

.....  
[(pieczęć Partnera prywatnego (Wykonawcy))]

Wzór

**WNIOSEK O DOPUSZCZENIE DO UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU O ZAWARCIE UMOWY  
O PARTNERSTWIE PUBLICZNO-PRYWATNYM**

Do  
„Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o. o.  
ul. Lubelska 26  
03-802 Warszawa

Nazwa Partnera prywatnego (Wykonawcy): .....

Adres: .....

Adres poczty elektronicznej ..... Adres strony internetowej.....

Nr tel..... Nr faksu.....

REGON..... NIP.....

(w przypadku składania wspólnej oferty należy wpisać dane każdego Partnera prywatnego (Wykonawcy)  
składającego wspólną ofertę)

Ustanowionym pełnomocnikiem/liderem jest .....

.....\*)  
(należy wpisać nazwę, adres, telefon pełnomocnika/lidera oraz zakres udzielonego pełnomocnictwa)

1. Odpowiadając na ogłoszenie o koncesji, na potrzeby postępowania o zawarcie umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym na **"Zaprojektowanie i wybudowanie oraz eksploatacja hali utrzymaniowo-naprawczej pojazdów kolejowych w Sochaczewie (obejmująca świadczenie usług w poziomie utrzymania P4)"** znak: MWZ4-26-05-2017 składamy wniosek o dopuszczenie do udziału w postępowaniu o zawarcie umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym (dalej jako „**Ogłoszenie**”), zgodnie wymogami określonymi w Opisie postępowania o zawarcie umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym.
2. Oświadczamy, że zapoznaliśmy się z Ogłoszeniem i dokumentami partnerstwa publiczno-prywatnego.
3. Oświadczamy, że osobą upoważnioną do kontaktów z Podmiotem publicznym (Zamawiającym, którym jest „Koleje Mazowieckie-KM” sp. z o.o.), jest .....  
.....  
(należy podać imię i nazwisko, nr telefonu kontaktowego oraz numer faksu)
4. Wraz z wnioskiem składamy wymagane oświadczenia i dokumenty:
  - 1) oświadczenie o spełnianiu opisanych w Ogłoszeniu kryteriów kwalifikacji oraz o braku podstaw wykluczenia z udziału w postępowaniu,
  - 2) oświadczenie o odbyciu wizji lokalnej i przeprowadzeniu inwentaryzacji (na podstawie inwentaryzacji oraz materiałów udostępnionych przez Koleje Mazowieckie),

- 3) oświadczenie dotyczące spełniania kryteriów kwalifikacji do udziału w postępowaniu,
- 4) oświadczenie dotyczące przesłanek wykluczenia z postępowania,
- 5) oświadczenie dotyczące podanych informacji,
- 6) imienny wykaz osób, którymi dysponuje lub będzie dysponował Partner prywatny (Wykonawca) i które będą uczestniczyć w wykonywaniu umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym,
- 7) dokumenty potwierdzające, że osoba (osoby) podpisująca niniejszy wniosek jest upoważniona do reprezentowania wykonawcy, tj.: ..... *(należy wpisać odpowiednie dokumenty potwierdzające istnienie umocowania, w szczególności pełnomocnictwa do reprezentowania Partnera prywatnego (Wykonawcę lub Wykonawców ubiegających się o wspólne zawarcie umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym),*
- 8) fakultatywnie, jeśli dotyczy, niewiążące propozycje negocjacyjne, które Podmiot publiczny (Zamawiający, którym jest „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.) może włączyć do harmonogramu negocjacji)\*

\*) niepotrzebne skreślić.

5. Wniosek złożono na ..... stronach podpisanych i kolejno ponumerowanych od nr ... do nr .....

....., dnia .....

.....  
[(czytelny podpis osoby/osób uprawnionej/uprawnionych  
do reprezentowania Partnera prywatnego (Wykonawcy))]



## OŚWIADCZENIE DOTYCZĄCE PODANYCH INFORMACJI

Oświadczam/my, że wszystkie informacje podane w powyższych oświadczeniach są aktualne i zgodne z prawdą oraz zostały przedstawione z pełną świadomością konsekwencji wprowadzenia Podmiotu publicznego (Zamawiającego, którym jest „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.) w błąd przy przedstawianiu informacji.

..... (miejscowość), dnia ..... r.

.....

[(czytelny podpis osoby/osób uprawnionej/uprawnionych  
do reprezentowania Partnera prywatnego (Wykonawcy))]







## OŚWIADCZENIE DOTYCZĄCE PRZESŁANEK WYKLUCZENIA Z POSTĘPOWANIA

Na potrzeby postępowania o zawarcie umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym w zakresie przedsięwzięcia pn. **"Zaprojektowanie i wybudowanie oraz eksploatacja hali utrzymaniowo-naprawczej pojazdów kolejowych w Sochaczewie (obejmująca świadczenie usług w poziomie utrzymania P4)"** znak: MWZ4-26-05-2017, prowadzonego przez Podmiot publiczny (Zamawiającego, którym jest „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.)

oświadczam/my, że nie zachodzą w stosunku do mnie/nas przesłanki wykluczenia z udziału w postępowaniu wynikające z ogłoszenia o koncesji na: **"Zaprojektowanie i wybudowanie oraz eksploatacja hali utrzymaniowo-naprawczej pojazdów kolejowych w Sochaczewie (obejmująca świadczenie usług w poziomie utrzymania P4)"** znak: MWZ4-26-05-2017.

..... (miejscowość), dnia ..... r.

.....

[(czytelny podpis osoby/osób uprawnionej/uprawnionych  
do reprezentowania Partnera prywatnego Wykonawcy)]



**Partner prywatny (Wykonawca):**

.....

.....  
(pełna nazwa/firma, adres, w zależności  
od podmiotu: NIP/PESEL, KRS/CEiDG)

(w przypadku składania wspólnej oferty  
należy wpisać dane każdego Partnera  
prywatnego (Wykonawcy)  
składającego wspólną ofertę)

reprezentowany przez:

.....

.....  
(nazwa pełnomocnika/lidera, imię,  
nazwisko, stanowisko/podstawa do  
reprezentacji)

**OŚWIADCZENIE DOTYCZĄCE SPEŁNIANIA KRYTERIÓW KWAKIFIKACJI  
DO UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU**

Na potrzeby postępowania o zawarcie umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym na  
"Zaprojektowanie i wybudowanie oraz eksploatacja hali utrzymaniowo-naprawczej pojazdów  
kolejowych w Sochaczewie (obejmująca świadczenie usług w poziomie utrzymania P4)" znak  
MWZ4-26-05-2017, prowadzonego przez Podmiot publiczny (Zamawiającego, którym jest „Koleje  
Mazowieckie – KM” sp. z o.o.)

oświadczam/my, że spełniam/my kryteria kwalifikacji do udziału w postępowaniu określone przez  
Partnera publicznego (Zamawiającego) w Opisie postępowania o zawarcie umowy  
o partnerstwie publiczno-prywatnym.

..... (miejscowość), dnia ..... r.

.....  
[(czytelny podpis osoby/osób uprawnionej/uprawnionych  
do reprezentowania Partnera prywatnego (Wykonawcy))]



.....  
[(pieczęć Partnera prywatnego (Wykonawcy))]

**Imienny wykaz osób,**

którymi dysponuje lub będzie dysponował Partner prywatny i które będą uczestniczyć w wykonywaniu umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym w postępowaniu na "Zaprojektowanie i wybudowanie oraz eksploatacja hali utrzymaniowo-naprawczej pojazdów kolejowych w Sochaczewie (obejmująca świadczenie usług w poziomie utrzymania P4)" znak: MWZ4-26-05-2017

Wykaz wymagany jest w celu potwierdzenia spełniania kryterium kwalifikacji określonych w ust. 3.2 pkt 2 lit. b) i lit. c) Opisu postępowania o zawarcie umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym

| Lp. | Imię i nazwisko osób, które będą uczestniczyć w wykonaniu zamówienia | Posiadane kwalifikacje zawodowe | Doświadczenie (podać ilość lat) | Wykształcenie | Zakres wykonywanych czynności w niniejszym zamówieniu, funkcje | Informacja o podstawie do dysponowania wskazanymi osobami |
|-----|----------------------------------------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------|----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| 1   | 2                                                                    | 3                               | 4                               | 5             | 6                                                              | 7                                                         |
| 1   |                                                                      |                                 |                                 |               |                                                                |                                                           |
| 2   |                                                                      |                                 |                                 |               |                                                                |                                                           |
| ... |                                                                      |                                 |                                 |               |                                                                |                                                           |

W zakresie osób, o których mowa w ust. 3.2 pkt 2 lit. b) w kolumnie 6 należy wpisać odpowiednio, jaki zakres rozwiązania dana osoba wdroży.

W zakresie osób, o których mowa w ust. 3.2 pkt 2 lit. c) należy wskazać odpowiednio projektowanie, kierowanie robotami budowlanymi lub zarządzanie obiektem oraz dołączyć dokumenty potwierdzające posiadane uprawnienia.

.....

(miejscowość, data)

.....  
[(pieczęć imienna i podpis lub czytelny podpis osoby/osób uprawnionej/ych do reprezentowania Partnera prywatnego (Wykonawcy))]





.....  
[(pieczęć Partnera prywatnego (Wykonawcy))]

**Oświadczenie o odbyciu wizji lokalnej i przeprowadzeniu inwentaryzacji**  
w postępowaniu na "Zaprojektowanie i wybudowanie oraz eksploatacja hali utrzymania P4" znak: MWZ4-26-05-2017  
świadczanie usług w poziomie utrzymania P4)

Na potrzeby postępowania o zawarcie umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym na "Zaprojektowanie i wybudowanie oraz eksploatacja hali utrzymania P4" znak: MWZ4-26-05-2017, prowadzonego przez Podmiot publiczny (Zamawiającego, którym jest „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.), oświadczam/my, że odbyliśmy wizję lokalną i przeprowadziliśmy inwentaryzację (na podstawie inwentaryzacji oraz materiałów udostępnionych przez Podmiot publiczny (Zamawiającego, którym jest „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.).

