	Termin dostawy * Zadanie drugie**	Konfiguracja dostarczanych lokomotyw
1	19 Lipca 2022	II
2	3 Sierpnia 2022	II
3	17 Sierpnia 2022	II

* Dostawcy przysługuje prawo do wskazania wcześniejszych terminów realizacji dostaw, jeżeli dysponuje zdolnościami produkcyjnymi. Jeżeli przyśpieszenie dostawy miałoby być większe niż pięć Dni roboczych, to zmiana terminu dostawy wymaga sporządzenia aneksu do umowy dostawy.

**Jeżeli zawarcie umowy dostawy na Zadanie drugie nastąpi po dniu 15 czerwca 2021 roku, to termin dostawy każdej z lokomotyw będzie biegł od dnia zawiadomienia Dostawcy o zawarciu umowy i będzie wynosił 13 miesięcy dla lokomotywy pierwszej i 14 miesięcy dla lokomotywy drugiej i trzeciej

Dostawa wg Opcji Dodatkowej

O ile Zamawiający przed upływem 18 miesięcy od zawarcia umowy tak zdecyduje i pisemnie zleci Dostawcy realizację kolejnej lokomotywy (wg Opcji Dodatkowej zastrzeżonej po jednej lokomotywie w dla każdego z Zadań), to dostawa lokomotywy nastąpi w terminie wskazanym przez Dostawcę, lecz nie później niż 18 miesięcy od dnia złożenia przez Zamawiającego zamówienia na lokomotywę w ramach Opcji Dodatkowej. Dostawca przed upływem sześciu miesięcy od dnia wykonania uprawnienia opcyjnego przez Odbiorcę zawiadomi go pisemnie o terminie **planowanej dostawy**. Wskazany przez Dostawcę termin dostawy nie może wykraczać poza ostatni Dzień roboczy okresu 18 miesięcy, liczonego od dnia wykonania prawa z Opcji Dodatkowej.

Strony umowy powinny współdziałać tak, aby najwcześniej jak to możliwe potwierdzony został przez każdą z nich oczekiwany termin przyjazdu danej lokomotywy na miejsce dostawy. W każdym razie na minimum **7 dni** przed dniem zrealizowania dostawy, Dostawca zobowiązany jest wskazać Odbiorcy dzień dostawy przypadający w Dniu roboczym.

Dostawca wykona dostawę lokomotywy z zachowaniem terminu, jeżeli najpóźniej w dniu wymienionym w tabeli powyżej, kolejna lokomotywa zostanie dostarczona na wskazane przez Odbiorcę miejsce dostawy, po czym dojdzie do **podpisania Protokołu Odbioru - odbiór końcowy** (w miejscu dostawy).

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 czy czynności związanych z ETCS.

Jeśli zaś chodzi o harmonogram, to powinien on wskazywać czynności, których realizacji Dostawca oczekuje od Zamawiającego, tak aby mógł prawidłowo wywiązać się z umowy. Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z przywołanym zapisem Specyfikacji, oczekuje, iż Dostawca w przygotowanym przez siebie harmonogramie wykaże wszelkie czynności, jakie winny zostać zrealizowane po stronie Zamawiającego (wymagane od przewoźnika lub dysponenta), które są niezbędne do prawidłowego wykonania dostawy lokomotyw przez Dostawcę. Po zapoznaniu się z takim harmonogramem Zamawiający będzie mógł przygotować się do wykonania swoich obowiązków, co powinno usprawnić proces realizacji umowy. Naturalnie w przypadku zmian w zakresie czynności wymaganych od Zamawiającego, Dostawca powinien dokonać aktualizacji harmonogramu, tak aby Zamawiający wiedział, jakich czynności i w jakim terminie oczekuje od niego Dostawca.

Jednocześnie Zamawiający potwierdza, iż wystawienie świadectwa sprawności dla lokomotywy po jej odbiorze nastąpi przez przewoźnika kolejowego, ale jest to już czynność, która nastąpi po wywiązaniu się z umowy przez Dostawcę, i tym samym nie mam potrzeby jej ujmowania w powyższym harmonogramie.



Przesunięcie terminu dostawy przez Dostawcę lub przez Odbiorcę

Dostawca będzie uprawniony do jednostronnego przyspieszenia terminu dostawy każdej z lokomotyw (także dostarczanej w wykonaniu Opcji Dodatkowej) o nie więcej niż pięć Dni roboczych, za co najmniej dwutygodniowym uprzedzeniem Odbiorcy. Będzie też uprawniony do opóźnienia dostawy lokomotywy, w stosunku do której Odbiorca opóźnił się z zapłatą raty zaliczki, lub gdy z przyczyn leżących po stronie Odbiorcy dojdzie do opóźnienia odbioru technicznego lokomotywy. Czas o jaki Dostawca będzie mógł opóźnić dostawę nie może przekraczać czasu opóźnienia z zapłatą zaliczki i/lub opóźnienia z odbiorem technicznym lokomotywy.

Z uwagi na stosunkowo długi okres pomiędzy zawarciem a wykonaniem umowy oraz z przyczyn technicznych i organizacyjnych, **Odbiorca zastrzega sobie prawo do tego, aby jednokrotnie w okresie wykonywania umowy dostawy dotyczącej danego Zadania termin dostawy lokomotywy mógł zostać przesunięty (wydłużony) przez Odbiorcę o maksymalnie pięć Dni roboczych.** Niniejsze prawo przysługuje Zamawiającemu tylko w przypadku jednej dowolnej lokomotywy w ramach danego Zadania, w tym także dostarczanych w wykonaniu Opcji Dodatkowej. Pisemne zawiadomienie ze wskazaniem nowego terminu dostawy powinno być przesłane przez Odbiorcę do Dostawcy **nie później niż na 5 dni przed ustalonym terminem 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 kompletnego wniosku Dostawcy, lecz nie wcześniej niż w terminie **5 (pięciu) tygodni od daty zawarcia umowy**, Zamawiający wypłaci na poczet ceny za **cztery lokomotywy w ramach Zadania pierwszego oraz za trzy lokomotywy w ramach Zadania drugiego, pierwszą ratę zaliczki. Wysokość zaliczki będzie stanowić 20 % sumy cen jednostkowych tych 4 szt. lokomotyw dla Zadania pierwszego i 3 szt. lokomotyw dla Zadania drugiego.**

Dostawca ma prawo do otrzymania **drugiej raty zaliczki w wysokości 55% ceny** każdej lokomotywy w terminie dwóch tygodni od otrzymania kompletnego wniosku Dostawcy, lecz nie wcześniej niż w terminie **5 (pięciu) Dni roboczych** od dokonania protokolarnego odbioru technicznego danej lokomotywy w warsztacie Dostawcy / miejscu produkcji.

Wniosek Dostawcy o wypłatę każdej zaliczki (pierwszej lub drugiej raty) będzie **kompletny** z chwilą doręczenia Odbiorcy: **faktury pro forma** oraz **gwarancji bankowej**



lub ubezpieczeniowej zwrotu zaliczki, na wypadek nie wywiązania się Odbiorcy ze zobowiązań umownych. W przypadku pierwszej raty zaliczki wniosek o jej wypłatę nie będzie kompletny, dopóki Odbiorca nie otrzyma (przywołanego na początku Specyfikacji) zabezpieczenia należytego wykonania umowy w części dotyczącej dostawy lokomotyw, w formie gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej, lub ich promesy.

Gwarancja zwrotu zaliczki musi być nieodwołalna, bezwarunkowa i płatna na pierwsze żądanie Odbiorcy skierowane bezpośrednio do gwaranta, ważna na daną lokomotywę, której dotyczy zaliczka, do czasu jej odbioru. Treść gwarancji przed jej złożeniem Odbiorcy musi być z nim uzgodniona.

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, 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 końcowego 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 Dodatkowej**, 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 Dodatkowej przez Odbiorcę. W przypadku zaliczek na lokomotywy w ramach opcji dodatkowej 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 dla danej lokomotywy Opcji technicznych.



Miejsce eksploatacji

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

Przedmiotowe lokomotywy, w zależności od Konfiguracji, będą użytkowane w ruchu krajowym na terenie Polski oraz na infrastrukturze kolejowej krajów zgodnie z Konfiguracjami określonymi w Specyfikacji. Tym samym lokomotywy powinny posiadać stosowne dokumenty wymagane do ich eksploatacji zgodnie z przepisami obowiązującymi na dzień odbioru lokomotyw. Lokomotywy powinny także posiadać potwierdzoną kompatybilność systemu ETCS lokomotyw z infrastrukturą kolejową ESC w poszczególnych krajach zgodnie z Konfiguracją I lub II dla tras i odcinków infrastruktury, oraz wprowadzony dostęp do tras, dla których producent lokomotywy uzyskał potwierdzenie kompatybilności w ramach dostarczanego typu pojazdu. Zamawiający wymaga dostarczenia takiego wykazu nie później niż do 31.03.2024 Konfiguracji I i Konfiguracji II zgodnie z zapisami w części III.2 Specyfikacji punkt 7 „Wymagania ogólne”. Zamawiający dostarczy klucze i karty SIM.

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 (dopuszcza się eksploatację lokomotyw niezbędną podczas badań, jazd próbnych itp. wykonywanych w trakcie procedury odbiorczej) i wyprodukowane przez 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, należy przyjąć rozwiązanie wg parametru korzystniejszego dla Odbiorcy, podporządkowując niniejsze usprawnieniu procedury dopuszczenia pojazdu i jego rejestracji w aspekcie zgodności z przepisami obowiązującymi na dzień odbioru

lokomotyw. Zamawiający zastrzega sobie prawo przynajmniej jednokrotnej kontroli prac dla każdej z zamówionych lokomotyw na każdym etapie ich produkcji, po wcześniejszym uzgodnieniu z Dostawcą terminu wizyty z wyprzedzeniem minimum 5 Dni roboczych. Koszty wynagrodzenia przedstawicieli Odbiorcy, ich przejazdu i pobytu w miejscu produkowania lokomotyw, obciążają wyłącznie Odbiorcę.

Audyt kontrolny w zakresie wymogów Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) i Systemu Zarządzania Utrzymaniem (MMS).

Zamawiający zastrzega sobie prawo do przeprowadzenia w okresie obowiązywania niniejszej umowy audytu kontrolnego określonego wymogami Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) i Systemu Zarządzania Utrzymaniem (MMS), obowiązującymi u Zamawiającego oraz obowiązującymi w tym zakresie przepisami prawa, w zakresie wykonywanych przez Dostawcę czynności utrzymania lokomotyw stanowiących przedmiot umowy, przez upoważnioną przez niego komisję audytorską. Dostawca będzie zobowiązany poddać się audytowi w terminie i zakresie wskazanym przez Zamawiającego.

Wyniki audytu zostaną przekazane Dostawcy. Jeżeli wynik audytu byłby negatywny, Dostawca zobowiązany będzie do wdrożenia na własny koszt zmian wskazanych przez audytorów, w terminie 14 (czternastu) dni od daty ich otrzymania. Zarówno audyt, jak i jego wyniki nie zwalniają Dostawcy z należytego wykonania umowy i nie uprawniają go do przesunięcia terminów z niej wynikających.

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; 15kV 16 2/3 Hz oraz 25 kV 50 Hz AC
 - dla Konfiguracji II przynajmniej system zasilania 3 kV DC
- c) moc ciągła: minimum 5 MW przy wszystkich rodzajach zasilania
- d) siła pociągowa przy rozruchu: minimum 300 kN
- e) szerokość toru: 1435 mm
- f) masa służbowa: maksymalna 90 ton EN15528:2015
- g) maksymalny nacisk na szynę: 221 kN (22,5 tony/oś) EN15528:2015
- h) nominalna średnica okręgu tocznego: 1250 mm
- i) długość lokomotywy ze zderzakami: maksymalnie 20 000 mm
- j) skrajnia: **zgodnie z obowiązującymi przepisami**
- k) wskaźnik gotowości: minimum 0,95 dla floty lokomotyw w ramach danego Zadania, obliczany wg danych w niniejszej Specyfikacji.

l) Ilość silników trakcyjnych – 4

m) minimalny promień łuku, po którym może poruszać się lokomotywa to 150m. Jeżeli z parametrów lokomotywy wynika, że niniejszy promień jest mniejszy niż 150m, to nie stanowi to wady i jest akceptowane przez Zamawiającego.

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 w celu przeprowadzenia pierwszej naprawy rewizyjnej P4. W ramach niniejszego postępowania Dostawca przedstawi również pisemną ofertę na stawki za pierwszą naprawę rewizyjną P4 w zależności od Konfiguracji (Cp4I, Cp4II) oraz ceny za inne czynności wycenione zgodnie z Załącznikiem nr 9a i 9b do Specyfikacji (arkusze 1, 2 i 3). Szczegóły dotyczące utrzymania dostarczonych lokomotyw przedstawiono w Części V niniejszej Specyfikacji.
2. Lokomotywy muszą posiadać wszelkie dopuszczenia formalne, prawne, homologacje oraz wymagane odpowiednimi przepisami dokumenty dopuszczające ostatecznie i bezterminowo do poruszania się i eksploatacji lokomotyw na terenie państw wskazanych dla poszczególnych Zadań w Konfiguracjach I oraz II. Odbiorca nie może odmówić odbioru lokomotywy dopuszczonej do eksploatacji nieostatecznie lub terminowo, jeżeli Dostawca zobowiązany będzie do uzyskania kolejnych dopuszczeń i/lub uzyskania dopuszczenia ostatecznego i bezterminowego, co zostanie zrealizowane staraniem Dostawcy oraz na jego koszt.
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/instytucje zgody na odstępstwo od spełnienia obowiązującego wymogu formalnego a dla lokomotyw wydano bezterminowe dopuszczenie, o ile to odstępstwo nie ogranicza w przyszłości możliwości eksploatacji lokomotywy w żadnym z krajów, dla których lokomotywa posiada dopuszczenie do eksploatacji.
4. Każda z lokomotyw powinna posiadać komplet dokumentów dopuszczających do jej eksploatacji zgodnych z przepisami, w tym przepisami krajowymi, obowiązującymi na dzień odbioru oraz niezbędne dokumenty potwierdzające dokonanie rejestracji lokomotywy w imieniu Odbiorcy i uzyskanie numeru EVN. Zamawiający na wniosek Dostawcy 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 **typów** lokomotyw, dostarczanych w ramach poszczególnych Zadań, w Europejskim Rejestrze dopuszczonych typów pojazdów do eksploatacji (ERATV).
6. Dopuszczenia o których mowa w pkt 2-5 powinny obejmować przynajmniej następujące systemy zasilania z sieci trakcyjnej:
 - prąd przemienny (AC) dla Niemiec i Austrii 15 kV 16 2/3 Hz, dla Czech i Słowacji prąd przemienny (AC) 25 kV 50 Hz oraz prąd stały (DC) dla Polski, dla Konfiguracji I.
 - prąd stały (DC) dla Polski 3 kV DC, dla Konfiguracji II;

W przypadku zaoferowania dodatkowych krajów, lokomotywa powinna posiadać także systemy zasilania z sieci trakcyjnej odpowiednie dla tych dodatkowych krajów.

