



## Istotne postanowienia umowy w zakresie zadania nr 2

### § 1

#### Przedmiot umowy

1. Przedmiotem umowy jest wykonanie 27 napraw w poziomie utrzymania P5 z modernizacją elektrycznych zespołów trakcyjnych (EZT) serii EN57, zgodnie z treścią oferty złożonej w postępowaniu o zamówienie publiczne znak: MWZ3-205-132-2013 w zakresie zadania nr 2.
2. Umowa będzie zrealizowana w okresie od dnia podpisania do dnia 30 listopada 2015 r.
3. Zakres naprawy w poziomie utrzymania P5 określa § 2 ust. 5 i 7 niniejszej umowy, a zakres modernizacji określa załącznik nr 4 do umowy.

### § 2

#### Sposób realizacji umowy

1. Wykonawca zobowiązuje się do wykonania przedmiotowych napraw z modernizacją, a Zamawiający zobowiązuje się do zapłaty wynagrodzenia ustalonego w umowie.
2. Wykonawca zobowiązuje się do zapewnienia we własnym zakresie wyłącznie nowych materiałów i części EZT potrzebnych do wykonania przedmiotu umowy. Zastosowane materiały i podzespoły do modernizacji muszą być fabrycznie nowe. Wartość przedmiotu umowy wskazana w § 7 ust. 3 umowy, zawiera wszystkie koszty wszelkich materiałów i części (w tym ich zakupu, dostawy, zamontowania) niezbędnych do prawidłowego i zgodnego z umową wykonania przedmiotu umowy.
3. Wykonawca zobowiązuje się do wykonania napraw i modernizacji elektrycznych zespołów trakcyjnych w taki sposób, że będą przystosowane do pracy w zakresie temperatur od  $-30^{\circ}\text{C}$  do  $+40^{\circ}\text{C}$ .
4. Elektryczne zespoły trakcyjne i ich elementy składowe, w trakcie wykonywania napraw i po wykonanych naprawach oraz dokonanej modernizacji należy poddać odbiorowi komisarycznemu przez Komisarza Odbiorczego Zamawiającego. Odbiór komisaryczny musi się odbyć wg zasad i w zakresie przewidzianym obowiązującymi przepisami, dokumentami i instrukcjami wymienionymi w załączniku nr 2 do umowy. Podstawą do uznania naprawy za wykonaną jest zgodność parametrów wszystkich zespołów, podzespołów, części i elementów naprawianych EZT z parametrami określonymi we właściwych Warunkach Technicznych Wykonania i Odbioru (WTWiO) po naprawie dla danego rodzaju naprawy, potwierdzony przez Komisarza Odbiorczego protokołem komisyjnego odbioru.
5. Podczas naprawy w poziomie utrzymania P5 EZT, Wykonawca zobowiązuje się do wykonania następujących prac:
  - 1) pełnego demontażu podzespołów i zespołów EZT, zgodnie z „Dokumentacją systemu utrzymania elektrycznego zespołu trakcyjnego typu 5B+6B+5B (oznaczenie serii EN 57)”,
  - 2) pudło należy przygotować do malowania poprzez obustronne (z zewnątrz i wewnątrz pudła) śrutowanie lub piaskowanie oraz wymianę uszkodzonych elementów, malowanie pudła całego EZT oraz dachu EZT farbą chemoutwardzalną (poliuretanową lub epoksydowo – poliuretanową). Malowanie powinno być zgodne z obowiązującymi kartami UIC 842-2 „Warunki techniczne dla metod badań materiałów malarskich i szpachli.”, 842-5 „Wykonawcze warunki techniczne dotyczące zabezpieczenia antykorozyjnego oraz malowania wagonów i pojazdów trakcyjnych.” oraz 842-6 „Warunki techniczne kontroli jakości systemów malowania pojazdów kolejowych.” Malowana powierzchnia powinna być odpowiednio przygotowana do malowania (szpachlowana, zmatowiona). Wykonawca uzgodni z Zamawiającym proponowany system malarski.

Malaturę pudła oraz dachu należy wykonać w kolorach zgodnych z Systemem Identyfikacji Wizualnej Zamawiającego. Wszystkie napisy oraz logo na EZT muszą być malowane zgodnie z kolorystyką określoną w załączniku nr 5 do umowy. Nie dopuszcza się stosowania naklejek, Po malowaniu wykonać powłokę lakierniczą antygraffiti z użyciem bezbarwnego lakieru



Załącznik nr 9.1 do SIWZ, znak: MWZ3-205-132-2013

poliuretanowego chemoutwardzalnego, umożliwiającą zmywanie graffiti dostępnymi, aprobowanymi środkami czyszczącymi, gwarantującą ochronę powłok malarskich pudeł wagonowych EZT. Kolorystyka pudła EZT określona jest w załączniku nr 5 do umowy oraz dokumencie „System identyfikacji wizualnej KM”.