.....  
(miejscowość, data)

.....  
[(pieczęć imienna i podpis lub czytelny podpis osoby/osób  
uprawnionych do reprezentowania Partnera prywatnego (Wykonawcy))]







**Kryteria oceny ofert wraz z opisem**

|             |                                                                                                                                                                                                |            |
|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>I.</b>   | <b>C - Cena brutto napraw w poziomie utrzymania P4 w latach 2020-2031</b>                                                                                                                      | <b>70%</b> |
| <b>II.</b>  | <b>T - Terminy, w tym:</b>                                                                                                                                                                     | <b>15%</b> |
| II a)       | Og - Okres gwarancji jakości na każdy pojazd po wykonanej naprawie w poziomie utrzymania P4                                                                                                    | 5%         |
| II b)       | Cztn - Łączny czas trwania napraw w poziomie utrzymania P4 w latach 2020-2031                                                                                                                  | 5%         |
| II c)       | Tppp - Okres trwania Umowy o PPP                                                                                                                                                               | 5%         |
| <b>III.</b> | <b>Wt - Wartość techniczna infrastruktury, w tym:</b>                                                                                                                                          | <b>10%</b> |
| III a)      | Wi - Wartość inwestycji                                                                                                                                                                        | 5%         |
| III b)      | Df - Dodatkowe funkcjonalności                                                                                                                                                                 | 2%         |
| III c)      | Dr - Dobór rozwiązań i technologii                                                                                                                                                             | 3%         |
| <b>IV.</b>  | <b>R - Przejęcie ryzyk przez partnera prywatnego</b>                                                                                                                                           | <b>5%</b>  |
| IV.a)       | Rpr - ryzyko o charakterze legislacyjnym - ryzyko wystąpienia zmian w przepisach prawnych, mających wpływ na realizację przedsięwzięć w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego                | 1%         |
| IV.b)       | Rrw - ryzyko związane z końcową wartością składników majątkowych - ryzyko wartości materialnej składników majątkowych na dzień zakończenia realizacji umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym | 2%         |
| IV.c)       | Rsw - ryzyko związane z siłą wyższą                                                                                                                                                            | 2%         |

**I. Cena brutto napraw w poziomie utrzymania P4 w latach 2020-2031**

1. Cena brutto z tytułu wykonania wszystkich napraw taboru w poziomie utrzymania P4 przedstawiona w ofercie dla harmonogramu napraw na lata 2020 - 2031.

2. Ocenie podlega oferowana przez partnera prywatnego cena całkowita brutto za wykonanie wszystkich napraw w poziomie utrzymania P4 taboru Spółki KM planowanego do napraw w poziomie utrzymania P4 w latach 2020-2031. Podana cena globalna musi wynikać z sumowania cen częściowych oferowanych dla każdego typu pojazdu objętego poniższym harmonogramem nr 1. Cena jednej naprawy danego typu pojazdu (cena częściowa) jest podstawową zmienną ceny całkowitej w ofercie. Partner prywatny podaje cenę częściową przyjętą na 2020 rok. Wartości cen częściowych, oferowanych dla każdego typu pojazdu, mogą być indeksowane w każdym kolejnym roku o przyjęty przez partnera prywatnego wskaźnik wzrostu cen (F) wynoszący od (-)∞% do 1%, liczony rok do roku, który może być zmienny (inny dla poszczególnych lat). Najniższe ceny łączne (po zastosowaniu wskaźnika F) danych typów pojazdów w złożonych ofertach posłużą do obliczenia najniższej ceny odniesienia dla całej umowy, służącej ocenie kryterium ceny. Jeśli złożono ofertę, której wybór prowadziłby do powstania obowiązku podatkowego Zamawiającego, Zamawiający w celu oceny takiej oferty dolicza do przedstawionej w niej ceny podatek, który Zamawiający miałby obowiązek zapłacić zgodnie z obowiązującymi przepisami.

3. Zakres naprawy w poziomie utrzymania P4 zdefiniowany jest w Dokumentacji Systemu Utrzymania (DSU) dla każdego z typów pojazdów eksploatowanych przez Spółkę KM i tylko ten zakres podlega wycenieniu w tym kryterium. Inne prace (roboty dodatkowe, uzupełnianie braków, modyfikacje, modernizacje itp.) będą przedmiotem odrębnego zamówienia.

Sposób oceny kryterium C - "Cena"



Partnerzy prywatni podadzą cenę jednostkową brutto (Cj) napraw jednostki danego typu pojazdu przyjętą na 2020 rok.

Cena napraw jednostki w każdym kolejnym roku może zwiększyć się o przyjęty przez partnera prywatnego wskaźnik wzrostu cen wynoszący maksymalnie 1% rok rocznie (F), jak wyżej podano.

Zgodnie z harmonogramem Spółki KM zawartym w Opisie postępowania o zawarcie umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym w sumie 11 sztuk lokomotyw EU47 planuje się przekazać do napraw w 2034 i 2035 r. Jednakże na potrzeby uwzględnienia ceny napraw w poziomie utrzymania P4 w kryteriach oceny ofert przyjęto, do celów ofertowania, że naprawy będą realizowane w 2031 r. Zamawiający zastrzega, że nie gwarantuje zlecenia napraw niezakupionego do tej pory nowego taboru w liczbie 71 sztuk (w tym 55 i 6 pięcioczłonowych pojazdów oraz 10 dwuczłonowych), niemniej jednak, podanie cen napraw w poziomie utrzymania P4 dla nowego taboru jest również wymagane. Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z Umową o PPP zastrzeże sobie również prawo do zmiany liczby pojazdów realnie przekazanych do napraw w danym roku (przesunięcia między latami, a także przesunięcie po 2031 r., o ile przewidziane zostanie świadczenie usług także po 2031 r., w przeciwnym wypadku możliwe jest zmniejszenie łącznej liczby pojazdów przekazanych do napraw).

Cena zostanie skalkulowana zgodnie z poniższym harmonogramem napraw pojazdów eksploatowanych przez Spółkę KM

| Rodzaj pojazdów                            |                   |                | liczba pojazdów danego typu |    | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |    |
|--------------------------------------------|-------------------|----------------|-----------------------------|----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|----|
| elektryczne                                | zespoły trakcyjne | pięcioczłonowe | 45WE                        | 12 | 10   | 2    |      |      |      | 12   |      |      |      | P5   |      |      |    |
|                                            |                   |                | NOWE                        | 55 |      |      |      |      |      | 12   | 12   | 15   | 16   |      | 12   |      |    |
|                                            |                   |                | NOWE                        | 6  |      |      |      |      | 6    |      |      |      |      |      |      |      |    |
|                                            |                   | czteroczłonowe | EN76                        | 16 |      | 10   | 6    |      |      |      | P5   | P5   |      |      |      |      |    |
|                                            |                   |                | ER75                        | 10 |      | P5   | P5   |      |      |      | 5    | 5    |      |      |      |      | 5  |
|                                            |                   |                | EN71/EN71KM                 | 6  |      | 1    |      |      |      |      | 1    | 5    |      |      |      |      |    |
|                                            |                   | trójczłonowe   | EN57AL                      | 66 | 15   | 19   | 20   |      | 12   | 15   | 19   | 20   |      |      | 12   | 15   | 19 |
|                                            |                   |                | EN57AKM2013                 | 33 |      | 22   | 11   |      |      |      | 22   | 11   |      |      |      |      | 22 |
|                                            |                   |                | EN57AKM                     | 38 | 5    | 5    | 7    | 21   | 5    | 5    | 7    | 21   |      |      |      |      |    |
|                                            |                   |                | EW60                        | 2  |      |      |      |      | 2    |      |      |      |      |      | 2    |      |    |
|                                            |                   |                | EN57                        | 48 |      | 4    | 1    | 3    |      | 3    | 1    | 2    |      |      | 3    |      |    |
|                                            |                   | dwuczłonowe    | NOWE                        | 10 |      |      |      |      |      |      |      | 10   |      |      |      |      | 10 |
|                                            | lokomotywy        | EU47           | 11                          |    |      |      |      |      |      |      | P5   | P5   |      |      |      |      | 11 |
|                                            |                   | 111Eb          | 2                           |    |      |      |      |      |      |      |      | 2    |      |      |      |      |    |
|                                            | wagony piętrowe   | AB/Bpz         | 37                          |    |      |      | 13   | 24   |      | P5   | P5   |      |      |      |      |      |    |
|                                            |                   | 316B/416B      | 22                          |    |      |      | 22   |      |      |      |      |      |      |      |      |      | P5 |
| spalinowe                                  | dwuczłonowe       | SA222          | 2                           |    | 1    |      | 1    |      |      |      |      |      |      | P5   |      | P5   |    |
|                                            | jednoczłonowe     | SA135          | 7                           | 2  | 2    |      | 2    | 1    |      |      |      |      |      | P5   | P5   |      |    |
| liczba pojazdów przewidzianych do naprawy: |                   |                |                             |    | 32   | 66   | 45   | 62   | 44   | 35   | 73   | 88   | 15   | 33   | 15   | 79   |    |

## Harmonogram nr 1

Formuła przeliczeniowa Excel dla Oferenta stanowi załącznik nr 1

Oferenci otrzymają za to kryterium ilość punktów obliczonych wg wzoru:

$$C = (C_n / C_o) \times 70 \text{ [pkt]}$$

gdzie:

70 [pkt] – waga kryterium

**C<sub>o</sub> = cena oceniana**

$$C_o = (X_1 \times N_1) + (X_2 \times N_2) + (X_3 \times N_3) + \dots + (X_{18} \times N_{18})$$

gdzie:

X<sub>1</sub>, X<sub>2</sub>, X<sub>3</sub>, ... X<sub>18</sub> - ceny za naprawę wszystkich pojazdów danego typu zaproponowane w ofercie uwzględniają szacowaną wartość współczynnika przeliczeniowego (F) w każdym kolejnym roku w stosunku do 2020 roku;

X<sub>1</sub> = C<sub>j1</sub> x liczba sztuk taboru pierwszego typu (45WE) w latach 2020 – 2031 powiększona o wartość współczynnika F rok rocznie, począwszy od 2021 do 2031 roku.

