

Załącznik nr 4- Opis przedmiotu zamówienia**Opis przedmiotu zamówienia**

dla postępowania o udzielenie zamówienia na:

„Zakup 72 wagonów do realizacji połączeń intermodalnych ”

ogłoszonego przez LTG Cargo Polska sp. z o.o.

w ramach projektu *„Zakup 72 wagonów do realizacji połączeń intermodalnych”*

Warszawa, 02.06.2025 r.

SPIS TREŚCI

I.	SŁOWNIK TERMINÓW I POJĘĆ.....	3
II.	ZAMAWIAJĄCY.....	4
III.	ZAKRES PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA.....	4
IV.	SPECYFIKACJA TECHNICZNA ZAMÓWIENIA.....	5
V.	WYMAGANA DOKUMENTACJA.....	8
VI.	PRÓBY ODBIORCZE WAGONÓW.....	10
VII.	GWARANCJA I RĘKOJMIA.....	11
VIII.	DOKUMENTY DOSTARCZANE WRAZ Z WAGONAMI.....	12
IX.	SZKOLENIA.....	14

I. SŁOWNIK TERMINÓW I POJĘĆ

ERA - Europejska Agencja Kolejowa,

DSU - polska Dokumentacja Systemu Utrzymania pojazdów szynowych kolei i metra,

OSŻD - Międzynarodowa Organizacja Współpracy Kolei z siedzibą w Warszawie,

PGW- Przepisy Gospodarki Wagonami

MI - ministerstwo infrastruktury (minister infrastruktury),

MT - ministerstwo transportu (minister transportu),

MTBiGM - ministerstwo transportu, budownictwa i gospodarki morskiej (minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej),

MTiGM - ministerstwo transportu i gospodarki morskiej (minister transportu i gospodarki morskiej),

PKP PLK - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zarządca krajowej sieci linii kolejowych w Polsce,

TSI - Techniczna(e) Specyfikacja(e) Interoperacyjności, ujednolicone na obszarze UE przepisy techniczne i organizacyjne kolei,

UIC - Międzynarodowy Związek Kolei z siedzibą w Paryżu,

UTK - Urząd Transportu Kolejowego

Załącznik B do COTIF - Przepisy Ujednolicone o Umowie Międzynarodowego Przewozu Towarów Kolejami (CIM), stanowiące załącznik B do Konwencji o Międzynarodowym Przewozie Kolejami (COTIF).

EVN -Europejski Numer Pojazdu

EVR - Europejski Rejestr Pojazdów

VPI (Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e. V. (Association of German Wagon Keepers))- Wytyczne dotyczące utrzymania taboru.

AVV/GCU (Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen, General Contract of Use for Wagons)- Ogólna umowa użytkowania wagonów towarowych.

II. ZAMAWIAJĄCY

LTG Cargo Polska sp. z o.o.
ul. Świętojerska 5/7
00-236 Warszawa

KRS: 0000850725
NIP: 5252828959
REGON: 386573260
<https://ltgcargo.pl/>

III. ZAKRES PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Zakres przedmiotu zamówienia obejmuje dostawę 72 sztuk fabrycznie nowych tj. zbudowanych z fabrycznie nowych, wcześniej nieeksploatowanych, elementów, zespołów, podzespołów (dopuszcza się jedynie ich eksploatację podczas badań, jazd próbnych itp. wykonywanych w trakcie procedury odbiorowej) wagonów kieszeniowych serii Sdggmrs do przewozów intermodalnych naczep siodłowych, wyprodukowanych nie wcześniej niż w 2025 r., w celu wykonywania przewozów intermodalnych na terenie Polski i innych krajów członkowskich UE w tym:

- a) uzyskanie i przekazanie Zamawiającemu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji oraz pozostałych dokumentów, zaświadczeń i zezwoleń, o których mowa w niniejszym OPZ, w tym m.in. dopuszczenia TSI (TSI approval) wydanego dla wagonu, o którym mowa powyżej oraz wszelkich dokumentów niezbędnych do dokonania przez Dostawcę rejestracji powyższych pojazdów kolejowych w EVR i nadania im numerów EVN w imieniu Zamawiającego;
- b) transport powyższych wagonów do miejsca dostawy - stacja Białystok;
- c) przeszkolenie w języku polskim osób wyznaczonych przez Zamawiającego w zakresie właściwej obsługi i konserwacji wagonów, w terminie wyznaczonym przez Zamawiającego, lecz nie później niż do dnia dostawy pierwszego z wagonów;
- d) świadczenie usług gwarancyjnych (wraz z materiałami) w okresie udzielonej gwarancji.