- 3) wymiany wszystkich osi zestawów kołowych oraz kół bosych,
- 4) wymiany izolacji termicznej i akustycznej z zastosowaniem masy wygłuszającej,
- 5) wykonania izolacji termicznej i akustycznej podłogi w przedziałach pasażerskich i w kabinach maszynisty z zastosowaniem masy wygłuszającej,
- 6) przeprowadzenia wymiany sworzni i tulei w układzie hamulcowym, na nowe utwardzone metodą azoto-nasiarczania,
- 7) zastosowania w połączeniach elektrycznych złączek sprężynowych spełniających normę PN-K-02511:2000,
- 8) wykonania przedziału NN w wersji bez drzwi wejściowych, dostęp do urządzeń umieszczonych w przedziale NN od strony przedziału pasażerskiego z zamknięciem nietypowym, zastosowanie zamka na klucz patentowy identyczny dla wszystkich zastosowanych zamków w danym EZT (zamki typu lokomotywowego),
- 9) demontażu rynienek dachowych – pozostawić rynienki nad drzwiami wyjściowymi do EZT – rynienki muszą sięgać połowy długości pomiędzy krawędzią drzwi wejściowych i okna,
- 10) przeniesienia zewnętrznych poręczy wejściowych do wnętrza EZT – montaż poręczy na pomostach ma umożliwiać swobodne wejście do pojazdu,
- 11) likwidację okien w przedziale NN oraz kabinie WC,
- 12) wykonania regeneracji sprzęgów międzywagonowych i przywrócenia parametrów konstrukcyjnych; sprzęgi międzywagonowe winny posiadać bolec i otwór do pozycjonowania, zabezpieczenie przed rozłączeniem się wagonów, nawet w przypadku awarii (pęknięcia) cięgła głównego; sprzęgi międzywagonowe muszą być poddane badaniom wytrzymałościowym na rozciąganie i ściskanie;
- 13) zlikwidowania (zaspawania) umieszczone w podłodze wagonów silnikowych otworów i klap technologicznych, umożliwiających dotychczasową inspekcję mieszkań wentylacyjnych i silników trakcyjnych,
- 14) zastosowania magistrali CAN lub MVB wyposażony w interfejs umożliwiający podłączenie poszczególnych zespołów, podzespołów i elementów EZT pochodzących od różnych dostawców (system otwarty – dostępny protokół przesyłania sygnałów). Dokumentacja sygnałów komunikacji magistrali umożliwiających pełną kompatybilność pojazdów, a w szczególności:
  - Schemat okablowania CAN na pojeździe,
  - Lokalizację i schemat poszczególnych gniazd CAN,
  - Opis architektury systemu, budowy i zasady działania,
  - Dane techniczne magistrali CAN,
  - Opis pinów w złączach:
    - Złącza sygnałów informacyjnych z przeznaczeniem,
    - Złącza sygnałów sterujących z przeznaczeniem,
    - Parametry transmisji danych (poziomy, odstęp, szybkość przesyłu, pojemność),
    - Opis znaczenia poszczególnych bitów w telegramie przesyłanym do urządzeń,
  - Opis pinów w sprzęgach:
    - Złącza sygnałów informacyjnych z przeznaczeniem,
    - Złącza sygnałów sterujących z przeznaczeniem,
    - Parametry transmisji danych (poziomy, odstęp, szybkość przesyłu, pojemność),
    - Opis znaczenia poszczególnych bitów w telegramie przesyłanym do urządzeń,
  - Oprogramowanie diagnostyczne,
  - Algorytm pracy systemu sterowania i diagnostyki,
  - Zasada działania (opis) diagnostyki systemu, opis metod sprawdzania stanu technicznego i zestawienie parametrów technicznych,



Załącznik nr 9.1 do SIWZ, znak: MWZ3-205-132-2013

- Wykaz części zamiennych,
  - Wytyczne dotyczące utrzymania i konserwacji,
- muszą być przekazane Zamawiającemu wraz z licencją na ich użytkowanie w celach naprawczych i utrzymaniowych dotyczących przedmiotu umowy z możliwością przekazania ich podmiotom realizującym tego rodzaju usługi wyłącznie na rzecz Zamawiającego.
- 15) wymiany wszystkich zbiorników sprężonego powietrza na fabrycznie nowe,
  - 16) uzgodnienia z PKP Energetyka S. A. schematu podłączenia licznika energii trakcyjnej w pojeździe zgodnie z „Wymaganiami PKP Energetyka S. A. dla urządzeń do pomiaru energii elektrycznej prądu stałego”, a także zdemontowania i ponownego zainstalowania tych samych, przypisanych do pojazdu układów pomiarowych zużycia energii trakcyjnej zainstalowanych w EZT, w miejscu ich pierwotnego montażu z zachowaniem dotychczasowej funkcjonalności.
  - 17) zamontowania osłon brezentowo-skórzanych lub gumowych na sprzęgach czołowych EZT zabezpieczających części elektryczną i mechaniczną sprzęgu,
  - 18) wykonania prób i badań wszystkich urządzeń podlegających dozorowi technicznemu, zgodnie z przepisami Transportowego Dozoru Technicznego (TDT),
  - 19) wykonania próby szczelności układu pneumatycznego pojazdu na stanowisku z wydrukiem komputerowym.
  - 20) zdemontowania i ponownego zamontowania tych samych, przypisanych do pojazdu, urządzeń służących do lokalizacji pociągów, złożonych z dwóch terminali, dwóch zasilaczy i czterech anten, w miejscu ich pierwotnego montażu, lokalizację anten ustalić z Zamawiającym,
  - 21) zamontowania w przestrzeni za przedziałami służbowymi sufitowych uchwytów dla stojących podróżnych – do uzgodnienia z Zamawiającym,
  - 22) zamontowania piasecznic na wózkach napędnych z możliwością piaskowania przedniej pary kół (patrząc w kierunku jazdy),
6. Wykonawca zobowiązuje się podczas naprawy w poziomie utrzymania P5 EZT wykonać modernizację taboru, zgodnie z wymogami określonymi w załączniku nr 4 do umowy. Wykaz EZT planowanych do poszczególnych zakresów modernizacji określa załącznik nr 9 do umowy.
7. Podczas wykonywania napraw w poziomie utrzymania P5 EZT, Wykonawca zobowiązuje się do:
- 1) zastosowania smaru przekładniowego zalecanego przez producenta zamontowanej przekładni,
  - 2) wymiany na nowe wszystkich elementów uznanych za normalia. Za normalia uznaje się takie elementy połączeń rozłącznych zespołów i podzespołów taboru, które w czasie naprawy podlegają demontażowi i nie kwalifikują się do ponownego wykorzystania tj.: podkładki, śruby, wkręty, blachowkręty, nakrętki, zawlecзки, sworznie, pierścienie uszczelniające (tzw. Simeringi), pierścienie uszczelniające o przekroju kołowym (tzw. Oringi), pozostałe uszczelnienia, pierścienie osadcze sprężyste (tzw. Zegery), wszelkie osłony elektryczne (np.: przewodów NN, WN, miechy doprowadzające powietrze do chłodzenia silników trakcyjnych), elementy gumowe zawiesznień maszyn elektrycznych, sprzężarek itp.
  - 3) wykonania naprawy EZT, zgodnie z dokumentacjami: Systemu Utrzymania, techniczną, konstrukcyjną, technologiczną oraz Warunkami Technicznymi Wykonania i Odbioru (WTWiO) po naprawie, a także odpowiednimi Polskimi i Europejskimi Normami, obowiązującymi w okresie trwania umowy. Zamawiający wyklucza stosowanie materiałów, produktów chemicznych, petrochemicznych i innych niezgodnych z obowiązującymi normami w zakresie objętym przedmiotem umowy. Zestawienie obowiązujących dokumentów i przepisów w zakresie napraw elektrycznych zespołów trakcyjnych stanowi załącznik nr 2 do umowy.
  - 4) wykonania prób i badań wszystkich urządzeń podlegających dozorowi technicznemu, zgodnie z przepisami Transportowego Dozoru Technicznego (TDT) oraz Rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 20 października 2006 r. z późn. zm. w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych,
  - 5) wykonania w trakcie napraw w poziomie utrzymania P5 elektrycznych zespołów trakcyjnych wszystkich badań i prób przewidzianych w obowiązujących w okresie trwania umowy przepisach, instrukcjach i dokumentach, wyszczególnionych w załączniku nr 2 do umowy,



