Załącznik nr 2 do SIWZ

Zestawienie norm, dokumentów i przepisów związanych z realizacją przedmiotu zamówienia

Wykonawca zobowiązany jest stosować postanowienia Rozporządzeń do Ustawy o transporcie kolejowym z dnia 28.03.2003 r. (tekst jednolity: Dz.U. 2016 nr 0 poz.1727), dokumentów zawartych w „Lista Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w sprawie właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei" z 19 stycznia 2017 r wydanej na podstawie rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 27 grudnia 2012 r. w sprawie wykazu właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. poz. 431).

I Normy:

NORMY	
PN-EN ISO 7730	Ergonomia środowiska termicznego -- Analityczne wyznaczanie i interpretacja komfortu termicznego z zastosowaniem obliczania wskaźników PMV i PPD oraz kryteriów lokalnego komfortu termicznego
PN-EN ISO 3381	Kolejnictwo. Akustyka. Pomiar hałasu wewnątrz pojazdów szynowych
PN-EN 12663/PN-EN 61373-1	Kolejnictwo. Wymagania konstrukcyjno- wytrzymałościowe dotyczące pudeł kolejowych pojazdów szynowych./
PN-EN 61373	Zastosowania kolejowe. Wyposażenie taboru kolejowego. Badania odporności na udary mechaniczne i wibracje.
PN-K-02040/PN-EN 15877-2	Tabor kolejowy. Napisy i znaki./ Kolejnictwo - Znaki na pojazdach kolejowych – Część 2: Znaki zewnętrzne na wagonach pasażerskich, pojazdach trakcyjnych, lokomotywach i na maszynach do prac torowych
PN-K 02504	Tabor kolejowy. Pomiar sztywności skrętnej.
PN-EN 45545 (seria norm)	Kolejnictwo – Ochrona przeciwpożarowa w pojazdach szynowych.
PN-K-88151	Tabor kolejowy. Obsady, wstawki i kliny klocków hamulcowych. Ogólne wymagania i metody badań
PN-K-23011	Tabor kolejowy. Elektryczna instalacja zasilania urządzeń wagonowych. Wymagania ogólne.
PN-K-11010	Tabor kolejowy. Instalacja klimatyzacji i ogrzewania nawiewnego wagonu. Wymagania ogólne.
PN-K-88200	Tabor kolejowy. Sygnały końca pociągu i inne sygnały. Wymagania.
PN-K-88177	Tabor kolejowy. Hamulec. Wymagania i metody badań.
PN-U-91019	Wagony. Koła bezobręczowe. Typy i wymiary.
PN-EN 13260	Kolejnictwo - Zestawy kołowe i wózki - Zestawy kołowe - Wymagania dotyczące wyrobu
PN-EN 13261	Kolejnictwo - Zestawy kołowe i wózki - Osie - Wymagania dotyczące wyrobu
PN-EN 13262	Kolejnictwo – Zestawy kołowe i wózki – Koła- Wymagania dotyczące wyrobu
PN-K-91043	Tabor kolejowy. Koła bose obrobione do zestawów kołowych.
PN-EN 13715	Kolejnictwo - Zestawy kołowe i wózki – Koła Zewnętrzne zarysy wieńców kół
PN-K-91045	Tabor kolejowy. Zestawy kołowe. Wymagania i metody badań.
PN-EN 12082	Kolejnictwo - Maźnice - Badania eksploatacyjne
PN-EN 12080	Kolejnictwo - Maźnice - Łożyska toczne

PN-EN 14601	Kolejnictwo - Proste i kątowe kurki końcowe przewodu głównego hamulca i przewodu zasilającego
PN-EN 13129	Kolejnictwo. Klimatyzacja pojazdów linii głównych.
PN-EN 50266	Wspólne metody badania palności przewodów i kabli. Sprawdzanie odporności na pionowe rozprzestrzenianie się płomienia wzdłuż pionowo zamontowanych wiązek kabli lub przewodów.
PN-EN 50121	Zastosowania kolejowe - Kompatybilność elektromagnetyczna
PN-EN 50124	Zastosowania kolejowe - Koordynacja izolacji.
PN-EN 50125	Zastosowania kolejowe- Warunki środowiskowe stawiane urządzeniom
PN-EN 50126	Zastosowania kolejowe - Specyfikacja niezawodności, dostępności, podatności utrzymaniowej i bezpieczeństwa
PN-EN 50153	Zastosowania kolejowe. Tabor. Środki ochrony przed zagrożeniami elektrycznymi.
PN-EN 50155	Zastosowania kolejowe. Wyposażenie elektroniczne stosowane w taborze.
PN-EN 60077	Zastosowania kolejowe. Wyposażenie elektryczne taboru kolejowego
PN-EN 15085	Kolejnictwo -- Spawanie pojazdów szynowych i ich części składowych
PN-EN 14363	Kolejnictwo – Badania i symulacje modelowe właściwości dynamicznych pojazdów przed dopuszczeniem do ruchu – Badania właściwości biegowych i próby stacjonarne
PN-EN 13272	Kolejnictwo – Oświetlenie elektryczne pojazdów szynowych w systemach transportu publicznego
BN-77/8939-11	Kanały rewizyjne dla pojazdów szynowych kolei normalnotorowej - Wymiary
ZN-99/PKP-3512	Tabor kolejowy - Instalacje elektryczne
ZN-02/PKP-3530-05	Tabor kolejowy. Malowanie wagonów osobowych i zespołów trakcyjnych. Wymagania i badania.
ZN-98/PKP-3513-02	Tabor kolejowy. Wspornik przenośnego sygnału końca pociągu.
PN-EN ISO/IEC 17050	Ocena zgodności - Deklaracja zgodności składana przez dostawcę.

II Dokumenty związane:

1. **KARTY UIC** - wszystkie odnoszące się do wagonów będących przedmiotem zamówienia, w tym miedzy innymi:

KARTY UIC	
UIC 410	Skład i określenie ładunku oraz hamowania pojazdów osobowych
UIC 438-1	Znakowanie identyfikacyjne wagonów pasażerskich
UIC 505-1	Pojazdy kolejowe. Skrajnia pojazdów.
UIC 510-2	Pojazdy doczepne. Warunki dla stosowanie kół o różnych średnicach w układach biegowych różnego typu
UIC 513	Wytyczne oceny komfortu pasażera w pojazdach kolejowych pod względem oddziaływania drgań.
UIC 515-0	Tabor dla transportu – Wózki – Układy biegowe
UIC 515-1	Wagony pasażerskie – Wózki toczne - Układy biegowe - Postanowienia ogólne dla zespołów konstrukcyjnych wózków tocznych
UIC 515-4	Pojazdu kolejowe dla transportu pasażerów. Wózki toczne – układy biegowe – badania wytrzymałościowe ram wózków
UIC 518	Badania i homologacja pojazdów kolejowych z punktu widzenia własności dynamicznych, bezpieczeństwa jazdy, obciążenia toru i parametrów biegowych.
UIC 520	Wagony towarowe, wagony pasażerskie i wagony bagażowe. Części urządzenia pociągowego - normalizacja.
UIC 521	Wagony pasażerskie, wagony bagażowe i wagony towarowe, pojazdy trakcyjne – wolne przestrzenia do zarezerwowania na końcach pojazdów.

UIC 527-1	Wagony osobowe, bagażowe i towarowe - wymiary tarcz zderzakowych - łuki toru w kształcie S
UIC 528	Urządzenia zderzakowe dla wagonów pasażerskich
UIC 532	Wagony towarowe, pasażerskie i bagażowe - Wsporniki sygnałowe -Wagony pasażerskie - Stałe sygnały elektryczne (standaryzacja).
UIC 533	Uziemienia ochronne części metalowych pojazdu.
UIC 540	Hamulce. Hamulce pneumatyczne dla wagonów towarowych i osobowych.
UIC 541-1	Hamulec. Przepisy dla konstrukcji różnych części hamulca
UIC 543	Hamulec. Przepisy dotyczące wyposażenia wagonów
UIC 544-1	Hamulec. Hamowność.
UIC 550	Urządzenia elektryczne do zasilania w energię dla wagonów typu pasażerskiego
UIC 552	Zasilanie pociągu w energię elektryczną - Ujednolicone charakterystyki techniczne szyny zbiorczej
UIC 552-9	Zasilanie pociągów w energię elektryczną. Techniczne charakterystyki ujednolicone głównego przewodu wysokiego napięcia zasilania pociągu.
UIC 553	Wentylacja, ogrzewanie i klimatyzacja wagonów pasażerskich.
UIC 553-1	Wentylacja, ogrzewanie klimatyzacja wagonów osobowych – Badania Typu
UIC 555	Oświetlenie elektryczne w wagonach pasażerskich.
UIC 555-1	Przetwornice tranzystorowe przeznaczone do zasilania lamp fluorescencyjnych
UIC 557	Technika diagnostyki w wagonach pasażerskich.
UIC 558	Przewód zdalnego sterowania i informacji. Wymagania techniczne dla wyposażenia wagonów pasażerskich RIC
UIC 558-1	Przewód sterowania zdalnego i informacyjny. Ujednolicone wymagania dla wagonów pasażerskich RIC.
UIC 560	Drzwi, wejścia, okna, stopnie, uchwyty i poręcze wagonów osobowych i wagonów bagażowych.
UIC 561	Urządzenia przejściowe wagonów pasażerskich.
UIC 562	Półki bagażowe, wieszaki do odzieży i szatnie. Środki zaradcze dla zabezpieczenia bagażu podróżnych przed kradzieżą.
UIC 563	Urządzenia sanitarne i porządkowe wagonów pasażerskich.
UIC 564-1	Wagony osobowe. Szyby ze szkła bezpiecznego.
UIC 564-2	Przepisy o zapobieganiu przeciw pożarowym i zwalczaniu ognia w pojazdach szynowych do komunikacji międzynarodowej w których przewozi się pasażerów lub przyłączanych wagonach typu pasażerskiego
UIC 565-2	Charakterystyki szczególne dla konstrukcji, komfortu i zasad utrzymania higieny w wagonach restauracyjnych dopuszczonych do komunikacji międzynarodowej
UIC 565-3	Wytyczne do wyposażenia wagonów pasażerskich, w których mogą być również przewożone osoby niepełnosprawne na swoich wózkach inwalidzkich.
UIC 566	Obciążenia pudeł wagonów pasażerskich i ich części dobudowanych.
UIC 567	Postanowienia ogólne dla wagonów osobowych
UIC 567-2	Zunifikowane wagony pasażerskie typu Z dopuszczone do ruchu międzynarodowego - Charakterystyki
UIC 568	Instalacje głośnikowe i urządzenia telefoniczne – ujednolicone charakterystyki techniczne dla wyposażenia wagonów pasażerskich RIC
UIC 568-3	Instalacje głośnikowe i urządzenia telefoniczne wagonów pasażerskich RIC. Ujednolicone charakterystyki techniczne.
UIC 569	Warunki dla budowy wagonów pasażerskich i wagonów bagażowych przeznaczonych do przewozu promami

UIC 580	Napisy i znaki jak i tablice kierunkowe i numeracyjne dla wprowadzanych do ruchu międzynarodowego pojazdów transportu osobowego
UIC 895	Warunki techniczne na dostawę przewodów izolowanych dla pojazdów kolejowych.

Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (tekst jednolity: Dz.U. 2015 nr 0 poz. 1125).

Ustawa z dnia 11 maja 2001 r. o warunkach zdrowotnych żywności i żywienia (tekst jednolity: Dz.U. 2005 nr 31 poz. 265).

Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 26 kwietnia 2004 r. w sprawie wymagań higieniczno-sanitarnych w zakładach produkujących lub wprowadzających do obrotu środki spożywcze (Dz. U. 2004 nr 104 poz. 1096).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. poz. 211) wraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 25 kwietnia 2017 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych (Dz.U. 2017 poz. 925)

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 21 kwietnia 2017 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz.U. 2017 poz. 934)

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (tekst jednolity Dz.U. 2016 nr 0 poz. 226).

2. Przepisy międzynarodowe

2.1. TSI:

2.1.1 „Tabor - lokomotywy i tabor pasażerski" – Rozporządzenie 1302/2014

2.1.2 „Tabor kolejowy – hałas" – Rozporządzenie 1304/2014

2.1.3 „Sterowanie" – Decyzja 2012/88/UE

2.1.4 „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych" – Rozporządzenie 1303/2014

2.1.5 „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się" – Rozporządzenie 1300/2014

3. Porozumienie RIC

4. Inne dokumenty:

4.1 Bw-1 „ Instrukcja o utrzymaniu normalnotorowych wagonów osobowych"

„PKP Intercity” Spółka Akcyjna

Instrukcja
o utrzymaniu wagonów pasażerskich
Bw-1

Warszawa, 2008 r.

Miejsce opracowania:
„PKP Intercity” Spółka Akcyjna
ul. Grójecka 17
02-021 Warszawa
www.intercity.pl

Copyright © 2008 by „PKP Intercity” Spółka Akcyjna
WSZYSTKIE PRAWA ZASTRZEŻONE
Jakikolwiek przedruk, także częściowy, jest niedozwolony

Przepis nadaje się do stosowania w zakresie warunków bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i eksploatacji pojazdów kolejowych

PREZES ZARZĄDU
„PKP Intercity" S.A.
(-) podpis nieczytelny

Czesław Warsewicz

PODSTAWA PRAWNA
ORAZ
PRZEPISY OBOWIĄZUJĄCE W „PKP Intercity" Spółce Akcyjnej
ZWIĄZANE Z POSTANOWIENIAMI INSTRUKCJI Bw-1

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. nr 86 poz. 789, wraz z późniejszymi zmianami),
2. Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. nr 122 poz. 1321, wraz z późniejszymi zmianami),
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r., w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. nr 212 poz. 1771, wraz z późniejszymi zmianami)
4. Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 31 maja 2006 r. w sprawie rejestru i oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. nr 105 poz. 713, wraz z późniejszymi zmianami),
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 września 2003 r. w sprawie wykazu typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, na które wydawane są świadectwa dopuszczenia do eksploatacji (Dz. U. nr 175 poz. 1706, wraz z późniejszymi zmianami),
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego (Dz. U. nr 103 poz. 1090, wraz z późniejszymi zmianami),
7. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005 r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz. U. nr 37 poz. 330, wraz z późniejszymi zmianami),
8. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. nr 172 poz. 1444, wraz z późniejszymi zmianami),
9. Instrukcja dla rewidenta taboru – Bw-28 (Mw-28),
10. Uchwała Nr 1006/2006 Zarządu „PKP Intercity" sp. z o.o. z dnia 12 grudnia 2006 r. w sprawie ustalenia obowiązujących zasad i trybu wykonywania odbiorów technicznych taboru oraz wyrobów używanych do budowy, przebudowy, naprawy i modernizacji tego taboru a także ustanowienia kontrolnych znaków odbiorczych.

Uchwała nr 1493 / 2008
Zarządu Spółki „PKP Intercity" Spółka Akcyjna
z dnia 16.12.2008 r.

w sprawie przyjęcia do stosowania
„Instrukcji o utrzymaniu wagonów pasażerskich" Bw-1 (Mw-1)

Na podstawie § 13 ust. 2 Statutu Spółki „PKP Intercity" Spółka Akcyjna, po zapoznaniu się z wnioskiem Dyrektora Biura Wagonów nr BWT3 – 074 -08/08 z dnia 9 grudnia 2008r. Zarząd uchwala, co następuje:

§ 1

Przyjmuje do stosowania w „PKP Intercity" Spółka Akcyjna „Instrukcję o utrzymaniu wagonów pasażerskich" Bw-1 (Mw-1) zatwierdzoną przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Decyzją Nr TTN – 501 – 30/08 z dnia 07 listopada 2008r.

§ 2

Traci moc Zarządzenie Nr 138 Zarządu PKP z dnia 19 września 2000 r. w sprawie ustalenia „Instrukcji o utrzymaniu normalnotorowych wagonów osobowych" Mw-1.

§ 3

Wszystkich pracowników związanych z procesem eksploatacyjnym i utrzymaniem, a w szczególności pracowników bezpośrednio związanych z eksploatacją, utrzymaniem, naprawą wagonów pasażerskich należy zapoznać ze zmianami w nowoopracowanej Instrukcji. Fakt zapoznania z Instrukcją Bw-1 (Mw-1) należy odnotować w dokumentacji pouczeń okresowych.

§ 4

Ustala się okres obowiązywania „Instrukcji o utrzymaniu normalnotorowych wagonów osobowych" Mw-1 do dnia 30 czerwca 2010 roku dla zawartych umów na naprawy okresowe i realizowanych w latach 2007 – 2010 oraz dla ogłoszonych i będących w trakcie przygotowywania do ogłoszenia przetargów na naprawy okresowe wagonów osobowych i wózków szerokotorowych w latach 2009-2011.

§ 5

Do realizacji uchwały zobowiązuje się Dyrektorów: Biura Wagonów, Biura Przewozów, Biura Obsługi Trakcyjnej, Biura Audytu i Kontroli, Biura Zaopatrzenia i Administracji, Zakładu Centralnego, Zakładu Południowego, Zakładu Zachodniego, Zakładu Północnego oraz Samodzielne Stanowiska: ds. Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego, ds. Bezpieczeństwa Podróżnych, ds. BHP, ds. Obronnych, ds. Ochrony Ppoż i Ochrony Środowiska.

§ 6

Uchwała obowiązuje z dniem podjęcia.

PREZES ZARZĄDU
„PKP Intercity" S.A.
(-) podpis nieczytelny

Czesław Warsewicz

.

Wykaz
jednostek organizacyjnych otrzymujących Instrukcję Bw-1

1. Urząd Transportu Kolejowego,
2. „PKP Intercity” Spółka Akcyjna,
3. „PKP Przewozy Regionalne” spółka z o.o.,
4. „PKP Polskie Linie Kolejowe” S.A.,
5. „PKP CARGO” S.A.,
6. Wykonawcze jednostki organizacyjne podległe jednostkom organizacyjnym, o których mowa w punktach 2 do 5,
7. Podmioty gospodarcze wykonujące naprawy okresowe wagonów pasażerskich „PKP Intercity” Spółka Akcyjna.

Wykaz

stanowisk w „PKP Intercity" Spółce Akcyjnej otrzymujących Instrukcję Bw-1 do użytku służbowego

1. W Centrali Spółki:
   - 1.1 członek zarządu „PKP Intercity" Spółki Akcyjnej − Dyrektor Techniczny,
   - 1.2 dyrektor Biura Wagonów,
   - 1.3 dyrektor Biura Przewozów,
   - 1.4 dyrektor Biura Kontroli Wewnętrznej,
   - 1.5 dyrektor Biura Zaopatrzenia i Administracji,
   - 1.6 samodzielne Stanowisko ds. Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego,
   - 1.7 komisarze odbiorczy,
   - 1.8 kontrolerzy ds. wagonowych,
   - 1.9 inni pracownicy Biura Wagonów i Biura Przewozów odpowiedzialni za zagadnienia będące przedmiotem Instrukcji,
   - 1.10 samodzielne Stanowisko ds. BHP.
2. W Zakładach Spółki:
   - 2.1 dyrektor Zakładu,
   - 2.2 zastępca Dyrektora ds. Eksploatacji,
   - 2.3 zastępca Dyrektora ds. Napraw Wagonów,
   - 2.4 naczelnik i zastępca naczelnika sekcji eksploatacji, utrzymania i napraw wagonów,
   - 2.5 instruktor ds. wagonowych,
   - 2.6 technolodzy,
   - 2.7 dyspozytorzy,
   - 2.8 pracownicy odpowiedzialni za prowadzenie postępowań wyjaśniających,
   - 2.9 inni pracownicy administracji zakładu odpowiedzialni za zagadnienia będące przedmiotem Instrukcji,
   - 2.10 rewidenci taboru, mistrzowie i inni wyznaczeni pracownicy wykonujący czynności związane z utrzymaniem wagonów.

Spis treści

Rozdział I POSTANOWIENIA OGÓLNE 9

§ 1 Przedmiot Instrukcji 9
§ 2 Zakres obowiązywania Instrukcji 9

Rozdział II POJĘCIA PODSTAWOWE I ICH DEFINICJE PRZYJĘTE W INSTRUKCJI 10

§ 3 Pojęcia ogólne 10
§ 4 Podział wagonów 11
§ 5 Dokumenty warunkujące dopuszczenie wagonów do eksploatacji 12
§ 6 Podstawowe pojęcia i ich definicje stosowane w Instrukcji 12

Rozdział III WYMAGANIA FORMALNE DLA WAGONÓW 16

§ 7 Rejestracja i znakowanie wagonów 16
§ 8 Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego 16
§ 9 Świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego 17
§ 10 Zasady dopuszczania wagonów do eksploatacji 18
§ 11 Zasady wyłączania wagonów z eksploatacji 19

Rozdział IV ZASADY I WYMAGANIA ZWIĄZANE Z UTRZYMANIEM WAGONÓW 21

§ 12 Postanowienia ogólne 21
§ 13 Dokumentacja związana z procesem utrzymania wagonów 22
§ 14 Planowanie przeglądów i napraw okresowych 23
§ 15 Kwalifikowanie i kierowanie wagonów do napraw pozaplanowych 24
§ 16 Kwalifikowanie i kierowanie wagonu do przeglądu okresowego i naprawy okresowej 24
§ 17 Przekazywanie wagonu do przeglądu okresowego lub naprawy okresowej 25
§ 18 Postępowanie podczas wykonywania przeglądu okresowego lub naprawy okresowej wagonu 25
§ 19 Odbiór wagonu po przeglądzie okresowym i naprawie 26

Rozdział V WPROWADZANIE NOWYCH ROZWIĄZAŃ KONSTRUKCYJNYCH I MATERIAŁÓW 28

§ 20 Ogólne zasady wprowadzania w wagonach nowych rozwiązań konstrukcyjnych i materiałów 28
§ 21 Eksploatacja próbna 28

Rozdział VI DOKUMENTY WAGONU I ICH OBIEG 29

§ 22 Dokumenty ewidencyjne wagonu 29
§ 23 Ewidencja napraw wagonów 29
§ 24 Zasady obiegu dokumentów ewidencyjnych 30

Rozdział VII SKREŚLENIE WAGONU Z EWIDENCJI ŚRODKÓW TRWAŁYCH 31

§ 25 Kwalifikacja wagonu do skreślenia z ewidencji środków trwałych IC 31
§ 26 Zasady techniczne postępowania z częściami odzyskanymi podczas fizycznej likwidacji wagonu .. 31

WYKAZ ZMIAN 32

ZAŁĄCZNIKI 33

Załącznik nr 1 **ZAKŁADY IC I ZEWNĘTRZNE PODMIOTY GOSPODARCZE WYKONUJĄCE PRACE W ZAKRESIE UTRZYMANIA WAGONÓW 34**

Załącznik nr 2 **WYKAZ DOKUMENTACJI SYSTEMU UTRZYMANIA (DSU) WAGONÓW 35**

Załącznik nr 3 **WYKAZ ORAZ WZORY PODSTAWOWYCH DOKUMENTÓW 36**

Rozdział I
POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1
Przedmiot Instrukcji

1. Instrukcja o utrzymaniu wagonów pasażerskich, zwana dalej „Instrukcją”, określa warunki techniczne, podstawowe pojęcia oraz zasady i wymagania związane z utrzymaniem normalnotorowych wagonów pasażerskich, wózków szerokotorowych komunikacji przestawczej i wózków z zestawem przestawnym typu SUW-2000 „PKP Intercity” Spółki Akcyjnej, zwanej dalej „IC”.
2. Instrukcja określa również podstawowe dokumenty wymagane w procesie utrzymania normalnotorowych wagonów pasażerskich, wózków szerokotorowych komunikacji przestawczej i wózków z zestawem przestawnym typu SUW-2000.