7. Lokomotywy muszą być wyposażone w urządzenia pokładowe ETCS w wersji zgodnej z przepisami, lecz nie niższej niż ETCS baseline 3.4.0, 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 **lub innych przepisów jeżeli wydano dopuszczenie, o ile nie ogranicza to w przyszłości możliwości eksploatacji lokomotywy w żadnym z krajów, dla których lokomotywa posiada dopuszczenie do eksploatacji, a dostarczona lokomotywa jest wyposażona w urządzenia pokładowe w wersji nie niższej niż ETCS baseline 3.4.0.**
8. Lokomotywy muszą być wyposażone w system radiołączności GSM-R zgodnie z przepisami na dzień dostawy lokomotyw.
9. Od dnia protokolarnego odbioru każdej lokomotywy będzie ona objęta **gwarancją jakości** Dostawcy, na warunkach szczegółowo opisanych niżej w Części V Specyfikacji oraz projekcie umowy dostawy.
10. W ramach realizacji przedmiotu umowy i ceny za dostawę lokomotyw Dostawca na zasadach określonych umową świadczyć będzie **usługi szkoleniowe z zakresu obsługi oraz eksploatacji lokomotyw**. Opis i termin szkoleń jest przedstawiony w Części V Specyfikacji.
11. W ramach ceny i wynagrodzenia za przedmiot umowy, Dostawca zapewni:
 - a) oprogramowanie w języku polskim, niezbędne do bieżącego **utrzymania i nadzoru** nad lokomotywą (np. odczyt danych z rejestratora, itp.), w tym także

oprogramowanie do odczytu i obróbki danych generowanych przez systemy lokomotywy, oprogramowanie niezbędne do monitorowania lokomotywy w procesie obsługi i diagnostyki lokomotyw oraz ich podzespołów (preferowane w języku polskim) wraz z niezbędnym oprzyrządowaniem umożliwiającym podłączenie urządzeń diagnostycznych, tj. komputera zawierającego powyższe oprogramowanie. **Dopuszcza się, aby w przypadku braku oprogramowania w języku polskim Dostawca dostarczył angielską wersję językową oprogramowania do odczytu i obróbki danych, przy czym instrukcja do tego oprogramowania winna być przetłumaczona przez Dostawcę na język polski.** Do każdego wyżej opisanego oprogramowania winna zostać dostarczona instrukcja obsługi w języku polskim. Odbiorca otrzyma powyższe oprogramowanie wraz z bezterminową licencją na korzystanie z tego oprogramowania. W przypadku zmiany oprogramowania, o którym mowa w tym punkcie, przez Dostawcę, Odbiorca otrzyma zaktualizowaną wersję. **Aktualizacja, odnosi się do oprogramowania niezbędnego do bieżącego utrzymania i nadzoru nad lokomotywą, takiego jak np. wymienione oprogramowanie diagnostyczne lub do odczytu danych z rejestratorów, czy też monitorowania lokomotywy w procesie obsługi i diagnostyki.**

- b) Dostęp, przez uprawnionych pracowników, Zamawiającego w każdym momencie przez złącze np. USB do danych z rejestratora zapisującego obraz z kamer zamontowanych na lokomotywie, jak również możliwość dostępu i podglądu do zapisanych danych oraz zapisu video z kamer poprzez **złącze USB lub Wi-Fi** lub przez Ethernet. W przypadku zapewnienia 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 „hot-line 24h” dostępny 24 godziny, 7 dni w tygodniu w języku polskim dla lokomotyw eksploatowanych w PL oraz w językach urzędowych krajów zgodnie z Konfiguracją I, obejmujący również dni świąteczne oraz wolne od pracy, **Przy czym dopuszczalne jest, aby dla Czech, Słowacji i Austrii komunikacja odbywała się w języku polskim, lub angielskim lub niemieckim.**
- 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, w tym także obligatoryjnie dokumentację, niezbędną dla pełnienia obowiązków ECM przez Odbiorcę, o czym mowa w Części IV

Specyfikacji. Jeżeli językiem oryginału dokumentacji jest inny język niż język polski, to Dostawca do oryginału dokumentacji lub potwierdzonej jej kopii, jest zobowiązany dołączyć poprawne tłumaczenie na język polski. Zamawiający wyjaśnia, iż w przypadku, gdyby na skutek realizacji przez Dostawcę w ramach czynności serwisu dodatkowego zamówionego przez Odbiorcę dochodziło do konieczności aktualizacji dokumentacji w tym także dotyczącej utrzymania lokomotywy (m.in. w związku z modernizacją, czy zmianami technicznymi), to taka aktualizacja dokumentacji będzie każdorazowo rozliczona w wynagrodzeniu za dane czynności serwisu dodatkowego.

- g) pełny dostęp, pełne uprawnienia użytkownika dla dwóch przeszkolonych przedstawicieli Odbiorcy do odczytu danych z wszystkich zainstalowanych na lokomotywie systemów o charakterze informatycznym (tj. bezpieczeństwa, jazdy, pracy lokomotywy oraz zarządzania lokomotywą),
 - h) informację o błędach w lokomotywie w postaci **pełnej listy kodów błędów** jakie są wyświetlane w kabinie maszynisty 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 posiada homologację z jednoczesnym zapewnieniem zmiany wszystkich komunikatów, jakie wysyła system lokomotywy.
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 na terytoriach krajów, w których lokomotywa posiada dopuszczenie do eksploatacji. Licencja obejmuje także prawo do powielania i rozprowadzania wszelkiej dokumentacji związanej z wykorzystaniem jej do szkoleń, przeglądów, obsługi, napraw lokomotyw itp. W przypadku, gdy Odbiorca przez dozwolone zgodnie z niniejszą umową wykorzystywanie informacji, dokumentacji lub oprogramowania naruszy prawa osoby trzeciej do jej własności intelektualnej i ta osoba trzecia z powodu tego naruszenia wystąpi z takimi roszczeniami wobec Odbiorcy, Dostawca zobowiązuje się zwolnić Odbiorcę z odpowiedzialności za takie roszczenia, wstąpić do ewentualnego postępowania w miejsce Odbiorcy lub przystąpić do postępowania po stronie Odbiorcy oraz pokryć koszty tego postępowania, w tym udziału Odbiorcy, a ponadto Dostawca będzie zobowiązany, według własnego uznania i na własny koszt do: uzyskania prawa umożliwiającego korzystanie z dokumentacji lub oprogramowania zgodnie z niniejszą umową albo do udostępnienia Odbiorcy innej dokumentacji lub oprogramowania, spełniającego warunki w niej określone. Powyższe zobowiązania Wykonawcy uwarunkowane są

występowaniem używania dokumentacji i oprogramowania zgodnego z umową, poinformowaniem Dostawcy o roszczeniu, nieuznaniem tego roszczenia przez Odbiorcę oraz umożliwienie Dostawcy przez Odbiorcę, w granicach dopuszczalnych przez prawo, samodzielnej obrony przed roszczeniem, w szczególności przez udzielenie wystarczających pełnomocnictw osobom wskazanym przez Dostawcę. Odbiorca udzieli odpowiedzi na roszczenie osoby trzeciej wobec Odbiorcy tylko za zgodą i po konsultacji z Dostawcą. Dostawca natomiast będzie informował Odbiorcę o aktualnym stanie rzeczy i w zakresie, w jakim dotyczy to jego uzasadnionych interesów, skonsultuje się z nim.

Szczegółowe dane techniczne dostarczanych lokomotyw

Lokomotywy dostarczone w ramach Zadań winny spełniać wymagania zgodnie z obowiązującymi przepisami, w szczególności z przepisami TSI i być przystosowane do pracy w warunkach atmosferycznych występujących w krajach zgodnie z Konfiguracjami I oraz II. W czasie eksploatacji pojazd powinien uniemożliwiać emisję substancji i czynników niebezpiecznych do środowiska naturalnego w rozumieniu przepisów 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 odbioru końcowego lokomotyw przez Odbiorcę.

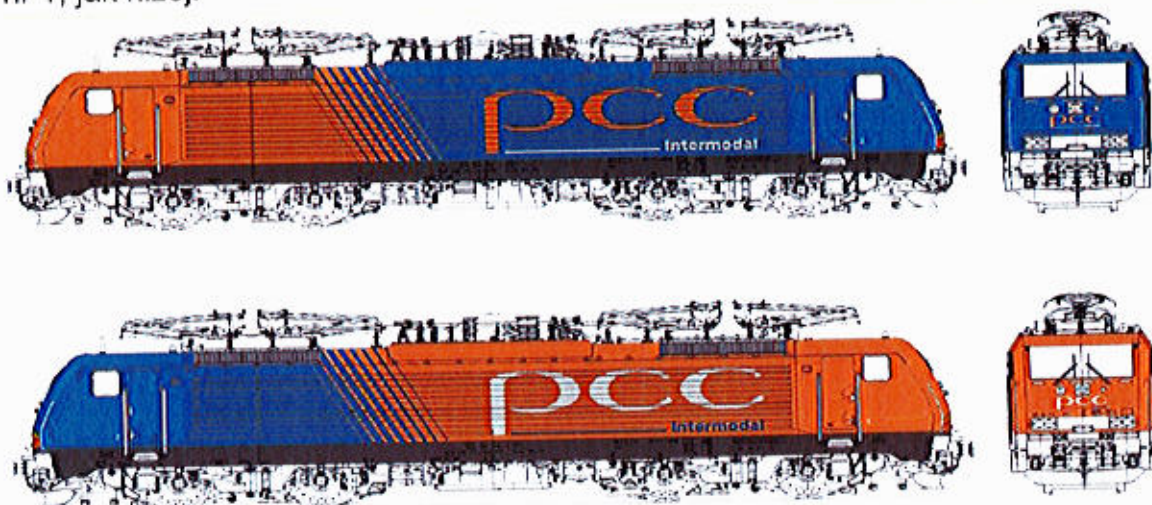
Rozwiązania techniczne, jakie będą miały zastosowanie w lokomotywach, będących przedmiotem przetargu, powinny posiadać wszelkie wymagane obowiązującymi przepisami zezwolenia, świadectwa, dopuszczenia, licencje, aprobaty, etc. wymagane do ich eksploatacji w Polsce oraz na terenie krajów zgodnie z Konfiguracją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

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. Na dwa tygodnie przed odbiorem technicznym każdej z lokomotyw, Dostawca przedłoży Odbiorcy dokument wystawiony przez Europejskiego Inżyniera Spawalnika, potwierdzający, że wszystkie prace spawalnicze na danej lokomotywie 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. Połysk oraz trwałość koloru przez minimum 4 lata. 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 **będą co najmniej spełniały parametry obowiązujących norm i przepisów. Zamawiający zaleca, aby Dostawca przy dokonywaniu wyboru farb i lakierów kierował się tym, aby miały one obniżoną lub nawet zerową zawartość Lotnych Związków Organicznych.** Przez szczelność powłok lakierniczych Zamawiający rozumie, że powłoka lakiernicza nie ma śladów nieciągłości tj. pęknięć, złuszczeń, czy wad kształtu jak np. wybrzuszenia czy zacieki, jest trwale związana z podłożem; nie ma pod nią ognisk korozji będących następstwem procesów oddziaływania tlenu z powietrza z materiałami, z których została wykonana lokomotywa, a w szczególności w zagłębieniach i narożach. Powłoka lakiernicza powinna być odporna na oddziaływanie czynników atmosferycznych, w tym promieni słonecznych czy temperatury.

Pudła Lokomotyw z wyjątkiem zdejmowanych części dachowych zostaną pomalowane przez Dostawcę na jednolity kolor szary w dowolnym odcieniu i zostaną, we własnym zakresie przez Odbiorcę, po odbiorze oklejone foliami zawierającymi logotyp Zamawiającego z zastrzeżeniem przysługującej Zamawiającemu opcji technicznej 2. Dach lokomotywy powinien być szary, a elementy podwozia czarne lub szare, 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 oraz napisy i oznakowanie na innych częściach lokomotywy wymagane przepisami, aby lokomotywa nadawała się do eksploatacji.

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. W przypadku wybrania Opcji technicznej 2 (Cml) Odbiorca w terminie 8 tygodni od daty udostępnienia rysunku lokomotywy zobowiązuje się do przedstawienia Dostawcy rysunku zawierającego projekt oznakowania. W przypadku braku uwag lub pytań Dostawcy dotyczących oznakowania promocyjnego lokomotywy w terminie 3 tygodni od dnia przedstawienia przez Odbiorcę projektu oznakowania, wersję przedstawioną przez Odbiorcę uznaje się za przyjętą do realizacji. Rysunek będzie zawierał miejsca zarezerwowane dla oznaczeń obligatoryjnych, wymaganych przepisami prawa, które zostaną naniesione przez Dostawcę.

Rysunki konstrukcyjne będące częścią dokumentacji mogą pozostać w oryginalnej wersji językowej. DTR, WTWiO oraz DSU mają być zgodne z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych.

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, jeżeli Odbiorca nie skorzysta z Opcji technicznej 2

Konstrukcja lokomotywy, podwozie i nadwozie

Konstrukcja lokomotywy, podwozie i nadwozie:

- a) budowa zgodna z obowiązującymi na dzień odbioru przepisami, normami i standardami **W przypadku lokomotyw produkowanych seryjnie posiadających już dopuszczenia, wówczas wystarczająca będzie zgodność z przepisami obowiązującymi na dzień uzyskania dopuszczenia do eksploatacji, w tym z wcześniejszymi wersjami przepisów, regulacji i norm to tak długo jak dokument dopuszczający do eksploatacji na to zezwala a z nowszej wersji przepisów nie wynika bezwzględny obowiązek stosowania aktualnych wersji przepisów, względem przepisów obowiązujących na dzień uzyskania dopuszczenia;**
- 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 odpowiednio do danej Konfiguracji;

- 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. W przypadku lokomotyw produkowanych seryjnie posiadających już dopuszczenia, wówczas wystarczająca będzie zgodność z przepisami obowiązującymi na dzień uzyskania dopuszczenia do eksploatacji, w tym z wcześniejszymi wersjami przepisów, regulacji i norm to tak długo jak dokument dopuszczający do eksploatacji na to zezwala a z nowszej wersji przepisów nie wynika bezwzględny obowiązek stosowania aktualnych wersji przepisów, względem przepisów obowiązujących na dzień uzyskania dopuszczenia;
- e) na tabliczce znamionowej będą zawarte dane: producent, rok produkcji, typ lokomotywy, nr fabryczny oraz inne wymagane przepisami informacje. Tabliczkę znamionową należy umieścić zgodnie z przepisami tj. w każdej kabinie lokomotywy. Jeżeli przepisy obowiązujące na dzień odbioru lokomotywy nałożą dodatkowy obowiązek umieszczenia oznakowania, wówczas Dostawca winien uwzględnić te wymagania w oznakowaniu lokomotywy;
- f) koła monoblokowe. Trwałość kół minimum 600.000 km
- g) wózki dwuosiowe, z podwójnym stopniem usprężynowania, z tłumieniem drgań pionowych oraz z tłumieniem wężykowania;
- h) trwałość łożysk zestawów kołowych minimum 8 lat lub przebieg 1.200.000 km, w zależności co pierwsze nastąpi, z tym że nie krócej niż do najbliższego P4 lokomotywy;
- i) system smarowania obrzeży kół na wszystkich zestawach kołowych lub alternatywnie na zestawach kołowych 1 i 4 pojazdu, natryskowy lub sztyftowy;
- j) piasecznice z wysypem piasku umieszczonym z boku pudła, na wysokości max 1,5m od główki szyny, system podawania piasku winien mieć zastosowane skuteczne rozwiązania zapobiegające zamarzaniu piasku podczas eksploatacji lokomotyw w okresie zimowym;
- 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 jezdny 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 dla lokomotyw w Konfiguracji I w językach polskim i niemieckim dla lokomotyw w Konfiguracji II w języku polskim. Dopuszcza się dodatkowe opisy w innych językach jak również zastąpienie w każdej z Konfiguracji opisu **symbolem urządzeń zgodne z przepisami EN**;

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 ich wyposażenie w cztery pantografy spełniające wymagania każdego z krajów Konfiguracji I. 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). W przypadku lokomotyw dla Konfiguracji II wymagane są dwa pantografy przeznaczone do zasilania prądem stałym (DC) dla eksploatacji w Polsce. Dla każdej z Konfiguracji pantografy powinny być 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) a także jako rozwiązanie opcjonalne opuszczenie odbieraka w przypadku wykrycia sieci trakcyjnej lub opcjonalnego awaryjnego składania odbieraka w przypadku przekroczenia maksymalnej wysokości dopuszczalnej dla pracy odbieraka**;
- 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) 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 **dwie lokomotywy** 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 aktywowany z kabiny maszynisty, umożliwiający nagłe zahamowanie lokomotywy z jednoczesnym wyłączeniem sterowania, opuszczeniem odbieraków prądu, etc.;
- 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. Alternatywnie dopuszcza się zastosowanie do celów diagnostycznych szybkozłączy spełniających inne standardy, dopuszczonych do eksploatacji w branży kolejowej.
 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.

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 **lub zbiorników**;



- 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- wymagany atest, 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 wycieraczki ze spryskiwaczami **lub spryskiwaczami umieszczonymi na pudle lokomotywy nad lub pod szybą**;
- h) Okna boczne opuszczane, ryglowane, wykonane ze szkła bezpiecznego; Dopuszcza się, żeby okno było w drzwiach bocznych lub w bocznym przeszkleniu 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) **Opcjonalnie kamery zastępujące lusterka zewnętrzne (wsteczne) z podglądem obrazu w kabinie lokomotywy**;
- m) Wszystkie opisy podzespołów i elementów umieszczonych w kabinie Lokomotywy dla lokomotyw w Konfiguracji I powinny być w języku polskim i niemieckim zaś dla Lokomotyw w Konfiguracji II w języku polskim. Dopuszcza się dodatkowo oznakowanie zgodne ze standardem producenta oraz dodatkowe opisy w językach krajów, w których Lokomotywa ma dopuszczenie do eksploatacji. Odrębną kwestię



stanowią komunikaty wyświetlane przez urządzenia elektroniczne zamontowanych w kabinie lokomotywy, które to komunikaty powinny być dostępne w językach krajów zgodnie z Konfiguracją lokomotywy,

- Wyposażenie dodatkowe każdej kabiny maszynisty, które leży po stronie Dostawcy:
- gaśnica ręczna w każdej kabinie,
- apteczka,
- szafka z opcjonalnym zamykaniem (jedna szafka z półkami),
- szafka ubraniowa lub wieszaki na odzież,
- 2 gniazdka 230V AC,
- latarka z możliwością ładowania,
- urządzenie pozwalające przechowywać żywność w kontrolowanej temperaturze 6 °C (z dopuszczalną tolerancją określoną przez producenta urządzenia) przy temperaturze otoczenia do 25 °C),
- zapewnienie miejsca (lub uchwytu) 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 (w każdym kierunku jazdy) 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 25 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, **opcjonalnie** koordynaty GPS i **opcjonalnie** prędkość jazdy. Pamięć systemu kamer w postaci zabezpieczonego **wg standardu dobranego przez Dostawcę** 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 72 godziny 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 w trybie zdalnym lub za pomocą nośnika przenośnego. **Awaria którejkolwiek z kamer (stan beznapięciowy, zwarcie, zalanie itp.)** powinna być

sygnalizowana na pojeździe sygnałem wizualnym lub dźwiękowym w taki sposób, aby sygnał nie miał negatywnego wpływu na maszynistę i bezpieczeństwo prowadzenia lokomotywy lub składu pociągu. Sygnalizacja wizualna powinna być umiejscowiona w polu widzenia maszynisty prowadzącego lokomotywę. Jeżeli system powiadamiania o awarii jest realizowany z opcją dźwiękową, należy zapewnić dezaktywację sygnału dźwiękowego, ale dopiero po upływie np. 1 minuty od rozpoczęcia sygnalizacji. Opcjonalnie powinna być przesyłana informacja o awarii kamer(y) poprzez raport o usterce wysyłany zdalnie przez kartę SIM do ustalonego z Odbiorcą adresata. Jako rozwiązanie opcjonalne w przypadku zastosowania sygnalizacji dźwiękowej awarii zaleca się rozwiązania umożliwiające dezaktywację sygnału akustycznego. Jako rozwiązanie opcjonalne dla dezaktywacji sygnału wizualnego, po odebraniu informacji przez maszynistę, aby uniknąć ewentualnego negatywnego wpływu na maszynistę, dopuszcza się możliwość zastosowania wyłącznika lub elementu przesłaniającego sygnał wizualny.