Zamawiający wymaga, aby z chwilą odbioru technicznego każdego wagonu przez Zamawiającego:

- wagon ten posiadał dopuszczenie TSI (TSI approval), dopuszczenie do eksploatacji bez ograniczeń na wszystkich liniach kolejowych o szerokości toru 1435 mm, w tym m.in. liniach PKP PLK, liniach krajów Unii Europejskiej (w tym Hiszpanii na torach o szer. 1435 mm) oraz liniach Szwajcarii oraz był

zarejestrowany w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR) i posiadał ważny numer EVN, a także posiadał dopuszczenie do eksploatacji APOM

- wagon ten spełniał wszelkie wymagania określone w przepisach obowiązującego prawa tych krajów i na poziomie UE, a także wymagania określone w Zapytaniu ofertowym i załącznikach do niego.
- oferowany typ wagonów oraz zastosowane w nich rozwiązania techniczne nie znajdowały się na liście alertów bezpieczeństwa publikowanych w narzędziu SAIT (Safety Alerts IT tool <https://www.era.europa.eu/content/what-safety-alerts-it-tool-sait>).

IV. SPECYFIKACJA TECHNICZNA ZAMÓWIENIA

Poniżej przedstawione są szczegółowe parametry eksploatacyjne oraz dane techniczne przedmiotu zamówienia.

a) Wagony kieszeniowe serii Sdggmrss do przewozów intermodalnych
(oznaczenie wg OTIF UIP Marking 2021).

1. Zasadnicza budowa pojazdu – wagon towarowy:
 - „S” (platforma budowy specjalnej na wózkach);
 - „d” (produkowany do transportu samochodów motorowych, bez drugiej platformy);
 - „gg”(wagon zmodyfikowany do transportu kontenerów);
 - „m” (6-osiowy);
 - „r” (wagon przegubowy);
 - „ss” (wagon przystosowany do kursowania w reżymie „ss”)
2. Wagon przeznaczony do przewozu wszystkich jednostek transportu intermodalnego, w tym m.in. kontenerów, naczep intermodalnych wszelkiego typu (w tym w koszach naczep nieprzystosowanych do przeładunku pionowego), w tym MEGA, nadwozi wymiennych, zgodnie z normą ISO nr 668 lub kartą UIC nr 592-2 i czterech jednostek 20’ albo dwóch jednostek 30’, 40’, 45’
3. Wagon przystosowany do komunikacji międzynarodowej zgodnie z przepisami: AVV, PGW i spełniającymi wymagania do użycia w sieci TEN-T
4. Wagon odpowiada zasadniczym wymaganiom EU dotyczącym interoperacyjności kolei „TSI Wagony”, „TSI Hałas” oraz posiada oznaczenie TEN oraz GE
5. Zakres temperatur otoczenia: według TSI WAG – Rozporządzenie Komisji (UE) 321/2013, Załącznik Art. 4.2.5
6. Cechowanie wybranych elementów znakiem wymienności „U” zgodnie z kartą UIC nr 583
7. Znaki i napisy na wagonie: według EN 15877-1 oraz AVV, VPI
8. Załadunek i wyładunek wagonu: tylko pionowo, przy użyciu żurawia lub dźwigu
9. Wagony w kolorze ciemnej szarości RAL 7022; Logo Zamawiającego – 4 szt. na obu stronach wagonu; Wykonawca jest zobowiązany do przedstawienia Zamawiającemu do akceptacji wizualizacji wagonu i uzyskania akceptacji Zamawiającego w tym zakresie przed rozpoczęciem realizacji zamówienia.