§ 2
Zakres obowiązywania Instrukcji

1. Instrukcja obowiązuje wszystkie jednostki IC utrzymujące wagony pasażerskie.
2. Jednostki organizacyjne IC są zobowiązane do stosowania postanowień Instrukcji Bw-1 w umowach związanych z utrzymaniem wagonów pasażerskich zawieranych z innymi wykonawcami. Umowy zawarte z wykonawcami przed zatwierdzeniem Instrukcji Bw-1 przez Prezesa UTK należy realizować z uwzględnieniem postanowień Instrukcji Mw-1.
3. Postanowienia Instrukcji Bw-1 obowiązują wszystkich pracowników IC związanych z utrzymaniem wagonów pasażerskich IC.

Rozdział II
POJĘCIA PODSTAWOWE I ICH DEFINICJE PRZYJĘTE W INSTRUKCJI

§ 3
Pojęcia ogólne

1. **Pojazd kolejowy** – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych.
2. **Wagon pasażerski** – pojazd kolejowy bez napędu, przeznaczony do przewozu pasażerów i rzeczy.
3. **Wagony pasażerskie IC** zwane są dalej **wagonami** – wagony pasażerskie, których IC jest właścicielem lub uzyskała prawo do dysponowania nimi oraz jest odpowiedzialna za ich utrzymanie.
4. **Utrzymanie wagonów** – całokształt działań eksploatacyjnych i przedsięwzięć organizacyjno – technicznych, których celem jest zapewnienie bezpiecznego i ekonomicznego użytkowania wagonów, a także zapewnienie odpowiedniego poziomu komfortu pasażerom, w ramach obowiązującej organizacji obsługi przewozów pasażerskich oraz przyjętego planu utrzymania i poziomów utrzymania wagonów; na utrzymanie składają się: przeglądy (utrzymanie zapobiegawcze) i naprawy (utrzymanie naprawcze).
5. **Dokumentacja procesu utrzymania wagonów** – zbiór przepisów wewnętrznych i zasad obowiązujących w IC oraz dokumentacji związanej z konstrukcją, badaniami, eksploatacją i utrzymaniem wagonów.
6. **Dokumentacja techniczna wagonu** – ogół dokumentów przygotowanych przez producenta wagonu *z* uwzględnieniem zmian powstałych w wyniku zastosowania ulepszeń i modernizacji, zawierających: dane techniczno-ruchowe, warunki techniczne wykonania, odbioru i utrzymania, warunki użytkowania i wyniki badań oraz dokumentację konstrukcyjną wagonu, jego zespołów, podzespołów i części. Dokumentacja techniczna powinna zawierać:
   a) dokumentację techniczno-ruchową wagonu, jego zespołów i podzespołów (DTR),
   b) warunki techniczne odbioru wagonu, jego zespołów i podzespołów (WTO),
   c) dokumentację konstrukcyjną wraz z warunkami technicznymi wykonania (WTW), w zakresie określonym umową o dostawie wagonu.
7. **Plan utrzymania** – plan przedsięwzięć i zamierzeń podzielony na poziomy utrzymania wagonu uwzględniający:
   a) rodzaje i zakres przeglądów i napraw wagonu,
   b) wykaz czynności związanych z utrzymaniem zapobiegawczym w celu ograniczenia prawdopodobieństwa wystąpienia uszkodzenia lub pogorszenia funkcjonowania wagonu,
   c) wykaz czynności związanych z utrzymaniem naprawczym po stwierdzeniu niezdolności wagonu lub jego części składowych do korzystania zgodnie z przeznaczeniem,
   d) wykaz i sposób wykonywania warunkowych czynności utrzymania zapobiegawczego i naprawczego wagonu,
   e) wykaz czynności wynikających ze szczególnych warunków użytkowania.
8. **Poziomy utrzymania** – zakresy czynności utrzymaniowych zdefiniowanych w przepisach prawa powszechnego, dla których realizacji wymagany jest określony zakres certyfikacji, kompetencji, uprawnień i wyposażenia technicznego podmiotów wykonujących utrzymanie.
9. **Dokumentacja systemu utrzymania (DSU)** – zbiór informacji i danych niezbędnych do zarządzania utrzymaniem i utrzymania określonego typu wagonu zestawionych w jednym opracowaniu, obejmującym:
   a) opis funkcjonalny wagonu z podziałem na jego elementy składowe,
   b) opis czynności przeglądowych i naprawczych,
   c) instrukcje demontażu i montażu,
   d) zestawienie parametrów mierzonych w procesie przeglądu i naprawy oraz opis metod pomiarów,

e) wzory kart pomiarowych z wykazem wartości konstrukcyjnych, po naprawczych i kresowych parametrów dla zespołów, podzespołów i części wagonu,
f) wykaz urządzeń i narzędzi specjalistycznych,
g) wykaz testów wykonywanych w trakcie utrzymania,
h) wymagania dotyczące kwalifikacji pracowników oraz wymagania szczególne w zakresie czynności spawania i badań nieniszczących,
i) ograniczenia związane z bezpieczeństwem i interoperacyjnością dla zespołów, podzespołów lub części istotnych dla bezpieczeństwa określające limity, których nie można przekroczyć w czasie eksploatacji, łącznie z eksploatacją w trybie awaryjnym,
j) wykaz zespołów, podzespołów i części objętych dozorem technicznym.

Obowiązujące dokumentacje technologiczne systemu utrzymania (DTSU), należy stosować do czasu zastąpienia ich DSU zatwierdzonymi decyzją Prezesa UTK. W dalszej części Instrukcji, pod wyrażeniem DSU należy rozumieć zarówno Dokumentację Systemu Utrzymania (DSU) jak i Dokumentację Techniczną Systemu Utrzymania (DTSU), jeśli nie utraciła swojej ważności.

10. **Dokumentacja czynności związanych z utrzymaniem wagonu** – zbiór informacji związanych z procesem utrzymania wagonu, przygotowywanych i przechowywanych w wersji papierowej lub elektronicznej, obejmujący:
    a) rejestr czynności wykonanych przy utrzymaniu wagonu,
    b) ewidencję usterek (uszkodzeń),
    c) dane o przebiegu, okresie eksploatacji wagonu i jego podzespołów.
11. **Prezes UTK** – Prezes Urzędu Transportu Kolejowego; centralny organ administracji rządowej, właściwy w sprawach:
    a) regulacji transportu kolejowego,
    b) licencjonowania transportu kolejowego,
    c) nadzoru technicznego nad eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych oraz pojazdów kolejowych,
    d) bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
12. **TDT** – Transportowy Dozór Techniczny; jednostka państwowa powołana dla sprawowania dozoru technicznego urządzeń w zakresie określonym w Ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. nr 122 poz. 1321 wraz z późniejszymi zmianami).

§ 4
Podział wagonów

1. W IC, w zależności od przeznaczenia, rozróżnia się wagony:
    1) **do przewozu pasażerów**:
        a) **z miejscami do siedzenia**,
        b) **sypialne**,
        c) **z miejscami do leżenia (kuszetki)**,
    2) **restauracyjne i barowe**,
    3) **barowo-pasażerskie**,
    4) **bagażowo-pasażerskie**,
    5) **bagażowe**,
    6) **specjalnego przeznaczenia**.
2. **Wagon** składa się z:
    a) zespołów,
    b) podzespołów,
    c) części, które mogą być łączone w podzespoły, zespoły, układy i obwody.

3. **Zespół** – dwa lub więcej podzespołów stanowiących funkcjonalnie jedną całość, np. wózek, przetwornica.
4. **Podzespół** – grupa części tworzących konstrukcyjną całość, np. zderzak, stycznik, zestaw kołowy, itp.
5. **Część** (nazywana też elementem) – niepodzielny składnik podzespołu, zespołu, układu, obwodu – np. oś zestawu kołowego, sprężyna śrubowa, itp.
6. **Układ** – zbiór części zależnych od siebie funkcjonalnie, lecz nie tworzących odrębnej całości przy montażu (np. układ hamulcowy).
7. **Obwód** – szereg połączonych ze sobą części, podzespołów i zespołów tworzących odpowiednią drogę dla prądu elektrycznego, cieczy lub gazu.

§ 5
Dokumenty warunkujące dopuszczenie wagonów do eksploatacji

1. **Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego** – dokument wystawiony przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego lub Głównego Inspektora Kolejnictwa uprawniający do użytkowania danego typu wagonu w przewozach kolejowych.
2. **Świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego** – dokument wystawiony przez upoważnionego przedstawiciela IC potwierdzający, że dany wagon jest sprawny technicznie.

§ 6
Podstawowe pojęcia i ich definicje stosowane w Instrukcji

1. **Użytkownik** – jednostka organizacyjna IC eksploatująca wagony.
2. **Jednostka macierzysta** – jednostka IC, w której ewidencji środków trwałych znajdują się eksploatowane wagony.
3. **Poziom utrzymania wagonu** – zestawienie czynności utrzymaniowych wykonywanych dla danego wagonu określone zakresem tych czynności. Charakterystykę poszczególnych poziomów utrzymania zawierają przepisy prawa powszechnego w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych, wskazane w podstawie prawnej do niniejszej Instrukcji. Wyróżnia się następujące rodzaje poziomów utrzymania wagonów:
   a) **poziom 1** – obejmuje zakres przeglądów technicznych kontrolnych wagonów (OT, PM, PZ),
   b) **poziom 2** – obejmuje zakres przeglądów okresowych wagonów (PO1, PO2),
   c) **poziom 3** – obejmuje zakres przeglądów okresowych rocznych wagonów (PR),
   d) **poziom 4** – obejmuje zakres napraw rewizyjnych wagonów (R),
   e) **poziom 5** – obejmuje zakres napraw głównych wagonów (G) oraz modernizacji i ulepszeń.
4. **Awaria** – uszkodzenie wagonu i jego elementów, będące wynikiem:
   a) kradzieży lub dewastacji wagonu,
   b) zamrożenia układów: wody, pneumatycznego hamulca, itd.
   c) zatarć części ruchomych wymagających ciągłego smarowania, spowodowanych brakiem środków smarowych,
   d) wypadków,
   e) działania siły wyższej.