Systemy pokładowe związane z bezpieczeństwem lokomotywy

- a) Aktualne systemy ETCS baseline 3.4.0
- b) Aktualne systemy GSM-R
- c) Systemy bezpieczeństwa właściwe dla danego kraju, np. System **RADIOSTOP, LZB/PZB, MIREL**.
- d) Urządzenia czujności np. **SHP, CA**
- 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,
- 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 system komunikacji analogowej wyposażony w rejestrator rozmów, nawet jeśli na moment dostawy lokomotywy była możliwość korzystania z systemu GSM-R. Dopuszczalne jest zastosowanie innego rozwiązania, pod warunkiem zachowania możliwości pełnej komunikacji z systemami bezpieczeństwa infrastruktury tych krajów, w których systemy została wyposażona lokomotywa, jak również z jednoczesnym zapewnieniem skutecznej komunikacji pomiędzy uczestnikami ruchu kolejowego, w tym także z uczestnikami, którzy posługują się radiami pracującymi w systemie analogowym.



Układ ciąglowo-zderzny

1. Urządzenia ciąglowe 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 odbioru końcowego** 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**. Zamawiający nie wskazuje konkretnych przepisów a jedynie zaznacza, że lokomotywy winny być zgodne z obowiązującymi przepisami. Przykładowo jeżeli pojazd posiada ważny dokument dopuszczający do obrotu lub dokument jemu równoważny, który został wystawiony w czasie obowiązywania danych przepisów, to tak długo jak dokument dopuszczający na to zezwala a z nowszej wersji przepisów nie wynika, że wymagane jest aby pojazd spełnił aktualne wymagania w tym zakresie, a pojazd zostanie zarejestrowany to o lokomotywa jest uznawana przez Zamawiającego za spełniającą wymagania warunków dostawy.

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. DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI, ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY

1. DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI

Dostawca jest zobowiązany do przedstawienia wszystkich wymienionych poniżej dokumentów obowiązujących odpowiednio dla każdej z lokomotyw w każdej z Konfiguracji.

1. Warunki Techniczne Wykonania i Odbioru Robót (WTWiO)

WTWiO należy dostarczyć najpóźniej na trzy miesiące przed umownym terminem dostawy pierwszej lokomotywy danej Konfiguracji. Należy przedstawić przynajmniej jeden komplet WTWiO w języku polskim dla lokomotywy w danej Konfiguracji w wersji elektronicznej (na płycie CD lub innym nośniku danych elektronicznych) Wersja papierowa jest opcjonalna. WTWiO muszą zawierać:

- i. Określenie przedmiotu warunków.
- ii. Zakres stosowania.
- iii. Wykaz stosowanych określeń, jeśli nie są one zawarte w odpowiednich normach krajowych.
- iv. Wymagania techniczne, których dotrzymanie podlega sprawdzeniu pod kątem zapewnienia wymaganego poziomu jakości w procesie przygotowania produkcji, w produkcji i eksploatacji.
- v. Program, opis i ocenę wyników badań.

2. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego

Dokument zdefiniowany na [str. 11](#) Specyfikacji dla danego numeru lokomotywy - dokument zgodny z TSI. Zezwolenie należy dostarczyć w jednym egzemplarzu dla każdej z lokomotyw, najpóźniej na pięć Dni roboczych przed planowanym terminem odbioru technicznego. Na wezwanie Odbiorcy Dostawca powinien umożliwić mu wcześniej zapoznanie się z kopią uzyskanego zezwolenia dla typu pojazdu. Jeżeli przepisy obowiązujące na dzień odbioru lokomotyw będą stanowiły inaczej, to Dostawca jest zobowiązany dostarczyć Zamawiającemu dokument uprawniający do użytkowania lokomotyw na terenie państw wskazanych odpowiednio w Konfiguracji I oraz w Konfiguracji II, zgodny z obowiązującymi na dzień odbioru przepisami. W przypadku gdyby oryginał dokumentu był wydany w innym języku niż polski, Dostawca winien przekazać także tłumaczenie na język polski.



3. Dokument wystawiony przez Dostawcę po dokonaniu wszelkich prób i pomiarów wymaganych zgodnie z WTWiO potwierdzający, że dana lokomotywa jest sprawna i nadaje się do eksploatacji.

Dokument ten opracowany w języku polskim Dostawca dostarczy najpóźniej w dniu odbioru końcowego. Dodatkowo Dostawca najpóźniej w dniu odbioru końcowego dla każdej lokomotywy winien także dostarczyć Odbiorcy komplet dokumentów, w przypadku ich wydania w innym języku wraz z ich tłumaczeniem na język polski, zawierających m.in:

- Szczegółowy spis kart pomiarowych oraz protokołów kontroli jakościowych
- Świadczenie kontroli przy odbiorze 3.1 dla lokomotywy jako całości,
- Świadczenie kontroli przy odbiorze 3.1 wózka,
- Świadczenie kontroli przy odbiorze 3.1 zestawu kołowego,
- Świadczenia kontroli przy odbiorze 3.1 dla **każdego** silnika **trakcyjnego**,
- Świadczenie kontroli przy odbiorze 3.1 dla przetwornicy,
- Świadczenia kontroli przy odbiorze 3.1 dla koła i osi, wystawione przez dostawcę,
- Świadczenia kontroli przy odbiorze 3.1 dla aparatu ciągłowego wystawione przez dostawcę,
- Świadczenia kontroli przy odbiorze 3.1 odbieraków,
- Świadczenia **do wszystkich zbiorników powietrza podlegających pod TDT**,
- Protokoły badań NDT dla osi zestawu kołowych,
- wykaz Konfiguracji pojazdu z numerami części u Dostawcy oraz u producenta.

Dokumenty winny być przekazane Odbiorcy w wersji elektronicznej w formacie pdf, w oparciu o które Odbiorca wystawi świadectwo sprawności technicznej.

Dostawca dostarczy także, do dnia odbioru końcowego pierwszej lokomotywy w ramach danego Zadania;

- **Kopię uwierzytelnioną** Certyfikatu spawalniczego dla Dostawcy,
- Kopie innych uprawnień w zakresie spawania,

wraz z tłumaczeniem tych dokumentów na język polski,

Jeżeli z uwagi na proces produkcyjno-odbiorowy u Dostawcy z uwzględnieniem obowiązujących przepisów wymienione dokumenty nie występują, wówczas Dostawca winien złożyć na tą okoliczność stosowne oświadczenie lub ewentualnie wystawić dokumenty o podobnym charakterze, w oparciu, o które Odbiorca będzie mógł wystawić świadectwo sprawności technicznej lokomotywy.

4. Dokumentacja Systemu Utrzymania (DSU) lub równoważna obowiązująca w krajach zgodnie z Konfiguracją I i/lub II.

Projekt Dokument Dokumentacji Systemu Utrzymania w języku polskim powinien być dostarczony Zamawiającemu przynajmniej na 5 (pięć) miesięcy przed planowaną dostawą pierwszej lokomotywy w danej Konfiguracji. Odbiorca w uzasadnionych przypadkach ma prawo zgłosić ewentualne uwagi dotyczące propozycji zmian w terminie do 30 dni od otrzymania projektu DSU. Strony dokonają analizy zgłoszonych uwag i uzgodnienia ostatecznej treści DSU w terminie do 2 miesięcy przed planowaną datą odbioru końcowego pierwszej lokomotywy w ramach danego Zadania. Odbiorca winien otrzymać dla każdej z Konfiguracji lokomotyw przynajmniej jeden komplet DSU w języku polskim w wersji papierowej - do podpisania przez Odbiorcę jako ECM i przynajmniej jeden w wersji elektronicznej (na płycie CD lub innym nośniku danych elektronicznych) w wersjach pdf oraz w wersjach edytowalnych w szczególności w formatach Microsoft Office lub innym formacie umożliwiającym konwersję do formatu ogólnodostępnych programów do edycji tekstu, który to format uprzednio pisemnie zostanie uzgodniony z Odbiorcą. Dopuszczalne jest aby rysunki były wklejone jako obrazy pod warunkiem zachowania ich czytelności. W przypadku niewystarczającej czytelności rysunków winny one zostać dostarczone w plikach graficznych lub formacie możliwym do przetwarzania w systemach CAD, format rysunków winien zostać uprzednio pisemnie uzgodniony z Odbiorcą. Zamawiający nie oczekuje rysunków produkcyjnych tylko czytelnych rysunków wchodzących w skład dokumentacji systemu utrzymania niezbędnych pod kątem eksploatacji przez użytkownika i pełnienia obowiązków ECM. 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 elementy wymagane przepisami w tym m.in.:

- i. opis funkcjonalny pojazdu z podziałem na jego elementy składowe w procesie utrzymania;
- ii. dokumentację zawierającą:
 - a) opisy czynności przeglądowych i naprawczych, instrukcje demontażu lub montażu,
 - aa)10) strukturę cyklu przeglądowo-naprawczego,
 - b) zestawienie parametrów mierzonych w procesie przeglądu lub naprawy i opisy metod pomiarowych,
 - c) wzory kart pomiarowych z wykazem wartości konstrukcyjnych, ponaprawczych i kresowych parametrów dla zespołów, podzespołów i elementów pojazdu,
 - d) wykazy urządzeń i narzędzi specjalistycznych,
 - e) wykazy testów wykonywanych w trakcie utrzymania,

- f) wymagania dotyczące kwalifikacji pracowników oraz wymagania szczególne w zakresie czynności spawania i badań nieniszczących;
- iii. ograniczenia związane z bezpieczeństwem i interoperacyjnością dla podzespołów lub części istotnych dla bezpieczeństwa i interoperacyjności, określające limity, których nie można przekroczyć w czasie eksploatacji, łącznie z eksploatacją w trybie awaryjnym;
- iv. wykaz podzespołów objętych dozorem technicznym

5. Dokumentacja techniczno – ruchowa (DTR).

Na trzy miesiące przed dostawą pierwszej lokomotywy danej Konfiguracji Dostawca jest zobowiązany przedstawić Zamawiającemu kompletną DTR dla lokomotywy zgodnie z Zadaniem w wersji elektronicznej w języku polskim, w wersjach pdf oraz w wersjach edytowalnych w szczególności w formatach Microsoft Office lub innym umożliwiającym konwersję do formatu ogólnodostępnych programów do edycji tekstu, który to format uprzednio pisemnie zostanie uzgodniony z Odbiorcą. Dopuszczalne jest, aby rysunki były wklejone jako obrazy pod warunkiem zachowania ich czytelności. W przypadku niewystarczającej czytelności rysunków winny one zostać dostarczone w plikach graficznych lub formacie możliwym do przetwarzania w systemach CAD, format rysunków winien zostać uprzednio pisemnie uzgodniony z Odbiorcą. Wersja papierowa jest opcjonalna. DTR powinna zawierać:

- i. określenie przeznaczenia pojazdu;
- ii. dane techniczne;
- iii. opis budowy i zasady działania;
- iv. instrukcję obsługi;
- v. rysunki poglądowe;
- vi. wymagania dotyczące użytkowania i bezpieczeństwa obsługi;
- vii. wytyczne dotyczące utrzymania i konserwacji;
- viii. opis metod sprawdzania stanu technicznego i zestawienie parametrów;
- ix. opis charakterystycznych usterek i metod ich usuwania;
- x. wykaz części zamiennych;
- xi. załączniki obejmujące w szczególności: schematy blokowe, ideowe, montażowe, wykresy, rysunki i algorytmy oprogramowania;
- xii. zasady recyklingu.

6. Dokumentacja konstrukcyjna pojazdu.

Dostawca najpóźniej w dniu odbioru końcowego pierwszej lokomotywy w ramach danego Zadania powinien dostarczyć przynajmniej jeden komplet tej dokumentacji w języku polskim w wersji elektronicznej *pdf lub TIFF pod warunkiem, że rysunki zachowują czytelność umożliwiającą korzystanie z tej dokumentacji. W przypadku niewystarczającej czytelności rysunków winny one zostać dostarczone w umożliwiających ich łatwą identyfikację plikach graficznych lub formacie możliwym do przetwarzania w systemach CAD. Format rysunków winien zostać uprzednio



pisemnie uzgodniony z Odbiorcą. 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. Przy czym Dostawca nie ponosi odpowiedzialności za zmiany i modernizacje zrealizowane w lokomotywie we własnym zakresie przez Zamawiającego w oparciu o niniejszą dokumentację.

W skład niniejszej dokumentacji powinny wchodzić m.in. zeszyty/instrukcje dotyczące utrzymania montażu/demontażu części i elementów opisy postępowania wymaganego w ramach utrzymania, a także dodatkowo:

- rysunki lokomotywy,
- rysunki ostoi,
- rysunek zestawu kołowego.

W/w rysunki mogą być przekazane jako załączniki do WTWiO, o ile w oparciu o te rysunki Zamawiający będzie miał możliwość realizacji funkcji rozwoju utrzymania zgodnie z II-funkcją ECM. Jeśli chodzi o rysunki lokomotywy, to wystarczą jej rzuty: boczny, od czoła i od góry, w formacie A3.

7. **Katalog części zamiennych, podzespołów, modułów komponentów i elementów lokomotywy 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. W przypadku, gdy dostarczony katalog elektroniczny nie jest aktualizowany poprzez łącze internetowe Dostawca zobowiązany jest **nieodpłatnie dostarczać Odbiorcy aktualizację 1 szt. tego katalogu minimum raz do roku przez cały okres trwania umowy**. W przypadku gdy, Instrukcje naprawy i obsługi technicznej są zawarte w dokumentacji utrzymaniowej nie zachodzi potrzeba ich dublowania. 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. W przypadku braku rysunku wśród plików, które zostały przekazane **jednorazowo Dostawca winien dokonać uzupełnienia braku w trybie określonym w zdaniu poprzednim**. Zamawiający dopuszcza, aby rysunki poglądowe były



przekazane w formacie *pdf, TIFF pod warunkiem, że rysunki zachowują czytelność umożliwiającą korzystanie z tej dokumentacji.

8. **Paszporty rewizyjne dla urządzeń podlegających dozorowi technicznemu.** Należy dostarczyć dwa egzemplarze oryginalne w wersji papierowej wraz z każdą lokomotywą danej Konfiguracji, najpóźniej w dniu odbioru końcowego. Wraz z paszportami rewizyjnymi wymagane jest dostarczenie oryginałów następujących dokumentów: Protokołów z badań zbiorników, Decyzji TDT zezwalającej na eksploatację i karty ewidencji badań technicznych. Każdy z powyższych dokumentów winien być dostarczony w wersji papierowej.
9. **Deklaracja zgodności z typem dla wyprodukowanego pojazdu.** Dokument ten należy dostarczyć w oryginale. 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 końcowego przez Odbiorcę. W przypadku, gdyby dokument był wydany w innym języku Dostawca dostarczy dokument wraz z jego tłumaczeniem na język polski. **Zamawiający dopuszcza możliwość przekazania „Deklaracji zgodności z typem” w formie elektronicznej z podpisem cyfrowym.**
10. **Certyfikat Badania Typu WE.** Należy dostarczyć uwierzytelnioną kopię certyfikatu oraz jego tłumaczenie na język polski w wersji papierowej lub elektronicznej dla każdej Konfiguracji najpóźniej w dzień odbioru końcowego przez Odbiorcę. **Zamawiający dopuszcza możliwość przekazania „Certyfikatu Badania Typu WE” w formie elektronicznej z podpisem cyfrowym.**
11. **Potwierdzenie nadania europejskiego numeru kolejowego (EVN) w oryginale dla każdej lokomotywy** oraz jeżeli będzie to wymagane przepisami potwierdzenie wpisu w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR). Poszczególne lokomotywy powinny zostać zarejestrowane w imieniu Odbiorcy przez Dostawcę i na koszt Dostawcy. Proces rejestracji zostanie poprzedzony wystąpieniem do Urzędu Transportu Kolejowego o przydzielenie numerów kolejowych dla lokomotyw. 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 końcowego każdej z lokomotyw zaś właściwy dokument rejestracyjny winien zostać przesłany Odbiorcy wraz z zawiadomieniem o gotowości do przystąpienia do odbioru





końcowego. W przypadku gdyby dokumenty były wydane/e w innym języku Dostawca dostarczy dokumenty wraz z jego/ich tłumaczeniem na język polski. Brak dostarczenia dokumentów potwierdzających rejestrację lokomotywy do dnia odbioru końcowego spowoduje brak odbioru lokomotywy.

