

**SPECYFIKACJA PRZEDMIOTU PRZETARGU
NA DOSTAWĘ LOKOMOTYW ELEKTRYCZNYCH WRAZ ZE ŚWIADCZENIEM
USŁUG SERWISU W ZAKRESIE PEŁNEGO UTRZYMANIA
W OKRESIE GWARANCJI ORAZ PO GWARANCJI
AŻ DO PIERWSZEJ NAPRAWY P4**

Sosnowiec, [Marzec](#) 2026

Spis treści

PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA.....	5
DOPUSZCZENIE DO EKSPLOATACJI ORAZ SYSTEMY BEZPIECZEŃSTWA.....	6
ZABEZPIECZENIE NALEŻYTEGO WYKONANIA UMOWY	6
DEFINICJE	7
CZĘŚĆ I. WYMAGANIA FORMALNE WZGLĘDEM OFERENTÓW I OFERT, PROCEDURA I KRYTERIUM ROZSTRZYNIECIA PRZETARGU	10
1. Warunki dopuszczenia Oferenta do oceny ofert	10
2. WYMAGANIA FORMALNE.....	16
3. Kryterium oceny ofert	17
4. Pytania i odpowiedzi	18
5. Wykluczenia z postępowania	18
CZĘŚĆ II. CENA, MIEJSCE DOSTAWY I EKSPLOATACJI, TERMINY DOSTAWY I PŁATNOŚCI.....	19
1. CENA.....	19
2. OPIS CEN I STAWEK, INDEKSACJA.....	21
2.1. CENA LOKOMOTYW (Cl) $+(C_{ml})$	21
2.2. CENA SERWISU (uwagi wspólne dla Cs i Csd).....	22
Stawka Cs.....	25
Wyłączenie lokomotywy z obowiązku serwisowania.....	25
Skumulowana wartość serwisu (Css) dla Zadania	26
Stawka Csd.....	26
Indeksacja cen (stawek) Cs, Csd	26
2.3. CENA ZA NAPRAWĘ REWIZYJNĄ P4 LOKOMOTYWY (Cp4)	28
2.4. CENY W PAKIECIE CZĘŚCI (Cpc)	28
2.5. CENA RYCZAŁTOWA ZA 1 ROBOCZOGODZINĘ PRACY SERWISU (Cp) 28	
2.6. CENA RYCZAŁTOWA ZA 1 KM DOJAZDU SERWISU (Cd)	29
3. MIEJSCE DOSTAWY I EKSPLOATACJI, TERMIN DOSTAWY I ZAPŁATY CENY	29
Sposób i termin wykonania dostawy.....	30
Termin płatności ceny:	31
Miejsce eksploatacji	32
CZĘŚĆ III. PARAMETRY TECHNICZNE LOKOMOTYW ORAZ ICH WYPOSAŻENIE.....	32
1. PRZEDMIOT DOSTAWY	32
2. PARAMETRY TECHNICZNE	33
Podstawowe dane techniczne dostarczanych lokomotyw	33
Wymagania ogólne.....	33

Szczegółowe dane techniczne dostarczanych lokomotyw	37
Konstrukcja lokomotywy, podwozie i nadwozie	39
Urządzenia elektryczne lokomotyw	40
Układ hamulcowy i hamulce	41
Urządzenia pneumatyczne	42
Kabina maszynisty	42
System kamer/rejestrator jazdy	43
Systemy pokładowe związane z bezpieczeństwem lokomotywy	44
Układ ciągnikowo-zderzny	45
Wymagania w zakresie ochrony środowiska i niskoemisyjności	45
3. PODSTAWOWE DOKUMENTY NORMATYWNE I PRZEPISY PRAWA POLSKIEGO I MIĘDZYNARODOWEGO	46
CZĘŚĆ IV. DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI, ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY	46
1. DOKUMENTACJA I DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI 46	
2. ODBIÓR TECHNICZNY ORAZ ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY	54
Próby odbiorcze pojazdów, kontrole, odbiory techniczne	54
Czynności planowane podczas odbioru technicznego	55
Miejsce dostawy lokomotyw	56
Ubezpieczenie	57
Odbiór końcowy, dostawa	57
Koszty dostawy i odbioru	58
CZĘŚĆ V. GWARANCJA, SERWIS, CZĘŚCI ZAMIENNE, SZKOLENIE, DODATKOWE INFORMACJE	59
1. GWARANCJA	59
2. USŁUGI SERWISOWE	61
Audyt kontrolny w zakresie wymogów Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) i Systemu Zarządzania Utrzymaniem (MMS)	62
Wskaźnik gotowości G – dostępność lokomotyw	63
Serwis prewencyjny	66
Serwis korekcyjny	67
Serwis dodatkowy	70
INNE USŁUGI	72
3. CZĘŚCI ZAMIENNE	73
4. SZKOLENIE PERSONELU	74
5. DODATKOWE INFORMACJE do sporządzenia Oferty	76
CZĘŚĆ VI. SPOSÓB PRZEPROWADZENIA POSTĘPOWANIA PRZETARGOWEGO	77

1.	WYTYCZNE DO PRZYGOTOWANIA OFERTY	77
	Formularz oferty– załącznik nr 2	77
	Wartość wskaźnika W	77
2.	ZŁOŻENIE DOKUMENTÓW NIEZBĘDNYCH DO ZAWARCIA UMOWY	78
3.	DOKUMENTY NIEZBĘDNE DO ZAWARCIA UMOWY	79
4.	INFORMACJA ODNOŚNIE UMOWY.....	80
CZĘŚĆ VII. OCENA ZŁOŻONYCH OFERT, ZAWARCIE UMOWY I ZAKOŃCZENIE POSTĘPOWANIA. RODO		81
1.	OCENA ZŁOŻONYCH OFERT, ZAWARCIE UMOWY	81
2.	ZASTRZEŻENIA ODBIORCY	82
3.	KLAUZULA INFORMACYJNA W ZAKRESIE OCHRONY DANYCH OSOBOWYCH OSÓB FIZYCZNYCH	83
4.	WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW DO SPECYFIKACJI PRZEDMIOTU PRZETARGU	84

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

PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA

Przedmiotem zamówienia jest dostawa, łącznie dwóch nowych sztuk nowoczesnych, czteroosiowych, dwukabinowych, elektrycznych pojazdów trakcyjnych z napędem, wyprodukowanych w ramach jednego typu i modelu lub kompatybilnej rodziny pojazdów, zwanych dalej lokomotywami, wg wymagań określonych w niniejszej Specyfikacji. Lokomotywy winne być dopuszczone do eksploatacji przynajmniej na terenie Polski. Lokomotywy przeznaczone zostaną do prowadzenia pociągów intermodalnych na liniach zelektryfikowanych w Polsce. **W przypadku gdy infrastruktura kolejowa na to pozwala (tory, trakcja), to również na odcinkach przygranicznych krajów sąsiadujących z Polską. Zamawiający we własnym zakresie dokona weryfikacji w tym zakresie a jeżeli będzie to wymagane, to dokona aktualizacji, umożliwi mu eksploatację lokomotywy w tym obszarze.** Lokomotywy będą również wjeżdżać na zelektryfikowane odcinki torów bocznicowych. Każdorazowo będzie to miało miejsce z uwzględnieniem parametrów technicznych infrastruktury, po której ta jazda się odbywa. Zamawiający akceptuje rozwiązanie, aby zaoferowane lokomotywy poza dopuszczeniem do eksploatacji w Polsce mogły posiadać dopuszczenia na terenie innych krajów, jak np.: Niemcy, Austria, Czechy, Słowacja.

Informacje dotyczące zamówienia umieszczone zostały również na stronie Zamawiającego: <https://www.pccintermodal.pl/przetargi/>

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**

Zamawiający nie dopuszcza ofert częściowych ani warunkowych, nie przewiduje możliwości podzielenia realizacji przedmiotu zamówienia pomiędzy Oferentów. Wybór najkorzystniejszej oferty nastąpi w oparciu o kryteria oceny określone w dalszej części niniejszej Specyfikacji.

~~Zamawiający dopuszcza złożenie oferty na realizację opcji technicznej, o czym mowa dalej w Specyfikacji.~~

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

DOPUSZCZENIE DO EKSPLOATACJI ORAZ SYSTEMY BEZPIECZEŃSTWA

Podstawowym wymaganiem Zamawiającego jest, aby zaoferowane lokomotywy, posiadały **bezterminowe dopuszczenia do eksploatacji na terenie Polski** na dzień realizacji dostawy. Dopuszczalne jest zaoferowanie Zamawiającemu lokomotyw posiadających dopuszczenia do eksploatacji oraz elementy i systemy pozwalające prowadzić eksploatację pojazdów na infrastrukturze kolejowej krajów innych niż Polska. 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, 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 obszaru eksploatacji lokomotywy o dodatkowe kraje, 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.

Ewentualna aktywacja systemu przez Dostawcę do eksploatacji lokomotywy w innym kraju, spośród dodatkowych krajów wskazanych przez Oferenta, nastąpi na wniosek Zamawiającego w terminie i na warunkach ustalonych pomiędzy Stronami. Zamawiający w ramach stawki Cs będzie ponosił koszty związane z czynnościami serwisu niezbędnymi, aby systemy spełniały wymagania formalne i w przypadku konieczności mogły być aktywowane na wniosek Zamawiającego.

ZABEZPIECZENIE NALEŻYTEGO WYKONANIA UMOWY

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

- w części dotyczącej dostawy lokomotyw w wysokości 5% sumy cen netto tych lokomotyw; zabezpieczenie to winno być przedstawione w

terminie **do dwóch tygodni od daty zawarcia umowy** i być skuteczne w okresie: od dnia wystawienia do dnia odbioru końcowego drugiej lokomotywy, nie krócej niż do **10.07.2026**;

- w części dotyczącej serwisu **w wysokości 2% skumulowanej wartości netto serwisu** dla lokomotyw podlegających dostawie. 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 do naprawy rewizyjnej P4. **Zamawiający dopuszcza możliwość wniesienia zabezpieczenia należytego wykonania umowy również w formie poręczeń od podmiotów, o których mowa w art. 6b ust. 5 pkt 2 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o utworzeniu Polskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości, pod warunkiem, że będą one zgodne z wymaganiami Specyfikacji oraz zostaną uzgodnione z Zamawiającym. Jednocześnie Zamawiający dopuszcza, aby zabezpieczenie należytego wykonania umowy zostało wniesione na okresy krótsze niż na okres „do dnia przekazania na przegląd rewizyjny P4 ostatniej z dostarczonych lokomotyw”. Okres, w którym Zamawiający wymaga przestawienia zabezpieczenia zgodnie z § 7.5 umowy, może zostać pokryty kilkoma gwarancjami/poręczeniami opracowanymi w trybie przywołanego punktu: 7.5. „(...) Gwarancja nie powinna być wystawiana na okres krótszy niż jeden rok, a następnie na co najmniej 7 Dni roboczych przed jej wygaśnięciem, zastąpiona nową analogiczną gwarancją bankową lub ubezpieczeniową, pod rygorem wykonania przez Odbiorcę uprawnień z gwarancji przed jej wygaśnięciem.”**

Wskazany jest, aby Oferenci jeszcze przed rozstrzygnięciem przetargu dokonali czynności przygotowawczych w sprawie uzyskania ww. gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej, której przedstawienie będzie wymagane w terminie **dwóch tygodni** od dnia zawarcia umowy dostawy. W razie przekroczenia tego terminu, Odbiorca będzie mógł odstąpić od zawartej już umowy dostawy.

Dopuszcza się, aby Oferent przedstawił przed podpisaniem umowy docelowe zabezpieczenie jej wykonania w formie gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej.