X<sub>2</sub> = C<sub>j2</sub> x liczba sztuk taboru drugiego typu (nowy tabor) w latach 2020 - 2031 powiększona o wartość współczynnika F rok rocznie, począwszy od 2021 do 2031 roku.

X<sub>3</sub> = C<sub>j3</sub> x liczba sztuk taboru trzeciego typu (nowy tabor) w latach 2020 - 2031 powiększona o wartość współczynnika F rok rocznie, począwszy od 2021 do 2031 roku.

X<sub>4</sub> = C<sub>j4</sub> x liczba sztuk taboru czwartego typu (EN76) w latach 2020 - 2031 powiększona o wartość współczynnika F rok rocznie, począwszy od 2021 do 2031 roku.

...

X<sub>18</sub> = C<sub>j18</sub> x liczba sztuk taboru osiemnastego typu (SA135) w latach 2020 - 2031 powiększona o wartość współczynnika F rok rocznie, począwszy od 2021 do 2031 roku.

F<sub>2</sub>, F<sub>3</sub>, ..., F<sub>18</sub> – współczynnik przeliczeniowy ≤ 1% rok rocznie (z zaokrągleniem do 4 miejsca po przecinku, który np. w roku 2031 może wynosić maksymalnie [1%^11]) założony przez partnera prywatnego w każdym kolejnym roku, który odpowiada założonej przez partnera prywatnego wartości inflacji w latach 2021 - 2031.

Oferent zobowiązany jest również do podania współczynnika F po roku 2031 do końca założonego przez niego okresu Umowy o PPP, a tym samym okresu planowanych napraw w poziomie utrzymania P4 celem rozliczenia napraw po 2031 roku.

N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, ... N<sub>18</sub> - współczynnik przeliczeniowy liczby pojedynczych typów pojazdów zaplanowanych na lata 2020 - 2031 wg tabeli jw.

| L.p. | Współczynnik przeliczeniowy liczby pojazdów w danym typie | Wartość współczynnika przeliczeniowego |
|------|-----------------------------------------------------------|----------------------------------------|
| 1.   | N1                                                        | 0,0846                                 |
| 2.   | N2                                                        | 0,2126                                 |
| 3.   | N3                                                        | 0,0190                                 |



|     |     |        |
|-----|-----|--------|
| 4.  | N4  | 0,0398 |
| 5.  | N5  | 0,0555 |
| 6.  | N6  | 0,0090 |
| 7.  | N7  | 0,2258 |
| 8.  | N8  | 0,1199 |
| 9.  | N9  | 0,0907 |
| 10. | N10 | 0,0049 |
| 11. | N11 | 0,0163 |
| 12. | N12 | 0,0427 |
| 13. | N13 | 0,0181 |
| 14. | N14 | 0,0038 |
| 15. | N15 | 0,0294 |
| 16. | N16 | 0,0175 |
| 17. | N17 | 0,0034 |
| 18. | N18 | 0,0072 |

**Cn = najniższa cena odniesienia obliczona wg wzoru:**

$C_n = (C_1 \times N_1) + (C_2 \times N_2) + (C_3 \times N_3) + \dots + (C_{18} \times N_{18})$  gdzie:

C1, C2, C3, ..., C18 - najniższe ceny za naprawę wszystkich pojazdów danego typu wybrane z otrzymanych ofert uwzględniają szacowaną wartość współczynnika przeliczeniowego w każdym kolejnym roku w stosunku do 2020 roku. N1, N2, N3, ..., N18 - współczynnik przeliczeniowy dla danego typu pojazdu ujętego w planie na lata 2020 - 2031.

| L.p. | Współczynnik przeliczeniowy liczby pojazdów w danym typie | Wartość współczynnika przeliczeniowego |
|------|-----------------------------------------------------------|----------------------------------------|
| 1.   | N1                                                        | 0,0846                                 |
| 2.   | N2                                                        | 0,2126                                 |
| 3.   | N3                                                        | 0,0190                                 |
| 4.   | N4                                                        | 0,0398                                 |
| 5.   | N5                                                        | 0,0555                                 |
| 6.   | N6                                                        | 0,0090                                 |
| 7.   | N7                                                        | 0,2258                                 |

|     |     |        |
|-----|-----|--------|
| 8.  | N8  | 0,1199 |
| 9.  | N9  | 0,0907 |
| 10. | N10 | 0,0049 |
| 11. | N11 | 0,0163 |
| 12. | N12 | 0,0427 |
| 13. | N13 | 0,0181 |
| 14. | N14 | 0,0038 |
| 15. | N15 | 0,0294 |
| 16. | N16 | 0,0175 |
| 17. | N17 | 0,0034 |
| 18. | N18 | 0,0072 |

Cena napraw taboru danego typu będzie rozliczana na podstawie cen jednostkowych (Cj) podanych przez partnera prywatnego oraz zwiększona/zmniejszona o zadeklarowany dla danego roku przez partnera prywatnego współczynnik (F).

## II. Terminy "T"

W kryterium "Terminy", którego wagę ustalono na poziomie 15% zawiera trzy podkryteria wg poniższej tabeli:

| Podkryterium                                                                                | Waga <sup>1</sup> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| Og - Okres gwarancji jakości na każdy pojazd po wykonanej naprawie w poziomie utrzymania P4 | 5%                |
| Cztn - Łączny czas trwania napraw w poziomie utrzymania P4 w latach 2020-2031               | 5%                |
| Tppp - Okres trwania Umowy o PPP                                                            | 5%                |

Ocena, którą otrzyma oferent w kryterium "Terminy" - "T" będzie bezpośrednio sumą punktów otrzymanych z trzech podkryteriów wg poniższego wzoru:

$$T = Og + Scz + Tpp$$

### II.1. Podkryterium "Okres gwarancji jakości na każdy pojazd po wykonanej naprawie w poziomie utrzymania P4" – Og

Warunek podstawowy to minimum 18-miesięczna gwarancja jakości na każdy pojazd po wykonanej naprawie na poziomie P4 (minimalne wymaganie). Wartość maksymalna będzie przyznana za okres 36-miesięcznej gwarancji lub dłuższej.

Oferty będą oceniane wg zasad określonych w poniższej tabeli:

| Okres gwarancji jakości | Punkty [w %] |
|-------------------------|--------------|
|-------------------------|--------------|

<sup>1</sup> Podane w rubryce „Waga” punkty procentowe oznaczają przyznawane punkty z puli przypadającej na kryterium T.

|                        |   |
|------------------------|---|
| 18 miesięcy            | 0 |
| 24 miesiące            | 1 |
| 30 miesięcy            | 3 |
| 36 miesięcy lub dłużej | 5 |

## II.2. Podkryterium „Łączny czas trwania napraw w poziomie utrzymania P4 w latach 2020-2031” - **Cztn**

Czas trwania pojedynczej naprawy, niezależnie od typu pojazdu, nie może być dłuższy niż 60 dni (minimalne wymaganie). Do oferty należy wpisać liczbę dni przewidzianych na naprawę w poziomie utrzymania P4 każdego z 18 typów pojazdów w każdym roku. Możliwe jest skracanie czasu napraw pojazdów w poszczególnych latach (w ramach zakładanej krzywej uczenia się/krzywej doświadczenia), ale po skróceniu czasu nie można go ponownie wydłużać w kolejnych latach. Zgodnie z harmonogramem Spółki KM zawartym w Opisie postępowania o zawarcie umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym, w sumie 11 sztuk lokomotyw EU47 planuje się przekazać do napraw w 2034 r. i 2035 r. jednakże na potrzeby uwzględnienia czasu ich naprawy w poziomie utrzymania P4 w kryteriach oceny ofert przyjęto, do celów ofertowania, że naprawa nastąpi w 2031 r.

Zaoferowane czasy trwania napraw każdego z 18 typów pojazdów w poszczególnych latach zostaną zsumowane, tak aby ustalić łączny czas napraw w latach 2020-2031. Wyniki globalne dla poszczególnych typów pojazdów zostaną zsumowane i poddane ocenie. Oferenci otrzymają liczbę punktów obliczoną odpowiednio wg wzoru:

$$\text{Cztn} = ( \text{Sn} / \text{So} ) \times 5 [\text{pkt}\%]$$

gdzie:

Sn = najkrótszy łączny czas napraw;

So = łączny czas napraw z ocenianej oferty

5 [pkt] - waga podkryterium

Czas napraw zostanie skalkulowany zgodnie z poniższym harmonogramem napraw pojazdów Spółka KM.