   Mianem uszkodzeń awaryjnych nie można określać nadmiernych zużyć eksploatacyjnych ani uszkodzeń powstałych z innych przyczyn niż wyżej wymienione.

5. **Zużycie** – utrata własności fizycznych (geometrycznych, mechanicznych, elektrycznych, dielektrycznych, itp.) przez zespół, podzespół, część, w wyniku eksploatacji i/lub oddziaływania środowiska naturalnego.
6. **Uszkodzenie** – utrata właściwości użytkowych przez wagon, zespół, podzespół, część, w sposób nagły, uniemożliwiająca lub ograniczająca w istotny sposób jego użytkowanie.
7. **Usterka** – niewielki defekt lub brak stwierdzony w wagonie, który nie powoduje zagrożenia bezpieczeństwa oraz nie ogranicza w istotny sposób walorów użytkowych wagonu i nie wymaga natychmiastowego wyłączenia wagonu z przewozów.
8. **Zmiany konstrukcyjne** - działania polegające na zastosowaniu rozwiązań konstrukcyjnych innych niż określone w dokumentacji konstrukcyjnej wagonu nowego.
9. **Modernizacja wagonu** – unowocześnienie wybranych cech techniczno-eksploatacyjnych lub użytkowych wagonu wprowadzone w czasie naprawy okresowej poprzez zmiany konstrukcyjne, które zmieniają przeznaczenie wagonu lub poprawiają jego ogólne osiągi techniczne, a w szczególności: prędkość maksymalną, zdolność do zasilania w różnych systemach.
10. **Ulepszenie wagonu** – unowocześnienie wybranych cech techniczno-eksploatacyjnych lub użytkowych wagonu, wprowadzone w czasie naprawy okresowej poprzez zmiany konstrukcyjne, które nie zmieniają przeznaczenia wagonu i nie poprawiają jego ogólnych osiągów technicznych, a w szczególności: prędkości maksymalnej, zdolności do zasilania w różnych systemach.
11. **Przebieg międzyprzeglądowy** – przebieg wagonu pomiędzy dwoma kolejnymi przeglądami wyrażony w kilometrach.
12. **Okres międzyprzeglądowy** – czas między dwoma kolejnymi przeglądami wagonu wyrażony w dniach kalendarzowych lub miesiącach.
13. **Cykl przeglądowy** – szereg następujących po sobie, w ustalonej kolejności i po określonym przebiegu lub po określonym czasie, przeglądów okresowych zawartych między dwiema kolejnymi naprawami okresowymi lub między przekazaniem wagonu nowego do eksploatacji, a pierwszą naprawą rewizyjną.
14. **Struktura cyklu (przeglądowego, naprawczego)** – kolejność występowania po sobie poszczególnych rodzajów przeglądów lub napraw okresowych.
15. **Cykl naprawczy** – szereg następujących po sobie – w ustalonej kolejności i po określonym przebiegu lub po określonym czasie – napraw rewizyjnych zawartych między dwiema kolejnymi naprawami głównymi lub między przekazaniem wagonu nowego do eksploatacji, a naprawą główną.
16. **Przebieg międzynaprawczy** – przebieg wagonu pomiędzy dwiema kolejnymi naprawami okresowymi lub między przekazaniem wagonu nowego do eksploatacji, a pierwszą naprawą rewizyjną, wyrażony w kilometrach.
17. **Okres międzynaprawczy** – czas pomiędzy dwiema kolejnymi naprawami okresowymi lub między przekazaniem wagonu nowego do eksploatacji, a pierwszą naprawą rewizyjną wagonu, wyrażony w miesiącach lub latach.
18. **Przegląd techniczny kontrolny** – ocena stanu zasadniczych zespołów i układów wagonu, mających wpływ na jego bezpieczną eksploatację. Do przeglądów technicznych kontrolnych należą:
    a) **Oględziny techniczne wagonu (OT)** – kontrola optyczna i słuchowa stanu technicznego wagonu oraz wykonanie prób działania części, podzespołów, zespołów, układów i obwodów wagonu,
    b) **Przegląd międzypociągowy (PM)** – czynności określone DSU, wykonywane raz w dobie lub – jeśli czas obiegu wagonu określony służbowym rozkładem jazdy pociągów jest dłuższy niż jedna doba – po każdym powrocie na stację macierzystą, których celem jest sprawdzenie stanu technicznego wagonu, szczególnie pod kątem bezpiecznej eksploatacji oraz wykrycie ewentualnych usterek i ich usunięcie,
    c) **Przegląd zerowy (PZ)** – czynności związane ze sprawdzeniem zgodności zakresu wykonanej naprawy okresowej ze złożonym zamówieniem.

19. **Przegląd techniczny okresowy** – czynności wykonywane zgodnie z cyklem przeglądowym, mające na celu sprawdzenie stanu technicznego całego wagonu i usunięcie stwierdzonych usterek i uszkodzeń wraz z wykonaniem smarowania i konserwacji podzespołów, zespołów i układów.
    a) **Przegląd okresowy PO1 –** przegląd techniczny wykonywany zgodnie z wymaganiami ustalonymi w DSU,
    b) **Przegląd okresowy rozszerzony PO2** – przegląd techniczny wykonywany zgodnie z wymaganiami ustalonymi w DSU,
    c) **Przegląd roczny PR** – przegląd techniczny wykonywany zgodnie z wymaganiami ustalonymi w DSU.
20. **Naprawa** – doprowadzenie wyeksploatowanego lub uszkodzonego wagonu, jego zespołów, podzespołów, części, obwodów, układów do stanu technicznego wymaganego przepisami. Wyróżnia się następujące naprawy:
    1) **Naprawa pozaplanowa** – naprawa nieprzewidziana w cyklu przeglądowo-naprawczym, obejmująca usunięcie usterek i uszkodzeń powstałych w czasie eksploatacji. Do napraw pozaplanowych należą:
        a) **Naprawa bieżąca bez wyłączenia ze składu pociągu (BB)** – naprawa mająca na celu usunięcie usterek o małej pracochłonności, powstałych w czasie eksploatacji wagonu – niewymagająca wyłączenia wagonu ze składu pociągu,
        b) **Naprawa bieżąca z wyłączeniem ze składu pociągu (BW) –** naprawa mająca na celu usunięcie usterek, wymagająca wyłączenia wagonu ze składu pociągu,
        c) **Naprawa reklamacyjna (RK)** – naprawa wykonywana przez producenta lub naprawiającego po zgłoszeniu wystąpienia usterki (uszkodzenia) wagonu w okresie gwarancyjnym lub rękojmi,
        d) **Naprawa poawaryjna (A)** – naprawa mająca na celu przywrócenie właściwego stanu technicznego wagonu, utraconego w wyniku awarii.
    2) **Naprawa okresowa** – naprawa rewizyjna lub główna, wykonywana zgodnie z cyklem naprawczym na podstawie DSU, mająca na celu przywrócenie wagonowi stanu technicznego gwarantującego bezpieczną eksploatację:
        a) **Naprawa rewizyjna (R)** – naprawa okresowa o zakresie prac obejmującym przegląd podzespołów i zespołów połączonym z częściowym ich demontażem z wagonu celem sprawdzenia, pomiaru oraz naprawy lub wymiany elementów zużytych bądź uszkodzonych. Naprawa rewizyjna może być połączona z modernizacją lub ulepszeniem wagonu,
        b) **Naprawa główna (G)** – naprawa okresowa o zakresie prac obejmującym pełny demontaż podzespołów i zespołów wagonu w celu szczegółowego sprawdzenia, naprawy lub wymiany elementów zużytych bądź uszkodzonych dla uzyskania pierwotnych parametrów techniczno–eksploatacyjnych i użytkowych wg dokumentacji konstrukcyjnej wagonu nowego. Naprawa główna jest połączona zwykle z modernizacją i/lub ulepszeniem wagonu.
21. **Naprawiający** – zewnętrzny podmiot gospodarczy lub jednostka macierzysta IC posiadająca wykwalifikowanych pracowników, zaplecze techniczne oraz warunki organizacyjne, gwarantujące prawidłowe wykonanie prac związanych z naprawą wagonów, ich zespołów, podzespołów, części, określonych w DSU, w zakresie właściwym dla danego przeglądu lub naprawy.
22. **Komisarz odbiorczy** – upoważniony przedstawiciel IC dokonujący odbioru technicznego taboru nowobudowanego oraz podlegającego naprawie, przebudowie, modernizacji i ulepszeniu.
23. **Oględziny** – czynności mające na celu określenie wzrokowe, dotykowe lub słuchowe stanu technicznego wagonu jego zespołów, podzespołów, części, układów, obwodów.
24. **Pomiar** (zmierzenie) – określenie za pomocą przyrządów pomiarowych rzeczywistych wartości parametrów.