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

DEFINICJE

Na potrzeby niniejszego postępowania przyjmuje się następujące definicje:

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

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

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

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 – zakres postępowania przetargowego obejmujący dostawę 2 lokomotyw oraz objęcie ich świadczeniami serwisowymi,

flota lokomotyw – grupa lokomotyw dostarczonych Zamawiającemu, w wyniku niniejszego postępowania w ramach realizacji Zadania. Wszystkie lokomotywy dostarczone w ramach Zadania zostaną objęte wspólnie wskaźnikiem gotowości „G”,

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,

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 – dokument wypełniony zgodnie z formularzem stanowiącym [załącznik nr 2 do Specyfikacji](#), składany wraz z dokumentami formalnymi dotyczącymi Oferenta obligatoryjnie na Bazę Konkurencyjności,

dokumenty niezbędne do zawarcia umowy – podpisana przez Oferenta umowa wraz z załącznikami na realizację Zadania przesyłana na wezwanie Zamawiającego po upływie terminu składania ofert w Bazie Konkurencyjności,

~~**opcja techniczna** – pomalowanie lokomotyw w barwy firmowe, tj. kolory RAL 2004 („pomarańczowy”) zgodnie ze opisem zawartym w części „Szczegółowe dane techniczne dostarczanych lokomotyw”. Brak wyceny tej opcji nie wpływa na ważność oferty,~~

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 zostanie obliczony wskaźnik wg wzoru „W”,

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 - **VAPOM**). Dokument ten ma zezwalać na prowadzenie eksploatacji pojazdu bezpośrednio po odbiorze w miejscu dostawy na sieciach kolejowych krajów wynikających z realizacji Zadania,

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,

Baza Konkurencyjności (BK2021) – strona internetowa prowadzona przez instytucje państwowe, tj. ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego przeznaczona do zamieszczania zapytań ofertowych zgodnie z zasadą konkurencyjności: <https://bazakonkurencyjnosci.funduszeuropejskie.gov.pl> .

Wytyczne dotyczące kwalifikowalności wydatków dofinansowanych ze środków unijnych na lata 2021-2027 wymagają publikacji przetargów oraz komunikacji z Oferentami, w tym składania ofert z wykorzystaniem Bazy Konkurencyjności.

Powyższe definicje znajdą zastosowanie także w umowie dostawy.

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

1. Warunki dopuszczenia Oferenta do oceny ofert

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 z Funduszy Europejskich na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 oraz Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO)), 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;

Warunkiem dopuszczenia Oferenta do oceny ofert jest złożenie na adres: <https://bazakonkurencyjnosci.funduszeuropejskie.gov.pl> najpóźniej w terminie do dnia **31.03.2026:**

(I) formularza zgłoszenia do przetargu o treści określonej w **załączniku nr 1 do Specyfikacji** w formie wypełnionego i podpisanego przez Oferenta pliku PDF.

(II) formularza oferty w formie wypełnionego i podpisanego przez Oferenta **pliku PDF** w oparciu o **załącznik nr 2 do Specyfikacji**,

III dokumentów formalnych wymienionych poniżej:

(a) Aktualny¹ dokument rejestrowy lub inny właściwy dla Oferenta odpis z rejestru sądowego lub administracyjnego prowadzony w kraju Oferenta pozwalający ustalić osoby umocowane do reprezentacji Oferenta, o ile informacje te nie są dostępne na stronie: <https://ems.ms.gov.pl/> lub ceidg.gov.pl; wymaganie przedstawienia dokumentów rejestrowych lub ich uwierzytelnionych kopii odnosi się zatem do osób z

¹ Przez słowo „aktualne” w pkt 2 – 4 rozumieć należy dokumenty wystawione **nie wcześniej niż 1 stycznia 2026 roku**.

siedzibą w innym państwie niż Rzeczpospolita Polska oraz w odniesieniu do osób, których umocowanie nie jest jeszcze ujawnione w rejestrach sądowych lub administracyjnych, i które to osoby powinny przedstawić aktualny¹ akt powołania lub ustanowienia prokury.

(b) Aktualne¹ **pełnomocnictwo** do reprezentacji, jeżeli Oferent jest reprezentowany przez pełnomocnika; uczestnik konsorcjum przedstawia pełnomocnictwo, o którym mowa niżej pod lit. (j), a jeżeli przy jego udzielaniu lub przy zawarciu umowy konsorcjalnej, był reprezentowany przez pełnomocnika, to powinien przedstawić także aktualne¹ pełnomocnictwo do dokonania tych czynności.

(c) 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.

(d) Referencje poświadczające niezbędną wiedzę i doświadczenie w realizacji dostaw lokomotyw elektrycznych.

Oferent przedstawi **minimum 2**, nie więcej jednak niż 4 referencji, dopuszczonych do eksploatacji na infrastrukturze kolejowej Polski, **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** dostarczył lokomotywy czteroosiowe trakcji elektrycznej o parametrach technicznych nie gorszych niż określone w części III pkt 2 niniejszej Specyfikacji, w ilości łącznej co najmniej **2 sztuk**. Referencje mogą również dotyczyć lokomotyw, które poza dopuszczeniem w Polsce posiadają również dopuszczenie do eksploatacji w innych krajach Europy, spośród których przynajmniej w jednej z nich zasilanie odbywa się poprzez system zasilania 3 kV DC. Dostawca jest zobowiązany przedstawić informację, że dana lokomotywa będąca przedmiotem referencji posiada na pokładzie ERTMS kompatybilny na poszczególnych trasach w Polsce, na poziomie zgodnym z wymaganiami ERATV.

Referencje powinny zawierać jako minimum następujące informacje:

- kraj dostawy,
- ilość oraz typ dostarczonych lokomotyw,
- wszystkie kraje, dla których poszczególne pojazdy posiadały dopuszczenie do eksploatacji,
- termin/okres realizacji dostawy,
- pozytywną opinię klienta dotyczącą wywiązania się Oferenta z warunków zawartej umowy,

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 Oferent przedstawi je jako własną informację uzupełniającą do referencji. 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.

(e) 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 każdy z Oferentów przedstawił minimum dwie referencje wystawione na Oferenta obejmujące łącznie co najmniej 2 lokomotywy elektryczne dopuszczone jednocześnie do eksploatacji przynajmniej na terenie Polski, które będą wykazywały realizację usług serwisowych dla lokomotyw przynajmniej przez 12 miesięcy;

Powyższe referencje winny dotyczyć świadczenia usług serwisowych w dowolnym okresie przypadającym do 48 miesięcy, licząc wstecz, od daty ogłoszenia niniejszego przetargu.

Referencje dla 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 np. w piśmie przewodnim.

(f) 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 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 a)-c) 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 oferty własnej. Oferty złożone przez takiego uczestnika, samodzielnie i wspólnie z innymi uczestnikami na to samo Zadanie, Zamawiający może odrzucić.

(g) Poświadczenie wniesienia wadium.

W celu zabezpieczenia skuteczności niniejszego postępowania, w tym wykonania obowiązku dostarczenia dokumentów niezbędnych do zawarcia umowy zgodnej z wymogami Specyfikacji, Oferent zobowiązany jest do wniesienia wadium (w formie pieniężnej albo w formie gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej).

Dla niniejszego przetargu określa się wysokość wadium na 200.000 PLN

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

Wadium **w formie gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej** lub w postaci poręczenia udzielonego przez fundusz poręczeniowy wskazujące nazwę Zadania 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. **Gwarancja powinna być dostarczona wraz z dokumentami składanymi w Bazie Konkurencyjności.**

Gwarancja wadium winna obejmować okres ważności oferty od dnia jej złożenia do końca terminu związania ofertą, tj. do 15.05.2026r.

Treść gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej powinna być przed jej złożeniem uzgodniona mailowo z Zamawiającym. Gwarancja wadium składana w formie elektronicznej powinna być opatrzona 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.)

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 jeden Dzień roboczy przed terminem wskazanym do składania ofert w Bazie Konkurencyjności, a elektroniczny dowód

jego wniesienia należy złożyć wraz z pozostałymi dokumentami w Bazie Konkurencyjności.

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.

Wadium, złożone na 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, 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.

Zamawiający zastrzega okres związania ofertą wynoszący 45 dni licząc od ostatniego dnia składania ofert w Bazie Konkurencyjności.

Wadium może ulec przepadkowi na rzecz PCC Intermodal S.A. w następujących przypadkach po złożeniu oferty:

- 1) gdy Oferent wezwany przez Zamawiającego do zawarcia umowy dostawy nie prześle Zamawiającemu w wyznaczonym terminie podpisanych przez siebie dokumentów niezbędnych do zawarcia umowy lub
- 2) gdy oferta złożona w Bazie Konkurencyjności lub podpisane przez Oferenta dokumenty niezbędne do zawarcia umowy będą niezgodna z wzorami udostępnionymi Oferentowi, a Oferent pomimo pisemnego wezwania przez Zamawiającego do uzupełnienia braków w **ofercie złożonej w Bazie Konkurencyjności lub w podpisanych i przesłanych przez niego dokumentach niezbędnych do zawarcia umowy**, nie dokonał ich uzupełnienia w terminie wskazanym przez Zamawiającego, nie krótszym jednak niż **3 Dni robocze** licząc od daty zawiadomienia Oferenta skierowanego w formie elektronicznej na adres mailowy wskazany przez Oferenta w formularzu zgłoszenia do przetargu ([załącznik nr 1 do Specyfikacji](#)).

Intencją Zamawiającego nie jest zatrzymywanie wadium z błahych powodów, lecz zabezpieczenie dostarczonej przez Oferenta oferty, w tym zabezpieczenie terminów i warunków zawartych w finalnej wersji Specyfikacji i umowy.

Wadium nie będzie podlegać przepadkowi, jeżeli Oferent w terminie wyznaczonym przez Zamawiającego uzupełni wskazane mu braki w jego ofercie.

W przypadku, gdy w toku weryfikacji Oferty 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 **3 Dni roboczych lub dłuższym wskazanym przez Zamawiającego** zostanie potraktowane jako uchylanie się Oferenta od podpisania umowy i skutkuje zatrzymaniem wadium.

Zamawiający oceni złożone dokumenty pod względem formalnym, tj. zgodności z zapisami w Specyfikacji wyżej w punktach (a)-(g).

2. WYMAGANIA FORMALNE

Oferent zobowiązany jest wypełnić i zaakceptować wszystkie elementy zawarte w załącznikach nr 1 i nr 2 do Specyfikacji w miejscach do tego przeznaczonych, zgodnie z wytycznymi opisanymi w Specyfikacji oraz wskazówkami zawartymi w treści tych załączników

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

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 1-3, 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.

Dokumenty dotyczące konsorcjantów, o których mowa w punkcie 1 lit. (f) składają tylko uczestnicy ubiegający się wspólnie o udzielnienie zamówienia (konsorcja).

Przysłane dokumenty i oświadczenia poddane zostaną ocenie pod kątem kompletności i spełnienia wymagań określonych w niniejszej Specyfikacji. Podmioty, które w wymaganym terminie dostarczą kompletne i aktualne dokumenty spełniające opisane w Specyfikacji kryteria będą brały udział w ocenie atrakcyjności ofert.

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 i złożyć je na podany adres Bazy Konkurencyjności, 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 plikach.

W celu sprawnej organizacji całego procesu przetargowego, **w przypadku braku/-ów lub nieprawidłowości w dokumentach przesłanych przez danego Oferenta Zamawiający** poprosi każdego spośród Oferentów, w dokumentach którego dopatrzone się braku/-ów lub nieprawidłowości o złożenie wyjaśnień lub uzupełnienie braku/ów **w terminie wyznaczonym przez Zamawiającego nie krótszym niż 3 Dni robocze**. 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.

Z uwagi na to, iż braki mogą zostać stwierdzone dopiero po upływie terminu składania ofert (po zamknięciu przetargu w Bazie Konkurencyjności), to odpowiedź winna zostać przesłana w formie elektronicznej na adres Zamawiającego:

przetargi.realizacja@pcc.eu

3. Kryterium oceny ofert

Jedynym kryterium wyboru ofert dla Zadania jest wartość **wskaźnika „W”** obliczona wg [załącznika nr 2 do Specyfikacji](#), zawierającego ceny opisane szczegółowo w Części II oraz VI Specyfikacji. Jako najkorzystniejsza zostanie wybrana oferta, która spełnia kryteria wynikające z niniejszej Specyfikacji oraz będzie miała najniższy wskaźnik „W”.

4. Pytania i odpowiedzi

Ewentualne pytania dotyczące przedmiotu przetargu i Specyfikacji proszę kierować na adres e-mailowy: <https://bazakonkurencyjnosci.funduszeuropejskie.gov.pl/> w terminie od dnia ogłoszenia przetargu do dnia **20.03.2026**. Na pytania zadane po tym terminie Zamawiający nie jest zobowiązany udzielić odpowiedzi.

W celu zachowania płynności i sprawności procesu przetargowego Zamawiający oczekuje, że Oferenci będą starali się zadawać pytania w okresie do tego wyznaczonym.