b) Ogólne wymagania dotyczące konstrukcji wagonów

1. Szerokość toru: 1 435 mm

2. Długość ze zderzakami: 34 200 mm
3. Rozstaw czopów skreśtu: 2 x 14 200 mm
4. Długość ładunkowa: 2 x 16 185 mm.
5. Wagony przystosowane do przewozu jednostek intermodalnych, w tym naczep wszelkiego typu zgodnie z normą ISO nr 668 / 1 lub dokumentem IRS 50592 , IRS 50596
6. Rozwiązanie konstrukcyjne powinno zapewniać przewóz standardowych naczep siodłowych i mega naczep (semi-trailers and mega trailers).
Wykonawca powinien określić jakie typy naczep są odpowiednie, a jakie nie są odpowiednie do przewozu w oferowanych wagonach.
7. Wysokość powierzchni ładunkowej ponad główką szyny: 1155 mm
8. Odstęp pomiędzy trzpieniami odchylnymi do mocowania kontenerów: zgodnie z wymaganiami do przewozu standardowych kontenerów według IRS 50571-4.
9. Przejazd przez górkę rozrządową - dopuszczony do przejazdu przez górkę rozrządową.
10. Skrajnia kinematyczna: G1/GI1, zgodnie z „TSI Wagony”; IRS 50505 - 1; norma PN-EN15273-1 i -2.
11. Minimalny promień łuku toru przy przejeździe pojedynczego wagonu ładownego: 75 m.
12. Minimalny promień łuku toru dla przejazdu składu wagonów: 150 m.
13. Pochylenie / promień łuku przy wjeździe na prom: 1°30' / R = 120 m, zgodnie z AVV/GCU załącznik 14; UIC IRS 50507.
14. Układ hamulcowy: hamulec pneumatyczny z ciągłą regulacją siły hamowania w zależności od obciążenia, przystosowany do ruchu w reżimie „ss” w stanie ładownym. Wstawki hamulcowe: kompozytowe typu „K” według wytycznych UIC nr V-BKS-K z zabezpieczeniem, uniemożliwiającym założenie wstawek typu LL lub żeliwnych. Wymaga się, aby układ hamulcowy wagonu był dostosowany do użycia wstawek typu „K” od minimum dwóch różnych dostawców. Tablica przestawcza „Towarowy – Osobowy” (T-O). Wyłącznik hamulca wyprowadzony na zewnątrz. Hamulec ręczny uruchamiany z poziomu toru, z obu stron wagonu. Zabezpieczenie przed uszkodzeniem zestawów kołowych w przypadku niewyluzowania hamulca postojowego lub wskaźnik stanu hamulca postojowego. Elementy układu hamulcowego powinny być zabezpieczone przed korozją, przewody hamulcowe stalowe (rury) powinny być pokryte zabezpieczeniem antykorozyjnym. Hamulec powinien spełniać wymagania TSI „Wagony Towarowe” i TSI „Hałas”; karty UIC i normy – p. zestawienie rozdział V.
15. Zestawy kołowe: z kołami bezobróczowymi o średnicy 920 mm wykonanymi, zgodnie z kartą UIC nr 510-2 wyd. 4 października 2002; załącznikami: L, E i M do „TSI Wagony towarowe”, VPI- EMG 04.4-01. Odporne na przeciążenia termiczne zgodnie z UIC 501-2 i UIC 510-5. Proponowane typy zestawów kołowych i łożysk osiowych powinny być uzgodnione z zamawiającym.
16. Urządzenia ciąglowe: nienawskrośne: sprzęg śrubowy 1350 kN; hak ciąglowy 1500kN, aparat ciąglowy 1500 kN zgodnie z „TSI Wagony towarowe”; karty UIC nr: 825, 826, PN-EN 15566.
17. Urządzenia zderzne: zderzaki kategorii L, skok 150 mm, z tabliczką znamionową wg. normy PN-EN 15551, zgodnie z „TSI Wagony towarowe”; karty UIC nr : 526-3, 527-1; PN-EN-15551.
18. Urządzenia zewnętrzne: stopnie końcowe lewe z uchwytami łamanymi, uchwyty dla spinacza, drabiny do przejścia na drugą stronę wagonu z uchwytami, ramki,