| Rodzaj pojazdów                            |                   | liczba pojazdów danego typu | 2020        | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
|--------------------------------------------|-------------------|-----------------------------|-------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| elektryczne                                | zespoły trakcyjne | pięcioczołowe               | 4SWE        | 12   | 10   | 2    |      |      | 12   |      |      | P5   |      |      |
|                                            |                   |                             | NOWE        | 55   |      |      |      |      | 12   | 12   | 15   | 16   |      | 12   |
|                                            |                   |                             | NOWE        | 6    |      |      |      |      | 6    |      |      |      |      |      |
|                                            |                   | czteroczołowe               | EN76        | 16   |      | 10   | 6    |      | P5   | P5   |      |      |      |      |
|                                            |                   |                             | ER75        | 10   |      | P5   | P5   |      | 5    | 5    |      |      |      | 5    |
|                                            |                   |                             | EN71/EN71KM | 6    |      | 1    |      |      | 1    | 5    |      |      |      |      |
|                                            |                   | trójczonołowe               | EN57AL      | 66   | 15   | 19   | 20   | 12   | 15   | 19   | 20   | 12   | 15   | 19   |
|                                            |                   |                             | EN57AKM2013 | 33   |      | 22   | 11   |      | 22   | 11   |      |      |      | 22   |
|                                            |                   |                             | EN57AKM     | 38   | 5    | 5    | 7    | 21   | 5    | 5    | 7    | 21   |      |      |
|                                            |                   |                             | EW60        | 2    |      |      |      | 2    |      |      |      | 2    |      |      |
|                                            |                   | dwuczonołowe                | EN57        | 48   |      | 4    | 1    | 3    | 3    | 1    | 2    | 3    |      |      |
|                                            |                   |                             | NOWE        | 10   |      |      |      |      |      | 10   |      |      |      | 10   |
|                                            | lokomotywy        | EU47                        | 11          |      |      |      |      |      | P5   | P5   |      |      |      | 11   |
|                                            |                   | 111Eb                       | 2           |      |      |      |      |      |      | 2    |      |      |      |      |
|                                            | wagony piętrowe   | AB/Bpz                      | 37          |      |      |      | 13   | 24   | P5   | P5   |      |      |      |      |
|                                            |                   | 316B/416B                   | 22          |      |      |      | 22   |      |      |      |      |      |      | P5   |
| spalinowe                                  | dwuczonołowe      | SA222                       | 2           |      | 1    |      | 1    |      |      |      |      | P5   |      | P5   |
|                                            | jednoczołowe      | SA135                       | 7           | 2    | 2    |      | 2    | 1    |      |      |      | P5   | P5   |      |
| liczba pojazdów przewidzianych do naprawy: |                   |                             | 32          | 66   | 45   | 62   | 44   | 35   | 73   | 88   | 15   | 33   | 15   | 79   |

Harmonogram nr 1

Formuła przeliczeniowa w pliku Excel stanowi załącznik nr 2

### II.3. Podkryterium "Okres trwania umowy o PPP" – Tppp

Maksymalnym akceptowanym okresem trwania Umowy o PPP (tj. okresem, na jaki Umowa o PPP zostanie zawarta) jest 20 lat (minimalne wymaganie). Okresem minimalnym jest 14 lat (minimalne wymaganie) Oferty będą oceniane wg zasad określonych w poniższej tabeli:

| Czas trwania Umowy o PPP | Punkty [w %] |
|--------------------------|--------------|
| 14 lat                   | 5            |
| 15 lat                   | 4            |
| 16 lat                   | 3            |
| 17 lat                   | 2            |
| 18 lat                   | 1            |
| 19 lat – 20 lat          | 0            |

### III. Wartość techniczna infrastruktury "Wt"

Kryterium "Wartość techniczna infrastruktury" zawiera trzy podkryteria wg poniższej tabeli:

| Podkryterium                       | Waga <sup>2</sup> |
|------------------------------------|-------------------|
| Wi - Wartość inwestycji            | 5%                |
| Df - Dodatkowe funkcjonalności     | 2%                |
| Dr - Dobór rozwiązań i technologii | 3%                |

Ilość punktów, które otrzyma partner prywatny w ramach kryterium "wartość techniczna infrastruktury" **Wt** będzie sumą punktów otrzymanych z trzech podkryteriów, wg wzoru: **Wt = Wi + Df + Dr**

### III.1. Podkryterium "Wartość inwestycji" – Wi

Podkryterium "Wartość inwestycji" określa wielkość zaangażowania finansowego partnera prywatnego w jakość infrastruktury i wyposażenia, które przeznaczone jest do przekazania Spółce KM po zakończeniu Umowy o PPP (przy założeniu spełnienia minimalnych wymagań określonych w odrębnym dokumencie partnerstwa publiczno-prywatnego). Maksymalną liczbę punktów otrzymuje oferta o najwyższej planowanej wartości wynikającej z kosztorysu, z zastrzeżeniem, że sporządzany na ten cel kosztorys nie obejmuje infrastruktury „własnej” w rozumieniu dokumentów partnerstwa publiczno-prywatnego. Oferty są oceniane na podstawie wzoru:

$$Wi = (Wo / Wn) \times 5 \text{ [pkt]}$$

gdzie:

**Wo** = oceniana wartość inwestycji deklarowana przez partnera prywatnego w odniesieniu do części przeznaczonej do przekazania Spółce KM;

**Wn** = najwyższa wartość ofertowa inwestycji deklarowana przez partnera prywatnego w odniesieniu do części przeznaczonej do przekazania Spółce KM;

Uwaga: Kosztorys, na podstawie którego dokonano oszacowania kosztów inwestycji podlega ocenie Zamawiającego. Zamawiający zastrzega sobie prawo żądania wyjaśnień co do zastosowanych składników cenowych i kwestionowania zawyżonych składników kosztowych. W kosztorysie ujęte są składniki, technologie i wyposażenie, które podlegają przekazaniu KM po zakończeniu Umowy o PPP.

### III.2. Podkryterium "Dodatkowe funkcjonalności" - Df

Wartości punktowe tego podkryterium przyznawane będą za zakres zwracanej infrastruktury przewyższający ustalone wcześniej minimum (minimalne wymagania).

Katalog dodatkowych funkcjonalności:

| Dodatkowe funkcjonalności                                                                 | Punkty<br>[w %] |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| Układ zapadni umożliwiających demontaż i montaż pojedynczych wózków i zespołów napędowych | 0,25            |

<sup>2</sup> Podane w rubryce „Waga” punkty procentowe oznaczają przyznawane punkty z puli przypadającej na kryterium Wt.



|                                                                                                                                                                                                              |      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Stanowisko zabezpieczania przed oblodzeniem podwozi pojazdów kolejowych                                                                                                                                      | 0,25 |
| Hala myjni szczotkowej do całorocznego mycia i osuszania pojazdów z instalacją do rozmrażania wraz z infrastrukturą towarzyszącą (wymagane pomieszczenia techniczne, magazyny, pomieszczenia socjalne, itp.) | 1,5  |

Oferenci otrzymają liczbę punktów procentowych stanowiących sumę punktów dla zaoferowanych dodatkowych funkcjonalności, zgodnie z tabelą powyżej.

### III.3. Podkryterium "Dobór rozwiązań i technologii" - **Dr**

Kryterium dotyczy doboru rozwiązań infrastrukturalnych i wyposażenia korzystnych dla Zamawiającego, przez co należy rozumieć przekazywane elementy infrastruktury, wyposażenie i innowacyjne rozwiązania nieujęte w minimalnych wymaganiach. Może to dotyczyć takich elementów jak: nowoczesna automatyka torowa, zautomatyzowane procesy naprawcze obniżające zapotrzebowanie na pracę ludzką, urządzenia zmniejszające koszty eksploatacji, maszyny i urządzenia zmniejszające uzależnienie od poddostawców i usługodawców zewnętrznych, itp.

Sposób oceny podkryterium **Dr** - "Dobór rozwiązań i technologii "

Wartości punktowe przyznawane będą bezpośrednio bez przeliczeń, w skali od 0 do 3 w następujący sposób:

- oferta, w której oferent zastosował "rozwiązania i technologie dające oszczędności w kosztach napraw i/lub czasie napraw bez uszczerbku dla jakości i gwarancji powykonawczej" w stopniu bardzo dobrym, otrzymuje **3 punkty**;
- oferta, w której oferent zastosował "rozwiązania i technologie dające oszczędności w kosztach napraw i/lub czasie napraw bez uszczerbku dla jakości i gwarancji powykonawczej" w stopniu dobrym, otrzymuje **2 punkty**;
- oferta, w której oferent zastosował "rozwiązania i technologie dające oszczędności w kosztach napraw i/lub czasie napraw bez uszczerbku dla jakości i gwarancji powykonawczej" w stopniu akceptowalnym, otrzymuje **1 punkt**.

Stopnie powyższe przyznawane będą przez Spółkę KM w oparciu o ocenę skutków, z punktu widzenia interesu Zamawiającego, jako podmiotu prowadzącego Zakład w Sochaczewie po zakończeniu Umowy o PPP:

- zmniejszenia kosztów w stosunku procentowym,
- skrócenia czasu napraw w stosunku procentowym,
- utrudnień we wprowadzeniu rozwiązań lub technologii,
- uciążliwości związanych z wykorzystywaniem rozwiązań lub technologii.

### IV. Przejęcie ryzyk przez partnera prywatnego "R"

Przejęcie ryzyk przez partnera prywatnego (patrz Załącznik nr [...] Podział ryzyk na Zamawiającego i partnera prywatnego) będzie punktowany wg trzech podkryteriów, zgodnie z poniższą tabelą:

| <b>Podkryterium</b>                                                                                                                                                                                           | <b>Waga</b> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| Rpr - ryzyko o charakterze legislacyjnym – rozumiane jako ryzyko wystąpienia zmian w przepisach prawnych, mających wpływ na realizację przedsięwzięć w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego                | 1%          |
| Rrw - ryzyko związane z końcową wartością składników majątkowych – rozumiane jako ryzyko wartości materialnej składników majątkowych na dzień zakończenia realizacji umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym | 2%          |
| Rsw - ryzyko związane z siłą wyższą                                                                                                                                                                           | 2%          |

Sposób oceny kryterium "R":

Oferenci otrzymają ilość punktów procentowych stanowiących sumę punktów dla zawartych w ofercie oświadczeń o przejęciu ryzyk.



**Minimalne wymagania** w rozumieniu art. 2 pkt 4 ustawy o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi z 21 października 2016 r.