Załącznik nr 9.1 do SIWZ, znak: MWZ3-205-132-2013

- 6) przeprowadzenia badania EZT z udziałem Komisarza Odbiorczego lub wyznaczonych przedstawicieli Zamawiającego (w tym defektoskopowego) potwierdzającego, że zużycie podstawowych węzłów konstrukcyjnych i ostoji pojazdu (wzrów i ubytków) jest zgodne z wymaganiami w tym zakresie oraz przedłożenia wyników tych badań Zamawiającemu wraz z protokołami badań. Instrukcja technologiczna badań defektoskopowych powinna zostać uzgodniona podpisana przez osobę z III stopniem uprawnień, natomiast wyniki badań defektoskopowych muszą być potwierdzone i podpisane przez osobę z minimum II stopniem uprawnień zgodnie z normą PN-EN 473:2008.
8. Zamawiający zdemontuje we własnym zakresie części, zespoły i podzespoły niezbędne do eksploatacji pozostałych pojazdów. Ewentualnie, niewymontowane przez Zamawiającego części, zespoły i podzespoły, wskazane w protokole zdawczo-odbiorczym podlegają zwrotowi Zamawiającemu.
9. EZT serii EN57 po wykonanej naprawie w poziomie utrzymania P5 z modernizacją powinny być kompatybilne między sobą oraz z pojazdami serii EN57 modernizowanymi w roku 2013, jednakowo wyposażone i zgodne z Systemem Identyfikacji Wizualnej „Koleje Mazowieckie-KM” sp. z o. o.
10. Wykonawca zobowiązany jest do wykonania we wszystkich EZT wszystkich napraw z modernizacją według tej samej dokumentacji technicznej, z zastosowaniem takich samych rozwiązań, materiałów i urządzeń. Dokumentacja techniczna musi być uprzednio uzgodniona z Zamawiającym. Zmodernizowane EZT, muszą zapewniać możliwość połączenia elektrycznego i mechanicznego, z uzyskaniem pełnej funkcjonalności użytkowej między sobą. Połączenie elektryczne między EZT, musi zapewniać w sytuacjach awaryjnych przeniesienie napięcia i umożliwiać sterowanie drugiego EZT przy uszkodzonej przetwornicy i baterii. Łączenie i rozłączanie EZT musi się odbywać przy załączonych obwodach elektrycznych pojazdów.
11. Szczegółowy wystrój wnętrza, w tym rozmieszczenie drobnych detali wyposażeniowych, zostanie uzgodnione z Zamawiającym w formie pisemnego protokołu w terminie 6 tygodni po podpisaniu umowy.
12. Wykonawca zobowiązany jest przeprowadzić analizę oceny istotności zmiany w zakresie wprowadzenia do użytkowania przez Spółkę „Koleje Mazowieckie – KM” nowego typu pojazdu zgodnie z Rozporządzeniem KE 352/2009 oraz z oceną zidentyfikowania dla pojazdu kolejowego zagrożeń.
13. Wykonawca po wykonanej modernizacji przekaze Zamawiającemu wraz z pierwszym pojazdem potwierdzoną za zgodność z oryginałem kopię Świadczenia Dopuszczenia do Eksploatacji typu pojazdu kolejowego lub zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego nie objętego technicznymi specyfikacjami interoperacyjności i przekaze potwierdzone za zgodność z oryginałem Deklaracje Zgodności z Typem oraz potwierdzenie zgodności z typem wydane przez UTK. W przypadku nieprzekazania przez Wykonawcę wskazanego dokumentu Zamawiający nie przystąpi do odbioru pojazdu po naprawie z modernizacją.
14. Wykonawca zobowiązuje się opracować i przedstawić Zamawiającemu do akceptacji celem zatwierdzenia przez Prezesa UTK „Dokumentację Systemu Utrzymania EZT” lub zmienioną Dokumentację Systemu Utrzymania EZT uwzględniającą pełny zakres modernizacji i inne rozwiązania techniczne najpóźniej na 21 dni przed przekazaniem po naprawie z modernizacją pierwszego pojazdu. W przypadku nieprzekazania przez Wykonawcę wskazanego dokumentu Zamawiający nie przystąpi do odbioru pojazdu po naprawie z modernizacją.
15. Wykonawca opracuje i uzgodni z jednostką upoważnioną oraz przedstawi do zatwierdzenia Zamawiającemu co najmniej na 21 dni przed pierwszą czynnością odbioru dla pierwszego pojazdu po naprawie, Warunki Techniczne Wykonania i Odbioru dla wymienionego typu EZT. W przypadku nieprzekazania przez Wykonawcę wskazanego dokumentu Zamawiający nie przystąpi do odbioru pojazdu po naprawie z modernizacją.
16. Powyższe dokumenty zostaną opracowane zgodnie z postanowieniami ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t. j. Dz. U. z 2007 r. Nr 16 poz. 94 z późn. zm.). W przypadku konieczności wprowadzenia zmian w DSU wynikłych w procesie zatwierdzenia przez UTK obowiązek wprowadzenia zmian należy do Wykonawcy.
17. Wykonawca zobowiązuje się do protokolarnego przekazania Zamawiającemu wraz z EZT po naprawie w poziomie utrzymania P5 dokumentacji technicznej obejmującej wykonaną naprawę,



Załącznik nr 9.1 do SIWZ, znak: MWZ3-205-132-2013

modernizację oraz Świadectwa Dopuszczenia do Eksploatacji typu pojazdu kolejowego lub zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego nie objętego technicznymi specyfikacjami interoperacyjności, gwarancje i protokoły z prób.