25. **Próba działania** – czynności w celu stwierdzenia prawidłowości działania wagonu, podzespołu, zespołu, układu, obwodu.
26. **Sprawdzenie** – ustalenie stanu technicznego wagonu, zespołu, podzespołu, części, układu, obwodu, poprzez oględziny, pomiary, próby działania.
27. **Regulacja** – doprowadzenie parametrów do stanu zgodnego z wartościami podanymi w DSU i/lub DTR.
28. **Kasacja** – wycofanie wagonu eksploatacji połączone ze jego skreśleniem z ewidencji środków trwałych.
29. **Likwidacja** – przekazanie wagonu na złom z ewentualnym odzyskaniem zespołów, podzespołów i części do ponownego wykorzystania.
30. **Wymagania techniczne** – warunki, jakie musi spełniać wagon, zespół, podzespół, część, układ, obwód niezbędne do dopuszczenia go do eksploatacji.
31. **Odbiór techniczny** – zespół działań, które należy wykonać w celu stwierdzenia zgodności rzeczywistych parametrów, cech konstrukcyjnych, technologicznych, eksploatacyjnych oraz napisów i oznaczeń wagonu, z parametrami, cechami, oznaczeniami określonymi w dokumentach stanowiących podstawę do odbioru technicznego.
32. **Parametr** – wielkość fizyczna i eksploatacyjna charakterystyczna dla danego materiału, procesu, zespołu, podzespołu, części lub wagonu (wymiar, ciężar, czas, napięcie i natężenie prądu, ciśnienie, itd.). Parametr podaje się w formie wartości wielkości fizycznych, w obowiązujących jednostkach SI.
33. **Wartość konstrukcyjna parametru** – wartość podana w dokumentacji konstrukcyjnej.
34. **Wartość rzeczywista parametru** – wartość wynikająca z pomiarów.
35. **Wartość naprawcza parametru** – wartość uwzględniająca zużycie, z którą część może być zamontowana w naprawie okresowej rewizyjnej.
36. **Wartość dopuszczalna parametru** – wartość, która podczas napraw bieżących i przeglądów okresowych nie może być przekroczona.
37. **Wartość kresowa parametru** – wartość graniczna, która ze względu na bezpieczeństwo i prawidłowość pracy zespołu, podzespołu lub części nie może być przekroczona. Przekroczenie kwalifikuje zespół, podzespół lub część do wymiany lub kasacji.
38. **Odchyłka konstrukcyjna parametru** – dozwolona różnica między wartością rzeczywistą parametru i wartością nominalną określona w dokumentacji konstrukcyjnej.
39. **Odchyłka naprawcza parametru** – dozwolona różnica między wartością rzeczywistą parametru i wartością nominalną podaną w dokumentacji konstrukcyjnej (technicznej) części, z którą może ona być zamontowana w wagonie w czasie naprawy okresowej rewizyjnej.
40. **Regeneracja** – doprowadzenie zużytego lub uszkodzonego zespołu, podzespołu, części do parametrów o wartościach konstrukcyjnych, dopuszczalnych lub naprawczych.
41. **Wymiana** – zastąpienie zużytego lub uszkodzonego: zespołu, podzespołu, części, nowym lub zregenerowanym.
42. **Braki w wagonie** – brakujące wg dokumentacji konstrukcyjnej danego typu wagonu zespoły, podzespoły, części.
43. **Reklamacja** – zwrócenie się do dostawcy, producenta lub wykonawcy naprawy w sprawie ujawnionych wad, uszkodzeń i braków występujących w wagonie lub jego zespołach, podzespołach, częściach, układach, obwodach *z* żądaniem usunięcia tych wad, uszkodzeń i braków.
44. **Gwarancja** – odpowiedzialność cywilnoprawna, w tym finansowa dostawcy lub wykonującego naprawę, zwanego gwarantem, wobec IC, za bezawaryjną pracę i właściwe działanie wagonu i jego podzespołów przez określony czas, przy zachowaniu przez IC właściwego reżimu utrzymania wagonu, określonego w DTR wagonu oraz DSU.
45. **Okres gwarancyjny** – okres, w ciągu którego gwarant ponosi odpowiedzialność wynikającą z gwarancji.

Rozdział III
WYMAGANIA FORMALNE DLA WAGONÓW

§ 7
Rejestracja i znakowanie wagonów

1. Wagony podlegają ewidencjonowaniu w rejestrze wagonów IC, który może być prowadzony z wykorzystaniem systemu informatycznego.
2. Wagony powinny być oznakowane zgodnie przepisami prawa powszechnego w sprawie rejestru i oznakowania pojazdów kolejowych, przywołanych w podstawie prawnej niniejszej Instrukcji oraz wewnętrznymi przepisami IC o gospodarce wagonami oraz przedmiotowymi normami.
3. Ewidencję wagonów w zakresie wynikającym z obowiązujących w IC regulaminów organizacyjnych, prowadzą: Biuro Wagonów IC oraz jednostki macierzyste.
4. Zmiana układu i/lub treści istniejących napisów, numerów i oznaczeń naniesionych na wagon, z zastrzeżeniem ust. 5, może być dokonana po uzyskaniu pisemnej zgody Biura Wagonów (BWT) i/lub Biura Przewozów (BWO) IC, o ile nie wynika ona ze zmian w przepisach prawa powszechnego przywołanych w podstawie prawnej niniejszej Instrukcji lub zmian w przepisach wewnętrznych Spółki.
5. Nie wymagają odrębnej zgody zmiany napisów i oznaczeń dotyczące aktualizacji:
   1) daty wykonanej i następnej naprawy okresowej oraz przeglądu technicznego okresowego,
   2) nazwy wykonawcy ostatniej naprawy okresowej,
   3) przydziału inwentarzowego stacji macierzystej wagonu,
   4) masy własnej wagonu.
6. Jeżeli znaki i napisy na wagonie będącym w eksploatacji są nieczytelne, przed dopuszczeniem go do dalszej eksploatacji należy je odnowić. Za stan znaków i napisów na wagonie odpowiada jednostka macierzysta, w której ewidencji środków trwałych dany wagon się znajduje.

§ 8
Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego

1. Każdy typ wagonu eksploatowany przez IC musi posiadać ważne świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego wystawione przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego lub Głównego Inspektora Kolejnictwa.
2. W razie potrzeby, wnioski do Prezesa UTK o wystawienie nowych świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu wagonu lub zmiany w istniejących sporządza BWT IC. Komórka ta przechowuje oryginały świadectw, przekazuje ich kopie do jednostek macierzystych IC oraz koordynuje i zarządza w IC całokształtem zagadnień związanych ze świadectwami dopuszczenia typu dla wagonów.
3. Jednostki macierzyste Spółki są zobowiązane do posiadania kopii świadectw dopuszczenia typu dla wszystkich typów wagonów znajdujących się na stanie inwentarzowym danej jednostki macierzystej.
4. Świadectwo dopuszczenia typu może być przez Prezesa UTK cofnięte w przypadku stwierdzenia zagrożenia:
   1) bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
   2) bezpiecznej eksploatacji pojazdów kolejowych,
   3) ochrony przeciwpożarowej i/lub ochrony środowiska.

5. Świadectwo dopuszczenia typu wystawione na czas określony traci ważność po upływie terminu ważności.
6. Dyrektor BWT IC, po otrzymaniu decyzji administracyjnej Prezesa UTK o cofnięciu świadectwa dopuszczenia typu, jest zobowiązany bezzwłocznie powiadomić o tym fakcie BWO IC oraz zainteresowane jednostki macierzyste Spółki.
7. Wszystkie wagony, dla których świadectwo dopuszczenia typu zostało cofnięte przez Prezesa UTK lub utraciło ważność, należy natychmiast wyłączyć z eksploatacji.
8. Procedura ponownego włączenia wagonów danego typu do eksploatacji może nastąpić po wystawieniu nowego świadectwa dopuszczenia typu lub anulowaniu decyzji o cofnięciu dotychczasowego. Do tego czasu eksploatacja tych wagonów jest zabroniona.
9. Nadzór nad realizacją czynności naprawczych, modernizacyjnych lub innych o charakterze technicznym lub formalnym, niezbędnych do wykonania - w celu przywrócenia danemu typowi wagonu świadectwa dopuszczenia typu sprawuje dyrektor BWT IC.

§ 9
Świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego

1. Wagon może być włączony do eksploatacji tylko wtedy, gdy posiada ważne świadectwo sprawności technicznej.
2. Warunkiem koniecznym umożliwiającym wystawienie świadectwa sprawności technicznej dla konkretnego wagonu, wózka szerokotorowego komunikacji przestawczej i wózka z zestawem przestawnym typu SUW-2000, jest istnienie odpowiedniego świadectwa dopuszczenia typu wagonu lub zespołu wagonu.
3. Świadectwo sprawności technicznej wagonu wystawiane jest przez upoważnionych imiennie pracowników Zakładów IC lub komisarzy odbiorczych.
4. Świadectwo sprawności technicznej wagonu jest wystawiane na:
   1) czas określony,
   2) przebieg kilometrowy ograniczony czasem,
   3) przejazd jednorazowy.
5. Świadectwa sprawności technicznej są wystawiane:
   1) po zakupie, budowie nowego wagonu,
   2) po ukończonej naprawie okresowej,
   3) po dokonaniu modernizacji wagonu,
   4) po naprawie poawaryjnej w przypadku gdy poprzednie świadectwo sprawności technicznej zostało wycofane w drodze decyzji dyrektora jednostki macierzystej,
   5) po wykonaniu przeglądu okresowego odraczającego termin naprawy okresowej zgodnie z DSU,
   6) po wykonaniu czynności naprawczych lub innych o charakterze technicznym, czy też formalnym, których brak był przyczyną zawieszenia świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu wagonu w drodze decyzji Prezesa UTK. Wystawienie świadectwa sprawności technicznej warunkuje ponowne wystawienie świadectwa dopuszczenia typu,
   7) w celu umożliwienia przejazdu wagonu do miejsca wykonania naprawy okresowej, poawaryjnej lub do miejsca jego likwidacji.
6. Wystawienie nowego powoduje utratę ważności poprzedniego świadectwa sprawności technicznej, również w przypadku wystawienia świadectwa sprawności technicznej na jednorazowy przejazd wagonu.

7. Wystawienie świadectwa sprawności technicznej w celu umożliwienia przejazdu wagonu do miejsca wykonania naprawy lub jego likwidacji, należy poprzedzić wykonaniem przeglądu kontrolnego ze szczególnym zwróceniem uwagi na stan zestawów kołowych, urządzeń cięgłowo-zderzakowych i układu hamulca. W razie potrzeby należy wykonać dodatkowe czynności gwarantujące bezpieczny przejazd.
8. Jazdy próbne w ramach naprawy okresowej lub naprawy poawaryjnej powinny odbywać się bezpośrednio przed odbiorem końcowym i być poprzedzone wykonaniem, z wynikiem pozytywnym wszystkich obowiązujących odbiorów technicznych i dopuszczone do niej przez komisarza odbiorczego.
9. Na wagony biorące udział w jazdach próbnych z udziałem komisarza odbiorczego, o których mowa w ust. 8 oraz te, które odbywają się w celu uzyskania przez wagon świadectwa dopuszczenia typu - świadectw sprawności technicznej nie wydaje się. Przejazdy te mogą być realizowane, po uzgodnieniu przez wykonawcę budowy/naprawy wagonu z zarządcą infrastruktury.
10. Świadectwa sprawności technicznej rejestruje wystawiający w informatycznym systemie EWP. Świadectwa sprawności technicznej wystawione wg ust.5 pkt 6) podlegają rejestracji wewnętrznej.
11. Egzemplarze oryginałów świadectw sprawności technicznej przechowuje jednostka macierzysta wagonu. Dyrektor jednostki macierzystej odpowiada za ich dystrybucję, gromadzenie i rejestrację w systemie informatycznym ewidencji wagonów pasażerskich (EWP) - wg wytycznych zawartych w procedurach użytkownika aplikacji EWP oraz za ich archiwizację i fizyczną likwidację.
12. Kopie świadectw sprawności technicznej wystawionych przez komisarzy odbiorczych na wagony nowe, po naprawach okresowych, wózki szerokotorowe komunikacji przestawczej i wózki z zestawem przestawnym typu SUW-2000 przechowuje BWT IC.
13. W wypadku uszkodzenia wagonu w następstwie awarii, decyzję o jego niezdatności do eksploatacji, powodującą równocześnie utratę ważności świadectwa sprawności, podejmuje w jednostce macierzystej dyrektor tej jednostki na podstawie komisyjnej oceny stanu technicznego wagonu, powiadamiając wystawiającego (BWT IC).
14. Wagon wózek szerokotorowy komunikacji przestawczej i wózek z zestawem przestawnym typu SUW-2000, którego świadectwo sprawności technicznej utraciło ważność należy wyłączyć z eksploatacji. Ponowne dopuszczenie tego pojazdu do eksploatacji może nastąpić po wystawieniu nowego świadectwa sprawności technicznej.
15. Nieważne świadectwa sprawności technicznej należy przechowywać przez co najmniej 3 lata od dnia utraty ważności, a następnie zniszczyć.