Na pytania zadane przez jednego Oferenta odpowiedzi dostaną wszyscy Oferenci, bez informacji o pytającym. Niniejsze będzie zrealizowane na bieżąco w formie publikacji w Bazie Konkurencyjności, <https://bazakonkurencyjnosci.funduszeuropejskie.gov.pl/>

Zestawienie treści pytań i odpowiedzi, zostanie udostępnione w Bazie Konkurencyjności, <https://bazakonkurencyjnosci.funduszeuropejskie.gov.pl/> oraz na stronie Zamawiającego: <https://www.pccintermodal.pl/przetargi/>. Zestawienie to zostanie udostępnione przez Odbiorcę Oferentom po zakończeniu procesu udzielania odpowiedzi przez Zamawiającego. Zestawienie treści pytań i odpowiedzi winno zostać dołączone **do umowy jako Załącznik nr 3 do umowy dostawy**. Umowa bez wykazu pytań i odpowiedzi nie będzie kompletna.

Zmiany lub uzupełnienia treści niniejszej Specyfikacji, jak również wszelkie publikacje treści tekstów ujednoliconych dokumentów przetargowych w tym projektu umowy dostawy, zostaną przez Zamawiającego naniesione w tekstach pierwotnych i opublikowane jako teksty ujednolicone na stronie internetowej w Bazie Konkurencyjności, <https://bazakonkurencyjnosci.funduszeuropejskie.gov.pl/> oraz na <https://www.pccintermodal.pl/przetargi/>

Jeżeli z przyczyn technicznych zamieszczanie dokumentów w Bazie Konkurencyjności stałoby się niemożliwe, wówczas Zamawiający zamieści tam stosowną informację wraz z odesłaniem Oferentów na własną stronę internetową.

Wprowadzone zmiany będą miały charakter wiążący dla wszystkich Oferentów.

5. 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, MIESCIE DOSTAWY I EKSPLOATACJI, TERMINY DOSTAWY I PŁATNOŚCI

1. CENA

Cena – termin używany na określenie:

- 1) **CI** – cena za dostawę dwóch lokomotyw,
- 2) **Cs** – cena serwisu liczona jako wynagrodzenie za pełne utrzymanie obejmujące przeglądy planowe wskazane przez Oferenta wynikające z czynności ujętych w Dokumentacji DSU lokomotywy oraz dokumentacji utrzymania czynności utrzymania korekcyjnego oraz czynności dotyczących utrzymania systemów bezpieczeństwa, które są niezbędne, aby lokomotywa mogła być eksploatowana w krajach zgodnie z jej dopuszczeniem (np. SHP, CA, 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 lokomotywę (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** – cena ryczałtowa za 1 rbh pracy serwisanta,
- 7) **Cd** – cena ryczałtowa za 1 km dojazdu serwisu
- 8) ~~Cml – cena za pomalowanie lokomotywy barwy firmowe RAL 2004 (opcja techniczna),~~

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** wskaże jednostkowe ceny dostaw lokomotyw (Cl) oraz pozostałe ceny: (Cs), (Csd), (Cp₄), (Cpc), (Cp), (Cd) i ~~(Cml)~~.

Wszystkie ceny zostaną przedstawione jako wartości netto, tj. bez podatku VAT i zostaną wyrażone w PLN.

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 na formularzu oferty wypełnionym zgodnie z treścią formie załącznika nr 2 do Specyfikacji, który w przypadku przyjęcia oferty, stanie się Załącznikiem nr 2 do umowy dostawy (dalej nazywanych łącznie także jako „Załącznik nr 2”). Umowa dostawy lokomotyw będzie zatem odwoływać się do cen zawartych w ofercie.

Cena rażąco niska

Jeżeli zaoferowana cena lub koszt wydają się rażąco niskie w stosunku do przedmiotu zamówienia, tj. różnią się o więcej niż 30% od średniej arytmetycznej cen wszystkich ważnych ofert niepodlegających odrzuceniu, lub budzą wątpliwości zamawiającego co do możliwości wykonania przedmiotu zamówienia zgodnie z wymaganiami określonymi w zapytaniu ofertowym lub wynikającymi z odrębnych

przepisów, zamawiający żąda od oferenta złożenia w wyznaczonym terminie, nie krótszym niż 3 dni robocze, wyjaśnień, w tym złożenia dowodów w zakresie wyliczenia ceny lub kosztu, w szczególności w zakresie:

- a) oszczędności, metody wykonania zamówienia, wyjątkowo sprzyjających warunków wykonywania zamówienia dostępnych dla Oferenta, 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) powierzenia wykonania części zakresu zamówienia podwykonawcy.

Zamawiający ocenia te wyjaśnienia w konsultacji z Oferentem i może odrzucić tę ofertę wyłącznie w przypadku, gdy złożone wyjaśnienia wraz z dowodami nie uzasadniają ceny lub kosztu podanych w tej ofercie w stosunku do wartości przedmiotu zamówienia.

2. OPIS CEN I STAWEK, INDEKSACJA

2.1. CENA LOKOMOTYW (CI) ~~+(Cml)~~

Całkowite, ryczałtowe wynagrodzenie za realizację dostawy dwóch lokomotyw.

Cena 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 Zadania w sposób zgodny z warunkami Specyfikacji.

~~Cena lokomotyw (CI) nie obejmuje ceny opcji technicznej (Cml) za pomalowanie lokomotywy w barwy firmowe.~~

Zamawiający oczekuje, że zaoferowane ostatecznie w toku przetargu ceny lokomotyw ~~oraz cena opcji technicznej~~ nie będą podlegać indeksacji.

2.2. CENA SERWISU (uwagi wspólne dla Cs i Csd)

Utrzymanie każdej z lokomotyw w okresie od chwili jej odbioru przez Zamawiającego do przekazania lokomotywy na pierwszą naprawę rewizyjną P4 zostaje powierzone Dostawcy lub wskazanego przez niego podwykonawcy usług serwisowych na podstawie postanowień umowy dostawy lokomotyw regulującej świadczenie usług serwisowych. Cena serwisu stanowi wynagrodzenie za czynności pełnego utrzymania dla każdej z lokomotyw wg stawki **Cs, Csd**, 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, koszty związane z pobieraniem i analizą danych zebranych z rejestratorów pokładowych zainstalowanych na lokomotywach 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 (**Cs i Csd**) 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 **Cp₄**, lub **Cpc**, albo wg indywidualnej wyceny materiałów i części zamiennych, jeżeli potrzebna część nie jest wyceniona w pakiecie części, oraz wg stawek za roboczogodzinę (**Cp**) i dojazd serwisu (**Cd**). 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 (**Cs, Csd**,) nie są uwzględnione naprawy uszkodzeń lokomotywy spowodowane nieprawidłową obsługą przez maszynistów, wandalizmem, kolizjami ani działaniem siły wyższej.

Cena serwisu (**Cs, Csd**,) 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 zostaną przedstawione przez Oferenta w odrębnych pozycjach i wpisane w białe pola w [Załączniku nr 2](#). Przy kalkulacji tych cen Oferent powinien uwzględnić pełny zakres wszelkich niezbędnych usług i czynności, jakie

wystąpią w okresie od odbioru lokomotywy przez Zamawiającego do czasu skierowania lokomotywy na pierwszą naprawę rewizyjną P4.

Oferent dodatkowo w szczególności winien 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 Dostawcy przysługiwać będzie dodatkowe wynagrodzenie obliczone według stawki Cp, właściwej dla serwisu dodatkowego; wynagrodzenie to będzie płatne na podstawie faktury wraz z comiesięcznym wynagrodzeniem ustalonym na podstawie stawek Cs (szczegóły w części V pkt 2 Specyfikacji);
- 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. 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 2](#) oraz zapisów w części V punkt w Specyfikacji;

- będzie wykonywał wszelkie czynności związane z utrzymaniem systemów dla Polski, do których lokomotywa posiada dopuszczenia zgodnie z zapisem z punktu Specyfikacji: „Dopuszczenie do eksploatacji i systemy bezpieczeństwa”.
- 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 pomiędzy warształem a stacją kolejową, z której odgałęzia się bocznicą 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 (**Cs**, **Csd**). 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 we własnym zakresie i na swój koszt do zapewnienia:

- Płynu do spryskiwaczy – letniego albo zimowego w zależności od pory roku i warunków atmosferycznych,

- Piasku do piasecznic,
- Po uprzednim uzgodnieniu, możliwości wykorzystania hal warsztatowych Zamawiającego do realizacji przeglądów planowych,
- Organizacji transportu 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,
- Poniesienia kosztów 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 (**Cs, Csd**) będą niezmiennie w okresie 2 lat od daty zawarcia umowy. Po upływie tego terminu będą podlegać indeksacji opisanej niżej.

Stawka Cs

Stawka za serwis powinna zostać wyrażona jako **kwota naliczana za jeden kilometr** wpisana do oferty w [Załączniku nr 2](#). Wynagrodzenie obliczone na podstawie stawki **Cs**, co do zasady będzie równe **iloczynowi stawki Cs oraz 180 tys. km rocznie na jedną serwisowaną lokomotywę, niezależnie od jej rzeczywistego przebiegu**.

Rozliczenie wynagrodzenia za serwis wg stawki Cs będzie następować na koniec każdego miesiąca kalendarzowego na podstawie faktury VAT wystawionej za utrzymanie wszystkich lokomotyw dostarczonych w ramach realizacji umowy, zawartej w toku niniejszego postępowania, które były w posiadaniu Odbiorcy w danym miesiącu kalendarzowym. Za pełny miesiąc kalendarzowy usługi serwisowej jednej lokomotywy wynagrodzenie będzie obliczane jako 1/12 z 180.000 km, tj. 15.000 razy stawka za 1 km. 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 Cs za 1 km.

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 (Cs) w pełnej wysokości a jedynie ryczałt za każdy dzień wyłączenia obliczony wg wzoru $493 \text{ km} \times 15\% \times \text{Cs}$ 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 (**Csd**).

Skumulowana wartość serwisu (Css) dla Zadania

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. Wartość skumulowana w [Załączniku nr 2](#) wyliczona jest z iloczynu ilości lokomotyw, stawki za 1 km utrzymania (Cs), 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 przedmiotowego Zadania **Css** przyjmuje postać: $2 \times \text{Cs} \times 1.200.000$.

Stawka Csd

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 w wykonaniu umów zawartych w toku realizacji niniejszego przetargu. Dla lokomotywy, która była dostarczona w trakcie roku kalendarzowego lub była wyłączona przez Odbiorcę z eksploatacji na ponad 30 dni, wykorzystanie przebiegu zostanie rozliczone proporcjonalnie do okresu użytkowania, przyjmując 493 km dziennego przebiegu.

W przypadku przebiegu obu lokomotyw powyżej 360.000 km rocznie, zastosowanie będą miały poniższe zapisy odnośnie stawki serwisu dla lokomotyw (**Csd**), za każdy km powyżej limitu 180.000 km średnio na lokomotywę spośród lokomotyw dostarczonych.

Indeksacja cen (stawek) Cs, Csd

Po upływie 2 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:

$$Cs_1 = Cs_0 \times \left(0,1 \cdot \frac{C28}{C28^0} + 0,1 \cdot \frac{C271}{C271^0} + 0,1 \cdot \frac{C279}{C279^0} + 0,5 * LC + 0,2 * CPI \right), \text{ gdzie:}$$

Cs₀ = cena serwisu podana w [Załączniku nr 2](#)

Cs₁ = cena serwisu po indeksacji obowiązująca w danym roku kalendarzowym

C28 – indeks ceny produkcji łożysk, przekładni, kół zębatych i elementów napędu wg Instytutu EUROSTAT, NACE REV.2: *C28, stan na miesiąc poprzedzający indeksację.*

C28⁰ – indeks ceny produkcji łożysk, przekładni, kół zębatych i elementów napędu wg Instytutu EUROSTAT, NACE REV.2: *C28⁰, stan na miesiąc złożenia oferty.*

C271 – indeks ceny produkcji silników elektrycznych, generatorów i transformatorów wg Instytutu EUROSTAT, NACE REV.2: *C271, stan na miesiąc poprzedzający indeksację.*

C271⁰ – indeks ceny produkcji silników elektrycznych, generatorów i transformatorów wg Instytutu EUROSTAT, NACE REV.2: *C271⁰, stan na miesiąc złożenia oferty.*

C279 – indeks ceny produkcji pozostałego wyposażenia elektrycznego wg Instytutu EUROSTAT, NACE REV.2: *C279, stan na miesiąc poprzedzający indeksację.*

C279⁰ – indeks ceny produkcji pozostałego wyposażenia elektrycznego wg Instytutu EUROSTAT, NACE REV.2: *C279⁰, stan na miesiąc złożenia oferty.*

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

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.

CPI – Wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych wg komunikatu Prezesa GUS w sprawie średniorocznego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem.