18. Wykonawca zobowiązuje się do protokolarnego przekazania upoważnionym do odbioru EZT przedstawicielom Zamawiającego niezbędną do prowadzenia czynności eksploatacyjno-utrzymaniowych, naprawczych EZT dokumentację techniczną określoną w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych z dnia 12.10.2005 r. (Dz. U. z 2005 r. Nr 212 poz. 1771 z późn. zm.). Wykonawca zobowiązuje się do udzielenia na rzecz Zamawiającego niewyłącznej i bezterminowej licencji w zakresie utrwalania, zwielokrotniania (formie pisemnej oraz elektronicznej) i korzystania z dokumentacji do celów eksploatacyjno – utrzymaniowych, naprawczych EZT, w tym udostępniania dokumentacji w tych celach podmiotom świadczącym usługi na rzecz Zamawiającego, przy czym dokumentacja powyższa może być wykorzystana wyłącznie na potrzeby Zamawiającego i wyłącznie do wykonywania czynności dotyczących pojazdów objętych przedmiotowym zamówieniem publicznym.
19. Całość dokumentacji protokołów sygnałów magistrali umożliwiających pełną kompatybilność pojazdów musi być przekazana w depozyt na okres dwudziestu lat, od dnia jej złożenia do wskazanej przez Zamawiającego kancelarii notarialnej na wypadek ogłoszenia upadłości producenta lub zaprzestania jego działalności w tym zakresie.
20. Wykonawca prześle Zamawiającemu katalog wszystkich podzespołów, elementów i części zamiennych wraz z wykazem producentów i rysunkami.
21. Wymienioną w *ust. 18 i 20* dokumentację wraz z dokumentacją montażową, Wykonawca prześle Zamawiającemu, w ilości pięciu kompletów w formie pisemnej i dwóch w formie elektronicznej wraz z dostawą pierwszego pojazdu. Wykonawca prześle również wraz z dostawą każdego pojazdu wykaz wymontowanych i przekazanych Zamawiającemu w trakcie naprawy i modernizacji EZT podzespołów i elementów, które zostały zastąpione nowymi podzespołami czy elementami.
22. W przypadku dokonywania zmian konstrukcyjnych w trakcie realizacji przedmiotu umowy Wykonawca zobowiązany jest do wprowadzenia poprawek do posiadanej dokumentacji i przekazania Zamawiającemu w formie pisemnej i elektronicznej.
23. Wykonawca z każdym EZT prześle protokolarnie wypełnione karty podzespołów, poświadczenie z Urzędu Transportu Kolejowego, że EZT jest zgodny z dopuszczonym typem oraz w przypadku konieczności uzyskania – Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji zmodernizowanego taboru kolejowego jako podsystemu strukturalnego, nieobjętego technicznymi specyfikacjami interoperacyjności.
24. W celu zamówienia tras do jazd próbnych dla składów po naprawach, Wykonawca będzie występował o zabezpieczenie trasy przejazdu do „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o. o., Wydział Zabezpieczenia Przewozów na adres e-mail: ..... Wystąpienie, o którym mowa powinno być przesłane najpóźniej na 5 dni roboczych przed terminem planowanej jazdy próbnej, nieprzekraczalnie do godziny 14<sup>00</sup>.
25. KM zobowiązuje się do opracowania rozkładu jazdy pociągu oraz przesłania e-mailem: ..... najpóźniej na 6 godzin przed planowym odjazdem pociągu.
26. Jazda próbna po liniach PKP Polskie Linie Kolejowe S. A., po wykonanych naprawach w poziomie utrzymania P5, dla każdego EZT odbywać się będzie na koszt Zamawiającego. Jazda próbna powinna odbyć się na odcinku minimum 100 km w trakcji pojedynczej. W przypadku gdy wynik jazdy jest negatywny koszt kolejnych jazd próbnych pokrywa Wykonawca.
27. Jazda próbna musi się odbyć również na odcinku 100 km w trakcji wielokrotnej z zatrzymaniem w okolicach wszystkich przystanków i stacji kolejowych, w celu sprawdzenia sprawności urządzeń. Jazda próbna musi odbyć się na obszarze działania Spółki „Koleje Mazowieckie-KM” sp. z o. o. Zamawiający zabezpieczy EZT do jazdy próbnej w trakcji wielokrotnej, w terminie dwóch dni roboczych, licząc od dnia powiadomienia przez Wykonawcę. Jazda próbna odbywać się będzie na koszt Zamawiającego. W przypadku gdy wynik jazdy jest negatywny koszt kolejnych jazd próbnych pokrywa Wykonawca.



Załącznik nr 9.1 do SIWZ, znak: MWZ3-205-132-2013

28. W przypadku konieczności wykonania kolejnych jazd próbnych dla danego EZT, koszt ich będzie pokrywał Wykonawca na podstawie wystawionych faktur VAT, w nieprzekraczalnym terminie 30 dni od daty otrzymania.
29. Wykonanie obu jazd próbnych jest elementem obligatoryjnym do odbioru EZT po naprawie.
30. Jazdy próbne mogą odbywać się wyłącznie w dni robocze w godzinach 7<sup>00</sup> – 14<sup>00</sup>. *Przeprowadzanie jazd próbnych w innym terminie jest możliwe po każdorazowym uzgodnieniu z przedstawicielem Zamawiającego uczestniczącym w jazdach.*
31. Podstawą do uznania naprawy EZT za wykonaną będzie potwierdzenie w protokole odbiorczym przez Komisarza Odbiorczego zgodności parametrów wszystkich zespołów, podzespołów, części i elementów naprawianych EZT z parametrami określonymi we właściwych Warunkach Technicznych Wykonania i Odbioru po naprawie, potwierdzony przez Komisarza Odbiorczego protokołem komisijnego odbioru. Za wprowadzenie w błąd Komisarza Odbiorczego, pełną odpowiedzialność ponosi Wykonawca, który ww. przypadku każde niezgodności usunie na własny koszt, zgodnie z sugestią Zamawiającego.
32. Elektryczne zespoły trakcyjne kierowane na naprawę i odbierane po naprawie w poziomie utrzymania P5 będą odbierane – loco bocznicą Wykonawcy. Przyjęcie EZT do naprawy i po naprawie odbywa się w każdym dniu roboczym w godzinach 7<sup>00</sup>-14<sup>00</sup>.
33. Zamawiający zastrzega sobie prawo przeprowadzania audytów u Wykonawcy, po uprzednim uzgodnieniu terminu z Wykonawcą oraz dokonywania stosownej dokumentacji zdjęciowej w zakresie realizacji niniejszego zamówienia – wyłącznie do użytku wewnętrznego Zamawiającego.