§ 10
Zasady dopuszczania wagonów do eksploatacji

1. Dopuszczenie wagonu do eksploatacji oznacza, że wagon spełnia wymagania formalne i techniczne określone: przepisami prawa powszechnego, DSU i dokumentacją techniczną.
2. Do dopuszczania wagonów do eksploatacji – na podstawie „Zawiadomienia o naprawieniu wagonów nadających się do ponownego włączenia do przewozów” Mw-581 – upoważnieni są pracownicy jednostek macierzystych IC aktualnie wykonujący czynności związane z utrzymaniem wagonów zatrudnieni na stanowiskach: starszego rewidenta, rewidenta odbiorcy technicznego, z zastrzeżeniem ust. 6.
3. Aktualny, imienny wykaz pracowników jednostki macierzystej upoważnionych do dopuszczania wagonów do eksploatacji w danym punkcie utrzymania powinien:
   1) zawierać imię, nazwisko i stanowisko pracownika,
   2) być podpisany przez dyrektora jednostki macierzystej i przechowywany w jednostce macierzystej,

3) być umieszczony w każdym punkcie utrzymania wagonów danej jednostki macierzystej w widocznym miejscu.

4. Pracownicy, o których mowa w ust. 2 są zobowiązani dopilnować, aby wagon dopuszczany przez nich do eksploatacji spełniał wymagania, o których mowa w ust. 6.
5. Bezpośrednio po ukończonej naprawie okresowej, poawaryjnej, dokonaniu ulepszenia lub modernizacji wagon dopuszcza do eksploatacji komisarz odbiorczy IC przez wystawienie świadectwa sprawności technicznej.
6. Dopuszczenie do eksploatacji wagonu, który został uprzednio wyłączony z eksploatacji, może nastąpić, jeżeli:
   1) wagon posiada ważne świadectwo sprawności technicznej wystawione zgodnie z przepisami prawa powszechnego przywołanymi w podstawie prawnej niniejszej Instrukcji,
   2) wagon posiada ważny przegląd kontrolny i okresowy oraz nie zachodzi realna możliwość przekroczenia dopuszczalnego czasu lub przebiegu do następnego przeglądu kontrolnego lub okresowego – zgodnie z obowiązującą dla danego typu wagonu DSU,
   3) została wykonana naprawa bieżąca lub poawaryjna, bądź usunięto usterki i inne nieprawidłowości – o ile zachodziła taka potrzeba,
   4) znaki i napisy na wagonie są czytelne oraz zgodne z obowiązującymi przepisami.
7. Włączenie wagonu do ruchu po wykonaniu:
   1) naprawy bieżącej z wyłączeniem ze składu pociągu (w tym reklamacyjnej),
   2) przeglądu okresowego,
   3) naprawy okresowej oraz przeglądu zerowego,
   4) naprawy poawaryjnej,

   następuje po wystawieniu przez upoważnionego pracownika wymienionego w ust. 2 „Zawiadomienia o naprawieniu wagonów nadających się do ponownego włączenia do przewozów” - druk Mw-581.
8. Wagon wyłączony z eksploatacji nie może być włączony do ruchu, z wyjątkiem przejazdu na miejsce wykonania naprawy, modernizacji lub jazd próbnych albo doświadczalnych. Przejazd taki może się odbywać pod warunkiem, że stan techniczny wagonu nie stanowi zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
9. Wykonanie przeglądu zerowego, przeglądu okresowego, naprawy okresowej i naprawy pozaplanowej z wyłączeniem ze składu pociągu podlega ewidencjonowaniu w systemie EWP według wytycznych zawartych w “Procedurach użytkownika aplikacji EWIDENCJA WAGONÓW PASAŻERSKICH”.

§ 11
Zasady wyłączania wagonów z eksploatacji

1. Wagon nie może być eksploatowany, jeżeli:
   1) jego świadectwo sprawności technicznej utraciło ważność,
   2) wymaga wykonania przeglądu technicznego zerowego lub okresowego,
   3) w razie dalszej eksploatacji zachodzi uzasadnione prawdopodobieństwo przekroczenia dopuszczalnego czasu bądź przebiegu do następnego wymaganego przeglądu technicznego – zgodnie z obowiązującym dla danego typu wagonu DSU,
   4) wymaga wykonania naprawy okresowej, bieżącej z wyłączeniem ze składu pociągu, poawaryjnej, oraz gdy uczestniczył w wypadku,
   5) znaki i napisy na wagonie są nieczytelne lub niezgodne z obowiązującymi przepisami,
   6) zewnętrzne oględziny wagonu lub działanie zespołów, podzespołów, części, układów, obwodów mogą wskazywać na uszkodzenia lub inne istotne nieprawidłowości.

2. Wyłączeń wagonów z eksploatacji dokonują rewidenci taboru wg zasad zawartych w odrębnych przepisach przywołanych w podstawie prawnej niniejszej Instrukcji.
3. Nie jest wymagane tworzenie odrębnego, imiennego wykazu pracowników upoważnionych do wyłączania wagonów z eksploatacji.
4. Dyrektorzy jednostek macierzystych zobowiązani są do podjęcia wszelkich niezbędnych działań techniczno-organizacyjnych tak, aby wagony wyłączone z eksploatacji były należycie zabezpieczone przed dewastacją, kradzieżą, korozją.
5. Wyłączenie wagonu z eksploatacji oznacza, że wagon nie spełnia wymagań formalnych lub technicznych określonych przepisami prawa powszechnego oraz wymaganiami określonymi w ust. 1.

Rozdział IV
ZASADY I WYMAGANIA ZWIĄZANE Z UTRZYMANIEM WAGONÓW

§ 12
Postanowienia ogólne

1. Utrzymania wagonów musi być realizowane z uwzględnieniem:
   1) postanowień przepisów prawa powszechnego,
   2) postanowień niniejszej Instrukcji, DSU oraz innych przepisów wewnętrznych IC obejmujących zagadnienia związane z utrzymaniem wagonów.
2. Czynności utrzymania zapobiegawczego wagonów (przeglądy) są podstawowo realizowane w jednostkach macierzystych oraz przez zewnętrzne podmioty gospodarcze, z którymi podpisano umowy na wykonanie tych czynności.
3. Utrzymanie naprawcze (naprawy okresowe) jest realizowane przez zewnętrzne podmioty gospodarcze (zakłady naprawcze) na podstawie umów oraz częściowo w jednostkach macierzystych Spółki.
4. Zgodnie z obowiązującymi uregulowaniami jednostki macierzyste Spółki i podmioty gospodarcze wykonujące prace w zakresie utrzymania, zostały ujęte w załączniku nr 1 niniejszej Instrukcji, który zawiera:
   1) ich dane identyfikacyjne,
   2) wykaz typów wagonów, do których utrzymania posiadają wykwalifikowanych pracowników oraz niezbędne zaplecze techniczne,
   3) określenie poziomów utrzymania, do których realizacji posiadają wykwalifikowanych pracowników oraz niezbędne zaplecze techniczne.
5. Załącznik nr 1 podlega aktualizacji przez BWT IC na wniosek zainteresowanej jednostki macierzystej lub zewnętrznego podmiotu gospodarczego.
6. Zewnętrzne podmioty gospodarcze oraz jednostki macierzyste wykonujące naprawy okresowe, poawaryjne, modernizacje wagonów zobowiązane są posiadać odpowiednie wyposażenie techniczne oraz wykwalifikowane kadry.
7. Zarządzanie i nadzór nad procesem utrzymania wagonów w Spółce należy do obowiązków BWT IC.
8. Zarządzanie i nadzór nad procesem utrzymania wagonów w jednostce macierzystej należy do obowiązków właściwego merytorycznie pracownika, określonego w regulaminie organizacyjnym jednostki macierzystej.
9. System utrzymania wagonów obejmuje:
   1) przeglądy techniczne kontrolne:
      1)1. oględziny techniczne – OT (poziom 1),
      1)2. przeglądy międzypociągowe – PM (poziom 1),
      1)3. przeglądy zerowe – PZ (poziom 1),
   2) przeglądy techniczne okresowe:
      2)1. przegląd okresowy – PO1 (poziom 2),
      2)2. przegląd okresowy rozszerzony – PO2 (poziom 2),
      2)3. przegląd roczny – PR (poziom 3),
   3) naprawy okresowe:
      3)1. rewizyjne – R (poziom 4),
      3)2. główne – G (poziom 5),
   4) naprawy pozaplanowe:
      4)1. bieżące:

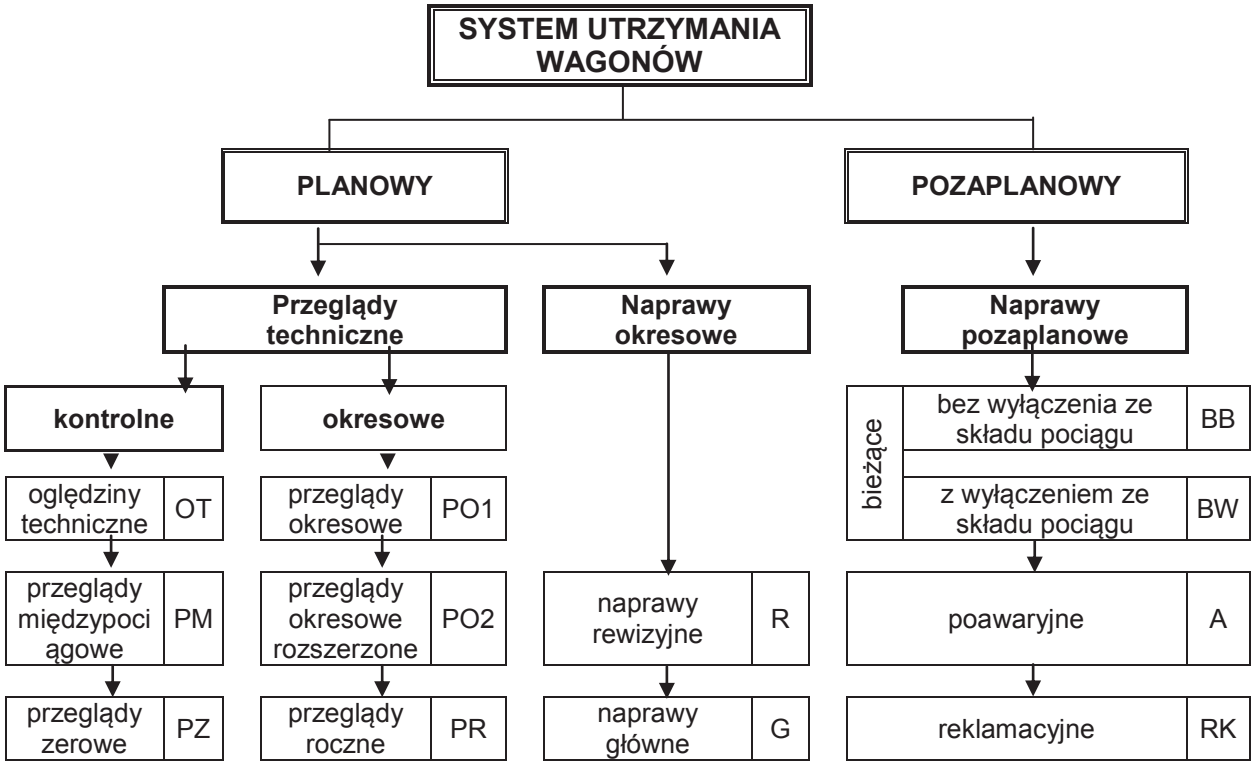
4)1.1. bez wyłączenia ze składu pociągu – BB (poziom 1),

4)1.2. z wyłączeniem ze składu pociągu – BW (poziom 2),

4)2. poawaryjne – A (poziom 1, 2, 4),

4)3. reklamacyjne – RK (poziom 1, 2,).