- wsporniki latarni sygnałowych, haki holownicze, zgodnie z „TSI Wagony towarowe” zał. EE; karta UIC nr 535-2.
19. Masa ładunku: maksymalna masa ładunku wraz z masą własną wagonu nie może przekroczyć 22,5 t nacisku osiowego.
 20. Prędkość wagonu w stanie ładownym i dopuszczalny nacisk na oś: max. 120 km/godz. przy 20 t / oś
Max. 100 km/godz. przy 22,5 t / oś.
 21. Konstrukcja wagonu: spełnia wymagania wytrzymałościowe zawarte w przepisach: UIC / ERRI B12 Raport 17; wymagania „TSI Wagony Towarowe” i „TSI Hałas” oraz normy: PN-EN 12663 - 2; PN-EN50153; karta UIC nr 533. Na ostoi jest trwale przymocowana tabliczka podająca: producenta wagonu, rok wytworzenia, typ wagonu i numer fabryczny ostoi.
 21. Wagon posadowiony na trzech dwuosiowych wózkach rodziny Y25L wyposażonych w automatyczny zawór ważący z instalacją pneumatyczną. W tym 2 wózki mają obniżoną poprzecznice. Na każdym wózku musi zostać trwale przymocowana tabliczka podająca dane: nazwę producenta, rok wytworzenia, numer i serię wózka, typ zaworu ważącego. Wymagania dotyczące konstrukcji ram wózków muszą być zgodne z normą EN 13749, natomiast pomiary powinny być realizowane według normy EN 13775-4. Zabezpieczenie ślizgów sprężystych uniemożliwiających ich poluzowanie.
 22. Wagon ma konstrukcję umożliwiającą jego podniesienie, wraz z wózkami, za pomocą dźwigników śrubowych, dźwigu lub żurawia. Miejsca podnoszenia powinny być oznaczone.
 23. Wagon powinien być przystosowany do zabudowy DAC (digital automatic coupler).
 24. Konstrukcja ramy ze stali: stal o zwiększonej wytrzymałości mechanicznej i odporności na korozję S355 J2 + N wg EN 10025.
 25. Zastosowanie dodatkowej warstwy lakieru spełniającej funkcję zwiększenia odporności warstwy lakierniczej wagonu na światło i chemikalia.
 26. Konstrukcja wagonów oraz zastosowane podzespoły pozwolą na ich regenerację oraz recykling.
 27. Wagon przystosowany do użytkowania z koszami do transportu pionowego naczep siodłowych.
 28. Wagon wyposażony w system monitoringu GPS.
 29. Naczepy powinny być przymocowane i zabezpieczone do siodła na wagonie wyłącznie za pomocą sworznia królewskiego. W związku z tym w kieszeni nie stosuje się żadnych bloków zabezpieczających koła. Powinien być zapewniony układ bezpieczeństwa sprzęgu z elementami zderzeniowymi chroniącymi sworzeń sprzęgu siodłowego przed niezauważonym uszkodzeniem (np. podczas nieprawidłowego manewrowania itp.). Siła przyłożona do sworznia zwrotnicy podczas transportu szynowego nie przekracza tzw. Wartości D [kN].
 30. Wagon powinien być dostosowany do transportu naczep typu mega (wewnętrzna wysokość załadunku 3 m) z dolnymi interfejsami chwytaków do podnoszenia. W związku z tym wagony kieszeniowe są wyposażone w obniżone zewnętrzne belki wzdłużne, zapewniając przestrzeń i łatwość przeładunku naczep o szerokości do 2,6 m. Belki poprzeczne do kieszeni ładunkowej niższe niż 200 mm, aby uzyskać więcej miejsca na dolne części naczepy. Możliwość załadunku naczep typu mega z system redukcji mgły wodnej za kołami, zgodnie z normami UE.
 31. Zaczep naczepy - każdy wagon będzie posiadał siodło o sile uciągu co najmniej 85 kN, z funkcją regulacji wysokości: 113 cm P; 98 cm (P); 88 cm, z trwale oznaczonymi położeniami
 32. Kodyfikacja: C oraz P zgodnie z IRS 50571-4 oraz IRS 50596-6

33. Wagony powinny posiadać wyznaczone miejsce na umieszczenie naklejanej tablicy informacyjnej o uzyskanym dofinansowaniu z funduszy europejskich.
34. Wagony powinny być wyposażone w autonomiczny system lokalizacji GPS, Zamawiający wraz z wagonami powinien otrzymać dostęp do systemu, umożliwiający wskazanie bieżącej lokalizacji jak i odtworzenia przebytej drogi a także rejestrację przebiegu wagonów.

c) Ogólne wymagania w zakresie eksploatacji i utrzymania

Przebiegi i czasy pomiędzy poszczególnymi poziomami utrzymania wagonów określonymi w Załączniku 3 do rozporządzenia MI z dnia 12.10.2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2005 r., nr 212 poz. 1771 z późn. zm.), należy ustalić przy założeniu średniego przebiegu rocznego wagonu na poziomie 162 000 km, przy czym naprawa rewizyjna P4 nie powinna nastąpić wcześniej niż po 6 latach lub interwały utrzymaniowe powinny odpowiadać wymaganiom VPI-EMG

1. Poziom hałas zewnętrznego- wg. normy ISO 3095:2013 oraz TSI „Hałas”
2. Okres życia pojazdu - minimum 30 lat
3. Środki smarne (w tym smar łożysk osiowych) stosowane w wagonie powinny być zgodne z obowiązującymi przepisami AVV oraz wytycznymi VPI
4. Eksploatacja i utrzymanie wagonów powinny być możliwa zgodnie z dokumentacją VPI. Oferent zobowiązany jest do dostarczenia odpowiedniej dokumentacji utrzymaniowej spełniającej wymagania DSU (określone w rozporządzenia MI z dnia 12.10.2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2005 r., nr 212 poz. 1771 z późn. zm.), umożliwiającej prowadzenie utrzymania wagonów na zasadach równoważnych do wytycznych VPI;

V. WYMAGANA DOKUMENTACJA

1. Zestawienie podstawowych dokumentów

Oprócz wymogów wynikających z podstawowych dokumentów normatywnych, przepisów i norm przytoczonych w dalszej części niniejszego OPZ, konstrukcja i parametry każdego wagonu muszą spełniać wymagania wszelkich pozostałych obowiązujących uregulowań w zakresie niezbędnym do uzyskania dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego bez ograniczeń, a także spełnienia wymagań obowiązujących pojazdy kolejowe, poruszające się na wszystkich liniach kolejowych o szerokości toru 1435 mm, w tym m.in. liniach PKP PLK, liniach Unii Europejskiej (w tym Hiszpanii na torach o szer. 1435 mm) oraz po liniach Szwajcarii.