Źródła danych:

https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/sts_inpr_m/default/table?lang=en&category=sts.sts_ind.sts_ind_prod

<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-pierwszym-kwartale-2024-roku,58,42.html>

<https://stat.gov.pl/sygnalne/komunikaty-i-obwieszczenia/lista-komunikatow-i-obwieszczen/komunikat-w-sprawie-sredniorocznego-wskaznika-cen-towarow-i-uslug-konsumpcyjnych-ogolem-w-2025-r-,50,13.html>

Indeksacja stawki Csd 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.

2.3. CENA ZA NAPRAWĘ REWIZYJNĄ P4 LOKOMOTYWY (Cp4)

Ceny za pierwszą naprawę P4 lokomotywy powinny być wskazane odpowiednio w ofercie sporządzonej na wzorze [Załącznika nr 2](#). Wszystkie czynności wykonywane przy naprawie poziomu 4 oraz części podlegające wymianie należy wycenić w ramach stawki Cp4. Zakres tych czynności oraz wykaz części winny być zgodne z obowiązującym dla lokomotywy DSU. Cena za P4 ma charakter poglądowy i nie ma wpływu na ocenę atrakcyjności ofert.

2.4. CENY W PAKIECIE CZĘŚCI (Cpc)

Pakiet ten powinien obejmować wykaz części wraz z cenami jednostkowymi poszczególnych elementów wchodzących w skład pakietu dla dostarczonych lokomotyw (Cpc), zgodnie z [Załącznikiem nr 2](#) – arkusz: „2.Pakiet części”,

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. Ceny pakietu części mają charakter poglądowy i nie wpływają na ocenę atrakcyjności oferty.

Podane w ofercie ceny za objęte pakietem części zamienne, są stałe i obowiązują w okresie 2 (dwóch) 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 (Cp)

Zamawiający oczekuje, iż realizacja czynności serwisu zostanie dokonana przez najbliższych dostępnych serwisantów Dostawcy, posiadających odpowiednie kompetencje. W szczególności przyjazd serwisu do czynności powinien być zrealizowany z serwisu zlokalizowanego najbliższym względem miejsca, w którym mają być wykonywane czynności serwisowe na lokomotywie. 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 wg stawki (**Cp**).

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 korekcyjnych 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.

2.6. CENA RYCZAŁTOWA ZA 1 KM DOJAZDU SERWISU (Cd)

Odległość pomiędzy miejscem, w którym znajduje się lokomotywa a miejscem zatrudnienia serwisantów pomnożona przez 2 i pomnożona przez stawkę (Cd) pozwala określić cenę za dany dojazd serwisu do lokomotywy. Zamawiający oczekuje, iż realizacja czynności serwisu zostanie dokonana przez najbliższych dostępnych serwisantów Dostawcy. Wszelkie odstępstwa od reguły opisanej w poprzednim zdaniu wymagają uprzedniego uzgodnienia pomiędzy Stronami. Stawka Cd będzie miała 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 (CI), zaś związane z utrzymaniem prewencyjnym oraz korekcyjnym są ujęte w cenie serwisu (Cs, Csd).

Cena ryczałtowa za 1 km dojazdu serwisu Cd, zostanie podana przez Oferenta i wpisana do [Załącznika nr 2](#).

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

Dostawy kompletnych lokomotyw na warunkach CPT (Incoterms 2020) dokonywane będą na Terminal kontenerowy Odbiorcy w Gliwicach, Polska. Odbiorca zastrzega sobie prawo do alternatywnego wskazania terminala kontenerowego w Brzegu Dolnym **na 7 dni przed terminem dostawy**.

Sposób i termin wykonania dostawy

Dostawa każdej z lokomotyw będzie poprzedzona **odbiozem technicznym oraz odbiozem końcowym w miejscu wskazanym przez Dostawcę**, zaś po dostarczeniu w docelowe miejsce **dostawy na terminal Odbiorcy**, lokomotywy zostaną poddane **jedynie** oględzinom i weryfikacji pod względem ich **zgodności ze stanem wskazanym w protokole odbioru końcowego**.

Po dokonaniu odbioru końcowego lokomotywa winna zostać dostarczona przez Dostawcę na jego koszt na wyznaczone miejsce dostawy. Po dokonaniu odbioru końcowego lokomotywy Odbiorca dokona ubezpieczenia casco pojazdu. Zagadnienia związane z odbiozem technicznym i odbiozem końcowym (~~w miejscu dostawy~~) są bliżej przedstawione niżej w **Części IV Specyfikacji**.

Terminy dostaw poszczególnych lokomotyw przedstawia się następująco:

- pierwsza lokomotywa najpóźniej do **29.05.2026**
- druga lokomotywa najpóźniej do **29.05.2026**

Strony umowy powinny współdziałać tak, aby najwcześniej jak to możliwe potwierdzony został przez każdą z nich oczekiwany termin przyjazdu danej lokomotywy na miejsce dostawy **na terminal Odbiorcy**. W każdym razie na minimum **7 Dni roboczych** 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 powyżej, **obie** lokomotywy zostaną dostarczone na wskazane przez Odbiorcę miejsce dostawy, po czym dojdzie do **podpisania dowodu wydania lokomotywy**.

Opóźnienie w dostawie lokomotywy o czas dłuższy **niż 2 tygodnie** w stosunku do w/w terminów może spowodować odstąpienie Zamawiającego od umowy i będzie skutkowało koniecznością zwrotu na rzecz Zamawiającego wszystkich wpłaconych zaliczek na poczet dostawy lokomotyw. Szczegóły Zamawiający zawarł w projekcie umowy dostawy (**załącznik nr 3 do Specyfikacji**).

Gotowe do eksploatacji lokomotywy będą **w czasie odbioru końcowego** zarejestrowane przez Dostawcę na rzecz Odbiorcy, dopuszczone do ruchu i spełniać będą 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 **1 miesiąc** przed planowaną datą dostawy każdej z lokomotyw Dostawca przedstawi **listę czynności wymaganych od przewoźnika** lub dysponenta, niezbędnych do prawidłowego wykonania umowy. Lista powinna wskazywać także dostawy oczekiwane od Odbiorcy, np. termin dostarczenia karty SIM do systemu ERTMS.

Lista czynności wymaganych od przewoźnika powinna wskazywać czynności, których realizacji Dostawca oczekuje od Zamawiającego, tak aby mógł prawidłowo wywiązać się z umowy.

Jednocześnie Zamawiający potwierdza, iż wystawienie dokumentu zezwalającego na eksploatację lokomotywy nastąpi po jej odbiorze **końcowym** przez przewoźnika kolejowego.

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 może wypłacić na poczet ceny za **dwie lokomotywy, zaliczkę. Wysokość zaliczki** będzie stanowić 20 % sumy cen jednostkowych **2 szt.** lokomotyw.

Wniosek Dostawcy o wypłatę każdej zaliczki 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. Wniosek o wypłatę zaliczki nie będzie mógł być zrealizowany, dopóki Odbiorca nie otrzyma (przywołanego na początku Specyfikacji) zabezpieczenia należytego wykonania umowy w części dotyczącej dostawy lokomotyw, w formie gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej.

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 80% **ceny** każdej z lokomotyw (lub całej ceny jeśli nie wypłacono zaliczki), nastąpi po ~~przekazaniu każdej z lokomotyw na miejsce dostawy i~~ **podpisaniu protokołu odbioru końcowego przez Odbiorcę.**

Przedmiotem odbioru będzie kompletna lokomotywa dopuszczona do eksploatacji przez właściwy organ na wniosek złożony przez Dostawcę działającego w imieniu Odbiorcy. Protokół **końcowy** stanowić będzie podstawę do wystawienia faktury. Płatność nastąpi w terminie **14 dni** na podstawie faktury VAT wystawionej za daną odebraną lokomotywę.

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 ~~ewentualnie powiększonej o cenę opycji technicznej~~.

Miejsce eksploatacji

Miejsce eksploatacji: ogólnodostępna infrastruktura kolejowa Polski lub także innych państw zgodnie z dopuszczeniami do eksploatacji.

Przedmiotowe lokomotywy, będą użytkowane w ruchu krajowym na terenie **Polski** oraz **na infrastrukturze kolejowej innych krajów**, o ile posiadają dopuszczenia do eksploatacji na terenie infrastruktury kolejowej innej niż w Polsce. 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/ GSMR lokomotyw z infrastrukturą kolejową ESC w Polsce. 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 nowe**, tj. takie, które dotychczas nie były eksploatowane i zostały wyprodukowane nie wcześniej niż na 36 miesięcy przed ogłoszeniem niniejszego postępowania. Zamawiający nie dopuszcza ofert obejmujących lokomotywy używane. 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.

Zamawiający wymaga, aby wszystkie części, podzespoły i elementy były objęte **gwarancją dobrej jakości**, której bieg rozpoczyna się w dniu końcowego odbioru lokomotywy. W przypadku jakichkolwiek sprzeczności zapisów zawartych w Specyfikacji lub w umowie, należy przyjąć rozwiązanie wg parametru korzystniejszego dla Odbiorcy, podporządkowując to usprawnieniu procedury dopuszczenia pojazdu i jego rejestracji w aspekcie zgodności z przepisami obowiązującymi na dzień odbioru lokomotyw. Zamawiający zastrzega sobie prawo jednokrotnej weryfikacji technicznej zamówionych lokomotyw po podpisaniu umowy dostawy, nie później niż na 4 tygodnie przed terminem dostawy. Weryfikacja techniczna nastąpi po wcześniejszym uzgodnieniu z Dostawcą terminu wizyty z wyprzedzeniem minimum 5 Dni roboczych. Koszty wynagrodzenia przedstawicieli Odbiorcy, ich przejazdu i pobytu w miejscu gdzie znajdują się lokomotywy, obciążają wyłącznie Odbiorcę.

2. PARAMETRY TECHNICZNE

Podstawowe dane techniczne dostarczanych lokomotyw

- a) układ osi: Bo' Bo'
- b) napięcie zasilania:
przynajmniej system zasilania 3 kV DC (dla polskiej infrastruktury kolejowej)
- 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, obliczany wg danych w niniejszej Specyfikacji
- l) ilość silników trakcyjnych – 4
- m) minimalny promień skrętu, łuku, po którym może poruszać się lokomotywa to 80m.
- n) maksymalna prędkość eksploatacyjna przynajmniej 120 km/h

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. 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 przynajmniej na terenie Polski**. Odbiorca nie akceptuje lokomotywy dopuszczonej do eksploatacji nieostatecznie lub terminowo, lub z ograniczeniami powodującymi lub mogącymi powodować ograniczenia w eksploatacji na kolejowej infrastrukturze krajowej.
3. Lokomotywy powinny być zgodne z aktualnymi na dzień uzyskania zezwolenia dla lokomotywy międzynarodowymi przepisami, tj. Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności (TSI), normami PN-EN, wymaganiami kart UIC i innymi przepisami obowiązującymi w danym państwie, na którego infrastrukturę lokomotywy zostały homologowane. Dopuszczalne jest zaoferowanie lokomotyw, dla których zostały wydane przez właściwe 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 dostarczonych przez Dostawcę dokumentów dopuszczających do jej eksploatacji zgodnych z przepisami, w tym przepisami krajowymi, obowiązującymi na dzień [złożenia oferty](#) 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 lub jeśli ten scenariusz byłby niewykonalny wykona tę czynność we własnym zakresie, a kosztami obciąży Dostawcę
5. Dostawca lokomotyw jest odpowiedzialny za dostarczenie kompletu dokumentów do Urzędu ds. Bezpieczeństwa niezbędnego do rejestracji typu lokomotyw, w Europejskim Rejestrze dopuszczonych typów pojazdów do eksploatacji - ERATV.
6. Dopuszczenia o których mowa w pkt 2-5 powinny obejmować przynajmniej systemy zasilania z sieci trakcyjnej na **prąd stały 3 kV (DC)**. 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, z zachowaniem kompatybilności wstecznej systemu zarządzania ruchem kolejowym ERTMS poziomu wynikającego z przepisów aktualnych na dzień dostawy lokomotyw. Na dzień publikacji niniejszej Specyfikacji wymagany jest Wykaz Specyfikacji obowiązkowych zawartych w Rozporządzeniu Komisji (UE) 2023/1695 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/>) lub innych przepisów jeżeli wydano dopuszczenie, które zachowuje ważność, o ile nie ogranicza to w przyszłości możliwości eksploatacji lokomotywy w Polsce, a dostarczona lokomotywa jest wyposażona w urządzenia pokładowe w wersji nie niższej niż ETCS baseline 3.4.0. i posiada VAPOM.
8. Lokomotywy muszą być wyposażone w system radiołączności **GSM-R** zgodnie z przepisami na dzień [wydania zezwolenia dla lokomotywy](#). Jeżeli z punktu widzenia przepisów będzie wymagane przeprowadzenie testów kompatybilności GSM-R (data i voice), wówczas Dostawca w ramach wynagrodzenia za serwis (stawki Cs) przeprowadzi wymagane testy w uzgodnieniu z Odbiorcą oraz dokona stosownych implementacji w dostarczonych lokomotywach i dokumentacji oraz w VAPOM.