12. **Dokument lub przepis** potwierdzający zgodę na eksploatację lokomotywy zgodnie z jej Konfiguracją I lub II na infrastrukturze kolejowej z dopuszczalnym naciskiem na 196kN/oś (pomimo, iż nacisk osiowy lokomotywy może dochodzić do 22,5 ton/oś) wydany przez Zarządców infrastruktury: PKP PLK S.A. i DB Netz.
13. **Instrukcję obsługi liczników energii elektrycznej** w języku polskim lub ich tłumaczenie, w tym także instrukcję licznika certyfikowanego przez PKP Energetyka S.A. oraz kopię uzgodnień z PKP Energetyka dotyczącą podłączenia licznika energii.
14. **Dokument potwierdzający, iż w danej lokomotywie zostało zabudowane urządzenie ETCS poziomu nie niższego niż ETCS baseline 3.4.0, z zachowaniem kompatybilności wstecznej systemu zarządzania ruchem kolejowym ERTMS,** Dokument ten zostanie przekazany Odbiorcy podczas odbioru technicznego.
15. **Listę części krytycznych** zgodnie (wg punktu 3 „Części zamienne” w części V Specyfikacji) z wymaganiami Odbiorcy dla danego Zadania z określeniem potencjalnych dostawców, czasu realizacji dostawy i aktualnych rynkowych cen jednostkowych tych części, w języku polskim.
16. **Listę części trudnodostępnych** dla danego Zadania, **których dostawa jest dłuższa niż 10 dni kalendarzowych** wraz ze wskazaniem potencjalnych dostawców, czasu realizacji dostawy i aktualnych rynkowych cen jednostkowych tych części, w języku polskim.
17. **Podręcznik obsługi lokomotywy dla maszynisty** w języku polskim.
18. **Instrukcję czyszczenia lokomotywy** w języku polskim.
19. **Instrukcję i schemat podnoszenia lokomotywy** w języku polskim.
20. **Opis działań ratowniczych i postępowania w związku z wykolejeniem oraz w trakcie ponownego wstawienia (wkolejania) lokomotywy na tor** w języku polskim.

21. **Analizę oceny istotności zmiany** w zakresie wprowadzenia do użytkowania przez licencjonowanego przewoźnika nowego typu pojazdu dopuszczonego zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji UE nr 402/2013 oraz oceną zidentyfikowania dla pojazdu kolejowego zagrożeń w języku polskim.
22. **Wykaz ryzyk wspólnych** w obszarze dostawy lokomotyw jak również jej utrzymania w zakresie wynikającym z umowy. Wykaz ten powinien zawierać: nazwę zagrożenia, opis zagrożenia / źródło zagrożenia, opis potencjalnych skutków / konsekwencji wraz ze wskazaniem środków kontroli / nadzoru i działań zapobiegawczo-korygujących. Zamawiający zgodnie z obowiązującymi przepisami zobowiązany jest do wykonywania obowiązków nałożonych na niego rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) Nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka.
23. **Koncepcję ochrony przeciwpożarowej wraz ze wszystkimi wymaganymi certyfikatami ochrony przeciwpożarowej, zgodnie z przepisami dotyczącymi ochrony przeciwpożarowej w pojazdach szynowych, opracowana w języku polskim, Dostawca** prześle najpóźniej w dniu odbioru technicznego pierwszej lokomotywy w ramach danego Zadania.

Dodatkowe wymagania odnośnie dokumentacji i dokumentów, które Dostawca zobowiązany jest przekazać Zamawiającemu:

Rysunki techniczne powinny być udostępnione 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 danej Konfiguracji.

Dokumentację i dokumenty, o których 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 dokumentację dotyczącą utrzymania dla każdego z krajów zgodnie z Konfiguracją lokomotywy) tekst dokumentów powinien być zapisany w formacie edytowalnym, np. Microsoft Office lub innym formacie umożliwiającym konwersję do formatu ogólnodostępnych programów do edycji tekstu, uprzednio pisemnie uzgodnionym z Odbiorcą. Dopuszczalne jest aby rysunki były wklejone jako obrazy lub jako dokumenty *.pdf TIFF pod warunkiem zachowania ich czytelności. W przypadku niewystarczającej czytelności rysunków winny one zostać dostarczone w umożliwiających ich łatwą identyfikację, plikach graficznych



lub formacie możliwym do przetwarzania w systemach CAD, format rysunków winien zostać uprzednio pisemnie uzgodniony z Odbiorcą.

Dokumenty konstrukcyjno-montażowe tj. rysunki i schematy (pneumatyczne, elektryczne etc.) winny być dostarczone w formacie PDF w przypadku ich niewystarczającej czytelności także w plikach graficznych lub formacie możliwym do przetwarzania w systemach CAD, format rysunków winien zostać uprzednio pisemnie uzgodniony z Odbiorcą.

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 1 kontroli na jedną lokomotywę. Każdorazowo inspekcja ze strony Odbiorcy zostanie zgłoszona **na co najmniej 7 dni kalendarzowych** przed wizytą przedstawicieli Odbiorcy. Dodatkowo niezależnie od kontroli, o której mowa powyżej Odbiorca ma możliwość jednorazowego dokonania oględzin pudła pierwszej lokomotywy realizowanej w ramach danego Zadania, pomalowanego lub oklejonego w kolorach klienta oraz wglądu do protokołów pomiarów pudła. Dostawca z wyprzedzeniem 7 dni kalendarzowych wskaże termin, w którym udostępni pudło do oględzin. Dostawca zobowiązany jest udzielić przedstawicielom Odbiorcy potrzebnych wyjaśnień dotyczących jakości używanych materiałów i wykonywanych prac. Dostawca może nie udzielić wyjaśnień dla zakresu objętego 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 w języku polskim

przez przedstawicieli Odbiorcy i Dostawcy w warsztatach Dostawcy w miejscu wskazanym przez Dostawcę i w terminie uzgodnionym przez Strony. W skład komisji dokonującej odbioru technicznego ze strony Odbiorcy wchodzi osoby upoważnione przez Odbiorcę posiadające wiedzę, doświadczenie i kwalifikacje, na podstawie których dokonują wymienionych poniżej czynności. 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.

Czynności planowane podczas odbioru technicznego

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

- Sprawdzenie poprawności i weryfikacja kompletności dokumentacji powykonawczej zgodnie z WTWiO; w oparciu o dokumentację pomiarową, na podstawie szczegółowego spisu kart pomiarowych oraz protokołów kontroli jakościowych. Na potrzeby odbioru technicznego dopuszczalne jest udostępnienie wersji źródłowej dokumentacji (wykonanej na stanowisku pomiarowym) w celu dokonania weryfikacji. W przypadku jeżeli dokumentacja byłaby wykonana w innym języku, to jej tłumaczenie na język polski winno być dostarczone przez Dostawcę najpóźniej w dniu odbioru końcowego.
- Sprawdzenie Świadectw kontroli odbiorczej 3.1 zgodnie z normą EN 10204 na potrzeby odbioru technicznego dopuszczalne jest udostępnienie dokumentów, kart i świadectw nieprzetłumaczonych na język polski.
- Sprawdzenie na lokomotywie zgodności z zaakceptowanym wzorem malowania;
- 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. Na potrzeby odbioru technicznego dopuszczalne jest udostępnienie wersji nieprzetłumaczonej na język polski – jeżeli jazda próbna była

przeprowadzona poza granicami Polski. W przypadku braku możliwości przeprowadzenia jazdy próbnej z uwagi na to, że Konfiguracja lokomotywy uniemożliwia jej przeprowadzenie w kraju, gdzie lokomotywa jest produkowana, dopuszcza się dokonanie weryfikacji dokumentu z jazdy próbnej przeprowadzonej przez Dostawcę, podczas odbioru końcowego. W każdym przypadku podczas odbioru końcowego winna zostać udostępniona polska wersja dokumentów z jazdy próbnej każdej lokomotywy.

- Odbiór przygotowanego przez Dostawcę Wykazu tras obsługiwanych w ramach poszczególnych poziomów ETCS, dla których lokomotywa ma potwierdzoną kompatybilność ESC z infrastrukturą kolejową w poszczególnych krajach zgodnie z Konfiguracją lokomotywy.
- Dokumenty dotyczące oceny ryzyka w związku z eksploatacją i obsługą lokomotywy.
- Koncepcję ochrony przeciwpożarowej.

W ramach dokumentacji dodatkowej należy także dołączyć wszelkie inne dokumenty wymagane w toku realizacji przedmiotu umowy, jeżeli Dostawca dysponuje nimi na etapie odbioru technicznego.

W przypadku, gdy dokumenty niezbędne do przeprowadzenia odbioru technicznego nie zostały w pełni dostarczone, Zamawiający może odmówić dokonania odbioru technicznego.

Wszelkie arkusze pomiarowe, świadectwa i inne dokumenty odbiorcze sporządza Dostawca i przedkłada przedstawicielowi Odbiorcy, w ramach ceny za przedmiot umowy.

W dniu odbioru technicznego lokomotywa powinna być sprawna pod każdym względem technicznym, co oznacza, że, powinna być kompletna, po jeździe próbnej przeprowadzonej przez Dostawcę zakończonej wynikiem pozytywnym z zastrzeżeniem możliwości przeprowadzenia jazdy próbnej z uwagi na to, że Konfiguracja lokomotywy uniemożliwia jej przeprowadzenie w kraju, gdzie lokomotywa jest produkowana.

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.

Miejsce dostawy lokomotyw/-y

Dostawca zobowiązany jest dostarczyć na własny koszt każdą z lokomotyw do miejsca dostawy, tj. **do terminala intermodalnego Odbiorcy w Gliwicach**, gdzie nastąpi jego **odbiór końcowy**.

Odbiór końcowy każdej lokomotywy dokonywany będzie komisyjnie w hali napraw na terenie **Terminala kontenerowego Odbiorcy w Gliwicach**, 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 intermodalny pociągu, w którym przyjechała lokomotywa. Z uwagi na brak sieci trakcyjnej na terminalu w Gliwicach wstawienie lokomotywy do miejsca odbioru winno zostać zrealizowane z użyciem trakcji spalinowej. Wstawienie lokomotywy ze stacji Gliwice Port do hali napraw na Terminalu kontenerowym PCC jest po stronie **Odbiorcy**. 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.

Powyższe zasady znajdują zastosowanie także, gdy Odbiorca skorzysta z zastrzeżenia dostawy do alternatywnie wskazanego terminala kontenerowego w Brzegu Dolnym, dla którego stacją podstawienia lokomotywy będzie stacja Brzeg Dolny.

Ubezpieczenie

Do czasu dokonania odbioru końcowego każdej lokomotywy Dostawca zobowiązany będzie posiadać ważną polisę ubezpieczeniową CASCO dla lokomotywy na sumę nie mniejszą niż wartość danej lokomotywy. Nie później niż na tydzień przed odbiorem końcowym każdej z lokomotyw, **Dostawca przedstawi Odbiorcy aktualną kopię takiej opłaconej polisy lub dokumentu potwierdzającego zawarcie i opłacenie polisy, wystawionego przez ubezpieczyciela, przed wysłaniem lokomotywy z fabryki**, a następnie - jeżeli nie doszłoby do odbioru końcowego lokomotywy z winy Dostawcy - najpóźniej w dniu upływu ważności aktualnej polisy przedstawiać Odbiorcy kserokopię odnowionej polisy lub dokumentu potwierdzającego jej odnowienie.

Odbiór końcowy

Przystąpienie do odbioru lokomotyw w miejscu dostawy powinno nastąpić w terminie dostawy, tj. w dniu roboczym (pomiędzy godz. 9:00 a 16:00) ustalonym zgodnie z zasadami opisanymi w Części II Specyfikacji – pkt 3. *Miejsce dostawy i eksploatacji, termin dostawy i zapłaty ceny*. Dostawca na co najmniej siedem dni wcześniej powinien potwierdzić swoją gotowość dokonania dostawy. Nadto na 24 godziny przed przyjazdem lokomotywy do stacji Gliwice Port, od której odgałęzia się bocznicą Terminala miejsca dostawy w Gliwicach, Dostawca (lub działający za niego przewoźnik kolejowy) zaawizuje przybycie lokomotywy na adres mailowy marek.pytka@pcc.eu oraz dispo@pcc.eu. Jeżeli przyjazd lokomotywy nastąpiłby po godz. 16:00, to przedstawiciele Stron przystąpią do jej odbioru w następnym dniu roboczym od godz. 09:00. Odbiór w miejscu dostawy każdej z lokomotyw zostanie zakończony w miejscu dostawy podpisaniem protokołu.

Każda z lokomotyw powinna być wykonana zgodnie z przepisami prawa, zaś Dostawca w dniu jej odbioru końcowego oświadczy pisemnie w protokole końcowym, iż lokomotywa została wykonana prawidłowo, zgodnie z aktualnymi przepisami prawa, normami obowiązującymi na dzień odbioru i na podstawie przeprowadzonych prób i pomiarów i nadaje się do użytkowania i eksploatacji. Jeżeli pojazd posiada ważny dokument dopuszczający do obrotu lub dokument jemu równoważny, który został wystawiony w czasie obowiązywania wcześniejszych przepisów, to tak długo jak dokument dopuszczający na to zezwala a z nowszej wersji przepisów nie wynika, że wymagane jest, aby pojazd spełnił aktualne wymagania w tym zakresie, a pojazd zostanie zarejestrowany, to Dostawca złoży oświadczenie iż lokomotywa została wykonana prawidłowo, zgodnie z przepisami prawa, normami obowiązującymi na dzień uzyskania dopuszczenia/homologacji, co nie ogranicza możliwości eksploatacji lokomotywy i na podstawie przeprowadzonych prób i pomiarów i nadaje się do użytkowania i eksploatacji.

Po dostarczeniu lokomotywy do miejsca dostawy dokonana będzie weryfikacja lokomotyw pod względem kompletności oraz braku usterek jak również dokonane zostanie sprawdzenie czy Dostawca przekazał wszystkie wymagane dokumenty i dokona ich odbioru, w tym m.in.:

- Protokół z rejestracji zbiorników w TDT oraz paszporty zbiorników;
- Świadectwa 3.1. w wersji polskiej;
- Dokumenty zgodnie z Część IV pkt 1 poz. 1-25 oraz wszelkie inne dokumenty wymienione w Specyfikacji, o ile nie zostały przekazane wcześniej;
- Komplet dokumentów w języku polskim niezbędnych dla ECM;
- Dokumenty z jazdy próbnej przeprowadzonej przez Dostawcę, w wersji polskiej;



- Wszelkie pozostałe instrukcje, zeszyty, dokumenty, jakie Dostawca zgodnie z przepisami, wymaganiami Specyfikacji oraz dobrą praktyką przekazuje Odbiorcy;
- Listy części zamiennych zgodnie z wymaganiami wskazany w Części V pkt 3 „Części zamienne” wraz ze wskazaniem, które z części wymagają realizacji dostawy w terminie powyżej 10 dni.

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 przez Dostawcę.

Odbiorca nie może odmówić odbioru lokomotywy dopuszczonej do eksploatacji nieostatecznie lub terminowo, jeżeli Dostawca w protokole odbioru końcowego lub w załączonym dokumencie przedstawi działania jakie są wymagane do uzyskania kolejnych dopuszczeń i/lub uzyskania dopuszczenia ostatecznego i bezterminowego. Podpisanie przez strony protokołu odbioru końcowego oznacza, że Dostawca zobowiązany jest do dokonania wszystkich tych czynności własnym staraniem i na swój koszt, tak aby lokomotywa miała dopuszczenia formalne, prawne, homologacje oraz wymagane odpowiednimi przepisami dokumenty dopuszczające ostatecznie i bezterminowo do poruszania się i eksploatacji lokomotyw na terenie państw wskazanych w dla poszczególnych Zadań.

Strony podpisując protokół odbioru końcowego lokomotywy uznają, że lokomotywę uważa się za dostarczoną, a dostawę lokomotywy za wykonaną. Z tą też chwilą Odbiorca stanie się uprawniony do korzystania z lokomotyw oraz przejdą na niego ciężary związane z jej utrzymaniem (w tym m.in. obowiązek ponoszenia opłat serwisowych) i ryzyko przypadkowej utraty. Odbiorca będzie pokrywał koszty ubezpieczenia lokomotywy od chwili protokolarnego odbioru końcowego każdej z lokomotyw.