**I. Minimalne wymagania dotyczące zaprojektowania i budowy (realizacja Przedsięwzięcia):**

1. Zakład w Sochaczewie musi mieć zdolność do wykonywania napraw w poziomie utrzymania P4 wszystkich typów pojazdów eksploatowanych przez Spółkę KM w okresie obowiązywania umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym (Umowa o PPP), w tym w szczególności: elektrycznych zespołów trakcyjnych, wagonów piętrowych środkowych i sterowniczych, lokomotyw elektrycznych i spalinowych autobusów szynowych (jedno i dwuczłonowych), w tym:
  - a. elektrycznych zespołów trakcyjnych, w tym pięcioczłonowych o długości do 100m,
  - b. wagonów piętrowych o wysokości 4.7m,przy założeniu, że maksymalna masa pojedynczego wagonu/członu lub lokomotywy/pojazdu nie będzie przekraczać 90 ton;
2. Hala Napraw powinna umożliwiać jednoczesną naprawę minimum 5 sztuk elektrycznych zespołów trakcyjnych maksymalnej długości (25 członów pojazdów).
3. Zakład w Sochaczewie musi mieć zdolność do wykonywania na miejscu i z użyciem dostępnej w nim infrastruktury co najmniej następujących czynności:
  - przyjęcia pojazdu do naprawy i demontażu podzespołów przewidzianych w poziomie utrzymania P4,
  - możliwość pomiaru i diagnostyki wszystkich podzespołów pojazdu,
  - naprawy poszycia pojazdu oraz wymiany jego fragmentów,
  - przygotowania do malowania i malowania pojazdów,
  - naprawy całego wyposażenia przestrzeni pasażerskiej,
  - czyszczenia pojazdów i podzespołów,
  - rewizji i naprawy wszystkich podzespołów pojazdu niewymienionych w zestawieniu dopuszczalnej kooperacji (zewnętrznej obsługi), opisanych poniżej w wyjaśnieniu,
  - montażu wszystkich elementów pojazdów i połączenia członów,
  - uruchomienia i diagnostyki pojazdu po wykonanej naprawie na stanowisku z zasilaniem 3kV,
  - regulacji układu zawieszenia pojazdu i regulacji nacisków kół na szynę,
  - przeprowadzenia prób ruchowych,
  - wystawienia dokumentacji naprawczej wymaganej postanowieniami dokumentacji systemu utrzymania i umowy ze Spółką KM.

[Wyjaśnienie: Spółka KM podaje poniżej listę podzespołów pojazdu, co do których nie musi zachodzić konieczność naprawy bądź regeneracji w Zakładzie w Sochaczewie (dopuszcza się dla tych przypadków zlecenie wykonania usług zewnętrznych z udziałem podwykonawców)]:

- kompletne wózki toczne i napędne pojazdów,
- odbieraki prądu,
- szafy elektryczne (zestawy aparaturowe),
- sprężarki,
- tablice hamulcowe,
- falowniki,
- dławiki filtra sieciowego,
- przetwornice statyczne,
- wyłączniki szybkie,
- liczniki energii,
- silniki elektryczne inne niż trakcyjne,
- agregaty prądotwórcze wraz z silnikami spalinowymi.

Ponadto Spółka KM wskazuje, że dopuszczalne będzie korzystanie z zewnętrznego serwisu specjalistycznego w zakresie sprawdzenia i napraw:

- systemu klimatyzacji i wentylacji,
  - systemów informacji pasażerskiej,
  - systemów pomiaru prędkości i rejestracji parametrów jazdy.
4. Rozbudowa infrastruktury torowej i trakcyjnej na Terenie Inwestycji ma doprowadzić do stanu, w którym na Terenie Inwestycji możliwe będzie prowadzenie ruchu w obrębie bocznicy kolejowej, w zakresie niezbędnym do realizacji przeglądów od P1 do P4 oraz znajdować się będą tory postojowe dla pojazdów oczekujących na przeglądy i naprawy, jak i będących po przeglądzie lub naprawie, przy uwzględnieniu, że dojazd do Zakładu w Sochaczewie powinien umożliwiać prowadzenie ruchu pojazdów oraz postój dla umożliwienia wykonywania napraw w poziomie utrzymania P1-P3 w istniejącej Sekcji P1-3, przez Spółkę KM. Przy czym, przy zastrzeżeniu, że Zamawiający nabędzie tytuł prawny do działki gruntu sąsiadującej z działką o numerze ewidencyjnym 1910/19, partner prywatny musi wybudować dodatkowy tor wjazdowy, przebiegający równolegle do istniejącego toru wjazdowego, mający umożliwić alternatywny wjazd na teren Zakładu w Sochaczewie.
  5. Zakład w Sochaczewie musi być wyposażony w stanowisko diagnostyczno-odbiorcze z zasilaniem sieciowym o napięciu 3kV umożliwiające pełne sprawdzenie kompletnego pojazdu elektrycznego przed dopuszczeniem do jazdy próbnej.
  6. Zakład w Sochaczewie musi być wyposażony w kabinę lakierniczą i stanowisko przygotowania do malowania pojazdów z wyposażeniem wymaganym przepisami związanymi z oddziaływaniem obiektu na środowisko naturalne. Wymagana długość powierzchni roboczej kabiny lakierniczej i stanowiska przygotowania do malowania powinna zapewnić obsłużenie najdłuższego wagonu/członu pojazdu eksploatowanego przez Spółkę KM według stanu na pierwszy dzień terminu składania ofert.



7. Zakład w Sochaczewie musi być zaprojektowany i zrealizowany tak, aby transport pomiędzy torami w Hali Napraw odbywał się za pomocą przesuwownicy umożliwiającej transport pojedynczych wagonów/członów pojazdu eksploatowanego przez Spółkę KM według stanu na pierwszy dzień terminu składania ofert.
8. Budowa i udźwig wykorzystywanych w Hali Napraw suwnic muszą być dostosowane do specyfiki napraw wszystkich pojazdów eksploatowanych przez Spółkę KM (na podstawie stanu posiadania taboru przez Spółkę KM według stanu na pierwszy dzień terminu składania ofert), z uwzględnieniem rozwoju technologii producentów pojazdów. Dodatkowo tory demontażowo-montażowe pojazdów powinny być wyposażone w zespół dwóch suwnic o udźwigu min. 20 ton każda, umożliwiające awaryjne lub technologicznie uzasadnione podniesienie całego pudła pojazdu kolejowego eksploatowanego przez Spółkę KM i jego transport w dowolne pole zasięgu suwnicy. Nie przewiduje się konieczności transportu pudła pojazdu ponad innym pudłem.
9. Zakład w Sochaczewie musi być wyposażony w pomieszczenia biurowe i socjalne dla osób realizujących procesy związane z naprawami w poziomie utrzymania P4 w zakresie, który wykluczy wykorzystywanie obiektów poza jego terenem (jak w szczególności obiekty socjalne w sąsiedztwie, wynajęte pomieszczenia biurowe w Sochaczewie lub innym miejscu, itd.).
10. Zakład w Sochaczewie musi być wyposażony w stanowisko umożliwiające całoroczne zewnętrzne i wewnętrzne umycie taboru wraz z wyposażeniem w stacjonarne punkty zasilania elektrycznego, sprężonego powietrza, odfekalniania i wodowania składów stacjonujących i obsługiwanych na Terenie Inwestycji.
11. Zakład w Sochaczewie musi być wyposażony w system oczyszczania ścieków dla Hali Napraw oraz dla stanowiska, na którym odbywać się będzie mycie z zewnątrz i wewnątrz taboru kolejowego, obejmujący urządzenia filtracyjne, których działanie skutkować będzie tym, że ścieki po procesie oczyszczania będą spełniać dopuszczalne wartości wskaźników zanieczyszczeń, umożliwiające ich zrzut do kanalizacji miejskiej.
12. Przedsięwzięcie ma być zrealizowane przy użyciu materiałów oraz z jakością wykonania prac budowlanych, aby zapewnić użytkowanie Zakładu w Sochaczewie przez co najmniej 50 lat, przy maksymalnej, nieprzerwanej i prawidłowej eksploatacji, z uwzględnieniem niezbędnej konserwacji w okresie użytkowania.
13. Hala Napraw w poszczególnych obszarach ma być ogrzewana i wyposażona w wentylację ogólną z odzyskiem ciepła. Pozostałe pomieszczenia Zakładu w Sochaczewie należy wyposażyć zgodnie z ich przeznaczeniem i zapewnić niezbędne instalacje.
14. Przedsięwzięcie ma być zrealizowane z zachowaniem następujących wymagań konstrukcyjno-materiałowo-instalacyjnych:
  - Fundamenty  
Pod słupami konstrukcji głównej Zakładu w Sochaczewie mają być zaprojektowane stopy fundamentowe z żelbetu, a pod ścianami nośnymi ławy żelbetowe.
  - Główna konstrukcja nośna  
Konstrukcję główną Zakładu w Sochaczewie stanowić mają wieloprzęsłowe ramy składające się ze słupów żelbetowych prefabrykowanych, sztywno zamocowanych w stopach fundamentowych oraz dźwigarów połączonych ze słupami. Konstrukcja dachu ma być stalowa (zabezpieczona przed korozją przez ocynkowanie ogniowe), względnie żelbetowa konstrukcja strunobetonowa.
  - Ściany zewnętrzne  
Obudowa zewnętrzna Zakładu w Sochaczewie ma być z płyt warstwowych (z rdzeniem poliuretanowym lub z wełny mineralnej) bądź w konstrukcji murowanej. Współczynnik przepuszczalności ciepła ma odpowiadać wymaganiom technicznym wskazanym w Rozporządzeniu



Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. z dnia 18 września 2015 r., poz. 1422), obowiązujący od 1.01.2021. (zob.: załącznik nr 2 Wymagania izolacyjności cieplnej i inne wymagania związane z oszczędnością energii).

- Dach

Dach Zakładu w Sochaczewie musi być lekki, w układzie warstw: konstrukcja nośna, blacha trapezowa, folia PE, wełna mineralna, papa termozgrzewalna. Wszystkie stalowe elementy mają być zabezpieczone przed korozją poprzez ocynkowanie ogniowe. Na dachu zainstalowane mają być liny asekuracyjne oraz naświetla dachowe, które wraz z oknami będą spełniać wymagania oświetlenia naturalnego określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. z dnia 18 września 2015 r., poz. 1422), bez przewidzianych w tym rozporządzeniu odstępstw, chociażby były dopuszczalne.