[Dla testów RSC, których przeprowadzenie jest wymagane na terenie Polski nieprzekraczalnym terminem ich realizacji jest 31.12.2026 r.](#)

[W przypadku braku realizacji w/w wymagania i w związku z tym utratą możliwości eksploatacji lokomotyw na infrastrukturze PKP PLK S.A. zastosowanie będą miały zapisy dotyczące wyłączenia lokomotyw z eksploatacji \(wskaźnika gotowości G\), o których mowa w §9 ust 9.5 umowy.](#)

9. Od dnia protokolarnego odbioru każdej lokomotywy będzie ona objęta gwarancją 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 i podgląd przez uprawnionych pracowników Zamawiającego w każdym momencie przez złącze np. USB lub Wi-Fi lub przez Ethernet lub GSM zarówno do danych z rejestratora zapisującego obraz z kamer zamontowanych na lokomotywie, jak również do danych rejestratora parametrów jazdy.** 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. W przypadku, gdyby wskutek usterek lub zawieszenia systemu pracownik Odbiorcy nie mógł pobrać danych, wówczas dane te zostaną pobrane przez pracownika Dostawcy w ramach ryczałtu z tytułu świadczenia usług serwisu prewencyjnego
 - c) wliczony w cenę serwisu, serwis telefoniczny „hot-line 24h” dostępny 24 godziny, 7 dni w tygodniu w języku polskim dla lokomotyw eksploatowanych w Polsce. Jeśli

lokomotywa została dopuszczona w innych krajach, to Odbiorca będzie wymagał serwisu hot-line 24h w tych krajach, obejmujący również dni świąteczne oraz wolne od pracy, tylko w przypadku, gdy zdecyduje się na eksploatację lokomotyw w tych krajach. Dopuszczalne wówczas będzie, aby 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). Jeśli Dostawca dysponuje rozwiązaniem umożliwiającym dostęp do w/w danych on-line, to należy go zapewnić w ramach usług serwisu Cs.
 - 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.
 - i) możliwość ściągania danych i odczyt zużycia energii elektrycznej w formacie wymaganym przez sieć dystrybucji energii elektrycznej z liczników energii elektrycznej do celów trakcyjnych zainstalowanych na lokomotywie.
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 winny spełniać wymagania zgodnie z obowiązującymi przepisami, w szczególności z **przepisami TSI** i być przystosowane do pracy w warunkach atmosferycznych występujących w krajach, w których dopuszczone są do eksploatacji. 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 **-25°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, w których dopuszczone są do eksploatacji.

Odporność na perforację elementów nośnych konstrukcyjnych oraz poszycia przez 10 lat. [Trwałość i gwarancja dla powłok lakierniczych minimum 6 lat](#). Połysk oraz trwałość koloru przez minimum 4 lata, [zarówno dla koloru standardowego, jak również dla opcji technicznej pomalowania](#) lokomotywy w barwy Odbiorcy. Zastosowany sposób wykończenia poszycia lokomotywy powinien umożliwiać mycie mocno zabrudzonych powierzchni bez szkody dla koloru i elementów oznakowania. [Powinno być możliwe mycie mocno zabrudzonych powierzchni z użyciem detergentów](#). Zastosowane farby oraz lakiery powinny być ekologiczne i dostarczone przez renomowanych producentów specjalizujących się w tego rodzaju produktach. Farby i lakiery przed zastosowaniem wymagają akceptacji przez Odbiorcę.

Zastosowane farby i lakiery, a także okleiny lub inne materiały powinny uwzględniać przepisy środowiskowe i być dostarczone przez renomowanych producentów specjalizujących się w tego rodzaju produktach. Materiały 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.

~~Jeśli Zamawiający nie skorzysta z opcji technicznej pomalowania lokomotyw w barwy firmowe, to~~ Pudła Lokomotyw z wyjątkiem zdejmowanych części dachowych zostaną pomalowane przez Dostawcę na jednolity kolor:

- szary w dowolnym odcieniu,
- czarny,
- RAL 2004, obecny zgodny z kodem wizualizacji Grupy PCC.

[Jednocześnie Zamawiający rezygnuje z dodatkowej opcji Cml wyceny i zamówienia dodatkowego malowania lokomotyw.](#)

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 [malowania lokomotyw w barwy Grupy PCC](#) Zamawiającego:

- a) Dostawca w terminie 2 tygodni od podpisania umowy udostępni Zamawiającemu rysunek lokomotywy w celu ostatecznego zaprojektowania i uzgodnienia sposobu pomalowania i oznakowania promocyjnego;
- b) Odbiorca w terminie 1 tygodnia od daty udostępnienia rysunku lokomotywy zobowiązuje się do przedstawienia Dostawcy rysunku zawierającego projekt oznakowania.

Konstrukcja lokomotywy, podwozie i nadwozie

Zamawiający określa następujące wymagania w tym zakresie:

- 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, a dla dostarczanej lokomotywy został wydany VAPOM bez ograniczeń w eksploatacji w Polsce.
- b) konstrukcja zgodna z wymaganiami EU dotyczącymi interoperacyjności kolei;
- c) znaki i napisy na lokomotywach oraz cechowanie wybranych elementów zgodnie z aktualnie obowiązującymi w tym zakresie przepisami;
- d) zastosowane w budowie tylko nowe podzespoły muszą zostać wyprodukowane w całości z użyciem części i materiałów, które spełniają aktualnie obowiązujące na dzień odbioru lokomotyw normy techniczne i wytrzymałościowe oraz przepisy w zakresie palności, toksyczności, dymienia, hałasu, interoperacyjności, etc. 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, a dla dostarczanej lokomotywy został wydany VAPOM bez ograniczeń w eksploatacji w Polsce;
- 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 jezdnym za pomocą specjalistycznych dźwigów lub siłowników hydraulicznych;
- n) miejsca podparcia pudła przewidzieć tak, żeby w przypadku wykoślenia możliwe było wkoślenie lokomotywy poprzez ustawienie siłowników hydraulicznych bezpośrednio w torze lub obok toru;
- o) wszystkie opisy podzespołów i elementów umieszczonych wewnątrz nadwozia powinny być obligatoryjnie w języku polskim, natomiast dla lokomotyw dopuszczonych w innych krajach także w języku polskim i angielskim. Dopuszcza się dodatkowe opisy w innych językach jak również zastąpienie opisu symbolem urządzeń zgodne z przepisami EN;

Urządzenia elektryczne lokomotyw

- a) Asynchroniczne silniki trakcyjne prądu przemiennego, zawieszone „za nos” lub całkowicie odsprężynowane, chłodzone z obcego źródła, umożliwiające indywidualne odłączenie każdego uszkodzonego silnika i eksploatację Lokomotywy;
- b) Dla lokomotyw dopuszczonych w Polsce wymagane są dwa pantografy przeznaczone do zasilania prądem stałym (DC) dla eksploatacji w Polsce. 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 nie wykrycia sieci trakcyjnej lub opcjonalnego awaryjnego składania odbieraka w przypadku przekroczenia maksymalnej wysokości dopuszczanej dla pracy odbieraka; W przypadku zadziałania systemu ADD lub uszkodzenia pantografu system lokomotywy umożliwi uruchomienie sprawnego pantografu przy odcięciu uszkodzonego.
- 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 pozwalające rejestrować i umożliwiać rozliczanie energii elektrycznej w Polsce oraz w każdym z krajów, gdzie lokomotywa posiada dopuszczenie do eksploatacji. W szczególności licznik/i powinien spełniać wymagania dla tego typu urządzeń, posiadać legalizację do użytkowania w poszczególnych krajach oraz posiadać aprobatę dystrybutora energii elektrycznej do celów trakcyjnych PGE Energetyka Kolejowa S.A. i 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 dla lokomotyw w ramach typu dostarczanego w wyniku niniejszego postępowania.

Układ hamulcowy i hamulce

1. Pneumatyczny, wyposażony w system antypoślizgowy, zgodny z właściwymi przepisami, wyposażony w autodiagnozę systemu hamulcowego;
2. Elektrodynamiczny z możliwością odzyskiwania energii (rekuperacja);
3. Oddzielny hamulec bezpieczeństwa aktywowany z kabiny maszynisty, umożliwiający nagłe zahamowanie lokomotywy z jednoczesnym wyłączeniem sterowania, opuszczeniem odbieraków prądu, etc.;
4. Postojowy sprężynowy.
5. 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 obowiązującymi przepisami. Alternatywnie dopuszcza się zastosowanie do celów diagnostycznych szybkozłączki spełniających inne standardy, dopuszczonych do eksploatacji w branży kolejowej.
6. Zbiorniki powietrza powinny zostać objęte cyklem rewizji/przeglądów zgodnym z PN EN 286-3 lub PN EN 286-4 i z 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, , wykonane ze szkła bezpiecznego, z roletami 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; dopuszcza się również okna otwierane na bok lub inny sposób otwierania okna pod warunkiem, że otwarte skrzydło nie ogranicza przestrzeni w kabinie i nie pogarsza ergonomii pracy maszynisty. Rozwiązanie musi umożliwić regulację stopnia otwarcia okna (wraz z zabezpieczeniem położenia okna dla wybranego stopnia otwarcia). W praktyce pojęcia ogranicza przestrzeni w kabinie i

nie pogarsza ergonomii pracy sprowadzają się do tego, aby zastosowane rozwiązanie było funkcjonalne i zaś samo okno w pozycji otwartej nie kolidowało z obszarem pracy maszynisty.

- 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; dopuszcza się zastosowanie dwóch osobnych wyświetlaczy, nr 1 prędkościomierz z ETCS, nr 2 diagnostyka pojazdu oraz podgląd parametrów.
- l) Opcjonalnie kamery zastępujące lusterka zewnętrzne (wsteczne) z podglądem obrazu w kabinie lokomotywy;
- m) Wszystkie opisy podzespołów i elementów umieszczonych w kabinie Lokomotywy powinny być w języku polskim, zaś dla Lokomotyw dopuszczonych także w innych krajach w języku polskim i angielskim. 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 dopuszczenia 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 gniazdko 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: 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 nagrania liczony od momentu uruchomienia lokomotywy do momentu wyłączenia **nie powinien być krótszy niż 72 godziny**. Do czasu nagrania nie należy wliczać czasu, gdy Lokomotywa jest wyłączona, nieaktywna. Założyć, że zapis kamer może trwać przez minimum 20 godzin dziennie. Po tym czasie dopuszcza się nadpisywanie nagrań. Zgrywanie materiału nie powinno spowodować możliwości skasowania danych i zmiany ustawień rejestratora. Zgranie nagrań winno być możliwe w trybie zdalnym lub za pomocą nośnika przenośnego.

W DSU lokomotywy Dostawca powinien dodać zapisy zobowiązujące serwis do kontroli poprawności pracy systemu kamer i rejestratora podczas przeglądów P2 i jednocześnie sprawdzenia, czy faktycznie obraz ze wszystkich kamer jest prawidłowo rejestrowany.

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 poziomu nie niższego niż 3.4.0
- b) Aktualne systemy GSM-R
- c) Systemy bezpieczeństwa właściwe dla danego kraju, (np. dla Polski: System RADIOSTOP, ETCS)
- 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 ciągowo-zderzny

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

Wymagania w zakresie ochrony środowiska i niskoemisyjności

W związku z upowszechnianiem przez Unię Europejską zasady DNSH (Do No Significant Harm = niewyrządzanie znaczącej szkody środowisku), lokomotywy powinny zostać wykonane przy zachowaniu aktualnie obowiązujących przepisów i norm z zakresu ochrony środowiska. Dokumentacja techniczna dotycząca wykonania przedmiotowych lokomotyw winna uwzględniać adaptację rozwiązań do zmian klimatu i odporności na ekstremalne zdarzenia pogodowe.

Zamawiający wymaga również, aby usługi utrzymania i serwisu zakupionych pojazdów, o których mowa m.in. w części V pkt 2 niniejszej specyfikacji, były świadczone przez Dostawcę:

- z zapewnieniem odpowiedniego użytkowania i ochrony zasobów wodnych (brak negatywnego wpływu na te zasoby);
- z zachowaniem zasad gospodarki o obiegu zamkniętym, w tym z zapobieganiem powstawaniu odpadów i recyklingiem;
- z zapobieganiem i kontrolą zanieczyszczeń powietrza, wody lub ziemi.