Koszty dostawy i odbioru

Koszty, jakie mogą wiązać się z przeprowadzeniem odbioru w miejscu dostawy ponosi Odbiorca, z tym że koszty dostawy lokomotywy do miejsca dostawy, ubezpieczenia lokomotywy oraz 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, realizacja i 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.

Dostawca winien ubezpieczyć każdą z dostarczanych lokomotyw na własny koszt w zakresie Casco (ewentualnie także w innym zakresie, o ile Dostawca dostrzeże takie ryzyko) 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 zakończenie odbioru końcowego.

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

1. GWARANCJA

Wybrany w ramach niniejszego postępowania Dostawca obejmuje każdą lokomotywę spośród dostarczonych w ramach danego Zadania **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** – nie mniej niż 96 miesięcy (8 lat),
- **odporność poszycia nadwozia (pudła) lokomotywy na perforację** – nie mniej niż 120 miesięcy (10 lat),
- **trwałość oraz brak wad zestawów kołowych dla osi, przekładni, kół zębatach oraz łożysk osiowych** – nie mniej niż 96 miesięcy (8 lat) lub przebieg 1.200.000 km w zależności co pierwsze nastąpi,
- **trwałość oraz brak wad zestawów kołowych dla kół monoblokowych** – przebieg nie mniejszy niż 600.000 km,
- **trwałość oraz brak wad silników trakcyjnych oraz wentylatorów silników trakcyjnych** – nie mniej niż 36 miesięcy (3 lata),
- **trwałość oraz brak wad przetwornic jazdy i przetwornic pomocniczych** – nie mniej niż 36 miesięcy (3 lata),
- **trwałość oraz brak wad kompletnych tablic pneumatycznych (hamulcowych)** – nie mniej niż 36 miesięcy (3 lata).

Trwałość w okresie gwarancji kół monoblokowych, przekładni, kół zębatach 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 wynikiłe 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 zgodnie z daną Konfiguracją, DTR, aktów wandalizmu, kolizji, wypadków lub innych zdarzeń kolejowych, za wyjątkiem tych zdarzeń, do jakich doszło w wyniku wad lokomotywy lub nieprawidłowego serwisu Dostawcy, 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 potwierdzającym usunięcie wady lub uszkodzenia, podpisanym przez Zamawiającego.

W przypadku wystąpienia w okresie gwarancji w którejkolwiek lokomotywie **wady systemowej**, tj. wady tego samego rodzaju, która mogła powstać z tej samej przyczyny (o ile przyczyna została ustalona), występująca w lokomotywach Odbiorcy, zbudowanych 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 raport eksperta technicznego, posiadającego wiedzę w obszarze występowania wady systemowej, który potwierdza prawidłowości rozwiązań eliminujących te wady.

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

Jeżeli w przypadku 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 lub regenerowane w wykonaniu serwisu prewencyjnego, korekcyjnego lub dodatkowego oraz na nowe części zakupione w wykonaniu serwisu dodatkowego, Dostawca udziela gwarancji obejmującej wszelkie usterki i awarie. Gwarancja ta nie może być krótsza niż **12 miesięcy** od dnia wymiany lub naprawy i nie krótsza jednak niż okres obowiązywania podstawowej gwarancji na lokomotywę, w której część ta została zamontowana lub dłuższego okresu gwarancji przewidzianego wyżej dla niektórych części, jeśli część taka zostanie wymieniona na nową. Niezależnie od liczby dokonanych wymian, obowiązek wymiany części jest ograniczony do maksymalnie 24 m-cy od dnia zakończenia podstawowego okresu gwarancji dla lokomotywy lub od dnia zakończenia wskazanego wyżej dłuższego okresu gwarancji zastrzeżonego na niektóre wymienione lub zakupione części.

Zakres i warunki gwarancji będą jednolite dla wszystkich lokomotyw w ramach danego Zadania 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,
- 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 w ramach poszczególnych Zadań, będzie naliczane po

stawkach Cs i Csd, zaś wynagrodzenie za wykonane usługi serwisu dodatkowego zostanie rozliczone po cenach: Cpc i Cp4 lub stawkach Cp_{PL} i Cp, i Cd odpowiednio dla danej Konfiguracji I lub II.

Po wykonaniu usługi serwisowej Dostawca zgłasza Zamawiającemu gotowość pojazdu do eksploatacji wystawiając dokument dopuszczenia do użytkowania lub inny równoważny dokument wynikający z przepisów oraz dokonuje zapisów o wykonanej usłudze w „Książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem”. 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. **Dopuszczalne jest uzgodnienie i podpisanie tego dokumentu w wersji elektronicznej.**

Po wykonaniu usługi serwisowej Dostawca prześle Zamawiającemu komplet dokumentów z wykonanych czynności, zgodnie z DSU oraz wymaganej dokumentacji dotyczącej utrzymania dla każdego z krajów zgodnie z Konfiguracją lokomotywy. Jeżeli przepisy nie wymagają wersji papierowej dokumentów z wykonanej usługi serwisowej, to wystarczająca będzie przesłana do Odbiorcy kompletna wersja elektroniczna zawierająca niezbędne podpisy.

Jeżeli z jakichkolwiek przepisów wynika lub będzie wynikało, iż zachodzi konieczność wystawienia formalnego dokumentu, jak m.in. dokument „Dopuszczenie do użytkowania”, to taki dokument winien być każdorazowo wystawiony w ramach wynagrodzenia za czynności serwisowe realizowane przez Dostawcę.

Dostawca wyraża zgodę na przeprowadzanie audytów w zakresie świadczonych przez niego usług pełnego utrzymania, w tym także na wniosek Odbiorcy umożliwi przeprowadzenie audytu w warsztatach / miejscach utrzymania zapewnionych przez Dostawcę.

Dostawca w ramach pobieranego wynagrodzenia Cs_I oraz Cs_{II} będzie pełnił funkcję czwartą (4) obowiązków ECM dla wszystkich dostarczonych lokomotyw w ramach danego Zdania w okresie od ich odbioru aż do skierowania danej lokomotywy na pierwszą naprawę P4. Realizacja tych czynności zostanie poprzedzona audytem przeprowadzonym przez Odbiorcę. Dostawca jest zobowiązany do współpracy z Odbiorcą w zakresie realizacji czynności wynikających z obowiązków nałożonych przepisami i zawartych w procedurach ECM u Odbiorcy, 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 w ramach poszczególnych Zadań

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 czynności związane z reprofilacją oraz dostosowaniem/regulacją elementów podwozia lokomotywy w związku z reprofilacją zestawu kołowego wynosi 6 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.

Wskaźnik gotowości G

Dostawca powinien tak zorganizować i prowadzić Serwis prewencyjny i korekcyjny każdej lokomotywy, aby czas jej wyłączenia z ruchu obliczony jako **wskaźnik gotowości G I** lub **G II** odpowiednio dla floty składającej się z lokomotyw dostarczonych w ramach danego Zadania dla każdego ze wskazanych niżej okresów był utrzymywany na poziomie nie niższym niż 0,95. Wskaźnik ten będzie obliczany wg wzoru:

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

gdzie:

T – suma całkowitej liczby godzin lokomotyw wchodzących w skład floty dostarczonej w ramach danego Zadania w okresie, dla którego wyznaczany jest wskaźnik, liczony w okresie rozliczeniowym,

$T = t_1 + t_2 + t_n$, gdzie

t_1 , t_2 , t_n – liczba godzin dostępnego czasu dla każdej dostarczonej lokomotywy wchodzącej z zakres realizacji danego Zadania, w danym okresie rozliczeniowym,

N – suma całkowitej liczby godzin niedostępności lokomotyw wchodzących w skład floty lokomotywy dostarczonych w ramach danego Zadania w okresie, dla którego wyznaczany jest wskaźnik. Do godzin niedostępności zalicza się:

- a) czas trwania czynności utrzymania (serwisu) **prewencyjnego** poziomu P1, P2 i P3 (w zakresie opisanym w ostatnim zdaniu) 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; do całkowitej sumy liczby godzin niedostępności nie będzie jednak liczony czas trwania przeglądu P3 w wymiarze pierwszych czterech dni trwania P3 - w odniesieniu do lokomotyw objętych Zadaniem pierwszym i w wymiarze pierwszych dziesięciu dni trwania P3 - w odniesieniu do lokomotyw objętych Zadaniem drugim;

- 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 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.
- c) czas wyłączeń w ruchu lokomotywy spowodowany brakiem dopuszczeń formalnych lub homologacji wymaganych do eksploatacji lokomotywy zgodnie z jej przeznaczeniem na sieci kolejowej krajów wskazanych zgodnie z daną Konfiguracją. Do powyższego czasu nie zalicza się okresu, w jakim lokomotywa nie posiadała autoryzacji ETCS nie niższego niż 3.4.0 dla któregośkolwiek kraju zgodnie z Konfiguracją lokomotywy i została za ten okres naliczona kara zgodnie z par. 12.8 zdanie drugie umowy.

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

$N = n_1 + n_2 + n_n$, gdzie

n_1, n_2, n_n - liczba godzin niedostępności dla każdej kolejnej z lokomotyw wchodzącej w zakres realizacji danego Zadania w danym okresie rozliczeniowym.

Liczba godzin niedostępności dla każdej z lokomotyw w ramach danego Zadania będzie liczona w sposób następujący:

A. W przypadku usług serwisu prewencyjnego - od momentu odstawienia lokomotywy w uzgodnionym czasie:

A1. w warsztacie Zamawiającego,
lub dla pozostałych warsztatów

A2. na ustalonej pomiędzy Stronami stacji kolejowej, od której odgałęzia się bocznicą ustalonego pomiędzy Stronami warsztatu do faktycznego momentu oddania lokomotywy Odbiorcy w miejscu odstawienia.

Jeśli Odbiorca dostarczy lokomotywę przed uzgodnionym terminem, to za czas liczony od wcześniejszej dostawy do ustalonego pomiędzy Stronami terminu ustalonego dla rozpoczęcia przeglądu lokomotywy nie będzie liczony jako czas niedostępności. W przypadku, gdy Odbiorca dostarczy lokomotywę do przeglądu prewencyjnego po ustalonym czasie wtedy od czasu niedostępności liczonego jak w punkcie A2 odejmuje się czas oczekiwania na dostępność miejsca w warsztacie, lecz nie więcej niż 60 h, jeżeli na skutek opóźnienia w dostarczeniu lokomotywy doszło do zajęcia toru w warsztacie w związku z pracami nad innymi pojazdami.

B. Dla usług serwisu korekcyjnego świadczonych zgodnie z warunkami umownymi przez Dostawcę: w miejscu awarii / uszkodzenia lokomotywy lub w warsztatach obowiązują następujące zasady obliczania czasu niedostępności (N).

W przypadku awarii lokomotywy jej usprawnienie powinno być realizowane na miejscu, gdzie pojazd uległ awarii. Czas niedostępności (N) w takim przypadku będzie liczony od czasu zgłoszenia telefonicznego na „hot-line” awarii uniemożliwiającej eksploatację pojazdu przez wszystkie godziny przypadające w dniach kalendarzowych, w których lokomotywa była niedostępna do realizacji przewozów aż do czasu zakończenia naprawy pojazdu (wystawienie dokumentu potwierdzającego dokonanie naprawy).

W przypadku braku możliwości usunięcia awarii na miejscu, lokomotywa zostanie przetransportowana na obustronnie uzgodnioną godzinę do uzgodnionego obustronnie warsztatu. Transport lokomotywy zostanie zorganizowany przez Odbiorcę i na jego koszt do stacji kolejowej, od której odgałęzia się bocznica ustalonego pomiędzy Stronami warsztatu, o ile Dostawca nie podejmie się zrealizowania transportu we własnym zakresie i na własny koszt. Powyższe oznacza, że czas niedostępności (N) będzie liczony od czasu zgłoszenia telefonicznego na „hot-line” awarii uniemożliwiającej eksploatację pojazdu aż do czasu wystawienia lokomotywy do stacji kolejowej, od której odgałęzia się bocznica ustalonego pomiędzy Stronami warsztatu, zrealizowanego po zakończeniu naprawy pojazdu (wystawienie dokumentu potwierdzającego dokonanie naprawy). W tym przypadku czas jaki upływa od zgłoszenia awarii poprzez czas transportu lokomotywy do warsztatu i czas realizacji naprawy aż do wystawienia naprawionej lokomotywy do Stacji kolejowej, od której odgałęzia się bocznica ustalonego pomiędzy Stronami warsztatu jest liczony jako czas niedostępności (N), albowiem lokomotywa pozostaje niedostępna do realizacji przewozów przez Odbiorcę. W przypadku, jeżeli transport lokomotywy jest organizowany przez Odbiorcę, a dostawa lokomotywy do uzgodnionego warsztatu nastąpiłaby po uzgodnionym czasie, to dla okresu liczonego pomiędzy uzgodnioną godziną dostarczenia lokomotywy do warsztatu, a czasem, w którym lokomotywa mogła zostać przyjęta do zrealizowania czynności serwisowych nie jest liczony do czasu niedostępności N. Czas transportu ze stacji kolejowej, od której odgałęzia się bocznica ustalonego pomiędzy Stronami warsztatu na miejsce eksploatacji nie jest liczony do czasu niedostępności N. Do czasu niedostępności N w każdym z powyższych przypadków liczone są godziny przypadające we wszystkich dniach kalendarzowych, w których lokomotywa była niedostępna do realizacji przewozów.

Wskaźnik gotowości G, będzie wyliczany dla floty lokomotyw będących przedmiotem dostawy i świadczenia usług utrzymania w ramach danego Zadania. Wskaźnik będzie wyliczany w terminie do 30 dni od zakończenia każdego roku kalendarzowego.

Wskaźnik gotowości będzie wyliczany w dla następujących okresów:

- a) od dnia następnego po dniu dostawy każdej z lokomotyw w ramach danego Zadania do 31 grudnia roku, w którym dokonano dostawy lokomotyw w ramach danego Zadania,
- b) od 1 stycznia do 31 grudnia, dla każdego roku kalendarzowego eksploatacji lokomotywy w ramach danego Zadania, dla pełnych lat pozostawiania lokomotywy w dyspozycji Odbiorcy,
- c) od 1 stycznia do dnia przekazania lokomotyw na pierwszą naprawę czwartego poziomu utrzymania (P4), dla lat, w których lokomotywy trafiają na P4.

Przykład sposobu obliczania wskaźnika G:

Zgodnie z przykładowymi terminami dostaw lokomotyw liczba godzin dostępnego czasu dla każdej kolejnej z lokomotyw w roku 2022 wynosiłby odpowiednio:

- dla lokomotywy 1 (L1) przy założeniu, że lokomotywa zostanie dostarczona do eksploatacji 01.07.2022r. mamy, licząc od następnego dnia po dostawie, $t_1=(30+31+30+31+30+31)\times 24=183\times 24 = 4\ 392$ godzin;
- dla lokomotywy 2 (L2) przy założeniu, że lokomotywa zostanie dostarczona do eksploatacji 01.08.2022r. mamy, licząc od następnego dnia po dostawie, $t_2=(30+30+31+30+31)\times 24=152\times 24 = 3\ 648$ godzin;
- dla lokomotywy 3 (L3) przy założeniu, że lokomotywa zostanie dostarczona do eksploatacji 14.08.2022r. mamy, licząc od następnego dnia po dostawie, $t_3=(17+30+31+30+31)\times 24=139\times 24 = 3\ 336$ godzin.

Zakładamy, że w ramach utrzymania prewencyjnego każda z lokomotyw została oddana na przegląd, którego czas realizacji wyniósł 8 godzin każdy:

- L1 w dniach 29.08.2022r., 31.10.2022r. oraz 28.12.2022r.;
- L2 w dniach 27.09.2022r., 29.11.2022r.;
- L3 w dniach 12.10.2022r., 14.12.2022r.

A zatem, przy założeniu normalnego użytkowania lokomotyw, w okresie lipiec-grudzień 2022r., dla L1 mamy $n_1=3\times 8=24$ godziny, dla L2 i L3 odpowiednio $n_2=2\times 8=16$ godzin i $n_3=2\times 8=16$ godzin.

W międzyczasie zakładamy, iż lokomotywa L1 uległa awarii, na skutek której nie można było eksploatować pojazdu. Zgłoszenie na hot-line 22.08.2022r. (niedziela), godzina

15:10. Lokomotywa w ramach serwisu korekcyjnego, uzgodnionego za dodatkowym wynagrodzeniem, została naprawiona w miejscu uszkodzenia (naprawa gwarancyjna) i oddana do eksploatacji w poniedziałek 23.08.2022r. o godzinie 15:30 (czas wyłączenia 24 h 20 minut = 24,33 godziny).