1.1 Polskie dokumenty normatywne

1. Ustawa o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (Dz.U. z 2003 nr 86 poz. 789 z późniejszymi

- zmianami).
2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 czerwca 2021 r. w sprawie interoperacyjności (Dz.U. 2021 poz. 1042 z późniejszymi zmianami).
 3. Rozporządzenie MI w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych- Rozp. MI z dnia 12.10.2005 r (Dz.U. z 2005 r., nr 212 poz. 1771 z późn. zm.).
 4. Rozporządzenie MTiGM w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie- Rozp. MTiGM z dn. 10.09.1998 (Dz.U. nr 151 poz. 978 z późn. zm.).
 5. Rozporządzenie MTBiGM w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych- Rozp. MTBiGM z dn. 03.01.2013 (Dz.U. z 2013 r., poz. 211 z późn. zm.)
 6. Rozporządzenie MT w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych- Rozp. MT z dn. 20.10.2006 (Dz.U. nr 199 z 2006 r., poz. 1469 z późn. zm.).

1.2 Przepisy międzynarodowe

1. Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych „RID”- Aneks I do CIM (Aneks I do załącznika B do COTIF)
2. Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami wagonów prywatnych „RIP”- Aneks II do CIM (Aneks II do załącznika B do COTIF)
3. Ogólna umowa o użytkowaniu wagonów towarowych- GCU/AVV
4. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych- Nr 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. z późn. Zmianami
5. Rozporządzenia Komisji (UE) dot. przyjęcia TSI „Wagony Towarowe”- Nr 321/2013 z dnia 13 marca 2013 r. i 1236/2013 z dnia 2 grudnia 2013 r.
6. Decyzja Komisji Europejskiej dot. Przyjęcia poprawionej wersji TSI „Hałas”- Nr 2011/229/UE z dn. 28 lipca 2006 r.
7. Badania nabiegania wagonów, przenoszenia sił podłużnych, przenoszenia obciążeń- Przepisy UIC / ERRI B12 Raport 17
8. Bezpieczeństwo przeciw wykolejeniu- Raport ORE nr B55/RP8
9. Przepisy użytkowania wagonów w kolejowej komunikacji międzynarodowej- PGW (OSZD), AVV, RIV
10. Oznaczenie wagonu, którego budowa jest zgodna z TSI- TEN
11. Wytyczne konstrukcyjne stosowania kompozytowych wkładek hamulcowych typu „K” o wysokim współczynniku tarcia- (UIC) V-BKS (K)
12. Wykaz dopuszczonych do stosowania w ruchu międzynarodowym kompozytowych wstawek hamulcowych typu „K”- ERA/TD/2009-02/INT, UIC 541-4
13. Karty UIC/IRS nr: 432; IRS 50505-1; IRS 50507; 510-1 do 4; IRS 50510-5; 511 512; 515-5; 517; 518; 521; 530-1; 530-2; 533; 535-2; IRS 50536; IRS 50540; IRS 50541-04; 541-1; 541-4 ; IRS 50542; IRS 50543; 543-1; IRS 50544-1; 544-2; 545; 547; IRS 50571-4; 583, 813; 814; 825; 826; 846, IRS 50596-5

1.4 Wykaz norm

1. PN-EN 15273-1 i 2- Skrajnia taboru
2. PN-K-02505:1993- Wymagania wytrzymałościowe konstrukcji wagonu
3. PN-EN 14363- Próby ruchowe wagonu
4. PN-EN: 13298, 15556, 50153- Cechy konstrukcyjne wagonu

5. PN-EN 10201:205; ISO 9001- Kontrola jakości i dokumentacja odbiorcza
6. PN-EN 15085-1, -2, -3, -4, -5- Spawanie. Certyfikacja wykonawcy ważna w trakcie całego procesu realizacji zamówienia
7. PN-EN 13775-2- Odchyłki wymiarowe ostoj
8. EN 13749, EN-13775-4- Wymagania, pomiary wózków
9. PN-EN: 13260, 13979-1, 13103, 13261, 13262, 13971-1, 13715, 12081, 12082, 12080- Zestawy kołowe, koła, maźnice, łożyska toczne walcowe
10. PN-EN: 286-3, 15807, 14601; PN-K-88177:1998/A1:2002- Hamulec, zbiorniki ciśnieniowe, sprzęgi hamulcowe, kurki hamulcowe, inne wymagania odnośnie hamulca
11. PN-EN 15551- Zderzaki
12. PN-EN 15566- Urządzenia ciągłowe