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 VAPOM, 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 i został dla niego wydany VAPOM, to 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. Zamawiający zaleca i oczekuje, iż w celu usprawnienia procesu zakupu i odbioru lokomotyw niżej wymienione dokumenty będą mu udostępniane sukcesywnie po podpisaniu umowy poprzez dedykowany dysk zewnętrzny (FTP). Wszystkie niżej wymienione dokumenty (punkty od 1 do 25) powinny być przedstawione w wersji polskiej lub wraz z tłumaczeniem na język polski. Dokumenty: WTWiO; DSU, DTR powinny zostać

udostępnione Odbiorcy **najpóźniej na 4 tygodnie przed planowanym terminem dostawy pierwszej lokomotywy**. Zamawiający zastrzega sobie 2 tygodnie czasu na zadanie pytań lub wniesienie uwag do przekazanej dokumentacji od chwili jej udostępnienia.

1. Warunki Techniczne Wykonania i Odbioru Robót (WTWiO)

Należy przedstawić komplet WTWiO dla lokomotywy. 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. Dokument dopuszczający - VAPOM

Dokument zdefiniowany na str. 9 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, na terenie których są dopuszczone do eksploatacji, zgodny z obowiązującymi na dzień odbioru przepisami.

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 Dostawca dostarczy najpóźniej w dniu odbioru końcowego.
4. Dostawca sukcesywnie, najpóźniej w dniu odbioru końcowego dla każdej lokomotywy winien także dostarczyć Odbiorcy komplet dokumentów, zawierających **świadczenia kontroli przy odbiorze 3.1** dla następujących elementów/podzespołów lokomotywy:
 - lokomotywy jako całości,
 - wózka,
 - przekładni osiowej,
 - zestawów kołowych, łożysk i osi, wystawione przez dostawcę,
 - tarcze i zaciski hamulcowe

- elementy składowe maźnicy,
- szczotki uszyniające,
- sprężyn nośnych oraz amortyzatorów pionowe, poziome, wężkowania,
- absorberów oraz zderzaków
- haka i urządzeń ciągowych oraz sprzęgu śrubowego
- czopów cięgieł oraz cięgła trakcyjnego wraz z protokołem badań,
- silników trakcyjnych,
- wentylatorów silników trakcyjnych,
- sprężarki,
- falownika oraz transformatora
- szafy wysokiego napięcia,
- przetwornicy,
- dławika wejściowego,
- odbieraków prądu,
- odłącznika nożowego,
- tablicy pneumatycznej - zaworów rozrządczych,
- zaworów bezpieczeństwa,
- szyby czołowej,
- klimatyzatorów / nagrzewnicy kabin
- elektromagnesu ELM oraz generatora EDA,
- rejestratora jazdy,
- radaru i anten wchodzących w skład układu ETCS,
- baterii,
- licznika energii,
- świadectwa wzorcowania licznika energii,
- montażu licznika energii plus plomby,
- radiotelefonów.

5. **Dostawca dostarczy** także, do dnia odbioru końcowego pierwszej lokomotywy;

- Kopię uwierzytelnioną Certyfikatu spawalniczego dla Dostawcy,
- Szczegółowy spis kart pomiarowych oraz protokołów kontroli jakościowych
- Świadectwa 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.

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.

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

6. Dokumentacja Systemu Utrzymania (DSU) lub równoważna obowiązująca w krajach dopuszczenia.

Odbiorca winien otrzymać dla każdej z lokomotyw przynajmniej jeden komplet DSU w języku polskim w wersji papierowej - do podpisania przez Odbiorcę jako ECM i przynajmniej jeden w wersji elektronicznej 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
- v. Wykaz elementów krytycznych dla bezpieczeństwa.

7. Dokumentacja techniczno – ruchowa (DTR).

Dostawca jest zobowiązany przedstawić Zamawiającemu kompletną DTR dla lokomotywy w wersji elektronicznej 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.

8. Dokumentacja konstrukcyjna pojazdu.

Dostawca najpóźniej w dniu odbioru końcowego pierwszej lokomotywy powinien dostarczyć przynajmniej jeden komplet tej dokumentacji 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.

9. **Katalog części zamiennych**, podzespołów, modułów komponentów i elementów lokomotywy **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 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 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.
10. **Paszporthy rewizyjne dla urządzeń podlegających dozorowi technicznemu.** Należy dostarczyć oryginał w formie wymaganej przez stosowne instytucje wraz z każdą lokomotywą, 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.
11. **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. Zamawiający dopuszcza możliwość przekazania „Deklaracji zgodności z typem” w formie elektronicznej z podpisem cyfrowym.

12. **Certyfikat Badania Typu WE.** Należy dostarczyć uwierzytelnioną kopię certyfikatu w wersji papierowej lub elektronicznej najpóźniej w dzień odbioru końcowego przez Odbiorcę. Zamawiający dopuszcza możliwość przekazania „Certyfikatu Badania Typu WE” w formie elektronicznej z podpisem cyfrowym.
13. **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 dokument/y był/y wydany/e w innym języku Dostawca dostarczy dokument/y wraz z jego/ich tłumaczeniem na język polski. Brak dostarczenia dokumentów potwierdzających rejestrację lokomotywy do dnia odbioru końcowego spowoduje brak odbioru lokomotywy.
14. **Dokument lub przepis** potwierdzający zgodę na eksploatację lokomotywy 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 odpowiednich dla kraju dopuszczenia. [Pismo wydane przez PKP PLK SA potwierdzające taką możliwość będzie wystarczające.](#)
15. **Instrukcję obsługi liczników energii elektrycznej** w tym także instrukcję licznika certyfikowanego przez PGE Energetyka Kolejowa S.A. oraz kopię dokumentu wydanego przez PGE Energetyka Kolejowa S.A. dotyczącego podłączenia licznika energii.
16. **Dokument potwierdzający**, iż w danej lokomotywie zostało zabudowane urządzenie ETCS wraz z podaniem poziomu tego urządzenia. Urządzenie nie może być poziomu niższego niż ETCS [poziomu 2](#), baseline 3.4.0, z zachowaniem kompatybilności wstecznej systemu zarządzania ruchem kolejowym ERTMS. Dokument [dla pojazdu kolejowego wydanego przez urząd właściwy do wystawienia takiego zezwolenia lub inny dokument, w którym zamieszczona jest informacja o zastosowaniu na lokomotywie systemu ETSC poziomu 2, baseline 3.4.0.](#) zostanie przekazany Odbiorcy podczas odbioru technicznego.

17. **Listę części krytycznych** zgodnie (wg punktu 3 „Części zamienne” w części V Specyfikacji) z wymaganiami Odbiorcy z określeniem potencjalnych dostawców, czasu realizacji dostawy i aktualnych rynkowych cen jednostkowych tych części, w języku polskim.
18. **Listę części trudnodostępnych, 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.
19. **Podręcznik obsługi lokomotywy dla maszynisty.**
20. **Instrukcję czyszczenia lokomotywy.**
21. **Instrukcję i schemat podnoszenia / wkolejania, holowania lokomotywy.**
22. **Opis działań ratowniczych i postępowania w związku z wykołaceniem oraz w trakcie ponownego wstawienia (wkolejania) lokomotywy na tor.**
23. **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.
24. **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.
25. **Koncepcję ochrony przeciwpożarowej** wraz ze wszystkimi wymaganymi certyfikatami ochrony przeciwpożarowej, zgodnie z przepisami dotyczącymi ochrony przeciwpożarowej w pojazdach szynowych Dostawca prześle najpóźniej w dniu odbioru technicznego pierwszej lokomotywy.

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.

Dokumentację, o której mowa wyżej Dostawca zobowiązany jest przekazać Zamawiającemu w formie papierowej tylko wtedy gdy taka forma jest wymagana przez instytucje zewnętrzne, np. UTK, 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 dopuszczenia) 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 techniczne

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 lokomotyw w liczbie nie przekraczającej 1 kontroli na jedną lokomotywę. Każdorazowo inspekcja ze strony Odbiorcy zostanie zgłoszona **na co najmniej 5 dni roboczych** przed wizytą przedstawicieli Odbiorcy. 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 dwóch tygodni **i w odstępie pomiędzy odbiorem technicznym pierwszej, a odbiorem technicznym drugiej nie krótszym niż 3 dni robocze**. 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.

Czynności planowane podczas odbioru technicznego

Planowane czynności podczas odbioru, które przedstawiciele Odbiorcy zamierzają i mogą 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.
- Sprawdzenie dokumentów dotyczące oceny ryzyka w związku z eksploatacją i obsługą lokomotywy oraz koncepcji 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/w dokumenty winny zostać dostarczone przed terminem odbioru końcowego.

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. Odbiorca z zastrzegą sobie możliwość przeprowadzenia jazdy próbnej najpóźniej w dniu odbioru końcowego oraz sprawdzenie trakcji wielokrotnej.

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

Dostawca zobowiązany jest dostarczyć na własny koszt każdą z lokomotyw do miejsca dostawy, tj. **do terminala intermodalnego Odbiorcy w Gliwicach, po dokonaniu jej wcześniejszego odbioru końcowego w miejscu wskazanym przez.**

Odbiór końcowy każdej lokomotywy dokonywany będzie komisyjnie w hali w języku polskim, przez przedstawicieli Dostawcy oraz Zamawiającego. **Po dokonaniu odbioru końcowego lokomotywy Odbiorca dokona ubezpieczenia casco pojazdu.** Na wniosek Zamawiającego odbiór **końcowy** może być poprzedzony jazdą próbną do 150 km (liczone jako łączna ilość kilometrów przejechana w ramach jazdy próbnej), zorganizowaną przez Zamawiającego i na koszt Zamawiającego. Ubezpieczenie lokomotyw do chwili **zakończenia** odbioru **końcowego** jest po stronie Dostawcy.

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**.

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 **podstawieniem** lokomotywy w miejscu odbioru końcowego, 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, dostawa

Przystąpienie do **odbioru końcowego lokomotyw w miejscu wskazanym przez Dostawcę** powinno nastąpić przed terminem dostawy, w dniu roboczym (pomiędzy godz. 9:00 a 16:00) ustalonym z Odbiorcą. Dostawca na co najmniej **siedem** Dni roboczych wcześniej powinien zgłosić swoją gotowość do przystąpienia do odbioru końcowego.

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.

W czasie odbioru końcowego dokonana będzie weryfikacja lokomotyw pod względem kompletności oraz braku usterek jak również dokonane zostanie sprawdzenie, czy Dostawca **przygotował** i przekazał wszystkie wymagane dokumenty, w tym w szczególności:

- Protokół z rejestracji zbiorników w TDT oraz paszporty zbiorników;

- Komplet dokumentów w języku polskim niezbędnych dla ECM;
- Dokumenty z jazdy próbnej przeprowadzonej przez Dostawcę, w wersji polskiej;
- Pozostałe dostępne instrukcje, zeszyty, dokumenty producenta, 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 **końcowego** 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.

Strony podpisując protokół odbioru końcowego lokomotywy uznają, że lokomotyw **jest gotowa do eksploatacji**. Z tą też chwilą **przejdzie na Odbiorcę** ryzyko nieobjętych gwarancją Dostawcy przypadkowych uszkodzeń lub utraty. Odbiorca będzie pokrywał koszty ubezpieczenia lokomotywy od chwili protokolarnego odbioru końcowego każdej z lokomotyw.

Dostawca na co najmniej **siedem** Dni roboczych wcześniej powinien potwierdzić swoją gotowość **dokonania dostawy do miejsca dostawy**. Nadto na 24 godziny przed przyjazdem lokomotywy do stacji Gliwice Port, od której odgałęzia się bocznica Terminala miejsca dostawy w Gliwicach, Dostawca (lub działający za niego przewoźnik kolejowy) zaawizuje przybycie lokomotywy na adres mailowy michal.dudlak@pcc.eu , marek.pytka@pcc.eu, dispo@pcc.eu Jeżeli przyjazd lokomotywy nastąpiłby po godz. 16:00, to przedstawiciele Stron przystąpią do jej **wydania** w następnym dniu roboczym od godz. 09:00. Odbiór w miejscu dostawy każdej z lokomotyw zostanie zakończony w miejscu dostawy podpisaniem protokołu **wydania, w którym strony potwierdzą usunięcie ewentualnych usterek odnotowanych w protokole odbioru końcowego oraz przekazanie Odbiorcy wszystkich wymaganych dokumentów, które nie zostały mu wcześniej przekazane**.