- Elementy wykończeniowe Zakładu w Sochaczewie

- Posadzki

Rodzaj posadzki przystosowany ma być do warunków użytkowania. Posadzka w obszarach technologicznych z żywicy epoksydowej lub materiału o większej wytrzymałości, trwałości.

- Okna w Zakładzie w Sochaczewie

PCV (stałe i uchylno-rozwieralne), współczynnik przepuszczalności ciepła ma odpowiadać wymaganiom technicznym wskazanym w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. z dnia 18 września 2015 r., poz. 1422), obowiązujący od 1.01.2021. (zob.: załącznik nr 2 Wymagania izolacyjności cieplnej i inne wymagania związane z oszczędnością energii).

- Drzwi zewnętrzne Hali Napraw

Stalowe pełne. Współczynnik przepuszczalności ciepła ma odpowiadać wymaganiom technicznym wskazanym w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. z dnia 18 września 2015 r., poz. 1422), obowiązujący od 1.01.2021. (zob.: załącznik nr 2 Wymagania izolacyjności cieplnej i inne wymagania związane z oszczędnością energii).

- Bramy zewnętrzne kolejowe i samochodowe Hali Napraw

Bramy harmonijkowe, izolowane, szybkobieżne z napędem elektrycznym, o przeszkleniu minimum 80%, chyba że przepisy przeciwpożarowe stanowią inaczej. Współczynnik przepuszczalności ciepła ma odpowiadać wymaganiom technicznym wskazanym w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. z dnia 18 września 2015 r., poz. 1422), obowiązujący od 1.01.2021. (zob.: załącznik nr 2 Wymagania izolacyjności cieplnej i inne wymagania związane z oszczędnością energii).

- Instalacja grzewcza

Zakład w Sochaczewie wyposażony ma być w instalacje ogrzewania zasilane z kotłowni olejowej lub gazowej.

- Instalacja wentylacyjna

W obrębie Hali Napraw należy wykonać instalację wentylacji mechanicznej nawiewno-wywiewnej w oparciu o centrale wentylacyjne z odzyskiem ciepła o sprawności min. 60%, wyposażone w nagrzewnice wodne. Wentylacja mechaniczna musi zapewnić 2 wymiany/h powietrza świeżego w okresie letnim. Układ wentylacyjny powinien posiadać możliwość ograniczenia krotności wymian



do 1 wymiany/h w okresie zimowym. W obszarach, w których wykonywane będą prace spawalnicze i szlifierskie system wentylacyjny powinien być wyposażony w wentylacje stanowiskowe. W bramach wjazdowych do Hali Napraw zainstalować kurtyny powietrza zabezpieczające przed napływem zimnego powietrza z zewnątrz.

- Przyłącze energetyczne

Podstawowe zasilanie urządzeń związanych z Zakładem w Sochaczewie ma być wykonane z sieci elektroenergetycznej (ze stacji ST2 znajdującej się na Terenie Inwestycji) linią kablową SN 15 kV, chyba że warunki przedstawione przez właściwego operatora systemu dystrybucyjnego będą przewidywać inaczej.

Stacja po stronie nn ma mieć wyodrębnioną grupę dla odbiorników wymagających zasilania rezerwowego w celu dokończenia procesu produkcyjnego (lakiernia, akumulatorownia, inne), dla części pomieszczeń biurowo-socjalnych, kotłowni oraz dla odbiorów potrzebujących ciągłości zasilania. Wyodrębniona grupa odbiorów ma być dodatkowo zasilana z agregatu prądotwórczego w układzie SZR.

- Komunikacja kołowa

Dla przebudowy istniejących i budowy nowych dróg dojazdowych w związku z budową Zakładu w Sochaczewie wymagane są nawierzchnie o warstwie ścieralnej bitumicznej, zapewniające wymaganą trwałość oraz bezpieczeństwo ruchu. Konstrukcja zapewniać ma przenoszenie obciążeń pochodzących zarówno od pojazdów szynowych, jak i kołowych. W celu zapewnienia szczelności z główką szyny, jak i z przyległą do niej warstwą zabudowy, należy stosować masy zalewowe. Drogi dojazdowe i wewnętrzne znajdujące się na Terenie Inwestycji oraz place manewrowe należy wykonać w kategorii „D”, KR4 (nacisk 11,5 t/oś).

Na Terenie dedykowanym Hali zlokalizowany ma być parking, na przynajmniej 30 miejsc postojowych dla samochodów osobowych oraz przynajmniej 3 miejsca dla samochodów ciężarowych.

## **II. Minimalne wymagania dotyczące przekazania Zakładu w Sochaczewie po okresie współpracy na podstawie umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym (Umowa o PPP):**

15. Po zakończeniu eksploatacji Zakładu w Sochaczewie w ramach Przedsięwzięcia partner prywatny musi przekazać Zakład w Sochaczewie, tak, aby w momencie jego przekazania na rzecz Spółki KM spełniał on podstawowe wymagania dotyczące co najmniej:

- nośności i stateczności konstrukcji,
- bezpieczeństwa pożarowego,
- higieny zdrowia i środowiska,
- bezpieczeństwa użytkowania i dostępności obiektów,
- ochrony przed hałasem,
- oszczędności energii i izolacyjności cieplnej,
- zrównoważonego wykorzystania mediów i energii,
- estetyki obiektów i infrastruktury.

Partner prywatny musi zagwarantować udział Zamawiającego we wszystkich czynnościach kontrolnych Zakładu w Sochaczewie realizowanych przez właściwe organy, w tym odnoszących się do wymagań określonych w niniejszym punkcie i zobowiąże się do usunięcia stwierdzonych uszkodzeń lub braków. Spółka KM ma prawo żądać wykonania tych obowiązków, niezależnie od wydawanych decyzji, zaleceń i innych czynności organów lub osób uprawnionych.

16. Jeżeli określone elementy infrastruktury w dacie zakończenia Umowy o PPP wymagać będą napraw lub modernizacji, a obowiązujące wówczas przepisy nie będą dopuszczać ich do budowy lub eksploatacji, podlegać będą przed wydaniem Spółce KM w związku z zakończeniem Umowy o PPP

wymianie (albo odpowiedniej modernizacji), dokonywanej tak, aby przed dniem zakończenia Umowy o PPP była ona zrealizowana i odebrana przez właściwe organy (jeżeli będzie to konieczne).

## 17. Zwracana infrastruktura

### 17.1. Zwracane wyposażenie technologiczne Zakładu w Sochaczewie

Wyposażenie technologiczne o długiej żywotności (definiowane jako elementy przytwierdzone do podłoża lub konstrukcji Hali Napraw oraz w normalnej eksploatacji ustawione bezpośrednio na podłożu) zwracane po zakończeniu Umowy o PPP musi mieć żywotność techniczną wynikającą z wpisów w dokumentacji z przeprowadzonymi czynnościami konserwacyjno-naprawczymi, zapewniającą co najmniej 5-letnią eksploatację tego wyposażenia po przekazaniu do przypadającej naprawy głównej.

W przypadku awarii któregośkolwiek urządzenia z tej grupy, w okresie 6 miesięcy po przekazaniu Zakładu w Sochaczewie, partner prywatny zobowiązany jest do wykonania naprawy na własny koszt i własnym staraniem.

Wyposażenie technologiczne przenośne (definiowane jako elementy wyposażenia stanowisk i pracowników, które w normalnej eksploatacji podlegają przenoszeniu lub transportowaniu w różne miejsca wykonywania czynności) zwracane po zakończeniu Umowy o PPP musi być w pełni sprawne tj. nadające się do wykonywania bez ograniczeń, czynności, do których jest przeznaczone. Skala oceny to: sprawne lub niesprawne.

Zdefiniowane powyżej wyposażenie technologiczne o długiej żywotności, jak i przenośne musi wspólnie zapewniać na każdym stanowisku możliwość prawidłowego wykonania wszystkich czynności tam przewidzianych (spisanych w dokumentacji systemu utrzymania pojazdów Spółki KM, lub przewidzianych w technologii naprawy w poziomie utrzymania P4).

Do oceny spełnienia powyższych warunków Spółka KM powoła specjalną komisję oceniającą, złożoną ze specjalistów z danej dziedziny techniki oraz przedstawicieli Spółki KM.

Składniki wyposażenia i stanowiska technologiczne podlegające ocenie komisji:

- stanowisko do uruchomienia pojazdu
- stanowisko do pomiaru nacisków kół
- stanowisko do testów układu hamulcowego pojazdu
- przesuwница
- wszystkie suwnice
- podnośniki śrubowe do podnoszenia pudeł pojazdów i/lub składniki innej techniki podnoszenia
- pomosty i podnośniki do prac na wysokości
- wózki technologiczne do transportu pudeł naprawianych pojazdów
- podpory technologiczne i stojaki
- pchacz torowy
- wózek do uzupełniania piasku w pojazdach
- stanowisko do prób i badań zderzaków
- stanowisko do dynamicznego badania urządzeń ciągowych
- frezarki, tokarki i wiertaki
- stanowisko do prób ciśnieniowych zbiorników
- stanowiska do napraw i prób zaworów i aparatury pneumatycznej
- stanowiska do sprawdzania i napraw szaf aparatowych wysokiego oraz niskiego napięcia
- stanowiska do naprawy i sprawdzania czuwaka i generatora SHP
- stanowiska do naprawy i sprawdzania prędkościomierzy
- kabina lakiernicza i stanowisko przygotowania do malowania wraz z wyposażeniem
- stanowisko zewnętrznego i wewnętrznego mycia taboru wraz z wyposażeniem



- stanowisko do badania szczelności wodnej pudeł pojazdów,
- stanowisko napraw wyposażenia przestrzeni pasażerskiej,
- stanowiska zapewniające dodatkowe funkcjonalności, za które przyznano dodatkowe punkty w ocenie ofert.