1.5 Zestawienie dokumentów, potwierdzających dopuszczenie wagonów do eksploatacji

- Przedstawione do akceptacji Zamawiającemu w ciągu 60 dni po podpisaniu umowy, Warunki techniczne Wykonania i Odbioru (WTWiO).
- Bezterminowe dopuszczenie do eksploatacji typu pojazdu kolejowego wydane przez ERA, zarejestrowane w ERATV (Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797) oraz bezterminowe zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji (ustawa o transporcie kolejowym: Art. 4 Ust. 35c i Art. 36)
- Rejestracja w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR) pod numerem EVN- ze statusem „ważny” (valid) Rozporządzenie MT jak w pkt. V.1.1 poz. 5
- Decyzje Transportowego Dozoru Technicznego na eksploatację urządzeń podlegających dozorowi technicznemu- Ustawa z dnia 21.12.2000 r. o dozorze technicznym (DZ. U. z 2023 r. poz. 1622)
- APOM- Zezwolenie na wprowadzenie do obrotu pojazdu kolejowego (APOM- Authorisation for the Placing on the Market). Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej. Rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2018/545 z dnia 4 kwietnia 2018 r. Rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2019/250 z dnia 12 lutego 2019 r.

Wszystkie zastosowane w wagonach rozwiązania techniczne powinny być zgodne z obowiązującymi przepisami i posiadać odpowiednie zezwolenia, dopuszczenia, świadectwa oraz licencje niezbędne do eksploatacji.

1.6 Interoperacyjność

Wagony muszą spełniać wymogi dotyczące interoperacyjności kolei konwencjonalnej, podane i określone w obowiązujących aktach prawnych. Wykonawca wraz z wagonami zobowiązany jest dostarczyć certyfikat potwierdzający spełnienie przez wagony powyższego warunku.

VI. PRÓBY ODBIORCZE WAGONÓW

1. Każdy wagon musi zostać poddany testom akceptacyjnym zgodnie z wymaganiami norm, dokumentów UIC i WTWiO. Pierwszy egzemplarz danego typu pojazdu powinien przejść badania, wymagane w ramach procedury wydania, przez Prezesa UTK lub równorzędny urząd w jednym z państw wspólnoty europejskiej, świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego. Jeżeli pojazd danego typu posiada już świadectwo dopuszczenia typu do eksploatacji, to wykonanie prób kwalifikacyjnych jest zbędne.
2. Każdy wagon powinien być wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, a Wykonawca wagonów, w dniu ich odbioru złoży pisemne oświadczenie, iż został on wykonany prawidłowo, zgodnie z przepisami prawa, normami i nadaje się do prawidłowego użytkowania (deklaracja zgodności).
3. Zamawiający zastrzega sobie prawo kontroli procesu budowy nowych wagonów na każdym etapie wykonania wagonu. Zamawiający powiadomi Wykonawcę o planowanej wizycie w zakładzie produkcyjnym pisemnie z co najmniej 7-dniowym wyprzedzeniem. Wizytację będą prowadzić upoważnieni przedstawiciele Zamawiającego, którzy będą uprawnieni do kontroli postępu i przebiegu poszczególnych etapów produkcji i zgodności z Umową i jej załącznikami.
4. Odbiór techniczny każdego wagonu, dokonywany jest komisyjnie przez przedstawicieli Zamawiającego i Wykonawcy, w miejscu uzgodnionym z Zamawiającym. Końcowy odbiór każdego wagonu i podpisanie protokołu odbioru, nastąpi po dostarczeniu wagonów do stacji Białystok zgodnie z pkt 8 poniżej.
5. W skład komisji odbiorczej ze strony Zamawiającego, wchodzi osoba upoważniona przez Zamawiającego posiadająca wiedzę, doświadczenie i kwalifikacje, na podstawie których dokonuje odbiorów poszczególnych elementów pojazdu lub kontroli prac na etapie ich produkcji oraz przeprowadza jazdę próbną odbieranego pojazdu. Pozytywny wynik tych czynności, jest podstawą do wystawienia dopuszczenia do eksploatacji pojazdu kolejowego przez wykonawcę, będącego podstawą do wystawienia przywrócenia do eksploatacji przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie ECM. Koszty odbiorów ponosić będzie Wykonawca.
6. O gotowości wagonów do odbioru, Wykonawca zawiadomi Zamawiającego na co najmniej 10 dni przed uzgodnionym terminem dostawy.
7. Zamawiający ma prawo do odmowy odbioru pojazdów, jeżeli ich stan techniczny i/lub prawny uniemożliwia ich właściwe i prawidłowe użytkowanie.
8. Wykonawca zobowiązuje się dostarczyć na własny koszt wagony z wszelkimi wymaganymi dokumentami niezbędnymi do jego pełnej eksploatacji przez Zamawiającego do stacji: Białystok, gdzie nastąpi końcowy odbiór i przekazanie wagonu. Wykonawca ubezpieczy każdy wagon na własny koszt w zakresie casco na okres do daty przekazania wagonu Zamawiającemu.