Lokomotywa L2 uległa awarii w dniu 21.10.2022r. (piątek). O godzinie 11:00 dokonano zgłoszenia na hot-line. Po przyjeździe serwisanta w tym samym dniu o godzinie 15:25 okazało się, że lokomotywa wymaga naprawy w warsztacie. Dostawa lokomotywy do uzgodnionej Stacji kolejowej, z której odgałęzia się bocznicą warsztatu, innego niż warsztat Odbiorcy, została zrealizowana przez Odbiorcę w poniedziałek 24.10.2022r. o godzinie 6:00. Wystawienie lokomotywy do Stacji kolejowej po naprawie awarii zostało dokonane w dniu 24.10.2022r. o godzinie 14.35. Naprawa została zrealizowana w ramach usuwania usterek gwarancyjnych. Niniejsza awaria spowodowała niedostępność L2 w czasie 13 h (piątek), 48 h (sobota i niedziela) oraz 14 h i 35 min (poniedziałek), co daje łącznie wyłączenie lokomotywy z eksploatacji na 75 h 35 minut = 75,58 godziny). W dniu 04.11.2022r. lokomotywa L3 została uszkodzona ma skutek najechania na przedmioty znajdujące się na torze. Jej naprawa zrealizowana w ramach serwisu dodatkowego została zakończona w dniu 12.11.2022r. – czas niniejszej awarii nie wpływa na analizowany czas niedostępności lokomotywy.

Wówczas wskaźnik G za rok 2022 dla floty lokomotyw przedstawia się zatem w następujący sposób:

$$T = t_1 + t_2 + t_3 = 4\,392 + 3\,648 + 3\,336 = 11\,376$$

$$n_1 = 3 \times 8 + 24,33 = 48,33$$

$$n_2 = 2 \times 8 + 75,58 = 91,58$$

$$n_3 = 2 \times 8 = 16$$

$$N = n_1 + n_2 + n_3 = 48,33 + 91,58 + 16 = 155,91$$

$$G = \frac{T - N}{T} = \frac{11\,376 - 155,91}{11\,376} = \frac{11\,220,09}{11\,376} = 0,9863$$

Wskaźnik gotowości G dla analizowanej floty lokomotyw liczony dla okresu, od momentu odbiorów aż do końca pierwszego roku użytkowania przy założonych czynnościach i zdarzeniach losowych wyniósł 0,9863 i spełnia oczekiwania Odbiorcy.

Serwis prewencyjny

Usługi utrzymania prewencyjnego będą realizowane w Dni robocze oraz w soboty. Utrzymanie prewencyjne w Soboty będzie realizowane na terenie Polski. Usługi te będą wstępnie planowane z około miesięcznym wyprzedzeniem przez Odbiorcę (który wskaże lokomotywę, datę, czas i miejsce serwisu). Potwierdzenie terminu realizacji usług z Dostawcą nastąpi na 7 dni przed planowaną realizacją. Dostawca 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 w dniu innym niż Dzień roboczy, w tym w sobotę, oraz pracę w Dniu roboczym, ale w innych godzinach niż 8:00 – 17:00, Dostawcy przysługiwać będzie dodatkowe wynagrodzenie poza wynagrodzeniem miesięcznym wynikającym z Ceny Cs obliczone według dodatkowej jednej stawki Cp_{PL} lub Cp za **każdą godzinę za osobę-serwisanta**, płatne wraz z comiesięcznym wynagrodzeniem z tytułu pełnego utrzymania obliczonego według stawki Cs. Realizacja prac utrzymaniowych w innych dniach niż Dni robocze lub sobota oraz w Dniach roboczych, ale w innych godzinach niż 8:00 – 17:00 wymaga uprzedniego uzgodnienia pomiędzy Odbiorcą a Dostawcą.

Prace utrzymaniowe powinny być realizowane w Polsce w obiektach Odbiorcy, o ile jest to technicznie możliwe, racjonalne i uzasadnione ekonomicznie pod kątem transportu lokomotywy i kosztów dostępu do warsztatu. Zamawiający wskazuje, iż realizacja tych czynności będzie się odbywała m.in. w halach Odbiorcy w Gliwicach, Brzegu Dolnym, a docelowo w Kutnie i na innych terminalach Odbiorcy wyposażonych w hale warsztatowe. Koszty transportu lokomotywy zorganizowanego przez Odbiorcę do swoich hal warsztatowych obciążają Odbiorcę. W przypadku braku możliwości dokonania czynności serwisowych w obiektach Odbiorcy, Dostawca zapewni możliwość skorzystania z innego obiektu lub innego rozwiązania technicznego. Koszty transportu lokomotywy do i ze stacji, z której odgałęzia się bocznicą warsztatu zapewnionego przez Dostawcę lub uzgodnionego przez Strony oraz uprzednio uzgodnione i udokumentowane koszty dostępu do infrastruktury uzgodnionego obiektu warsztatowego oraz manewrów kolejowych obciążają Odbiorcę. Dostarczenie lokomotywy do stacji kolejowej, z której odgałęzia się bocznicą prowadząca do warsztatu (nie należącego do Odbiorcy), który zostanie uzgodniony z Dostawcą jako miejsce realizacji utrzymania oraz zabranie lokomotywy ze stacji po przeprowadzeniu utrzymania zostanie zrealizowane przez Odbiorcę na jego koszt.

Utrzymanie lokomotyw będzie realizowane przez personel Dostawcy zgodnie z DSU i dokumentacją dotyczącą utrzymania dla każdego z krajów, zgodnie z Konfiguracją lokomotywy. 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 wynagrodzenia za świadczenie usług utrzymania korekcyjnego dla lokomotyw w danej Konfiguracji Zamawiający wymaga:

- a) utrzymywania stałego wsparcia telefonicznego *hot-line*,
- 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,
- c) świadczenia usług utrzymania Lokomotyw w zakresie prac serwisowych i naprawczych, które nie wynikają z DSU, a także informowania o możliwości wprowadzenia rozwiązań usprawniających lub podnoszących efektywność pracy lokomotyw, oraz wprowadzania rozwiązań ograniczonych do aktualizacji oprogramowania do nowszych wersji oraz rozwiązań standardowych, które wprowadzane są seryjnie, z wyłączeniem rozwiązań dotyczących ergonomii,
- d) utrzymywania zapasu części krytycznych (wymienionych niżej pantografów), których dostawa do miejsca dostawy nie przekroczy 36 godzin od chwili zgłoszenia konieczności wymiany części.

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 lub regenerowane, o wysokim standardzie i parametrach spełniających wymagania WTWiO i DSU.

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 poza wynagrodzeniem miesięcznym wynikającym z Ceny Cs obliczone według podwójnej stawki C_{PL} lub C_p za każdą godzinę za osobę-serwisanta, płatne jednocześnie z co miesięcznym wynagrodzeniem z tytułu pełnego utrzymania obliczonego według stawki Cs.

Na miesiąc przed dostawą pierwszej lokomotywy w ramach danego Zadania, Dostawca prześle Odbiorcy **aktualne dane kontaktowe osób koordynujących prace serwisowe**.

W przypadku zgłoszenia 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 przekraczał **10 Dni roboczych**, zaś czas zakończenia naprawy – **12 Dni roboczych** od zgłoszenia. Jeżeli w ocenie Dostawcy zgłoszona usterka lub nieprawidłowość nie grozi unieruchomieniem lokomotywy, zwiększeniem rozmiaru uszkodzeń lub pogarszaniem się stanu lokomotywy w związku z jej normalną eksploatacją, to Dostawca może zawiadomić Odbiorcę, że dokona potrzebnej naprawy po upływie 12 Dni roboczych, podczas następných zaplanowanych czynności utrzymania prewencyjnego. Ryzyko błędnej oceny skutków takiego przesunięcia czasu naprawy wady lub usterki, obciąża Dostawcę.

W przypadku wystąpienia wady (awarii) uniemożliwiającej pracę lokomotywy, Dostawca zobowiązany jest **przystąpić do naprawy w ciągu 24 godzin i usprawnić lokomotywę w czasie nie dłuższym niż 60 godzin** od zgłoszenia na „hot-line” awarii przez Odbiorcę. Czas ten liczony jest od chwili zgłoszenia z pominięciem godzin przypadających w inne dni, niż **Dni robocze**. Pominięcie godzin przypadających w inne dni niż Dni robocze nie ma zastosowania do określenia niedostępności (N) lokomotywy w związku ze wskaźnikiem „G”. 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 przekraczał **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 będzie mieć wpływ na poziom wskaźnika gotowości (G), i wysokość wynikającej z tego tytułu kary umownej. 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 także 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, **ze względów bezpieczeństwa lub ze względu na potrzebę demontażu materiałów, jakie na miejscu nie jest możliwe**, 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. **Dostawca przeprowadza kwalifikację możliwości dokonania naprawy awarii w miejscu jej wystąpienia. W przypadku, gdy do uszkodzenia lokomotywy dojdzie poza granicami Polski w pierwszej kolejności rozważany jest scenariusz transportu lokomotywy do Polski celem dokonania jej naprawy. W sytuacji braku możliwości transportu, braku racjonalności ekonomicznej dla transportu lokomotywy do Polski lub braku możliwości naprawy tej usterki w Polsce czynności serwisowe - korekcyjne dla tej lokomotywy, Dostawca przeprowadzi w zapewnionym przez siebie innym obiekcie na terenie kraju, gdzie znajduje się uszkodzona lokomotywa. Dostawca zorganizuje także manewry pomiędzy stacją a warsztatem gdzie będzie prowadzone utrzymanie korekcyjne, a także manewry powrotne do stacji lub innego rozwiązania technicznego. W takim przypadku uprzednio uzgodnione i udokumentowane koszty dostępu do**

infrastruktury uzgodnionego obiektu warsztatowego oraz manewrów kolejowych dotyczących lokomotywy lub innego rozwiązania technicznego, o ile nie został nimi bezpośrednio obciążony Odbiorca, to Dostawca refakturuje je na Odbiorcę. Dostarczenie lokomotywy do stacji kolejowej, z której odgałęzia się bocznicą prowadząca do warsztatu innego niż obiekt Odbiorcy, który zostanie uzgodniony z Dostawcą jako miejsce realizacji utrzymania oraz zabranie lokomotywy ze stacji po przeprowadzeniu utrzymania zostanie zrealizowane przez Odbiorcę na swój koszt.

Koszty transportu lokomotywy związane z koniecznością naprawy gwarancyjnej w warsztacie poniesie Odbiorca, za wyjątkiem kosztów manewrów pomiędzy stacją, z której odgałęzia się bocznicą warsztatu innego niż obiekt Odbiorcy a warszatem, które pokryje Dostawca. Jeśli zajdzie potrzeba dostarczenia lokomotywy w celu dokonania naprawy gwarancyjnej do zakładu producenta, to koszty transportu do zakładu, udostępnienia infrastruktury zakładu oraz manewrów (w tym ich organizację) oraz powrotu do miejsca eksploatacji pokryje 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_{pPL} i C_p oraz C_d odpowiednio dla danego Zadania.
- B. **Reprofilacji zestawów kołowych** za wynagrodzeniem ustalonym po stawkach C_{pPL} , C_p i C_d odpowiednio dla danego Zadania. Termin przystąpienia do usługi reprofilacji zestawu kołowego będzie każdorazowo ustalany między Stronami, z podaniem dnia i godziny, a jeśli Strony nie uzgodnią inaczej, to czas przystąpienia do reprofilacji nie powinien przekraczać **3 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 w części II Specyfikacji punkt 2.2 reprofilacja powinna być wykonywana w taki sposób, aby wydłużyć żywotność zestawów kołowych przy zapewnieniu efektywności tych czynności.
- C. Dokonania **naprawy rewizyjnej poziomu P4** – za wynagrodzeniem ustalonym w przetargu jako cena C_{p4} odpowiednio dla danego Zadania.

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.

Zlecenie naprawy rewizyjnej P4 wymaga od Odbiorcy zawiadomienia Dostawcy z wyprzedzeniem nie krótszym niż 9 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 1 200 000 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 osadzonych na dotychczasowej osi, przekładni, łożysk osiowych, tarcz hamulcowych lub innych elementów lokomotywy, na które udzielona była gwarancja dłuższa niż na podstawowy okres, wtedy gwarancja ich trwałości i niewadliwości na wymienione na nowe elementy będzie taka sama, jaką były one objęte od chwili zakończenia odbioru końcowego nowej lokomotywy. Na pozostałe elementy lokomotywy poddane wymianie na nowe Dostawca udziela gwarancji na okres minimum 18 miesięcy.

- D. **Wymiany 1, 2 lub 4 zestawów kołowych** – za wynagrodzeniem ustalonym po stawkach C_{pPL} i C_p , i C_d (sposób ustalenia ceny zestawu określony jest niżej pod lit. F) odpowiednio dla danego Zadania. Zamawiający oczekuje, że Odbiorca przystąpi do wymiany każdego zestawu kołowego niezwłocznie po jego dostawie w terminie uprzednio uzgodnionym między Stronami, nie później jednak niż w terminie **30 dni** od daty zlecenia wymiany. 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, pod rygorem naliczania kary umownej.
- E. **Wymiany kół monoblokowych w zestawach kołowych** – za wynagrodzeniem ustalonym po stawkach C_{pPL} i C_p , i C_d (sposób ustalenia ceny zestawu określony jest niżej pod lit. F) odpowiednio dla danego Zadania. Zamawiający oczekuje, że Odbiorca przystąpi do wymiany kół monoblokowych na osiach zestawów kołowych w jakie jest wyposażona lokomotywa w terminie uprzednio uzgodnionym między Stronami, nie później jednak niż w terminie **30 dni** od daty zlecenia wymiany, i

zakończy wymianę w czasie nie dłuższym niż **12 dni roboczych** od dostarczenia lokomotywy do warsztatu, pod rygorem naliczania kary umownej.

- F. **Dostawy zestawów kołowych i innych części zamiennych objętych pakietem części** po cenach jednostkowych ustalonych w tym pakiecie w [Załączniku nr 3 do umowy dostawy](#), odpowiednio dla danego Zadania, które nie powinny przekraczać cen rynkowych.

Odbiorca ma prawo zamówić, a Dostawca zobowiązuje się dostarczać wybrane pojedyncze części zamienne, które zostały wykazane w pakiecie części ([Załącznik nr 9a i 9b do Specyfikacji i nr 3 do umowy dostawy](#) odpowiednio dla danego Zadania, arkusz 3). Odbiorca nie jest zobligowany zamawiać którejkolwiek z części ani całego pakietu. Dostawca powinien zapewniać możliwość odbioru części na terenie Europy we wskazanym przez Dostawcę miejscu, w terminie wskazanym w kolumnie „F” w ww. arkuszach nr 3, pod rygorem kar umownych. Termin ten nie powinien trwać jednak dłużej niż **180 dni dla dostawy silnika trakcyjnego, wózka, kompletnych zestawów kołowych oraz kół monoblokowych do wymiany w zestawach kołowych lokomotywy** oraz **60 dni** w przypadku innych części, licząc od daty złożenia zamówienia. Długość terminu dostawy zestawów kołowych lub kół monoblokowych pozostaje bez wpływu na wymagany 30 dniowy termin usługi ich wymiany określony wyżej pod lit. D i E. Każdy taki zestaw kołowy lub koło monoblokowe będzie objęty gwarancją jaka jest wymagana dla tych zestawów lub kół, w jakie ma być wyposażona nowa lokomotywa.

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 dla dostawy danej części w miejsce wskazane przez Odbiorcę. Odbiorca udzielając zlecenia zdecyduje, czy dokona odbioru we własnym zakresie, czy za zaoferowaną dopłatą zleci także realizację dostawy do miejsca odbioru wskazanego przez Odbiorcę.

Uwaga:

Z uwagi na czas wyłączenia lokomotywy oraz optymalizację kosztów dla każdej z lokomotyw, Zamawiający preferuje wykonywanie także serwisu dodatkowego, o którym mowa wyżej pod lit. B, C, D i E w Polsce. Dostawca winien zapewnić materiały, części oraz podzespoły, które będą podlegały wymianie w toku wykonywania usługi.

Terminy dostawy części podawane wyżej pod lit. F oraz w arkuszu 3 w [Załączniku nr 9a oraz 9b do Specyfikacji i nr 3 do umowy dostawy](#) odpowiednio dla danego Zadania,

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.

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 i/lub przepisów. Przystąpienie do wykonywania zleceń Odbiorcy powinno być poprzedzone ustaleniami warunków technicznych i finansowych (wg cen C_{pPL}, C_p, i C_d) odpowiednio dla danej Konfiguracji 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 – 9 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 1 200 000 km (co 8 lat),
 - b) pomiędzy poziomami P5 – minimum 3 600 000 km;
- 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.

Dostawca w przypadku uzyskania dla danego typu lokomotywy potwierdzenia kompatybilności ETCS lokomotywy z nową trasą **ESC** jest zobowiązany do poinformowania o tym fakcie Odbiorcy. W przypadku gdy Odbiorca zgłosi potrzebę dodania tej trasy i dostarczy klucze wymagane do wprowadzenia tej trasy w lokomotywie, to Dostawca w ramach czynności serwisowych i wynagrodzenia za te czynności, przy okazji realizacji utrzymania lokomotywy, dokona aktywacji nowej trasy. **W przypadku, kiedy nie byłoby możliwości wprowadzenia tej trasy w toku czynności serwisowych Strony ustalą inne zasady realizacji.**

Jeżeli Odbiorca jest zainteresowany uzyskaniem dla lokomotywy potwierdzenia kompatybilności ETCS lokomotywy z nową trasą **ESC**, dla której Dostawca lub użytkownicy lokomotywy w tej samej **konfiguracji (rozwiązanie techniczne oraz wersja oprogramowania)** nie uzyskali jeszcze potwierdzenia zgodności, to zgłosi niniejszą

potrzebę do Dostawcy. Strony dokonają uzgodnień zasad i warunków realizacji procesu uzyskania potwierdzenia kompatybilności. W przypadku dokonania zamówienia przez Odbiorcę, proces ten zostanie przeprowadzony na ustalonych pomiędzy Stronami warunkach.