10. Graficzne przedstawienie struktury systemu utrzymania wagonów pokazano na poniższym rysunku.



§ 13
Dokumentacja związana z procesem utrzymania wagonów

1. Dokumentacja związana z procesem utrzymania wagonów obejmuje:
   1) dokumentację projektowania systemu utrzymania wagonów,
   2) dokumentację techniczną wagonów,
   3) plan utrzymania,
   4) dokumentację systemu utrzymania (DSU),
   5) dokumentację czynności związanych z utrzymaniem wagonów,
   6) opis zarządzania dokumentacją technologiczną systemu utrzymania.
2. W odniesieniu do ust. 1 pkt 1), dokumentację projektowania systemu utrzymania wagonów - dla wagonów nowych lub wprowadzanych do eksploatacji w IC po raz pierwszy, dla wagonów modernizowanych oraz tych, dla których zmieniono system utrzymania - opracowuje producent, dostawca lub wykonawca ulepszeń lub modernizacji, w razie potrzeby przy współpracy z jednostką badawczą upoważnioną do przeprowadzania badań koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji, zgodnie z przepisami prawa powszechnego przywołanymi w podstawie prawnej niniejszej Instrukcji.
3. W odniesieniu do ust. 1 pkt 2), dokumentację techniczną wagonów stanowią:
   1) dokumentacja techniczno-ruchowa wagonu oraz jego zespołów i podzespołów (DTR),
   2) warunki techniczne odbioru wagonu oraz jego zespołów i podzespołów (WTO),

3) dokumentacja konstrukcyjna wraz z warunkami technicznymi wykonania (WTW) w zakresie określonym umową o dostawie wagonu.

4. W dokumentację techniczną, o której mowa w ust. 3 – w niezbędnym zakresie – powinny być wyposażone: BWT IC, jednostki macierzyste Spółki oraz zewnętrzne podmioty gospodarcze wykonujące utrzymanie naprawcze i zapobiegawcze.
5. W odniesieniu do ust. 1 pkt 3), postanowienia niniejszej Instrukcji oraz DSU stanowią plan utrzymania wagonów.
6. W odniesieniu do ust. 1 pkt 4), DSU stanowi podstawowy dokument w oparciu, o który jest realizowany proces utrzymania danego typu wagonu. BWT IC powinno posiadać DSU dla wszystkich typów wagonów, natomiast jednostki macierzyste oraz zewnętrzne podmioty gospodarcze tylko dla wagonów, których utrzymanie realizują. Wykaz dokumentacji technologicznych systemu utrzymania zawiera załącznik nr 2 niniejszej Instrukcji.
7. W odniesieniu do ust. 1 pkt 5), dokumentacja czynności związanych z utrzymaniem wagonów obejmuje wzory dokumentów, protokółów, ewidencji, itp., o których jest mowa w niniejszej Instrukcji.
8. Dla wszystkich nowych modernizowanych lub ulepszanych zespołów, podzespołów i systemów montowanych w wagonach jest wymagana DTR.
9. WTO są wymagane dla tych nowych, naprawianych lub modernizowanych zespołów, podzespołów, części, układów i obwodów montowanych w wagonach, które wymagają przeprowadzenia odbioru technicznego, zgodnie z przepisami wewnętrznymi IC w sprawie odbiorów technicznych pojazdów kolejowych i wyrobów, przywołanych w podstawie prawnej niniejszej Instrukcji.
10. Dla potrzeb warsztatowych, w IC (zależnie od potrzeb i własnych możliwości technicznych, na poziomie centrali lub jednostki macierzystej) opracowaniu podlegają dokumentacje technologiczne przeglądów poszczególnych typów wagonów, instrukcje demontażu - montażu, zbiorcze karty pomiarowe układu biegowego lub inne karty pomiarowe, wytyczne, itp. oparte na postanowieniach DSU oraz dokumentacji technicznej.
11. Za zarządzanie DSU oraz pozostałą dokumentacją związaną z procesem utrzymania odpowiada BWT IC.

§ 14
Planowanie przeglądów i napraw okresowych

1. Planowaniu podlega wykonywanie przeglądów technicznych kontrolnych i napraw okresowych.
2. Planem przeglądów technicznych kontrolnych (OT i PM) jest harmonogram obrządzania składów pociągów pasażerskich na torach postojowych, sporządzany przez właściwą dla danej stacji jednostkę macierzystą IC lub inną jednostkę świadczącą usługi utrzymaniowe wagonów IC.
3. Plany przeglądów zerowych (PZ) opracowywane są przez jednostkę macierzystą na podstawie planu napraw okresowych.
4. Przeglądy techniczne okresowe (PO1, PO2, PR) wagonów planuje jednostka macierzysta na podstawie przewidywanych przebiegów wagonów z uwzględnieniem ustalonych przebiegów (okresów) i cykli przeglądowych określonych w DSU.
5. Naprawy okresowe wagonów planuje BWT IC z uwzględnieniem określonych w DSU przebiegów (okresów) i cykli naprawczych.

§ 15
Kwalifikowanie i kierowanie wagonów do napraw pozaplanowych

1. Wagon do odpowiedniego rodzaju naprawy bieżącej kwalifikuje i kieruje rewident taboru na podstawie oceny zakresu uszkodzeń, dokonanej w trakcie oględzin technicznych wagonu. W przypadku kierowania wagonu do naprawy bieżącej z wyłączeniem rewident taboru wystawia „Zawiadomienie o wyłączeniu z przewozów wagonów uszkodzonych" – druk Mw-579. W wyjątkowych sytuacjach eksploatacyjnych zawiadomienie o wyłączeniu z ruchu wagonów uszkodzonych – druk Mw-579 wypełnia dyspozytor wagonowy na podstawie telefonicznej informacji od rewidenta taboru o zaistniałej konieczności wyłączenia wagonu ze składu pociągu.
2. W zależności od stwierdzonego zakresu uszkodzeń, wagon może być naprawiony bez wyłączenia ze składu pociągu lub skierowany do zakładu naprawiającego. W przypadku naprawy bez wyłączenia, druku Mw-579 nie wystawia się. Jeżeli uszkodzenie podlega gwarancji, zamiast skierowania wagonu do zakładu naprawiającego, wagon może zostać poddany naprawie przez serwis gwaranta – w takich przypadkach sposób postępowania określa umowa między IC i gwarantem.
3. Przy kwalifikowaniu i kierowaniu wagonów do napraw pozaplanowych obowiązują następujące zasady:
   1) naprawy bieżące wagonu bez wyłączenia ze składu pociągu wykonują pracownicy zespołów rewizji technicznej,
   2) do napraw reklamacyjnych (RK) kieruje się wagony, w których uszkodzenie zespołów, podzespołów, części i układów nastąpiło wskutek wadliwie wykonanej naprawy lub wskutek wykonania jej przy użyciu niewłaściwej technologii, złej jakości części itp., zgodnie z warunkami określonymi w umowie między IC i gwarantem,
   3) do napraw poawaryjnych kieruje się wagony w celu przywrócenie właściwego stanu technicznego wagonu, utraconego w wyniku awarii.
4. Naprawa bieżąca wagonu bez wyłączania ze składu pociągu ma miejsce, gdy obejmuje niewielki zakres uszkodzeń, zużyć, a szacowany łączny czas potrzebny na przywrócenie wagonu do pełnej sprawności technicznej nie przekracza czasu postoju technologicznego.
5. Naprawa bieżąca z wyłączeniem wagonu z eksploatacji ma miejsce, gdy szacowany łączny czas potrzebny na przywrócenie wagonu do pełnej sprawności technicznej przekracza czas postoju technologicznego.
6. Wagon do naprawy poawaryjnej kwalifikuje komisja w składzie wyznaczonym przez dyrektora BWT IC. Obowiązują przy tym następujące zasady:
   1) komisja sporządza protokół oceny stanu technicznego wagonu kwalifikowanego do naprawy poawaryjnej,
   2) protokół oceny stanu technicznego wagonu kwalifikowanego do naprawy poawaryjnej należy przekazać BWT IC celem podjęcia ostatecznej decyzji.
7. Zasady kwalifikowania wagonu do naprawy reklamacyjnej ustala BWT IC.

§ 16
Kwalifikowanie i kierowanie wagonu do przeglądu okresowego i naprawy okresowej

1. Wagon, który osiągnął w eksploatacji wyznaczony przebieg międzyprzeglądowy lub okres międzyprzeglądowy albo okres międzynaprawczy lub przebieg międzynaprawczy należy skierować do przeglądu okresowego lub naprawy okresowej.
2. Odpowiedzialność za przestrzeganie obowiązujących cykli przeglądowych i naprawczych wagonów ponosi dyrektor jednostki macierzystej.

3. Wagon kierowany do przeglądu okresowego lub naprawy okresowej powinien być:
   1) w stanie zapewniającym bezpieczny transport do miejsca wykonania przeglądu lub naprawy,
   2) oczyszczony,
   3) z opróżnionymi zbiornikami fekaliów w wagonie wyposażonym w zamknięte układy WC.
4. Przed skierowaniem do przeglądu okresowego lub naprawy okresowej, wagon należy poddać komisyjnym oględzinom. Oględziny wagonu kierowanego do przeglądu okresowego lub naprawy okresowej przeprowadza komisja złożona z pracowników wyznaczonych przez dyrektora jednostki macierzystej, przy czym w oględzinach wagonu kierowanego do naprawy okresowej uczestniczy także komisarz odbiorczy.
5. Wzór protokołu komisyjnych oględzin wagonu kierowanego do przeglądu okresowego lub naprawy okresowej jest określony w załączniku nr 3, wzór nr 3 niniejszej Instrukcji.
6. Wraz z wagonem kierowanym do przeglądu okresowego lub naprawy okresowej należy wysłać następujące dokumenty:
   1) kartę utrzymania wagonu z kompletem kart podzespołów,
   2) dokumentację zbiorników sprężonego powietrza,
   3) zamówienie na przegląd lub naprawę z określeniem ich rodzaju; zamówienia nie sporządza się w przypadku wagonów kierowanych na PO1, PO2, PR,
   4) protokół komisyjnych oględzin wagonu,
   5) zamówienie na modernizację, o ile jest przewidziana dla danego wagonu.

   Dokumenty, o których mowa wyżej przechowuje i wysyła jednostka macierzysta.
7. Wzór karty utrzymania wagonu oraz wzory kart podzespołów, o których mowa w ust. 6 pkt 1) określone są w załączniku nr 3 niniejszej Instrukcji, wzory nr 1, 2, 2a.
8. Podstawowe zasady, jakich należy przestrzegać przy wyłączaniu wagonów z pociągów oraz kierowaniu ich do przeglądów i napraw, a także zwracaniu do użytkowników po przeglądach i naprawach, określone są w §§ 10 i 11 niniejszej Instrukcji.