9. Poszczególne wagony uważane będą za przekazane po podpisaniu bezusterkowego protokołu odbioru danego wagonu przez Zamawiającego i Wykonawcę według zasad wskazanych we wzorze Umowy, stanowiącym Załącznik do Zapytania ofertowego. Termin podpisania przez Zamawiającego i Wykonawcę bezusterkowego protokołu odbioru wagonu jest datą przekazania tego wagonu do eksploatacji.

VII. GWARANCJA I RĘKOJMIA

1. Na każdy dostarczony wagon, Wykonawca udziela Zamawiającemu gwarancji na okres 24 miesiące licząc od dnia następnego po protokolarnym odbiorze końcowym wszystkich wagonów. Okres rękojmi jest równy okresowi udzielonej gwarancji. Dla zestawów kołowych wraz z łożyskami udzielona gwarancja nie powinna być krótsza niż 48 miesięcy.
2. Gwarancją objęte są wszystkie elementy składowe wagonu z wyłączeniem wstawek hamulcowych, o ile ich zużycie nie jest następstwem wady. Gwarancja obejmuje także urządzenia, narzędzia, inne przynależności wagonów dostarczone razem z nimi.
3. Szczegółowe warunki gwarancji i rękojmi określone będą w umowie dostawy.

VIII. DOKUMENTY DOSTARCZANE WRAZ Z WAGONAMI

Wszelkie dokumenty wymienione w niniejszym rozdziale muszą być dostarczone Zamawiającemu w języku polskim.

Co najmniej 60 dni przed dostawą pierwszego wagonu, Wykonawca zobowiązany jest dostarczyć Zamawiającemu poniższe dokumenty w 2 egz. wersji papierowej i 1 egz. wersji elektronicznej, chyba że wskazano inaczej.

1. Dokumentacja Systemu Utrzymania (DSU)

DSU musi zawierać:

1. Opis funkcjonalny pojazdu z podziałem na jego elementy składowe w procesie utrzymania;
2. Dokumentację techniczną, w tym:
 - opisy czynności przeglądowych i naprawczych, instrukcje demontażu lub montażu,
 - zestawienie parametrów mierzonych w procesie przeglądu lub naprawy i opisy metod pomiarowych,
 - wzory kart pomiarowych z wykazem wartości konstrukcyjnych, ponaprawczych i kresowych parametrów dla zespołów, podzespołów i elementów pojazdu.
 - wykazy urządzeń i narzędzi specjalistycznych,

- wykazy testów wykonywanych w trakcie utrzymania,
 - wymagania dotyczące kwalifikacji pracowników oraz wymagania szczególne w zakresie czynności spawania i badań nieniszczących,
 - instrukcje lokalizacji i usuwania typowych usterek.
 - Wykaz części zamiennych z opisem technicznym i wskazaniem ich producenta;
 - Ograniczenia związane z bezpieczeństwem i interoperacyjnością dla podzespołów lub części istotnych dla bezpieczeństwa i interoperacyjności, określające limity, których nie można przekroczyć w czasie eksploatacji, łącznie z eksploatacją w trybie awaryjnym;
 - Wykaz podzespołów, objętych dozorem technicznym.
2. Dokument potwierdzający dopuszczenie do eksploatacji typu pojazdu kolejowego,
 3. Dopuszczenie TSI (TSI approval) dostarczane wraz z pierwszym pojazdem najpóźniej w dniu jego odbioru,
 4. Świadectwo odbioru 3.1 wg. EN 10204 dla każdego wagonu
 5. Deklaracja zgodności dla każdego wagonu.
 6. Zezwolenie na wprowadzenie do obrotu pojazdu kolejowego (APOM- Authorisation for the Placing on the Market), sporządzane dla każdego dostarczonego pojazdu najpóźniej w dniu jego odbioru.
 7. Dokumentacja Techniczno - Ruchowa (DTR). DTR musi zawierać:
 - określenie przeznaczenia pojazdu;
 - rysunki poglądowe;
 - instrukcję dotyczącą utrzymania i konserwacji;
 - wykaz części zamiennych;
 - załączniki, obejmujące w szczególności wykresy i rysunki, obliczenie hamulców, skrajni;
 - dane techniczne;
 - opis budowy;
 - wymagania dotyczące użytkowania i bezpieczeństwa obsługi, schematy załadunku
 - opis metod sprawdzania stanu technicznego i zestawienie parametrów;
 - opis charakterystycznych usterek i metod ich usuwania;
 - zasady recyklingu pojazdów;
 - dokumentację konstrukcyjną wraz z warunkami technicznymi wykonania;
 - lista komponentów krytycznych dla bezpieczeństwa.