Strony podpisując protokół wydania lokomotywy uznają, że lokomotywę uważa się za dostarczoną. 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).

Koszty dostawy i odbioru

Koszty, jakie mogą wiązać się z przeprowadzeniem **wydania** w miejscu dostawy ponosi Odbiorca, z tym że koszty dostawy lokomotywy do miejsca dostawy, **(za wyjątkiem ubezpieczenia lokomotywy)** oraz wynagrodzenia przedstawicieli Dostawcy, ich przejazdu i pobytu w miejscu **dostawy**, obciążają wyłącznie Dostawcę.

Jeśli okaże się, że odbiór lokomotyw **w miejscu dostawy** 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 techniczne wsparcie potrzebne do usunięcia usterki przed odbiorem lokomotywy.

Koszty transportu lokomotywy celem usunięcia usterek stwierdzonych podczas procedury **wydania w miejscu dostawy**, 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 lokomotywy po dostarczeniu do Odbiorcy nie nadawałyby 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 spośród dostarczonych lokomotyw **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:

- **Odporność na perforację elementów nośnych konstrukcyjnych** oraz poszycia **winna być przez 18 lat.**
- **szczelność powłok lakierniczych** – **Trwałość i gwarancja dla powłok lakierniczych minimum 6 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 zębatych i łożysk osiowych oznacza, że ich normalne zużycie w tym okresie nie będzie tak znaczne, że dalsza eksploatacja lokomotywy uzależniona będzie od wymiany tych elementów.

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

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

W ramach gwarancji na lokomotywy, Dostawca lokomotyw ponosi pełną odpowiedzialność, za wady każdej z dostarczonych lokomotyw (także wynikię 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 dopuszczenia do ruchu, 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 miesięcy 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 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 lokomotywy już dostarczonej, ani dla tej, której dostawa dopiero ma nastąpić.

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 będzie naliczane po stawkach Cs i Csd, zaś

wynagrodzenie za wykonane usługi serwisu dodatkowego zostanie rozliczone po cenach: Cpc lub stawkach Cp, i Cd.

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”. Przeprowadzenie czynności serwisowych winno kończyć się udokumentowaniem tych czynności poprzez przekazanie Odbiorcy dokumentacji po przeglądowej wynikającej z DSU.

Po wykonaniu usługi serwisowej Dostawca prześle Zamawiającemu komplet dokumentów z wykonanych czynności, zgodnie z DSU oraz wymaganej dokumentacji dotyczącej utrzymania dla każdego z krajów dopuszczenia do ruchu 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 innego niż wyżej wymienione, to taki dokument winien być każdorazowo wystawiony w ramach wynagrodzenia za czynności serwisowe realizowane przez Dostawcę.

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.

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.

Dostawca w ramach pobieranego wynagrodzenia Cs będzie pełnił funkcję czwartą (4) obowiązków ECM dla wszystkich dostarczonych lokomotyw w ramach 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 o pierwszą, drugą i trzecią (1-3) ECM, dla każdej z odebranych lokomotyw zgodnie z zakresem wynikającym z odpowiednich przepisów.

Wskaźnik gotowości G – dostępność lokomotyw

Dostawca powinien tak zorganizować i prowadzić Serwis prewencyjny i korekcyjny każdej lokomotywy, aby czas jej wyłączenia z ruchu obliczony jako **wskaźnik gotowości G** odpowiednio dla floty składającej się z dwóch lokomotyw dostarczonych w ramach 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 dostępności lokomotyw wchodzących w skład floty dostarczonej w ramach Zadania w okresie, dla którego wyznaczany jest wskaźnik, liczony w okresie rozliczeniowym,

$T = t_1 + t_2$, gdzie

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

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

- a) czas trwania czynności utrzymania (serwisu) **prewencyjnego** poziomu P1, P2 i P3 oraz wszelkich innych czynności planowych zgodnie z DSU, w tym także czas niezbędny do dokonania wymiany elementów podlegających zużyciu w toku eksploatacji, jak np. nakładki pantografu, wstawki hamulcowe, oraz materiałów podlegających wymianie, jak np.: filtry, płyny eksploatacyjne; do całkowitej sumy liczby godzin niedostępności nie będzie jednak liczony czas trwania przeglądu P3 w wymiarze pierwszych dziesięciu dni trwania P3;

- 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 z ruchu lokomotywy spowodowany brakiem dopuszczzeń formalnych lub homologacji wymaganych do eksploatacji lokomotywy zgodnie z jej przeznaczeniem na sieci kolejowej, **w tym także z powodu braku możliwości korzystania z systemu radiołączności GSM-R.**

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

$N=n_1+n_2$, gdzie

n_1, n_2 - **liczba godzin niedostępności** dla każdej kolejnej z lokomotyw w danym okresie rozliczeniowym.

Liczba godzin niedostępności dla każdej z lokomotyw w ramach Zadania będzie liczona w sposób przedstawiony poniżej dla serwisu prewencyjnego (A) oraz korekcyjnego (B):

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 bocznica ustalonego pomiędzy Stronami warsztatu
do chwili 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 dwóch lokomotyw będących przedmiotem dostawy i świadczenia usług utrzymania w ramach 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 Zadania do 31 grudnia roku, w którym dokonano dostawy lokomotyw,
- b) od 1 stycznia do 31 grudnia, dla każdego roku kalendarzowego eksploatacji lokomotywy, 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.

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 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 napraw taboru Odbiorcy** w Gliwicach, Brzegu Dolnym, a docelowo 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 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 400 000 km (lub 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 Zamawiający wymaga:

- a) utrzymywania stałego wsparcia telefonicznego *hot-line*,
- b) usuwania wad, awarii Lokomotywy oraz skutków tychże wad i awarii, zarówno objętych jak również 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, po upływie okresu

gwarancji na lokomotywy, Dostawcy przysługiwać będzie dodatkowe wynagrodzenie poza wynagrodzeniem miesięcznym wynikającym z **Ceny Cs obliczone według podwójnej stawki Cp** 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 Dostawca przekaże 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 następnych 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 **6000 PLN** za dobę, ustala się stawkę godzinową na **250 PLN**. 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**.

Jeśli Dostawca zapewni lokomotywę zastępczą, wówczas czas, 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 stanowił 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 sytuacji braku możliwości transportu, 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 bocznica 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 warsztatem, 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 **Cp** oraz **Cd** odpowiednio dla Zadania.
- B. **Reprofilacji zestawów kołowych** za wynagrodzeniem ustalonym po stawkach Cp i Cd. Termin przystąpienia do usługi reprofilacji zestawu kołowego będzie każdorazowo ustalany między Stronami, z podaniem dnia i godziny, a jeśli Strony nie uzgodnią inaczej, to 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. W przypadku konieczności przeprowadzenia w specjalistycznym warsztacie (nienależącym do Dostawcy) reprofilacji zestawu kołowego wynikłej wskutek okoliczności, za które odpowiedzialność ponosi Odbiorca, rozliczenie kosztu czynności związanych z reprofilacją zostanie przeprowadzone w oparciu o szczegółowo udokumentowane koszty.
- C. Dokonania **naprawy rewizyjnej poziomu P4** – za wynagrodzeniem ustalonym w przetargu jako cena **Cp4**.
Najpóźniej na miesiąc przed planowanym terminem, w którym lokomotywa powinna być przekazania 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 Cp, i Cd (sposób ustalenia ceny zestawu określony jest niżej pod lit. F). Zamawiający oczekuje, że Odbiorca przystąpi do wymiany każdego zestawu kołowego niezwłocznie po jego dostawie w terminie 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 Cp, i Cd (sposób ustalenia ceny zestawu określony jest niżej pod lit. F). 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 2](#), 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 2, arkusz 2](#)). 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. arkuszu nr 2, 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 2 w Załączniku nr 2](#), 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 Cp, i Cd) 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 (lub 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, a także GSM-R lokomotywy z nowym scenariuszem ESC / RSC 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 / GSM-R lokomotywy z nowym scenariuszem ESC/ RSC, dla której Dostawca lub użytkownicy lokomotywy (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 przygotowuje i dostarczy Zamawiającemu w ramach dokumentacji przekazywanej podczas odbioru końcowego pierwszej lokomotywy 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 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 dwa odbieraki prądu stałego DC (pantografy) wraz z ich kompletnym wyposażeniem (akcesoriami umożliwiającymi montaż i eksploatację, w tym także mowa tu o izolatorach, torach prądowych, czy odłączniku nożowym).

Jeśli lokomotywa posiada dopuszczenia na kraje inne niż Polska, wówczas w ramach części krytycznych należy zapewnić 1 odbierak prądu zmiennego AC, wraz z wyposażeniem.

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. 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 prewencyjnego.

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 Dostawca zobowiązuje się do przeszkolenia pracowników Odbiorcy (maszynistów, serwisantów, pracowników utrzymania taboru). Szkolenia w zakresie określonym poniżej w pkt 1-2 niżej zostaną przeprowadzone nie wcześniej niż **w terminie sześciu tygodni i nie później niż w terminie dwóch tygodni** przed dostawą pierwszej z zamawianych lokomotyw. Szkolenie w zakresie określonym

w pkt 3 zostanie przeprowadzone w **terminie do 3 tygodni od dostawy pierwszej lokomotywy**. Odbiorca wskaże Dostawcy termin i uzgodni z Dostawcą miejsce szkoleń z co najmniej jednomiesięcznym wyprzedzeniem. Wszelkie koszty związane z przeprowadzeniem szkoleń Dostawca wkalkuluje 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**. Uczestnikami szkolenia ze strony Odbiorcy będą: maszyniści oraz maszyniści – instruktorzy. Szkolenie maszynistów i instruktorów odbędzie się tylko wtedy, jeśli zaoferowane w przetargu lokomotywy będą inne niż te, które Zamawiający użytkuje w ramach realizowanych przez niego przewozów kolejowych. 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 pierwszej lokomotywy 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 może nie mieć 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 pozyskania 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 **8 osób** 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 **10** 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 urządzeń 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 końcowym pierwszej lokomotywy. 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, jaką nazwę posiada model oferowanej lokomotywy (w [Załączniku nr 2](#)).
2. Oferent poda informację, jaki jest **przewidywany okres dostępności części zamiennych** dla oferowanej lokomotywy (w [Załączniku nr 2](#)).

3. Oferent w ramach wydzielonych informacji dodatkowych zawartych w piśmie przewodnim do Oferty może przedstawić propozycję i aktualną wycenę **elementów dodatkowego wyposażenia**, które nie zostały wskazane w Specyfikacji ani z niej nie wynikają, jako typowych 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. WYTYCZNE DO PRZYGOTOWANIA OFERTY

Oferta będzie wyrażona w PLN i podpisana przez osoby reprezentujące Oferenta.

Jeżeli wartość oferty nie będzie mieścić się w budżecie Zamawiającego przeznaczonego na dane zadanie, to Zamawiający poinformuje Oferenta o tym fakcie wzywając do jej skorygowania w wyznaczonym terminie.

W ramach oferty Zamawiający oczekuje zaoferowania **Cen netto** osobno dla każdego z elementów cenowych wpływających na atrakcyjność oferty.

Formularz oferty– załącznik nr 2

Oferent wypełni formularz oferty tj. [Załącznik nr 2](#). Cenę z tytułu dostawy lokomotyw (CI) oraz cenę z tytułu serwisu lokomotyw (Cs) należy wpisać w odpowiednich komórkach arkusza 1 („1.Wzór W”). Cena za dwie lokomotywy oraz skumulowana cena serwisu w okresie utrzymania będą miały wpływ na wskaźnik „W”, który zostanie automatycznie wyliczony przez arkusz XLS.

Oferent winien zaoferować również pozostałe stawki we wskazanych miejscach formularza.

Wartość wskaźnika W

Wartość „W” będzie liczona na podstawie oferty złożonej w Bazie Konkurencyjności w oparciu o następujący wzór:

$$W = 2*CI + C_{ss}$$

gdzie:

W – wskaźnik określający w sposób ważony miejsce danej oferty na realizację Zadania w rankingu ofert. 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 ze Specyfikacji i osiągnie najniższą wartość „W”;

Cl – cena za 2 szt. lokomotywy;

Css – skumulowana szacunkowa cena serwisu zaoferowana dla 2 szt. lokomotyw w okresie eksploatacji aż do pierwszej naprawy rewizyjnej P4;

Stawki wymagane w formularzu oferty, nie mające wpływu na ocenę atrakcyjności ofert:

Cp4 - cena za pierwszą naprawę rewizyjną P4 lokomotywy;

Cpc - cena pakietu części (suma cen poszczególnych elementów wchodzących w skład pakietu) ;

Cp - stawka za 1 roboczogodzinę pracy serwisanta

Cd - stawka za dojazd serwisanta

Uzyskana najniższa wartość „W” **określająca miejsce w rankingu będzie rozstrzygająca**, pod warunkiem spełnienia pozostałych warunków, o jakich mowa w Specyfikacji.