### § 3

#### Harmonogram przekazania i czas postoju EZT w naprawie

1. Elektryczne zespoły trakcyjne będą przekazywane do naprawy w oparciu o prognostyczny plan napraw stanowiący załącznik nr 3 do umowy, zgodnie z kwartalnymi harmonogramami przekazywanymi przez Zamawiającego nie później niż 15 dni kalendarzowych przed rozpoczęciem każdego kwartału, dla którego przewidziane są naprawy EZT. Harmonogram na I kwartał 2014 r. (załącznik nr 3a do umowy) Zamawiający prześle Wykonawcy w dniu podpisania umowy, a harmonogram na II III i IV kwartał 2014 r. oraz na I, II, III i IV kwartał 2015 r. prześle nie później niż 15 dni kalendarzowych przed rozpoczęciem każdego kwartału. W harmonogramach Zamawiający wskaże numerycznie EZT przeznaczone do naprawy. Zamawiający może dokonać zmiany numerów EZT wskazanych w ww. harmonogramach.
2. Przekazanie do naprawy i odbiór EZT tj. przejazd do zakładów naprawczych i z powrotem po naprawie odbywa się na koszt Zamawiającego.
3. Wykonawca wykona naprawę w poziomie utrzymania P5 z modernizacją dla pierwszego pojazdu, w terminie nie dłuższym niż ..... dni kalendarzowych, licząc od dnia przekazania EZT do naprawy, natomiast dla każdego z pozostałych EZT przeznaczonych do naprawy, w terminie nie dłuższym niż ..... dni kalendarzowych, licząc od dnia przekazania EZT do naprawy z tym, że termin odbioru tych pojazdów nie może przypadać przed upływem terminu wykonania naprawy z modernizacją pierwszego pojazdu.
4. O terminie odbioru naprawianego EZT, Wykonawca powiadomi pisemnie lub faxem na nr ..... lub pocztą elektroniczną na adres: ..... przedstawiciela Zamawiającego z wyprzedzeniem pięciodniowym (pięć dni roboczych). Termin odbioru musi być zaakceptowany przez Zamawiającego. W przypadku gdy Komisarz Odbiorczy w uzgodnionym terminie nie stawi się na odbiór lub Zamawiający nie zaakceptuje termin odbioru EZT pomimo przekazania informacji o odbiorze z pięciodniowym wyprzedzeniem przez Wykonawcę, termin naprawy EZT zostanie przedłużony, o czas oczekiwania na stawienie się Komisarza Odbiorczego lub o liczbę dni, o które zostanie przesunięty termin odbioru przez Zamawiającego.
5. Za datę wykonania naprawy w poziomie utrzymania P5 z modernizacją przyjmuje się datę odbioru EZT wraz z dokumentami dopuszczającymi EZT do eksploatacji, tj. datę podpisania protokołu komisijnego odbioru przez Komisarza Odbiorczego oraz przedstawiciela Wykonawcy, po uprzednio wykonanych obu jazdach próbnych.

#### § 4

### Wymagania dotyczące niezawodności pojazdów

#### 1. Współczynnik gotowości technicznej (utrzymania) $W_u$

Obliczamy dla każdego EZT z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku w cyklach kolejnych 3 miesięcy eksploatacji, począwszy od 4 miesiąca, co miesiąc (okres przesuwany 3 kolejnych miesięcy), wyrażony zależnością:

$$W_u = \frac{T - T_u}{T}$$

gdzie:  $W_u$  - współczynnik gotowości technicznej (utrzymanie)

$T$  - całkowity czas pozostawania pojazdu w eksploatacji w godzinach, liczony w cyklach kolejnych 3 miesięcy eksploatacji od początku eksploatacji, włącznie z czasem napraw.

$T_u$  - łączny czas wyłączenia dla realizacji cyklu utrzymania, liczony w pełnych godzinach od momentu przekazania pojazdu w miejscu przeprowadzenia zabiegu utrzymania, do momentu przekazania pojazdu do dalszej eksploatacji.

Zamawiający będzie prowadził Rejestr rzeczywistych terminów przeprowadzenia zabiegów, na podstawie którego będzie weryfikowany rzeczywisty czas wyłączenia pojazdu z eksploatacji. Rejestr będzie udostępniony Wykonawcy.

#### 2. Współczynnik niezawodności $W_n$

Obliczany z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku w cyklach kolejnych 3 miesięcy eksploatacji, dla każdego EZT w eksploatacji, począwszy od 4 miesiąca, co miesiąc (okres przesuwany 3 kolejnych miesięcy), wyrażony zależnością:

$$W_n = \frac{T - T_a}{T}$$

gdzie:  $W_n$  - współczynnik niezawodności

$T$  - łączny czas w godzinach pozostawania każdego pojazdu w eksploatacji,

$T_a$  - łączny czas wszystkich wyłączeń awaryjnych liczony w pełnych godzinach, od momentu przekazania pojazdu w miejscu przeprowadzenia naprawy wynikającej z awarii powodującej przerwanie eksploatacji, do momentu ponownego przekazania pojazdu do dalszej eksploatacji. Do czasu  $T_a$  nie zalicza się czasu wyłączeń spowodowanych wypadkami kolejowymi, spowodowanymi przyczynami niezależnymi od stanu technicznego pojazdu.

#### 3. Zamawiający wymaga aby:

1) Współczynnik gotowości technicznej (utrzymanie) każdego EZT nie był niższy od 0,92.

$$W_u \geq 0,92$$

2) Współczynnik niezawodności każdego EZT wynosi co najmniej 0,95.

$$W_n \geq 0,95$$

4. W przypadku gdy obliczony wg wyżej wymienionych zasad współczynnik gotowości technicznej (utrzymanie) danego pojazdu będzie niższy od wartości 0,92 – Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 0,04% ceny netto naprawy w poziomie utrzymania P5 z modernizacją tego pojazdu, za obniżenie o każdą 0,01 współczynnika podanego wyżej.



Załącznik nr 9.1 do SIWZ, znak: MWZ3-205-132-2013

5. W przypadku gdy obliczony wg wyżej wymienionych zasad współczynnik niezawodności danego pojazdu będzie niższy od wartości 0,95 - Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 0,04% ceny netto naprawy w poziomie utrzymania P5 z modernizacją tego pojazdu, za obniżenie o każdą 0,01 współczynnika podanego wyżej.