Dokumentacja techniczna i konstrukcyjna pozwalająca na bezproblemowe przeprowadzanie utrzymania wagonów w na wszystkich poziomach utrzymania zgodnie z DSU i VPI. W szczególności dokumentacja powinna zawierać:

- Rysunki konstrukcyjne elementów wymiennych w wagonie
- Rysunki konstrukcyjne wózków
- Rysunki konstrukcyjne ramy wagonu
- Rysunki konstrukcyjne zestawów kołowych

8. Warunki Techniczne Wykonania i Odbioru pojazdu kolejowego, jego zespołów i podzespołów (WTWiO), dostarczane 60 dni po podpisaniu umowy.

WTWiO muszą zawierać:

- określenie przedmiotu warunków;
- zakres stosowania;
- wykaz stosowanych określeń, jeśli nie są one zawarte w odpowiednich normach krajowych;
- wymagania techniczne, których dotrzymanie podlega sprawdzeniu pod kątem zapewnienia wymaganego poziomu jakości w procesie przygotowania produkcji, w produkcji i eksploatacji;
- program, opis i ocenę wyników badań.

9. Wypełnione poprawnie protokoły i karty pomiarowe określone w WTWiO dla każdego z wagonów przed przystąpieniem do odbioru wagonów. Dokumentacja produkcyjna zestawów kołowych (świadczenia dla zestawów, kół i osi, wykres wtłaczania), ości, ram wózków. Wykaz numerów seryjnych komponentów zainstalowanych na wagonach.
10. Dokumentacja konstrukcyjna pojazdu, dostarczana wraz z pierwszym wagonem najpóźniej w dniu jego odbioru.
11. Katalog części zamiennych z podaniem producentów i dostawców (w tym rysunki poglądowe z wymiarami montażowymi), dostarczany w 1 egz. jako dokument papierowy + 1 egz. na nośniku elektronicznym, wraz z pierwszym wagonem najpóźniej w dniu jego odbioru.
12. Księgi rewizyjne (paszporty) dla urządzeń podlegających dozorowi technicznemu, dostarczane w 2 egz. wraz z każdym dostarczonym wagonem najpóźniej w dniu jego odbioru oraz decyzje i protokoły dopuszczające do eksploatacji wydane przez Transportowy Dozór Techniczny.
13. Deklaracja weryfikacji zgodności podsystemu tabor dla wyprodukowanego pojazdu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei, zgodnie z wymaganiami Art. 25ca ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789 z późn. zm.), dostarczana w 2 egz. wraz z każdym dostarczonym pojazdem najpóźniej w dniu jego odbioru. Wykaz składników interoperacyjności zgodnie z zatwierdzeniem TSI.
14. Wyciąg z rejestru EVR potwierdzający ważne nadanie numeru EVN dla każdego wagonu.
15. Dopuszczenie do użytkowania dla każdego wagonu będące podstawą wystawienia przywrócenia do eksploatacji każdego z wagonów przez ECM (rozporządzenie UE 2019/779).

IX. SZKOLENIA

Wykonawca zobowiązuje się do przeszkolenia do 12 osób wyznaczonych przez Zamawiającego, na własny koszt, w terminie wyznaczonym przez Zamawiającego (lecz nie później niż do dnia dostawy pierwszego z pojazdów). Szkolenia odbywać się będą w siedzibie Zamawiającego lub innym miejscu uzgodnionym przez Strony.

Szkolenie odbędzie się w języku polskim w zakresie właściwej obsługi technicznej i konserwacji pojazdów, w tym m.in. postępowania w przypadku awarii, diagnostyki obsługowej, obsługi technicznej wagonów poziomu P1 do P3.

Szczegółowy harmonogram szkolenia zostanie ustalony przez Strony. Program szkolenia podlega zatwierdzeniu przez Zamawiającego.

Po przeprowadzeniu szkolenia, Wykonawca wystawi dokument potwierdzający udział w szkoleniu osób wskazanych przez Zamawiającego.

Zatwierdził:

.....
.....