Ponadto Zamawiający zastrzega sobie prawo do rozstrzygnięcia przetargu i zawarcia umowy z Dostawcą, który uzyskał najniższą wartość wskaźnika „W”, o ile zaproponowane ceny na realizację Zadania będą się mieściły w budżecie Zamawiającego.

2. ZŁOŻENIE DOKUMENTÓW NIEZBĘDNYCH DO ZAWARCIA UMOWY

Jeżeli po upływie terminu składania ofert w Bazie Konkurencyjności Zamawiający nie przekaze innej informacji, to Oferent, którego oferta jest najkorzystniejsza (najniższa suma wartości lokomotyw oraz ich serwisu za okres do pierwszej naprawy P4) zobowiązany będzie **w terminie 3 (trzech) Dni roboczych**, od wezwania wysłanego przez Zamawiającego, (tj. do dnia **25.03.2026**), **dostarczyć komplet dokumentów niezbędnych do zawarcia umowy zgodnie z niniejszą Specyfikacją**, na adres:

przetargi.realizacja@pcc.eu

Z inicjatywy własnej lub na wniosek Oferenta, PCC Intermodal S.A. może przedłużyć termin do dostarczenia dokumentów niezbędnych do zawarcia umowy o nie więcej niż kolejne trzy dni robocze.

Dokumenty niezbędne do zawarcia umowy powinny być sporządzone w języku polskim i złożone w formie pliku/-ów pdf opatrzonego/-ych podpisem kwalifikowanym.

Dokumenty niezbędne do zawarcia umowy w wersji obowiązującej oraz w ewentualnej wersji ujednoliconej będą opublikowane na stronach: <https://bazakonkurencyjnosci.funduszeuropejskie.gov.pl/> oraz <https://www.pccintermodal.pl/przetargi/>

Wersja ujednolicona dokumentu, to najbardziej aktualna, opublikowana wersja dokumentów uwzględniająca zmiany i uzupełnienia wprowadzone przez Zamawiającego w związku z udzielonymi odpowiedziami na pytania Oferentów;

3. DOKUMENTY NIEZBĘDNE DO ZAWARCIA UMOWY

Komplet dokumentów będzie zawierać:

- I. **Pismo przewodnie**, w którym Oferent może przedstawić informacje uzupełniające, o ile uzna je za istotne i nie będą one w sprzeczności z zapisami Specyfikacji oraz z pozostałymi składanymi dokumentami.
- II. Tekst **umowy dostawy** o treści zgodnej z ujednoliconym tekstem projektu umowy stanowiącym [załącznik nr 3 do Specyfikacji](#), uzupełniony w miejscach do tego przeznaczonych oraz podpisany zgodnie z reprezentacją Oferenta wraz z kompletem podpisanych załączników do umowy dostawy, tj.:

Załącznik nr 1 – **Specyfikacja przedmiotu przetargu** (tekst niniejszej Specyfikacji w ostatecznej wersji opublikowanej na stronie internetowej Zamawiającego - bez załączników do niej);

Załącznik nr 2 – **Formularz oferty** wypełniony w oparciu o [Załącznik nr 2](#) do Specyfikacji;

Załącznik nr 3 – **Pytania i odpowiedzi** dotyczące przedmiotu przetargu (*tekst opublikowany przez Odbiorcę zgodnie ze Specyfikacją*);

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 (opracowane przez Oferenta i zgodny z DSU i z danymi zawartymi w Załączniku nr 2 do umowy);

Załącznik nr 8 – Warunki dalszego powierzania danych osobowych – **RODO** (zgodny ze wzorem przygotowanym przez Odbiorcę).

Zamawiający informuje, iż dostarczenie dokumentów niezbędnych do zawarcia umowy jest obligatoryjne, pod rygorem zatrzymania wadium. Zasady dotyczące wadium przedstawiono w Części I Specyfikacji.

4. INFORMACJA ODNOŚNIE UMOWY

Oferent uzupełnia **tekst umowy dostawy** tylko w miejscach do tego przewidzianych (wykropkowanych). Nie dopuszcza się przekreślania tekstu umowy, ani dopisywania treści za wyjątkiem informacji w miejscach wykropkowanych, pod rygorem odrzucenia oferty.

W przypadku wątpliwości należy zwrócić się z zapytaniem do Odbiorcy na adres: <https://bazakonkurencyjnosci.funduszeuropejskie.gov.pl/>, odpowiednio w trybie, o którym mowa w **części I** Specyfikacji.

Zgodnie z Wytycznymi dotyczącymi kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027 komunikacja w postępowaniu o udzielenie zamówienia, w tym ogłoszenie zapytania ofertowego, składanie ofert, wymiana informacji między Zamawiającym a Oferentem (wykonawcą/dostawcą) oraz przekazywanie dokumentów i oświadczeń odbywa się pisemnie za pomocą Bazy Konkurencyjności (BK2021), dlatego Zamawiający przygotowując zapisy Specyfikacji podtrzymuje te wymagania w zakresie takim, aby zachować zasadę konkurencyjności oraz zapewnić równe traktowanie Oferentów.

Niniejsza Specyfikacja jest integralną częścią umowy dostawy. Specyfikacja bez załączników będzie stanowić **Załącznik nr 1 do zawartej umowy dostawy**.

Oferent winien złożyć dokument zawierający **warunki gwarancji udzielonej na lokomotywy (Załącznik nr 4)**. Dokument powinien uwzględniać warunki gwarancji określone w niniejszej Specyfikacji, może też zawierać inne uregulowania, o ile nie stoją w sprzeczności z warunkami wynikającymi ze Specyfikacji. Jeśli Oferent złoży warunki gwarancji w formie dokumentu znajdującego zastosowanie do powszechnie zawieranych przez niego umów sprzedaży (dostawy) lokomotyw, treść gwarancji określona w umowie i Specyfikacji będzie miała pierwszeństwo, w zakresie w jakim będzie korzystniejsza dla Odbiorcy od ogólnych warunków stosowanych przez Oferenta. Jeśli Oferent nie proponuje żadnych dodatkowych wymagań gwarancyjnych **Załącznik nr 4** może zawierać jedynie krótkie potwierdzenie warunków gwarancji określonych w specyfikacji przez Zamawiającego.

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

1. OCENA ZŁOŻONYCH OFERT, ZAWARCIE UMOWY

Jedynym kryterium wyboru oferty dla Zadania jest wartość wskaźnika „W”. Zadanie wygrywa Oferent, który zgodnie z wytycznymi podanymi w niniejszej Specyfikacji uzyska najniższą wartość wskaźnika W.

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 dokumentów niezbędnych do zawarcia umowy w wyznaczonym terminie (przez Oferenta wezwanego przez Zamawiającego do zawarcia umowy) lub też ich niezgodność z wymaganiami Specyfikacji, pomimo upływu dodatkowo wyznaczonego terminu skutkuje odrzuceniem oferty. Zamawiający w takim przypadku może zatrzymać wadium. W tej sytuacji Zamawiający zawrze umowę z kolejnym spośród Oferentów biorących udział w postępowaniu, który złożył komplet poprawnych dokumentów. Oferenci są związani ofertami do dnia **18.05.2026.**

W przypadku, gdy żadna z ofert dla Zadania nie zmieści się w kwocie budżetu Zamawiający poinformuje o tym fakcie Oferentów i ma prawo poprosić o złożenie zweryfikowanych ofert.

Jeżeli Wykonawca, którego oferta została wybrana nie wniesie w wymaganym terminie zabezpieczenia należytego wykonania zawartej umowy o treści uzgodnionej z Zamawiającym, wtedy Zamawiający może odstąpić od umowy i wybrać ofertę najkorzystniejszą spośród pozostałych ofert w okresie ich obowiązywania, chyba że konieczne byłoby unieważnienie postępowania.

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 lub ich odwołania oraz unieważnienia przetargu w całości lub w odniesieniu tylko do wskazanej części na każdym etapie postępowania, włączając w to zmiany w treści Specyfikacji lub zakończenia przetargu bez rozstrzygnięcia. Dotyczy to także sytuacji, gdzie żadna z ofert nie jest niższa niż przyjęty przez Spółkę budżet na to Zadanie.

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

Zamawiający informuje, że zamówienie objęte niniejszym postępowaniem stanowi część projektu zgłoszonego o dofinansowanie z **Krajowego Planu Odbudowy** w ramach projektów objętych prekwalfikacją Krajowego Planu Odbudowy na lata 2024-2026, Inwestycja E.2.1.3 Transport intermodalny (dalej: **KPO**).

Zamawiający zastrzega sobie prawo uzależniania podpisania umowy od uzyskania dofinansowania na podstawie pozytywnego rozpatrzenia wniosku złożonego w ramach konkursu ze środków z KPO.

Z uwagi na bezwzględnie obowiązujący termin zamknięcia programu KPO i rozliczenia środków pomocowych do dnia **30.06.2026** Zamawiający informuje, iż w przypadku opóźnienia w dostawie lokomotyw od terminów dostawy wskazanych w wymaganiach specyfikacji o więcej niż 2 tygodnie, może być zmuszony do rozwiązania umowy bez wyznaczania dodatkowego terminu i żądania zwrotu wypłaconych Dostawcy zaliczek.

W przypadku wydłużenia przez CUPT terminu realizacji projektu, w ramach którego realizowana jest niniejsza umowa, potwierdzonego aneksem do umowy o objęcie przedsięwzięcia wsparciem KPO, Wykonawca może wystąpić do Zamawiającego z wnioskiem o przedłużenie terminu realizacji dostawy.

Zamawiający zobowiązuje się uwzględnić taki wniosek i przedłużyć termin realizacji dostawy o okres nie dłuższy niż okres wydłużenia terminu realizacji projektu objętego KPO.

Wniosek Wykonawcy powinien zostać złożony pisemnie w terminie 3 Dni roboczych od dnia powzięcia przez Wykonawcę informacji o wydłużeniu terminu realizacji projektu objętego KPO.

Dopuszcza się możliwość sfinansowania zakupu w drodze finansowania zewnętrznego udzielonego przez firmę wybraną przez PCC Intermodal S.A.

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](https://www.pccintermodal.pl/przetargi/) (<https://www.pccintermodal.pl/przetargi/>).

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

Ewentualne spory będą rozstrzygane przez właściwe sądy polskie właściwe dla siedziby Odbiorcy. W odniesieniu do niniejszego postępowania nie mają zastosowania zapisy ustawy Prawo Zamówień Publicznych. Oferent może złożyć tylko jedną ofertę. Oferent ponosi wszelkie koszty związane z przygotowaniem oferty.

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; 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 zakresie pełnego utrzymania w okresie gwarancji oraz po gwarancji aż do pierwszej naprawy P4”** z zachowaniem zasady konkurencyjności;
- 2) odbiorcami danych osobowych będą osoby lub podmioty, którym udostępniona zostanie dokumentacja postępowania w oparciu o Specyfikację oraz podrozdział 6.5 Wytucznych w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności na lata 2014-2020, dalej „Wytuczne”;
- 3) dane osobowe będą przechowywane w okresie przez okres 5 lat od daty płatności końcowej na rzecz Zamawiającego;
- 4) obowiązek podania danych osobowych bezpośrednio go dotyczących jest wymogiem określonym w postanowieniach Wytucznych, związanym z udziałem w postępowaniu o udzielenie zamówienia; konsekwencje niepodania określonych danych wynikają z Wytucznych;
- 5) w odniesieniu do danych osobowych decyzje nie będą podejmowane w sposób zautomatyzowany, stosowanie do art. 22 RODO;
- 6) 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;
- 7) 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.

4. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW DO SPECYFIKACJI PRZEDMIOTU PRZETARGU

1. Formularz zgłoszenia Oferenta do przetargu.
2. Formularz oferty.
3. Umowa dostawy lokomotyw – projekt wraz z załącznikami:
 - nr 5 Wzór Protokołu odbioru technicznego lokomotywy
 - nr 5a Wzór Protokołu zdawczo-odbiorczego
 - nr 6 Dane kontaktowe przedstawicieli Odbiorcy i Dostawcy
 - nr 8 Warunki dalszego powierzania danych osobowych – RODO