W dniu przekazania wyposażenia, partner prywatny musi przekazać pełną dokumentację dotyczącą eksploatowanych urządzeń i dokumentację przeglądową.

#### 17.2. Zwracana infrastruktura i budowle

Elementy zwracanej infrastruktury, o okresie amortyzacji dłuższym niż trzy (3) lata, w dacie zakończenia Umowy o PPP muszą być w stanie, w którym ich pozostały okres amortyzacji jest dłuższy, niż okres, jaki upłynął od rozpoczęcia biegu tego okresu – dopuszczalne odstępstwa od tej zasady nie mogą przekroczyć 5% wartości środków trwałych wg stanu na dzień zakończenia Umowy o PPP. Dla pozostałych elementów infrastruktury zasada ta ma dotyczyć 65% wartości (wg stanu na dzień zakończenia Umowy o PPP) środków trwałych i wyposażenia

#### 17. 3. Dozór techniczny

Najpóźniej na 14 dni przed przekazaniem Zakładu w Sochaczewie partner prywatny na swój koszt i swoim staraniem zapewni badanie doraźne urządzeń podlegających obowiązkowemu dozorowi technicznemu (wykonane przez Transportowy Dozór Techniczny). Badanie doraźne musi być wykonane nie wcześniej niż 3 miesiące przed datą przekazania Zakładu w Sochaczewie.

18. Zakład w Sochaczewie powinien nadawać się do zwrotu na rzecz Spółki KM po okresie Umowy PPP w stanie, w którym Spółka KM, wg swojego wyboru przejmie infrastrukturę „własną” partnera prywatnego (infrastruktura „własna” to te elementy, które są dedykowane do działalności wykraczającej poza zakres określony w pkt I.1.) albo nakaże jej usunięcie na własny koszt i ryzyko partnera prywatnego, a w związku z tym:

- w razie przekazania infrastruktury „własnej” musi ona spełniać wymagania, o których mowa w pkt 17 – 19 powyżej,
- w razie usunięcia infrastruktury „własnej” przystosowanie Zakładu w Sochaczewie wymaga, aby nie istniały obszary (obiekty budowlane, niewykorzystywane powierzchnie, fragmenty terenu), stanowiące pozostałości po infrastrukturze „własnej” wymagające nakładów i kosztów dla utrzymywania tych pozostałości, chyba że partner prywatny zaprojektuje efektywny sposób zagospodarowania tych pozostałości, uzasadniony z punktu widzenia działalności Spółki KM na datę zakończenia Umowy PPP.

### III. Minimalne wymagania dotyczące usług świadczonych przez partnera prywatnego na rzecz Spółki KM, tj. dotyczące wykonywania napraw w poziomie utrzymania P4 w oparciu o umowę o partnerstwie publiczno-prywatnym (Umowa o PPP):

19. W ramach wykonywania napraw wymaga się udzielenia gwarancji jakości na bezawaryjną pracę na każdy naprawiony pojazd kolejowy na okres co najmniej 18 miesięcy na cały naprawiony pojazd, licząc od dnia podpisania protokołu komisijnego odbioru danego pojazdu po naprawie.
20. Wykonanie pojedynczej naprawy w poziomie utrzymania P4 w okresie trwania umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym w odniesieniu do każdego z typów pojazdów eksploatowanych przez Spółkę KM, nie może przekraczać 60 dni kalendarzowych (licząc od dnia przekazania pojazdu do naprawy), z zastrzeżeniem, że możliwe jest odstępstwo dla pojazdów podlegających zakupowi



przez Zamawiającego w przyszłości, których charakterystyka techniczna wymusi dłuższe okresy napraw, a których specyfika nie jest jeszcze znana Zamawiającemu.

**IV. Wymagania minimalne dotyczące obowiązków partnera prywatnego w zakresie współpracy ze Spółką KM w ramach umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym (Umowa o PPP), w tym granice oferty cenowej partnera prywatnego:**

21. Minimalnym okresem, na jaki może zostać zawarta Umowa o PPP jest 14 lat. Maksymalnym okresem, na jaki może zostać zawarta Umowa o PPP jest 20 lat.
22. Oferta cenowa dotycząca wynagrodzenia za usługi napraw w poziomie utrzymania P4 w ramach umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym nie może powodować przekroczenia za okres od 2020 do 2031 roku sumy 882 375 625,80 zł netto, to jest 1 085 322 019,73zł brutto, a zarazem przekroczenia w poszczególnych latach następujących wartości:

|                |       |                          |
|----------------|-------|--------------------------|
| a) w 2020 roku | kwota | 66 620 000,00zł brutto,  |
| b) w 2021 roku | kwota | 107 718 000,00zł brutto, |
| c) w 2022 roku | kwota | 70 370 000,00zł brutto,  |
| d) w 2023 roku | kwota | 64 294 000,00zł brutto,  |
| e) w 2024 roku | kwota | 48 349 000,00zł brutto,  |
| f) w 2025 roku | kwota | 78 700 000,00zł brutto,  |
| g) w 2026 roku | kwota | 154 199 000,00zł brutto, |
| h) w 2027 roku | kwota | 171 875 000,00zł brutto, |
| i) w 2028 roku | kwota | 51 661 000,00zł brutto,  |
| j) w 2029 roku | kwota | 79 425 000,00zł brutto,  |
| k) w 2030 roku | kwota | 23 158 000,00zł brutto,  |
| l) w 2031 roku | kwota | 168 961 000,00zł brutto, |

przy uwzględnieniu zasad składania oferty, opisanych poniżej w wyjaśnieniu.

**Wyjaśnienie:** Oferta cenowa opiera się na wskazaniu cen bazowych (wyjściowych – właściwych dla roku 2020) dla określonych modeli pojazdów w harmonogramie napraw (podanym poniżej) oraz zastosowaniu indeksu wzrostu cen „rok do roku” (indeks wzrostu od „-∞% do 1%” – szczegóły podane w kryteriach oceny ofert przedstawionych w „Opisie postępowania o zawarcie umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym”), który jest indeksem wspólnym dla wszystkich cen. Harmonogram napraw, przedstawiony w tabeli poniżej, stanowiącej bazę do oferty cenowej na naprawy, jest harmonogramem założonym. Zamawiający może zagwarantować przekazywanie do napraw taboru do 2031 roku. Zamawiający nie gwarantuje przekazania do napraw taboru w liczbach sztywnych za poszczególne lata, traktując je jako lata rozliczeniowe. Okresem rozliczeniowym jest cały okres 2020 – 2031, chociażby rozpoczęcie wykonywania usług w ramach Umowy o PPP rozpoczęło by się w trakcie lub po roku 2020. Nie gwarantuje też przekazania nie zakupionego do tej pory nowego taboru w liczbie 71 sztuk (w tym 55 i 6 pięcioczęłonowych pojazdów oraz 10 dwuczęłonowych). Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z Umową o PPP zastrzeże sobie również prawo do zmiany liczby pojazdów realnie przekazanych do napraw w danym roku (przesunięcia między latami, a także przesunięcie po 2031 r., o ile przewidziane zostanie świadczenie usług także po 2031 r., w przeciwnym wypadku możliwe jest zmniejszenie łącznej liczby pojazdów przekazanych do napraw). Zgodnie z harmonogramem Spółki KM zawartym w Opisie postępowania o zawarcie umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym w sumie 11 sztuk lokomotyw EU47 planuje się przekazać do



napraw w 2034 i 2035 r. Jednakże na potrzeby uwzględnienia ceny napraw w poziomie utrzymania P4 w kryteriach oceny ofert przyjęto, do celów ofertowania, że naprawy będą realizowane w 2031 r.

| Rodzaj pojazdów                            |                   |             | liczba pojazdów danego typu | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |    |
|--------------------------------------------|-------------------|-------------|-----------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|----|
| elektryczne                                | zespoły trakcyjne | 4SWE        | 12                          | 10   | 2    |      |      |      | 12   |      |      |      |      | P5   |      |    |
|                                            |                   | NOWE        | 55                          |      |      |      |      |      |      |      | 12   |      | 15   | 10   |      | 12 |
|                                            |                   | NOWE        | 6                           |      |      |      |      |      |      |      | 0    |      |      |      |      |    |
|                                            |                   | EN76        | 16                          |      |      | 0    |      |      |      |      | P5   | P5   |      |      |      |    |
|                                            |                   | ER75        | 10                          |      | P5   | P5   |      |      |      |      | 5    | 5    |      |      |      | 5  |
|                                            |                   | EN71/EN71KM | 6                           |      | 7    |      |      |      |      |      | 1    | 5    |      |      |      |    |
|                                            |                   | EN57AL      | 66                          | 15   | 19   | 20   |      | 12   | 15   |      | 19   | 20   |      | 12   | 15   | 19 |
|                                            |                   | EN57AKM2013 | 33                          |      | 21   | 11   |      |      |      |      | 22   | 21   |      |      |      | 22 |
|                                            |                   | EN57AKM     | 38                          | 5    | 5    | 7    | 21   | 5    | 5    | 7    | 21   |      |      |      |      |    |
|                                            |                   | EW60        | 2                           |      |      |      | 2    |      |      |      |      |      |      | 2    |      |    |
|                                            | EN57              | 48          |                             | 4    | 1    | 3    |      |      | 3    |      | 2    |      | 3    |      |      |    |
|                                            | dwuczłonowe       | NOWE        | 10                          |      |      |      |      |      |      |      | 10   |      |      |      | 10   |    |
|                                            | lokomotywy        | EU47        | 11                          |      |      |      |      |      |      |      | P5   | P5   |      |      |      |    |
|                                            |                   | 111Eb       | 2                           |      |      |      |      |      |      |      |      | 2    |      |      |      |    |
|                                            | wagony piętrowe   | AB/Bp2      | 37                          |      |      |      | 13   | 24   |      |      | P5   | P5   |      |      |      |    |
|                                            |                   | 316B/416B   | 22                          |      |      |      | 22   |      |      |      |      |      |      |      |      | P5 |
|                                            | spalinowe         | dwuczłonowe | SA222                       | 2    |      | 1    |      | 1    |      |      |      |      |      |      | P5   | P5 |
| jednoczłonowe                              |                   | SA135       | 7                           | 2    | 2    | 2    | 2    | 1    |      |      |      |      | P5   | P5   |      |    |
| Liczba pojazdów przewidzianych do naprawy: |                   |             | 32                          | 66   | 45   | 62   | 44   | 35   | 73   | 88   | 15   | 33   | 15   | 79   |      |    |

Wskaźnik wzrostu cen nie może przekraczać 1% „rok do roku”, również w okresie po roku 2031.