## § 5

### Gwarancje

1. Na każdy cały EZT po naprawie w poziomie utrzymania P5 z modernizacją, Wykonawca udziela gwarancji jakości na okres ..... miesięcy, licząc od dnia podpisania protokołu komisyjnego odbioru danego EZT.
2. W sytuacji, kiedy w EZT zostaną zamontowane podzespoły posiadające gwarancję producenta, Wykonawca przekazuje Zamawiającemu dokumenty gwarancyjne. Wykonawca zobowiązany jest do prowadzenia spraw gwarancyjnych w czasie trwania gwarancji pojazdu.
3. Wykonawca w okresie gwarancyjnym ponosi pełną odpowiedzialność za wady i uszkodzenia EZT oraz następstwa tych uszkodzeń, powstałe z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy.
4. Jeżeli w okresie gwarancji zastosowany zespół, podzespół lub element ulegnie trzykrotnej awarii (awaria - uszkodzenie pojazdu trakcyjnego i jego zespołów, nie będące wynikiem działania aktów wandalizmu, osób trzecich, siły wyższej rozumianej jako nadzwyczajne, niemożliwe do przewidzenia okoliczności zdarzenia; siła wyższa - jakkolwiek okoliczność będąca poza rozsądnym zakresem kontroli Wykonawcy lub Zamawiającego), Wykonawca na własny koszt dokona jego wymiany na fabrycznie nowy, wolny od wad.
5. W przypadku wymiany danego podzespołu lub zespołu ze względu na trzykrotną awarię w trzech pojazdach, awarie traktowane są jako wada konstrukcyjna/systemowa podlegająca usunięciu na koszt Wykonawcy, a za przestój każdego pojazdu naliczane są kary zgodnie z § 8 ust. 4 umowy.
6. W odniesieniu do wad systemowych, które naruszają sprawną eksploatację, uszkodzone elementy podlegają wymianie na fabrycznie nowe bezpośrednio po wystąpieniu uszkodzenia we wszystkich pojazdach będących przedmiotem umowy.
7. Wykonawca zobowiązany jest do usunięcia wady systemowej we wszystkich pojazdach w terminie 9 miesięcy, licząc od daty zawiadomienia o wadzie systemowej – przedłużenie terminu usunięcia wady systemowej może zostać przedłużone w uzasadnionym przypadku, po uzgodnieniu z Zamawiającym.
8. W razie stwierdzenia przez Zamawiającego w okresie gwarancyjnym wad w działaniu EZT lub jego części, zespołów i podzespołów – Zamawiający powiadamia pisemnie, faksem lub drogą elektroniczną Wykonawcę. W przypadku konieczności wyłączenia EZT z ruchu Zamawiający wymaga, aby dojazd serwisu Wykonawcy nie przekraczał 24 godzin od momentu powiadomienia w celu wzięcia udziału w komisji mającej na celu ustalenie zakresu, przyczyny powstania i sposobu usunięcia uszkodzenia.
9. W przypadku wystąpienia usterki niewymagającej wyłączenia EZT z ruchu Zamawiający wymaga, aby usterka została usunięta w ciągu 5 dni kalendarzowych licząc od daty zgłoszenia. W przypadku niewykonania naprawy w ww. terminie zostaną naliczone kary umowne, zgodnie z zapisami § 8 ust. 5 umowy.
10. Wady i uszkodzenia powstałe z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy, z wyjątkiem wad i uszkodzeń, o których mowa w ust. 9, Wykonawca jest zobowiązany usunąć na własny koszt w terminie nie dłuższym niż 3 dni robocze – wydłużenie terminu naprawy jest możliwe po uzyskaniu pisemnej zgody wyrażonej przez Zamawiającego. W przypadku opóźnienia w usunięciu wady, Zamawiający będzie naliczał kary umowne według zasad określonych w § 8 ust. 4 niniejszej umowy.  
*Dniem powzięcia przez Wykonawcę wiadomości o wadzie lub uszkodzeniu elektrycznego zespołu trakcyjnego jest dzień wysłania wiadomości faksem, lub drogą elektroniczną. Jeżeli Zamawiający wyśle wiadomość po godzinie 14:00 dniem powzięcia wiadomości jest następnny dzień roboczy.* Wzór reklamacji stanowi załącznik nr 6 do niniejszej umowy.
11. Dopuszcza się możliwość korekty złożonej reklamacji w przypadku, gdy komisja, o której mowa w ust. 8 ustali taką potrzebę.