3. CZĘŚCI ZAMIENNE

Dostawca przygotuje i dostarczy Zamawiającemu w ramach dokumentacji przekazywanej podczas odbioru końcowego pierwszej lokomotywy w ramach danego Zadania listę części zamiennych, podzespołów, modułów komponentów, elementów lokomotyw z podaniem numerów obowiązujących u Dostawcy oraz numerów obowiązujących u producenta tej części, jeżeli nie jest ona produkowana przez Dostawcę. Lista winna być sporządzona zgodnie z normą PN EN 15380-2.

Wszystkie lokomotywy zaoferowane przez Dostawcę w przetargu w ramach poszczególnych Zadań będą zbudowane z części znormalizowanych, dostępnych i spełniających wymagania obowiązujących przepisów i kart UIC.

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 do **36 godzin** liczonych w czasie Dni roboczych, pod rygorem kar umownych. W przypadku konieczności użycia tej części Dostawca obciąży Odbiorcę ceną danego elementu zgodnie z zasadami opisanymi dla pakietu części (Cpc). Użycie części krytycznej z depozytu skutkuje automatycznym obowiązkiem uzupełnienia depozytu przez Dostawcę. O planowanym terminie uzupełnienia Dostawca niezwłocznie pisemnie poinformuje Odbiorcę. **Użycie części krytycznych jest możliwe w każdym przypadku awarii lokomotywy, niezależnie od przyczyn jej powstania.** Do części krytycznych zaliczyć należy następujące odbieraki prądu wraz z ich kompletnym wyposażeniem (akcesoriami umożliwiającymi montaż i eksploatację):

Zadanie pierwsze:

1. jeden pantograf prądu zmiennego AC dla lokomotyw w Konfiguracji I (stosowany w ramach infrastruktury kolejowej Niemiec i Austrii);
2. dwa pantografy prądu stałego DC dla lokomotyw w Konfiguracji I;
3. jeden pantograf prądu zmiennego AC dla lokomotyw w Konfiguracji I (stosowany w ramach infrastruktury kolejowej Czech oraz Słowacji);

Zadanie drugie: dwa pantografy prądu stałego DC dla lokomotyw w Konfiguracji II;

W przypadku części zamiennych, dla których czas dostawy byłby dłuższy niż 10 dni, Dostawca przedstawi **listę części trudnodostępnych** z określeniem potencjalnych dostawców oraz czasu realizacji dostawy i aktualnych rynkowych cen jednostkowych tych części. Lista ta zostanie dostarczona Zamawiającemu najpóźniej w dniu odbioru końcowego (w miejscu dostawy) 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 nie ujęte na przedstawionej mu liście.

Zamawiający wymaga, aby Dostawca zapewnił dostęp do części zamiennych niezbędnych do wykonania napraw i utrzymania przewencyjnego. W okresie obowiązywania umowy Dostawca będzie co pół roku dostarczał Zamawiającemu zaktualizowaną i odpowiednio zmodyfikowaną wersję listy części zamiennych, dla których czas dostawy byłby dłuższy niż 10 dni, jeśli będzie wymagała zmian.

Dodatkowo Dostawca dostarczy aktualizację listy o części, elementy w przypadku modyfikacji konstrukcyjnych pojazdu, za które odpowiada Dostawca (np. w przypadku zmiany modułów, komponentów lub elementów na pojeździe), po konsultacji z Zamawiającym.

4. SZKOLENIE PERSONELU

W ramach zawartej umowy dostawy, dla każdego z Zadań, Dostawca zobowiązuje się do przeszkolenia pracowników Odbiorcy (maszynistów, serwisantów, pracowników utrzymania taboru). Szkolenia w zakresie określonym poniżej w pkt 1-2 zostaną 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 danej Konfiguracji. Szkolenie w zakresie określonym w pkt 3 zostanie przeprowadzone w terminie do 6 miesięcy od dostawy pierwszej lokomotywy w danej Konfiguracji. Odbiorca wskaże Dostawcy termin i uzgodni z Dostawcą miejsce szkoleń z co najmniej jednomiesięcznym wyprzedzeniem. Wszelkie koszty związane z przeprowadzeniem szkoleń Dostawca wkauluje w cenę lokomotyw. Koszty wynagrodzenia przedstawicieli Odbiorcy, ich przejazdu i pobytu w miejscu realizacji szkolenia, obciążają wyłącznie Odbiorcę.

Dostawca przeprowadzi:

1. **Jednorazowe szkolenie, w języku polskim dla pracowników Odbiorcy związanych z obsługą i prowadzeniem lokomotyw w liczbie osób wskazanej przez Odbiorcę lecz nie**

więcej niż 12 osób dla każdej Konfiguracji. Uczestnikami szkolenia ze strony Odbiorcy będą: maszyniści oraz maszyniści – instruktorzy. Zakres szkolenia będzie dotyczył 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 dwóch turach po 6 pracowników. Na wniosek Zamawiającego Dostawca 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. Zamawiający w zdaniu poprzedzającym wskazuje, iż oczekuje pomocy w zakresie organizacji kursu, szkolenia oraz stworzenia warunków do przystąpienia maszynistów do sprawdzianu wiedzy i umiejętności, jako niezbędnego elementu pozwalającego uzyskać rozszerzenie uprawnień. Niniejsze wynika z faktu, iż Zamawiający nie ma dostępu do pojazdów stanowiących przedmiot realizacji niniejszego zamówienia. Jednostki organizujące kursy / szkolenia dotyczące uzyskania rozszerzenia uprawnień maszynistów (zakończonych egzaminem) na typy lokomotyw będące przedmiotem dostawy mogą nie dysponować kadrą przeszkoloną w zakresie znajomości pojazdów stanowiących przedmiot realizacji niniejszego zamówienia. Biorąc pod uwagę powyższe Zamawiający oczekuje rozwiązania zasygnalizowanych problemów wspólnie z Dostawcą, w tym także zapewnienia przez Dostawcę dostępu do lokomotywy, takiego typu jak wynikający z przedmiotu dostawy, a także w - przypadku braku kadry posiadającej znajomość typu lokomotywy zgodnej z Umową dostawy w ośrodkach szkoleniowych i egzaminacyjnych – wsparcia kadrowego przez Dostawcę w celu umożliwienia realizacji procesu szkolenia i przeprowadzenia egzaminów celem uzyskania uprawnień przez maszynistów Zamawiającego.

2. Jednorazowe szkolenie w miejscu uzgodnionym pomiędzy Stronami, w języku polskim dla pracowników Odbiorcy związanych z obsługą i utrzymaniem lokomotyw w liczbie wskazanej przez Zamawiającego lecz nie więcej niż 5 osób dla danej Konfiguracji 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. Jednorazowe szkolenie w języku polskim dla nie więcej niż 3 pracowników Odbiorcy, w zakresie wszystkich systemów informatycznych zainstalowanych na lokomotywie w zakresie samodzielnego pobierania i analizy danych. Pracownik powinien zostać przeszkolony w zakresie bezpiecznego pobrania danych, w sposób nie zakłócający pracy urzędów oraz w zakresie uzyskania dostępu do danych, które są pomocne z punktu widzenia utrzymania i eksploatacji lokomotyw.

Po przeprowadzeniu szkolenia zgodnie z pkt 1-3 Dostawca lokomotyw wystawi odpowiednio każdemu przeszkolonemu uczestnikowi dokument z bezterminowym okresem ważności, informujący o:

- odbyciu szkolenia teoretycznego i praktycznego przez maszynistów;
- odbyciu szkolenia z zakresu obsługi i eksploatacji dostarczonych lokomotyw;
- pobierania i analizy uzyskanych danych.

Przeszkolone osoby będą mogły samodzielnie wykonywać powyższe czynności oraz szkolić innych pracowników Odbiorcy na danym typie lokomotywy. Dokumenty poświadczające przeszkolenie osób w zakresie określony wyżej w pkt 1 i 2 powinny zostać dostarczone najpóźniej na 2 tygodnie przed odbiorem technicznym pierwszej lokomotywy z każdej Konfiguracji. Dokumenty poświadczające przeszkolenie osób w zakresie określonym w pkt 3 powinny zostać dostarczone najpóźniej w terminie dwóch tygodni od dnia zakończenia przeprowadzonego szkolenia.

Zamawiający informuje, iż skieruje na szkolenie osoby posiadające już ogólną wiedzę i doświadczenie oraz zatrudnione na stanowiskach związanych bezpośrednio z zakresem będącym przedmiotem szkolenia. Szkolenie powinno umożliwić przeszkolonemu personelowi bezpiecznie i samodzielnie przeprowadzać czynności na lokomotywach niezbędne do ich poprawnej eksploatacji.

5. 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 9a oraz 9b do Specyfikacji i nr 3 do umowy dostawy dla danego Zadania, arkusz 1, wiersz 49).
2. Oferent poda informację, jaki jest **przewidywany okres dostępności części zamiennych** (w Załączniku nr 9a oraz 9b do Specyfikacji i nr 3 do umowy dostawy dla danego Zadania, arkusz 1, wiersz 51).
3. Oferent w ramach wydzielonych informacji dodatkowych zawartych w piśmie przewodnim do Oferty na realizację danego Zadania może przedstawić propozycję i aktualną wycenę **elementów dodatkowego wyposażenia**, które nie zostały



wskazane w Specyfikacji ani z niej nie wynikają, jako typowych i dostępnych dla zamawianych lokomotyw. Aby zachować porównywalność Ofert, elementy dodatkowego wyposażenia nie będą wliczone w cenę, która stanowi podstawę do oceny Ofert i rozstrzygnięcia przetargu. **Wycena elementów wyposażenia dodatkowego podana przez Oferenta w piśmie przewodnim do Oferty, ma charakter orientacyjny i jest niewiążąca.**

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 na dane Zadanie jest:

- 1) zarejestrowanie się Oferenta jako użytkownika na platformie zakupowej Grupy PCC na stronie <https://zakupy.pcc.pl/servlet/HomeServlet>
- 2) dostarczenie w terminie **do 14.05.2021 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 wymaganej przez Zamawiającego zgodnie z opisem zawartym w Części I Specyfikacji. W celu usprawnienia procesu weryfikacji dokumentów Zamawiający zachęca Oferenta do przesłania dokumentów w wersji elektronicznej w formie pliku „pdf” z podpisem kwalifikowanym zgodnie z instrukcją zawartą w Części I Specyfikacji na adres: przetargi.realizacja@pcc.eu
Decyduje data i godzina wpływu maila na adres Zamawiającego.
Dokumenty powinny zostać przesłane na wyżej wskazany adres pocztowy lub adres e-mailowy. Zamawiający nie przewiduje trybu przesłania dokumentów w inny sposób.
- 3) uznanie na rachunku bankowym PCC Intermodal S.A. najpóźniej w dniu **25.05.2021**, tj. na dwa dni robocze przed wyznaczonym terminem aukcji, wymaganej dla danego Zadania 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 **27.05.2021 w godzinach 9:00 - 11:00**.

Ofertę do aukcji stanowi pisemna informacja sporządzona wg Załącznika nr 9a lub 9b odpowiednio dla Zadania i podpisana przez osoby reprezentujące Oferenta, złożona wraz z dokumentami formalnymi, o których mowa w Części I Specyfikacji. Operator działający w imieniu Zamawiającego przeprowadzi dwie odrębne aukcje odpowiednio dla poszczególnych Zadań. Operator przyjmie do aukcji dla poszczególnych Zadań ceny wyjściowe do aukcji zaoferowane odpowiednio dla każdego z Zadań, złożone w Załączniku nr 9a do Specyfikacji – aukcja Zadanie I oraz Załączniku nr 9b do Specyfikacji – aukcja Zadanie II.

Zgodnie z Załącznikami nr 9a i 9b elementami oferty podlegającymi licytacji w dół podczas obu aukcji będą w ramach jednego wzoru „W” odpowiednio:

- 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 – C_{sdI} dla Konfiguracji I oraz C_{sdII} dla Konfiguracji II,
- ceny za naprawę P4 lokomotywy – C_{p4I} dla Konfiguracji I oraz C_{p4II} dla Konfiguracji II,
- cena za realizację usług dodatkowych wyrażona za 1 roboczogodzinę pracy serwisanta - $C_{pPL(I)}$, C_{pI} , obowiązujące odpowiednio na terenie Polski i za granicą dla Konfiguracji I oraz $C_{pPL(II)}$, C_{pII} – obowiązująca na terenie Polski i za granicą dla Konfiguracji II, z tym, że C_{pII} należy podać tylko wtedy, jeżeli oferowana lokomotywa posiada dopuszczenie do eksploatacji także poza Polską lub została wyprodukowana poza Polską,
- cena za dojazd serwisu w formie stawki za 1 km - C_{dI} , C_{dII} odpowiednio dla Konfiguracji I i Konfiguracji II.

W przypadku korekty którejkolwiek z w/w zmiennych w czasie aukcji będzie miało miejsce automatyczne obliczenie wartości „W” wg przedstawionego dalej wzoru.

Powyższe ceny w tym także cena za pakiet części C_{pcI} dla Konfiguracji I oraz C_{pcII} dla Konfiguracji II, w wysokości wskazanej w ofercie do aukcji, posłużą do zasilenia danymi systemu aukcyjnego oraz określenia rankingu ofert w toku aukcji. Jednakże cena za pakiet części (C_{pcI} oraz C_{pcII}) wskazana w arkuszu 1 oraz ceny poszczególnych części

wskazane w arkuszu 3 Załącznika nr 9a i nr 9b dla każdego Zadania, pozostaną stałe w trakcie aukcji (tj. nie podlegają licytacji).

Podstawienie w/w składowych do wzoru wskazanego dalej pozwoli na wyliczenie wartości wskaźnika „W(I)” określonego w Załączniku nr 9a do Specyfikacji oraz „W(II)” określonego w Załączniku nr 9b do Specyfikacji dla oceny atrakcyjności każdej z ofert. 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 ustalaniu rankingu ofert złożonych przez Oferentów.

Wszystkie wymienione powyżej ceny, zarówno te podlegające licytacji jak i zawarte zarówno w ofercie do aukcji oraz w Ofercie złożonej po aukcji w formie papierowej, będą wyrażone w walucie EUR. i będą dotyczyły każdej z lokomotyw zgodnie z Konfiguracją I lub II.

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 9a i nr 9b](#) zawiera także inne dane, w tym będzie przedstawiać ceny poszczególnych elementów - Opcji technicznych (Cmd – moduł dojazdowy Cml – malowanie w barwy firmowe Zamawiającego) odpowiednio dla poszczególnych Zadań, (osobne pozycje w [Załączniku nr 9a](#) oraz w [Załączniku 9b](#)). Dane te 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](#).

Formularz oferty do aukcji – załącznik nr 9a i 9b

W formularzu wypełnionym zgodnie z [załącznikiem nr 9a](#) do Specyfikacji cenę Cl_I dla lokomotywy w Konfiguracji I należy wpisać w arkuszu 1 („1.Wzór W(I) Zadanie 1”) w komórce E16. Cenę Cl_{II} dla Konfiguracji II należy wpisać w [Załączniku nr 9b](#) i w arkuszu 1 („1.Wzór W(II) Zadanie 2”) w komórce E16. Ceny serwisu Cs należy wprowadzić w odpowiednio w tym samym arkuszu [załącznika 9a lub 9b](#) w zależności od Zadania w komórkach E19. Ceny z tytułu serwisu świadczonego po przekroczeniu limitu kilometrów należy wprowadzić w odpowiednio w arkuszu nr 1 [załącznika 9a lub 9b](#) w zależności od Zadania w komórkach E23. Oferenci są zobowiązani zaoferować również ceny za pierwszą naprawę P4 – odpowiednio w komórkach E26. W komórkach E27 Oferenci mogący wyposażyć lokomotywy w moduł spalinowy, powinni zaoferować ceny naprawy rewizyjnej dla modułu spalinowego (lub jej odpowiednika, o ile występuje).

W komórkach E29 [załącznika 9a lub 9b](#) pojawią się ceny części zapasowych, które Zamawiający wskazał w pakiecie zebranych w arkuszu nr 3. „3.Pakiet części Zadanie 1”

oraz „3.Pakiet części Zadanie 2”. Oferenci winni zaoferować stawki o których mowa w dalszej części Specyfikacji za dojazd serwisu Cd odpowiednio w komórkach E32 [załącznika 9a lub 9b](#) oraz stawki za 1 rbh pracy serwisanta odpowiednio w komórkach E36 i E37 [załącznika 9a lub 9b](#).