23. Partner prywatny przy składaniu oferty jest obowiązany przedstawić całą projekcję finansowania Przedsięwzięcia. Ma ona obejmować:

- cały proces realizacji inwestycji na Terenie Inwestycji oraz wykonywanie Umowy o PPP przez cały czas jej trwania,

- zabezpieczenia finansowania Przedsięwzięcia, z uwzględnieniem, że zabezpieczenie nie może obejmować majątku Spółki KM innego niż zlokalizowany na Terenie Inwestycji oraz że zabezpieczenie na majątku zlokalizowanym na Terenie Inwestycji nie może mieć formy hipoteki na nieruchomościach (Terenie Inwestycji) i ich przewłaszczenia na zabezpieczenie ani innego zabezpieczenia, które może spowodować utratę tytułów prawnych Spółki KM do gruntów, na których posadowiony będzie Zakład w Sochaczewie.

W zakresie określonego w tym punkcie minimalnego wymagania, Zamawiający wyjaśnia, że partner prywatny musi zapewnić finansowanie całego Przedsięwzięcia, bez jakiegokolwiek udziału Zamawiającego.

24. Partner prywatny obowiązany jest przedstawić koncepcję Przedsięwzięcia z uwzględnieniem budowy i wykorzystania infrastruktury „własnej”. Spółka KM nie wymaga przedstawienia kosztorysu infrastruktury „własnej”, za wyjątkiem danych dotyczących zabezpieczenia finansowania Przedsięwzięcia w odniesieniu do infrastruktury „własnej”.

25. Wykorzystywanie infrastruktury „własnej” i prowadzenie działalności operacyjnej przez partnera prywatnego z jej wykorzystaniem nie może kolidować z realizacją zadań przez Zespół Sekcji w Sochaczewie. Należy przez to rozumieć konieczność przyjęcia przez partnera prywatnego rozwiązań zapobiegających wszelkim ograniczeniom, czy utrudnieniom w wykonywaniu przez Spółkę KM napraw w Sekcji P1-3 oraz wykonywaniu na rzecz Spółki KM napraw w poziomie utrzymania P4 przez Zakład w Sochaczewie, w tym z uwzględnieniem konieczności ewentualnego zwiększenia ich zakresu w okresie obowiązywania Umowy o PPP. Jeżeli w ramach realizacji Przedsięwzięcia partner prywatny będzie realizował budowę stanowiska umożliwiającego całoroczne zewnętrzne i wewnętrzne umycie taboru na terenie obecnej myjni w istniejącej Sekcji P1-3 bądź w inny sposób wpływający na jej demontaż, Spółka KM uprawniona będzie do korzystania z takiej „nowej” myjni bez dodatkowych nakładów niezależnie od zgód udzielonych w samej Umowie o PPP bądź innej zgody na taki sposób realizacji Przedsięwzięcia.

26. Partner prywatny musi zobowiązać się do wykonania nasadzeń zastępczych w rozumieniu ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody na Terenie Inwestycji wynikających z wydanych przez właściwe organy decyzji administracyjnych. Spółka KM uprawniona będzie dochodzić tego od partnera prywatnego, niezależnie od czynności podejmowanych przez właściwe organy.



**Załącznik nr 7 - ZAŁĄCZNIK NR III.1.2. do Opisu postępowania o zawarcie umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym**

**(znak MWZ4-26-05-2017)**

**Sytuacja ekonomiczna i finansowa**

W zakresie sytuacji ekonomicznej i finansowej, partner prywatny powinien spełniać następujące kryteria:

- 1) znajdować się w sytuacji ekonomicznej i finansowej zapewniającej wykonanie Umowy o PPP, w szczególności, posiadać środki finansowe (albo posiadać środki finansowe i zdolność kredytową) pozwalające na wykonanie inwestycji w pełnej wysokości. Za wystarczające podmiot publiczny uzna również dysponowanie aktywami finansowymi albo prawem do ich natychmiastowego uzyskania (bez dodatkowych warunków i zastrzeżeń) w wysokości przynajmniej 33% zakładanych kosztów inwestycji i udokumentowanej perspektywy wypracowania (pozyskania) pozostałych środków inwestycyjnych gwarantujących planową realizację zadania inwestycyjnego (potwierdzony przez bank plan finansowania inwestycji),
- 2) niezależnie od środków opisanych w ppkt 1, dysponować, bądź mieć możliwość uzyskania bez dodatkowych warunków i zastrzeżeń środki pieniężne (ewentualnie równowarte płynne aktywa finansowe) służące finansowaniu rozruchu Zakładu w Sochaczewie oraz kapitału obrotowego o łącznej wysokości 15,6 mln zł (słownie: piętnaście milionów sześćset tysięcy złotych), co odpowiada pokryciu założonego średniego kosztu wprowadzenia do napraw w poziomie utrzymania P4 i jej realizacji dla pierwszych 12 pojazdów czterocłonowych,
- 3) posiadać aktualne ubezpieczenia OC określające sumę ubezpieczeniową na kwotę nie mniejszą niż 10 mln zł (dziesięć milionów złotych),
- 4) wykazać, że nie jest prowadzone przeciwko niemu postępowanie w zakresie egzekucji zobowiązań przekraczających łącznie kwotę 1 mln zł (jeden milion złotych) lub 10% wartości aktywów netto partnera prywatnego wg bilansu na 31.12.2015 r.

W przypadku wykazania posiadania środków finansowych, zdolności kredytowej lub sumy ubezpieczenia w innej walucie niż PLN, przeliczenie tych wartości nastąpi po średnim kursie NBP ogłoszonym w dniu opublikowania ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym UE. W przypadku, gdy NBP nie opublikuje w danym dniu tabeli średnich kursów walut obowiązywać będzie następny ogłoszony przez NBP kurs walut.





**Załącznik nr 8 - ZAŁĄCZNIK NR III.1.3. do Opisu postępowania o zawarcie umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym**

**(znak MWZ4-26-05-2017)**

**Zdolność techniczna i kwalifikacje zawodowe**

W zakresie zdolności technicznej i kwalifikacji zawodowych partner prywatny powinien posiadać niezbędną wiedzę i doświadczenie oraz dysponować potencjałem technicznym i osobami zdolnymi do wykonania Umowy o PPP, tj. spełniać następujące wymogi:

- 1) posiadać wiedzę i udokumentowane doświadczenie polegające na prawidłowym wykonaniu w okresie ostatnich 3 lat przed złożeniem wniosku o dopuszczenie do udziału w postępowaniu o zawarcie Umowy o PPP co najmniej 30 napraw pasażerskich pojazdów kolejowych w poziomie utrzymania P4 lub działalności rodzajowo podobnej do wskazanej wyżej działalności np. produkcja nowych pasażerskich pojazdów kolejowych lub modernizacja istniejących pasażerskich pojazdów kolejowych.

Poziom utrzymania P4 obejmuje zakres prac rozumiany zgodnie z Załącznikiem nr 3 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2016 r. poz. 226, t. jedn.).

- 2) dysponować lub wykazać możliwość dysponowania, najpóźniej w dacie składania oferty, personelem zdolnym do wykonania Umowy o PPP, posiadającym odpowiednie, wymagane przepisami prawa kwalifikacje i uprawnienia potwierdzone stosownymi zaświadczeniami, przy czym zakres kwalifikacji i uprawnień musi odpowiadać zakresowi Przedsięwzięcia. Co oznacza, że partner prywatny musi w swych strukturach organizacyjnych posiadać pracowników z co najmniej 5-letnim udokumentowanym doświadczeniem zawodowym w swojej specjalności, którzy wniosą własne doświadczenie i wdrożą rozwiązania w zakresie:
  - (a) planowania napraw i logistyki materiałowej (manager logistyki),
  - (b) zakupu i rozchodu materiałów wykorzystywanych w procesach naprawy pojazdów (manager zakupów),
  - (c) pracochłonności napraw pojazdów kolejowych (specjalista ds. normowania czasu pracy),
  - (d) technologii napraw pojazdów (odpowiednio po 1 osobie: manager ds. technologii pojazdów szynowych, specjalista technolog elektryk, specjalista technolog mechanik, specjalista technolog elektronik, specjalista technolog ds. pneumatyki),
  - (e) procesów specjalnych (po 1 osobie: specjalista technolog ds. lakiernictwa i zabezpieczeń antykorozyjnych, specjalista spawalnik z certyfikatem europejskiego inżyniera spawalnika (EWE)),
  - (f) kontroli jakości,
  - (g) obsługi urządzeń technologicznych wykorzystywanych przy naprawie pojazdów tj.: podnośniki śrubowe, pomosty wejściowe, zapadnia, obsługi suwnic oraz narzędzi i wyposażenia specjalistycznego niezbędnego do naprawy i kontroli naprawianych pojazdów (inżynier procesu),
  - (h) konserwacji, utrzymania bieżącego i wykonywania okresowych przeglądów oraz napraw maszyn i urządzeń, sprawowania nadzoru nad stanem technicznym maszyn i urządzeń oraz narzędzi wykorzystywanych przy naprawach pojazdów (manager utrzymania maszyn lub utrzymania ruchu).