Załącznik nr 9.1 do SIWZ, znak: MWZ3-205-132-2013

12. Odpowiedzialność z tytułu gwarancji polega na usunięciu przez Wykonawcę, na jego koszt wad/uszkodzeń powstałych w okresie gwarancji lub pokryciu przez Wykonawcę kosztów poniesionych przez Zamawiającego z tytułu usunięcia wad lub uszkodzeń we własnym zakresie lub pokryciu kosztów wynikających ze zlecenia wykonania napraw EZT przez osoby trzecie. W przypadku wystąpienia wad/uszkodzeń niemożliwych do usunięcia/naprawy Wykonawca wymieni uszkodzony zespół/podzespół na nowy.
13. Koszty przejazdu EZT do naprawy gwarancyjnej w przypadku, gdy wykonanie naprawy w miejscu wystąpienia usterki okaże się niemożliwe, z miejsca uszkodzenia do miejsca wskazanego przez Wykonawcę ponosi Wykonawca. W przypadku, gdy wykonanie naprawy możliwe będzie jedynie w warunkach warsztatowych Wykonawcy, Wykonawca pokrywa koszty przejazdu tam i z powrotem do właściwej Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru Zamawiającego.
14. Wykonywanie naprawy gwarancyjnej potwierdza się protokołem naprawy, który Wykonawca jest obowiązany wystawić w czytelny sposób dla Zamawiającego. Zamawiający potwierdza czas zakończenia naprawy. Protokół naprawy gwarancyjnej winien określać opis usuniętych nieprawidłowości oraz datę zakończenia naprawy. Zakończenie naprawy gwarancyjnej następuje w chwili obustronnego podpisania protokołu usunięcia usterki.
15. W przypadku braku podpisu przedstawicieli Zamawiającego lub nie wypełnieniu jego części protokołu zakończenia naprawy uznaje się za nieważny, a naprawę reklamacyjną za nie zakończoną.
16. Każda naprawa reklamacyjna wykonywana u Zamawiającego powinna być wykonana w obecności przedstawiciela Zamawiającego. Odbiór po naprawie reklamacyjnej dokonywany jest przez przedstawicieli zarówno Wykonawcy, jak i przedstawiciela Zamawiającego (np. Mistrz Sekcji). W przypadku wykonywania naprawy u Wykonawcy, każda naprawa musi zostać odebrana przez Komisarza Odbiorczego Zamawiającego i potwierdzona odpowiednim protokołem odbioru.
17. Wykonawca ma prawo podważyć zasadność reklamacji, gdy uszkodzenie elektrycznych zespołów trakcyjnych lub ich części w okresie gwarancyjnym nastąpiło z przyczyn leżących po stronie Zamawiającego na skutek niewłaściwej eksploatacji lub z powodu wystąpienia siły wyższej. W takim przypadku Wykonawca ma obowiązek przedstawienia ekspertyzy technicznej sporządzonej przez niezależną jednostkę opiniującą posiadającą odpowiednich specjalistów z danej dziedziny.
18. Czas wyłączenia z eksploatacji EZT spowodowany wystąpieniem wad lub uszkodzeń w okresie gwarancji przedłuża okres gwarancji o czas, w którym Zamawiający nie mógł eksploatować uszkodzonego EZT z powodu naprawy gwarancyjnej.
19. Wykonawca dokona trwałego znakowania lub plombowania zespołów, podzespołów i części elektrycznych zespołów trakcyjnych podlegających oznakowaniu, w sposób pozwalający na ich identyfikację przez cały okres ich eksploatacji w okresie gwarancji.
20. Zamiany znakowanych lub plombowanych zespołów, podzespołów i części, o których mowa w ust. 19 dokonywane przez Zamawiającego bez zgody Wykonawcy w okresie gwarancyjnym, stanowić mogą podstawę do nie uznania roszczeń gwarancyjnych Zamawiającego, o ile udowodnione zostanie, że zamiana została wykonana bezpodstawnie i bez zgody Wykonawcy. Przypadki sporne rozstrzygać będzie wspólna komisja.
21. W przypadku wystąpienia w okresie gwarancji drobnych wad lub uszkodzeń EZT, których usunięcie nie przekracza 4 roboczogodzin i możliwości technicznych usunięcia ich przez Zamawiającego, wadę lub uszkodzenie może usunąć Zamawiający na koszt Wykonawcy po uprzednim dokonaniu wzajemnych ustaleń Stron w tym zakresie. Zamawiający może odpłatnie wykonywać inne naprawy zlecone przez Wykonawcę.
22. W sytuacji wystąpienia wypadku (wydarzenia) kolejowego, w którym uczestniczył elektryczny zespół trakcyjny naprawiany przez Wykonawcę, Zamawiający może wezwać Wykonawcę jako obserwatora prac komisji ustalającej przyczyny wypadku. Wykonawca ma obowiązek wyznaczenia przedstawiciela – obserwatora – lub poinformowanie Zamawiającego o rezygnacji z przysługującego mu prawa.



Załącznik nr 9.1 do SIWZ, znak: MWZ3-205-132-2013

## § 6

### Nadzór

1. Przedstawicielem Wykonawcy odpowiedzialnym za realizację umowy jest ....., tel. ...., fax. ...., e-mail; .....
2. Przedstawicielem Zamawiającego odpowiedzialnym za realizację umowy jest ....., tel. ...., fax. ...., e-mail: .....

## § 7

### Rozliczenia umowy

1. Podstawą wystawienia faktury VAT za naprawę pojazdów będą dokumenty wskazane w pkt 1-5, natomiast za modernizację dokument wskazany w pkt 1 tj.:
  - 1) protokół komisyjnego odbioru EZT po naprawie potwierdzający wykonanie naprawy z modernizacją bez uwag, podpisany przez przedstawiciela Zamawiającego i Wykonawcy,
  - 2) protokół odbioru technicznego i protokoły oraz karty pomiarowe przeprowadzonych prób, pomiarów i badań,
  - 3) protokoły odbiorcze wykonanych prac,
  - 4) dokumenty gwarancyjne (kopie) dotyczące zakupu nowego zespołu lub podzespołu,
  - 5) dokumenty – wyniki badań, świadectwa, gwarancje (kopie) dotyczące napraw zespołu lub podzespołu.Ww. dokumenty muszą być bez uwag, podpisane przez Komisarza Odbiorczego i załączone do faktury VAT.
2. Podstawą rozliczeń za zrealizowaną usługę będą faktury VAT wystawione oddzielnie za:
  - 1) za wykonaną naprawę w poziomie utrzymania P5 EZT z wyszczególnieniem stałego zakresu naprawy,
  - 2) za wykonaną modernizację podczas naprawy w poziomie utrzymania P5 EZT,
  - 3) na prośbę Zamawiającego również oddzielnie za wybraną część modernizacji.
3. Wynagrodzenie Wykonawcy zawiera wszystkie koszty związane z wykonaniem umowy i zgodnie ze złożoną ofertą wynosi:
  - cena netto: ..... PLN (słownie: .....) )
  - podatek VAT: ..... PLN (słownie: .....) )
  - cena brutto: ..... PLN (słownie: .....) )
4. Podstawą rozliczeń między Stronami będą faktury VAT wystawione z uwzględnieniem cen jednostkowych netto oraz obowiązującej stawki podatku VAT w dniu wystawienia faktury. Ceny jednostkowe za wykonane naprawy z modernizacją określa załącznik nr 1 do umowy. Ceny te będą obowiązywały w okresie trwania umowy.
5. Wynagrodzenie Wykonawcy za naprawę z modernizacją, każdego naprawionego EZT, będzie realizowane, po wykonaniu usługi, w terminie do 30 dni kalendarzowych licząc od daty otrzymania faktury VAT wraz z dokumentami, o których mowa w ust. 1, przelewem na rachunek bankowy Wykonawcy nr .....
6. Za datę uregulowania płatności przyjmuje się datę obciążenia rachunku bankowego Zamawiającego.
7. Wszystkie dokumenty, o których mowa w ust. 1 i 2 winny być dostarczone równocześnie jako całość rozliczenia naprawy w poziomie utrzymania P5 z modernizacją danego EZT.
8. Wykonawca nie może bez pisemnej zgody Zamawiającego przenieść wierzytelności wynikającej z niniejszej umowy na osoby trzecie.
9. W przypadku nie zachowania terminu płatności, o którym mowa w ust. 5, Wykonawcy przysługują odsetki ustawowe.