W chwili rozpoczęcia aukcji różnica w poziomie wartości wskaźnika „W” do aukcji pomiędzy poszczególnymi Oferentami dla każdego z zadań będzie wynikać z zaoferowanych cen. Ceny, które jednostkowo są niewspółmiernie niskie w stosunku do ceny lokomotywy (Cs, Csd, Cp, Cd) zostały na potrzeby aukcji w arkuszu nr 1 wyliczone w sposób skumulowany przy uwzględnieniu założeń, o których mowa w niniejszej Specyfikacji. Oferent w trakcie aukcji ma możliwość licytowania dynamicznie w dół cen jednostkowych podanych w arkuszu 1, mających wpływ na wskaźnik „W”. Stawki wylicytowane ostatecznie w wyniku aukcji zostaną wpisane przez Oferenta w [Załączniku nr 3](#) do umowy dostawy, przygotowanej osobno dla każdego z Zadań.

Jeśli ofertą objęte są Opcje techniczne 1 i/lub 2, to analogicznie Oferent wpisze kwoty ich cen w arkuszu 1 – w wierszu 41 (Cm_I, Cm_{II}) i w wierszu 43 (Cm_I, Cm_{II}).

W związku z tym, że nie mają one wpływu na wskaźnik „W”, wysokość tych cen w [Załączniku nr 3 do umowy dostawy](#), będzie niezmienna, tj. powinna być wpisana taka sama jak ofercie do aukcji.

Wartość wskaźnika W

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

$$W(I) = C_I(I) + C_{ss}(I) + C_{sds}(I) + C_{p4}(I) + C_{pc}(I) + C_{ds}(I) + C_{ps}(I)$$

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

$$W(II) = C_I(II) + C_{ss}(II) + C_{sds}(II) + C_{p4}(II) + C_{pc}(II) + C_{ds}(II) + C_{ps}(II)$$

gdzie:

W(I) lub W(II) – wskaźnik określający w sposób ważony miejsce danej oferty na realizację danego Zadania I lub II w rankingu. Wskaźnik ten nie stanowi całkowitej sumy cen i wynagrodzeń, którą Oferent uzyska na podstawie umowy dostawy, lecz ma znaczenie tylko do opracowania rankingu ofert. Za najkorzystniejszą ofertę zostanie uznana ta, która spełnia wszystkie wymogi 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 I albo II. Indeks „W(I)” będzie określać wysokość wskaźnika dla aukcji dotyczącej Zadania

pierwszego, a „W(II)” – będzie określać wysokość wskaźnika dla aukcji dotyczącej Zadania drugiego ;

Cl_I, Cl_{II} – cena 1 szt. lokomotywy odpowiednio dla Konfiguracji I lub dla Konfiguracji II;

Css_I, Ccss_{II} – skumulowana cena serwisu zaoferowana dla 1 szt. lokomotywy w okresie eksploatacji aż do pierwszej naprawy rewizyjnej P4 odpowiednio dla Konfiguracji I lub dla Konfiguracji II;

Csds_I, Cdsd_{II} – skumulowana cena za realizację czynności utrzymania za każdy kilometr powyżej rocznego przebiegu na lokomotywę 180 tys. km odpowiednio dla Konfiguracji I lub dla Konfiguracji II **przy założeniu szacunkowego przekroczenia o 160 tys. km;**

Cp4_I, Cp4_{II} - cena za pierwszą naprawę rewizyjną P4 lokomotywy odpowiednio dla Konfiguracji I lub dla Konfiguracji II;

Cpc_I, Cpc_{II} - cena pakietu części (suma cen poszczególnych elementów wchodzących w skład pakietu) odpowiednio dla Konfiguracji I lub dla Konfiguracji II;

Cps_I, Cps_{II} - skumulowana szacunkowa wartość prac dodatkowych serwisantów **w czasie aż do pierwszej naprawy rewizyjnej P4;**

Cds_I, Cds_{II} - skumulowana szacunkowa wartość dojazdów **w czasie aż do pierwszej naprawy rewizyjnej P4.**

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: **Cl_I, Cl_{II}, Cs_I, Cs_{II}, Csd_I, Csd_{II}, Cp4_I, Cp4_{II}, Cp_{PL(I)}, Cp_I, Cp_{PL(II)}, Cp_{II}, Cd_I, Cd_{II}** odnoszące się do danego Zadania zostaną przyjęte jako wiążące w umowie dostawy. Pozostałe ceny zostaną przyjęte bez licytacji zgodnie z ofertą do aukcji.

Zamawiający zastrzega sobie prawo do rozstrzygnięcia przetargu i zawarcia umowy z Dostawcą, który uzyskał najniższą wartość wskaźnika W(I) - na Zadanie pierwsze oraz zawarcia umowy z Dostawcą, który uzyskał najniższą wartość wskaźnika W(II) – na Zadanie drugie, o ile zaproponowane ceny na realizację dostawy lokomotyw w ramach Zadania pierwszego oraz Zadania drugiego będą się mieściły w budżecie przewidzianym na realizację danego Zadania.

3. AUKCJA ZA POŚREDNICTWEM PLATFORMY ZAKUPOWEJ PCC

Aukcja cen dla Zadania pierwszego rozpocznie się **27.05.2021 roku o godzinie 12.00.**

Aukcja cen dla Zadania drugiego rozpocznie się **27.05.2021 o godzinie 13.00.**



Celem obu aukcji będzie uzyskanie minimalnej, najkorzystniejszej dla Zamawiającego wartości wskaźników „W(I)” oraz „W(II)” i składających się na nie cen, o czym mowa w punkcie 2 „WYTYCZNE DO PRZYGOTOWANIA OFERTY DO AUKCJI”.

Szczegółowe informacje dotyczące warunków prowadzenia aukcji dla poszczególnych Zadań 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 dla danego Zadania 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 a i nr 9b** wraz z dokumentami do aukcji, będzie uznana jako oferta wiążąca i w oparciu o ceny w niej zawarte Oferent powinien przesłać Ofertę na realizację tego Zadania wg wymagań niniejszej Specyfikacji, tak jakby została uzyskana w wyniku aukcji.

Ciąg postępowania po aukcji jest przedstawiony niżej.

4. ZŁOŻENIE KOMPLETNEJ OFERTY W WERSJI PAPIEROWEJ

Wszystkie podmioty uczestniczące w aukcji zobowiązane są w terminie **10 Dni roboczych** od zakończenia aukcji, (tj. **do dnia 10.06.2021 do godz. 15:00**) dostarczyć, kompletną Ofertę na wykonanie Zadania pierwszego i/albo Zadania drugiego, w wersji papierowej lub w wersji elektronicznej z podpisem kwalifikowanym odpowiednio do swojego uczestnictwa w przetargu, 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.

Ofertę prosimy złożyć trwale spiętą w zapieczętowanej kopercie opatrzonej informacją:

„Przetarg na dostawę lokomotyw elektrycznych wraz ze świadczeniem przez Oferenta usług serwisu”

W związku z wydłużającą się sytuacją epidemiologiczną, Zamawiający wyraża zgodę na to, aby również Oferta ostateczna, nazwana wyżej „kompletna oferta w wersji papierowej” mogła zostać złożona w wersji elektronicznej przy użyciu podpisu kwalifikowanego, na zasadach przewidzianych dla ofert do aukcji.

Jednocześnie Zamawiający zastrzega sobie prawo do wezwania Oferenta/Dostawcy, aby ten w określonym terminie, nie krótszym jednak niż 14 dni od wezwania, złożył dokumenty (Oferty po aukcji) z podpisem w wersji tradycyjnej (odręcznej), albo po zawarciu umowy dostawy – potwierdził w ten sposób całą jej treść. Niewykonanie przez Oferenta/Dostawcę wynikającego z wezwania obowiązku, pozostaje bez wpływu na wiążący charakter jego Oferty albo zawartej z nim umowy dostawy.

ZAWARTOŚĆ OFERT

Kompletna finalna Oferta na Zadanie pierwsze i/lub Zadanie II wraz z załącznikami powinna być sporządzona w języku polskim i zawierać:

- I. **Pismo przewodnie wskazujące w którym Zadaniu bierze udział Oferent** zawierające oświadczenie o **związaniu Ofertą przez 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** dotyczący odpowiednio Zadania pierwszego albo Zadania drugiego, albo teksty **dwóch umów dostawy**, z których jedna dotyczy Zadania pierwszego zaś druga Zadania drugiego, każda w dwóch egzemplarzach, o treści zgodnej ze wzorem z **Załącznika nr 10a albo/i nr 10b**, a w przypadku opublikowania przez Zamawiającego na stronie internetowej zaktualizowanej wersji wzoru umowy/umów, wersję aktualną tekstu umowy/umów, uzupełnioną (-one) w wykropkowanych miejscach, parafowaną (-ane) na każdej stronie oraz podpisaną (-ane) zgodnie z reprezentacją Oferenta, wraz z kompletem **w dwóch egzemplarzach analogicznie parafowanych i podpisanych następujących załączników do umowy/umów**:

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** dla Zadania pierwszego (wypełniony przez Oferenta w formie przewidzianej we wzorze Załącznika nr 9a



Specyfikacji) albo/i formularz z wynikami aukcji dla Zadania drugiego (wypełniony przez Oferenta w formie przewidzianej we wzorze Załącznika nr 9b Specyfikacji);

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** dla Zadania pierwszego albo/i **harmonogram planowych prac serwisowych** dla Zadania drugiego (*opracowane przez Oferenta i zgodny z DSU i z danymi zawartymi w Załączniku nr 3 do umowy w wersji właściwej dla Zadania pierwszego albo/i Zadania drugiego*);

Treść Załączników nr 1, nr 2, nr 5 i nr 5a oraz 6 do umowy dostawy jest taka sama dla umów na każde z Zadań.

Zamawiający informuje, iż dostarczenie oferty w wersji papierowej jest obowiązkowe, pod rygorem zatrzymania wadium. Zasady dotyczące wadium przedstawiono w cz. 1 Specyfikacji w punkcie 22 („wadium”).

5. INFORMACJA ODNOŚNIE UMOWY

Oferent wypełnia umowę dostawy lokomotyw w ramach Zadania pierwszego i/lub Zadania drugiego 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.

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

1. OCENA ZŁOŻONYCH OFERT, ZAWARCIE UMOWY

Jedynym kryterium wyboru ofert dla danego Zadania jest wartość wskaźnika odpowiednio W(I) lub W(II). Zadanie pierwsze wygrywa Oferent, który zgodnie z wytycznymi podanymi w niniejszej Specyfikacji uzyska najniższą wartość wskaźnika W(I), zaś Zadanie drugie wygrywa Oferent, który zgodnie z wytycznymi podanymi w niniejszej Specyfikacji uzyska najniższą wartość wskaźnika W(II).

Po otrzymaniu Ofert, Komisja Przetargowa PCC Intermodal S.A. w trybie niejawnym sprawdzi ich kompletność i zgodność zawartości z wymogami Specyfikacji pod kątem formalnym i merytorycznym, po czym po uzupełnieniu ewentualnych braków w trybie wskazanym w Specyfikacji poinformuje Oferentów o dalszych decyzjach dotyczących rozstrzygnięcia przetargu.

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.

Niedostarczenie kompletnej Oferty w wersji papierowej w wyznaczonym terminie lub też niezgodność Oferty z zapisami Specyfikacji, po upływie dodatkowo wyznaczonego terminu (o czym mowa w części Specyfikacji dotyczącej WADIUM), 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.

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

Zamawiający dokona wyboru **Opcji technicznej** (jednej lub obu o ile będą dostępne i zaoferowane przez Oferentów) dla wybranej przez siebie liczby lokomotyw w ramach danego Zadania. Wybór Opcji technicznych jest sprawą wtórną nie mającą wpływu na ocenę najkorzystniejszej oferty oraz niezależną od kolejności pozostałych ofert dokonaną na podstawie wskaźnika W(I) lub W(II).

Z uwagi na dopuszczone i opisane w przetargu opcje techniczne wyposażenia lokomotyw Zamawiający zastrzega, iż to Zamawiający wpisze do umowy dostawy część cen

ostatecznie uzyskanych w wyniku aukcji, ponieważ dopiero po otrzymaniu ofert Zamawiający będzie mógł dokonać wyboru ewentualnych opcji technicznych.

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

Zamawiający poinformuje za pośrednictwem Bazy konkurencyjności <https://bazakonkurencyjnosci.funduszeuropejskie.gov.pl/> o cenach lokomotyw, jakie zostały zaoferowane w ofertach dla Zadania pierwszego i dla Zadania drugiego.

W przypadku, gdy w wyniku weryfikacji **Oferta na realizację danego Zadania zawierająca najniższy wskaźnik „W”** okaże się kompletna, 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 przestaniem podpisanej drugostronnie **umowy dostawy** wraz z załącznikami. Zamawiający może też powstrzymać się z podpisaniem drugostronnie umowy, uzależniając jej podpisanie od przedstawienia w terminie **trzech tygodni od wezwania promesy gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej** należytego wykonania umowy w części dotyczącej dostawy lokomotyw objętych danym Zadaniem, w której jedynym warunkiem wystawienia gwarancji będzie przyjęcie Oferty tego Oferenta. Jeżeli Wykonawca, którego oferta została wybrana nie wniesie w wymaganym terminie promesy takiego zabezpieczenia należytego wykonania umowy o treści uzgodnionej z Zamawiającym, wtedy Zamawiający może wybrać ofertę najkorzystniejszą spośród pozostałych ofert w okresie ich obowiązywania, bez przeprowadzania ich ponownej oceny, chyba że konieczne byłoby unieważnienie postępowania.

Zgodnie z umową dostawy Dostawca w terminie 4 tygodni od jej zawarcia zobowiązany będzie do wniesienia (na warunkach przywołanych w Części I Specyfikacji) Zabezpieczenia należytego wykonania umowy w formie gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej, względnie promesy takiej gwarancji. W razie nie dopełnienia tego obowiązku, Odbiorca będzie mógł odstąpić od zawartej już umowy dostawy i przyjąć Ofertę kolejnego Oferenta w terminie jej obowiązywania albo unieważnić przetarg.

Odbiorca zastrzega, że lokomotywy będą poddawane 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.

2. ZASTRZEŻENIA ODBIORCY

PCC INTERMODAL S.A. zastrzega sobie prawo do zmiany warunków, odwołania lub unieważnienia przetargu w całości lub w odniesieniu tylko do wskazanej części (np. aukcji elektronicznej), na każdym etapie postępowania, włączając w to zmiany w treści Specyfikacji. Zamawiający może też zakończyć przetarg bez rozstrzygnięcia w odniesieniu do jednego lub obu Zadań, w szczególności, gdy żadna z ofert nie jest niższa lub równa w stosunku do przyjętego przez Spółkę budżetu 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.

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 ujednolicone na stronie internetowej <https://www.pccintermodal.pl/przetargi/> wraz z podaniem informacji o tym fakcie w Bazie konkurencyjności. 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.

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.

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

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”.

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



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

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.

W związku z powyższym dokonanie przez strony zmian w umowie/umowach dostawy zawartych w wyniku przetargu, będzie ograniczone do zmian, które nie są istotne w rozumieniu wytycznych w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności na lata 2014-2020. Zasady i tryb takich zmian będzie określony w treści umowy/umów dostawy lokomotyw.

3. 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.

Zamawiający informuje, iż w związku z obowiązującymi przepisami w zakresie tzw. RODO oraz wytycznymi jednostki współfinansującej projekt, Oferent, z którym podpisana zostanie umowa dostawy lokomotyw będzie zobligowane do podpisania z Zamawiającym umowy dalszego powierzania danych osobowych, której wzór został załączony do Specyfikacji jako [Załącznik nr 11](#). Umowa dalszego powierzania danych powinna zostać podpisana w terminie dwóch tygodni od dnia wezwania przez Zamawiającego nie wcześniej jednak niż w terminie jednego miesiąca od dnia zawarcia umowy dostawy lokomotyw.

4. 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.
3. Formularz oświadczenia Oferenta osoby prawnej lub innej jednostki organizacyjnej o niekaralności.
4. Formularz 4a (dla Zadania I) oraz 4b (dla Zadania II) - 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 Oferty w wersji papierowej w terminie do 10 (dziesięciu) dni roboczych od dnia aukcji.
8. Warunki udziału w aukcji za pośrednictwem platformy zakupowej.
- 9a. Formularze oferty do aukcji dla **Zadania pierwszego**.
- 9b. Formularze oferty do aukcji dla **Zadania drugiego**.
- 10a. Projekt umowy dostawy dla **Zadania pierwszego**.
- 10b. Projekt umowy dostawy dla **Zadania drugiego**.
- 10c. Załączniki do umów dostawy:
 - nr 5 – Wzór Protokołu odbioru technicznego
 - nr 5a – Wzór Protokołu zdawczo-odbiorczego (odbioru końcowego)
 - nr 6 – Wzór Danych kontaktowych przedstawicieli Odbiorcy i Dostawcy.
11. Projekt umowy dalszego powierzenia danych wraz z załącznikami.