Załącznik nr 9.1 do SIWZ, znak: MWZ3-205-132-2013  
§ 8

### Kary umowne

1. W przypadku odstąpienia od umowy, przez którąkolwiek ze Stron na skutek okoliczności, za które odpowiedzialność ponosi Wykonawca, Wykonawca zostanie obciążony karą umowną w wysokości 20% wartości umowy netto.
2. W przypadku niedotrzymania terminów naprawy EZT, o których mowa w § 3 ust. 3 umowy, Wykonawca zostanie obciążony karą umowną za każdy dzień opóźnienia wykonania naprawy w odniesieniu do każdego opóźnionego EZT w wysokości:
  - 1) 0,15% wartości netto zakresu naprawy w poziomie utrzymania P5 z modernizacją za każdy dzień opóźnienia, przy opóźnieniu do 14 dni kalendarzowych oraz,
  - 2) 0,25% wartości netto zakresu naprawy w poziomie utrzymania P5 z modernizacją za każdy dzień opóźnienia, począwszy od 15 dnia kalendarzowego.
3. Łączna wartość kar umownych w odniesieniu do poszczególnych EZT nie może przekroczyć 15% wartości netto naprawy z modernizacją w odniesieniu do tego EZT. Powyższe nie dotyczy kar umownych wynikających z przestoju w naprawie reklamacyjnej, bądź też nie osiągnięcia wymaganych wskaźników gotowości technicznej oraz niezawodności.
4. W przypadku niedotrzymania terminu naprawy gwarancyjnej EZT, o którym mowa w § 5 ust. 10 umowy, Wykonawca zostanie obciążony karą umowną za każdy dzień opóźnienia wykonania naprawy gwarancyjnej w odniesieniu do każdego opóźnionego EZT w wysokości:
  - 1) 0,1% wartości netto zakresu naprawy w poziomie utrzymania P5 z modernizacją za każdy dzień opóźnienia, przy opóźnieniu do 14 dni kalendarzowych oraz,
  - 2) 0,2% wartości netto zakresu naprawy w poziomie utrzymania P5 z modernizacją za każdy dzień opóźnienia, począwszy od 15 dnia kalendarzowego.
5. W przypadku niedotrzymania terminu naprawy gwarancyjnej EZT, o którym mowa § 5 ust. 9 umowy, Wykonawca zostanie obciążony karą umowną w wysokości 1 000,00 zł netto za każdy dzień opóźnienia.
6. W przypadku niewykonania naprawy gwarancyjnej przez Wykonawcę, Wykonawca zostanie obciążony kosztami naprawy oraz karą umowną w wysokości 10% poniesionych kosztów netto związanych z naprawą.
7. Zamawiający zastrzega sobie prawo kompensaty należności z tytułu kar umownych z wzajemnych rozrachunków.
8. Zastrzeżenie kar umownych nie wyłącza uprawnienia Zamawiającego do dochodzenia odszkodowania na zasadach ogólnych Kodeksu cywilnego w wysokości przewyższającej kary umowne.

### § 9

#### Postanowienia końcowe

1. Wszelkie zmiany i uzupełnienia do umowy wymagają zachowania formy pisemnej pod rygorem nieważności.
2. Zamawiający może odstąpić od umowy, w całości lub w części, bez wypowiedzenia i bez wyznaczenia dodatkowego terminu na wykonanie umowy w przypadku:
  - 1) odmowy przyjęcia elektrycznego zespołu trakcyjnego do naprawy,
  - 2) przekroczenia czasu postoju elektrycznego zespołu trakcyjnego w naprawie o ponad 100% w stosunku do ustalonego w § 3 ust. 3 umowy.
3. Zmiany umowy mogą być dokonane za zgodą Stron umowy, jeżeli konieczność ich wprowadzenia wynika z nw. okoliczności:
  - 1) skrócenia terminu wykonania umowy, przyspieszenia ukończenia wykonania usług,
  - 2) obniżenia kosztu wykonania usług,
  - 3) wydłużenia terminu gwarancji,
  - 4) poprawy jakości przedmiotu umowy,
  - 5) poprawy parametrów eksploatacyjnych pojazdów, jak również komfortu jazdy podróżnych,
  - 6) podniesienie wydajności urządzeń,
  - 7) podniesienie bezpieczeństwa,



Załącznik nr 9.1 do SIWZ, znak: MWZ3-205-132-2013

- 8) aktualizacji rozwiązań projektowych z uwagi na postęp technologiczny lub dostosowania do aktualnie obowiązujących przepisów,
  - 9) rezygnacji z części przedmiotu umowy,
  - 10) zmiany stawki podatku VAT.
4. W razie zaistnienia istotnej zmiany okoliczności powodującej, że wykonanie umowy nie leży w interesie publicznym, czego nie można było przewidzieć w chwili zawarcia umowy, Zamawiający może odstąpić od umowy w terminie 30 dni od powzięcia wiadomości, o tych okolicznościach. W tym przypadku Wykonawca może żądać wyłącznie wynagrodzenia należnego z tytułu wykonania części umowy.
  5. W sprawach nieuregulowanych niniejszą umową mają zastosowanie przepisy prawa polskiego, a w szczególności ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych oraz Kodeksu cywilnego.
  6. Spory, które wynikną na tle stosowania niniejszej umowy Strony poddają rozstrzygnięciu właściwemu miejscowo dla siedziby Zamawiającego sądowi powszechnemu.
  7. Umowa niniejsza została sporządzona w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, po jednym dla każdej ze Stron.
  8. Załącznikami do umowy są:
    - 1) Załącznik nr 1 – Formularz cenowy,
    - 2) Załącznik nr 2 – Zestawienie obowiązujących dokumentów i instrukcji, w zakresie napraw EZT EN57,
    - 3) Załącznik nr 3 – Plan napraw w poziomie utrzymania P5 z modernizacją EZT EN57 w 2014 r. i 2015 r.,
    - 4) Załącznik nr 3a – Harmonogram napraw w poziomie utrzymania P5 z modernizacją EZT serii EN57 – I kwartał 2014 r.,
    - 5) Załącznik nr 4 – Wymagania dla modernizacji podczas naprawy w poziomie utrzymania P5 EZT EN57, wraz z zakresem prac przewidzianych dla modernizacji G,
    - 6) Załącznik nr 5 – Kolorystyka malowania oraz rozmieszczenie numerów inwentarzowych w EZT,
    - 7) Załącznik nr 6 – Wzór protokołu reklamacyjnego,
    - 8) Załącznik nr 7 – Zakłócenia w sieci trakcyjnej generowane przez falowniki główne i pomocnicze,
    - 9) Załącznik nr 8 – Przykładowe rozplanowanie wnętrza EZT serii EN57 po wykonanej modernizacji,
    - 10) Załącznik nr 9 – Wykaz EZT EN57 planowanych do modernizacji podczas napraw w poziomie utrzymania P5.

ZAMAWIAJĄCY

WYKONAWCA