§ 17
Przekazywanie wagonu do przeglądu okresowego lub naprawy okresowej

1. Przekazanie wagonu do przeglądu okresowego odbywa się w ustalonym punkcie zdawczo-odbiorczym na terenie zakładu wykonującego przegląd okresowy lub na stacji macierzystej, a przekazanie wagonu do naprawy okresowej odbywa się w miejscu określonym umową między IC i naprawiającym.
2. Przyjęcie wagonu do przeglądu okresowego lub naprawy okresowej przez przedstawiciela wykonawcy winno być potwierdzone protokołem zdawczo-odbiorczym. Wzory protokołów zdawczo-odbiorczych zawiera załącznik nr 3 niniejszej Instrukcji.
3. Protokół zdawczo-odbiorczy podpisują:
   1) przedstawiciel wykonawcy przeglądu okresowego lub naprawy okresowej,
   2) przedstawiciel właściciela, użytkownika wagonu,
   3) komisarz odbiorczy (do naprawy okresowej).

§ 18
Postępowanie podczas wykonywania przeglądu okresowego lub naprawy okresowej wagonu

1. Przeglądy okresowe i naprawy okresowe wagonów winny być wykonywane zgodnie z DSU i ustaleniami niniejszej Instrukcji.

2. Zakłady IC oraz zewnętrzne podmioty gospodarcze wykonujące prace w zakresie utrzymania wagonów IC zobowiązane są posiadać odpowiednie wyposażenie techniczne oraz odpowiednio wykwalifikowane kadry.
3. W czasie wykonywania napraw okresowych, budowy nowych wagonów właściciela wagonu reprezentują komisarze odbiorczy.
4. Komisarze odbiorczy mają prawo do kontroli wszystkich operacji procesu naprawczego. Szczegółowe prawa i obowiązki komisarzy odbiorczych regulują odrębne przepisy.
5. Przeglądy okresowe, naprawy okresowe oprócz prac wynikających ze stałego zakresu określonego przez DSU, mogą obejmować prace dodatkowe, na które należy wystawić zamówienie.
6. Prace dodatkowe wg ustępu 5 i te, których konieczność wykonania ujawniła się w trakcie naprawy okresowej, wymagają potwierdzenia przez komisarza odbiorczego.
7. W razie stwierdzenia podczas wykonywania naprawy znacznego stopnia zużycia lub uszkodzenia wagonu, uniemożliwiającego prawidłowe wykonanie naprawy lub uzasadniającego jej nieopłacalność – właściciel wagonu uruchamia procedurę skreślenia wagonu z ewidencji.

§ 19
Odbiór wagonu po przeglądzie okresowym i naprawie

1. Odbiór wagonu po przeglądzie okresowym lub naprawie okresowej odbywa się na podstawie obowiązujących warunków technicznych odbioru po naprawie zawartych w DSU.
   1) Odbioru wagonów po wykonanych przeglądach okresowych PO1 i PO2 dokonują pracownicy uprawnieni przez dyrektora jednostki macierzystej,
   2) Odbioru wagonów po wykonanych naprawach okresowych, poawaryjnych (jeżeli ich zakres obejmował wymianę wózka (-ów) lub naprawę układu biegowego o zakresie mającym wpływ na bezpieczeństwo eksploatacji wagonu) oraz przeglądach rocznych PR, dokonują komisarze odbiorczy,
   3) Za jakość wykonania przeglądów i napraw odpowiada wykonawca i dokonujący ich odbioru.
2. Po zakończeniu przeglądu okresowego PO1 i PO2 odbiór techniczny wagonu kończy się podpisaniem przez uprawnionego pracownika użytkownika protokołu odbioru wagonu, a po zakończeniu naprawy okresowej lub przeglądu rocznego PR – przez komisarza odbiorczego. Protokół taki powinien być wcześniej podpisany przez przedstawiciela zakładu naprawiającego. Załącznikiem do protokołu odbioru wagonu po wykonaniu przeglądu okresowego jest wypełniona “Podstawowa karta pomiarowa wagonu pasażerskiego”. Wzór karty jest określony w załączniku nr 3 wzór nr 7 niniejszej Instrukcji.
3. Odbiory wagonów po naprawach realizowane są na podstawie Uchwały Zarządu IC w sprawie ustalenia obowiązujących zasad i trybu wykonywania odbiorów technicznych taboru oraz wyrobów używanych do budowy, przebudowy, naprawy i modernizacji tego taboru, a także ustanowienia kontrolnych znaków odbiorczych.
4. Za datę ukończenia naprawy okresowej, przeglądu rocznego (PR) uważa się datę podpisania przez komisarza odbiorczego protokołu odbioru wagonu, zaś za datę ukończenia przeglądu okresowego – datę podpisania protokołu odbioru po przeglądzie okresowym przez uprawnionego pracownika użytkownika.
5. Komisarz odbiorczy zgłasza niezwłocznie pisemnie (faksem, pocztą elektroniczną) jednostce macierzystej ukończenie naprawy okresowej wagonu.
6. Wagon po powrocie z naprawy okresowej do jednostki macierzystej należy poddać, przed przekazaniem do ruchu, przeglądowi zerowemu (PZ).
7. O wykonaniu naprawy bieżącej wagonu z wyłączeniem ze składu pociągu (BW), naprawiający informuje jednostkę macierzystą pisemnie (faksem, pocztą elektroniczną).

8. Włączenie wagonu do ruchu po wykonaniu:
   a) naprawy bieżącej z wyłączeniem ze składu pociągu (w tym reklamacyjnej),
   b) przeglądu okresowego,
   c) naprawy okresowej oraz przeglądu zerowego,
   d) naprawy poawaryjnej,

   następuje po wystawieniu przez uprawnionego pracownika wymienionego w wykazie § 9 „Zawiadomienia o naprawieniu wagonów nadających się do ponownego włączenia do przewozów" - druk Mw-581.
9. Wykonanie przeglądu okresowego, naprawy okresowej i naprawy pozaplanowej z wyłączeniem ze składu pociągu podlega ewidencjonowaniu w systemie EWP według wytycznych zawartych w "Procedurach użytkownika aplikacji EWIDENCJA WAGONÓW PASAŻERSKICH".
10. Warunki gwarancji i rękojmi określa się w umowach na naprawy wagonów, zawartych z zakładami naprawiającymi.

Rozdział V
WPROWADZANIE NOWYCH ROZWIĄZAŃ KONSTRUKCYJNYCH I MATERIAŁÓW

§ 20
Ogólne zasady wprowadzania w wagonach nowych rozwiązań konstrukcyjnych i materiałów

1. Mając na względzie postęp techniczny, rachunek ekonomiczny, zmiany asortymentu produkcji dostawców, wnioski z analiz niezawodności wagonów, zwiększenie konkurencyjności na rynku oraz inne istotne czynniki, dotychczas stosowane rozwiązania konstrukcyjne oraz materiały mogą być zastępowane innymi: nowymi lub używanymi, lecz nie stosowanymi w wagonach IC.
2. Dla typowego zespołu, podzespołu i części (elementu) wagonu, montowanych po wejściu w życie niniejszej Instrukcji, jest wymagane świadectwo dopuszczenia do eksploatacji wystawione przez Prezesa UTK.

§ 21
Eksploatacja próbna

1. Wprowadzenie do powszechnego stosowania nowych lub dotychczas niestosowanych rozwiązań konstrukcyjnych (podzespołów, zespołów, części) i materiałów, jeśli mają one wpływ na bezpieczną eksploatację wagonów wymaga przeprowadzenia eksploatacji próbnej wg programu zatwierdzonego przez BWT IC, po uprzednim uzgodnieniu z jednostką badawczą upoważnioną do przeprowadzania badań koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji
2. Eksploatacja próbna może być zarządzona przez dyrektora BWT IC także w innych przypadkach stosowania nowych lub dotychczas niestosowanych rozwiązań konstrukcyjnych (zespołów, podzespołów, części) i materiałów nawet, jeśli nie mają one wpływu na bezpieczną eksploatację wagonów.
3. Eksploatacja próbna wymaga szczególnej uwagi ze strony eksploatującego wagon, a jej przebieg powinien być dokumentowany.
4. Przebieg eksploatacji próbnej nie może zagrażać bezpiecznej eksploatacji wagonów, obsługi wagonów, przewozu podróżnych oraz nie może zakłócać współpracy wagonu z urządzeniami infrastruktury kolejowej i innymi pojazdami kolejowymi.

Rozdział VI
DOKUMENTY WAGONU I ICH OBIEG

§ 22
Dokumenty ewidencyjne wagonu

1. Karta utrzymania wagonu.
   1) kartę utrzymania wagonu prowadzi jednostka macierzysta IC odrębnie dla każdego wagonu. Wzór karty utrzymania wagonu podany jest w załączniku nr 3 wzór nr 1 niniejszej Instrukcji,
   2) kartę utrzymania dla nowego wagonu wprowadzonego do eksploatacji zakłada jednostka macierzysta.
2. Karta zespołu i podzespołu wagonu pasażerskiego.
   1) kartę zespołu i podzespołu należy prowadzić dla wymienionych niżej zespołów i podzespołów, wg wzorów nr 2 i 2a podanych w załączniku nr 3 niniejszej Instrukcji:
      a) wózek wagonowy,
      b) przetwornica statyczna,
      c) prądnica wagonowa,
      d) bateria akumulatorów,
      e) zestaw kołowy,
   2) kartę dla nowego zespołu lub podzespołu wprowadzanego do eksploatacji zakłada jednostka macierzysta, której go przydzielono. W przypadku montażu nowego zespołu lub podzespołu podczas naprawy wagonu, kartę zakłada naprawiający,
   3) zapisów w karcie zespołu lub podzespołu dotyczących badań, naprawy, demontażu i montażu w wagonie dokonuje upoważniony pracownik jednostki macierzystej lub zakładu naprawiającego.
3. Dokumentacja zbiorników sprężonego powietrza. Dokumentacja rejestracyjna zbiorników sprężonego powietrza podlega zasadom określonym w przepisach prawa o dozorze technicznym, przywołanych w podstawie prawnej niniejszej Instrukcji oraz zasadom ogłoszonym przez Transportowy Dozór Techniczny (TDT).
4. Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego. Postępowanie związane ze świadectwem dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego dla wagonu jest opisane w § 8 niniejszej Instrukcji.
5. Świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego. Postępowanie związane ze świadectwem sprawności technicznej pojazdu kolejowego dla wagonu jest opisane w § 9 niniejszej Instrukcji.

§ 23
Ewidencja napraw wagonów

1. Dla rejestracji napraw bieżących dokonanych w wagonie bez wyłączenia ze składu pociągu dyrektor jednostki macierzystej prowadzi "Książkę wagonów uszkodzonych" – Mw-562.
2. Zakres wykonanej naprawy bieżącej z wyłączeniem ze składu pociągu (BW) naprawiający rejestruje w “Protokole zdawczo-odbiorczym ...” wg wzoru 4a podanego w załączniku nr 3 niniejszej Instrukcji.
3. Rejestrację przeglądów okresowych i napraw okresowych – w kartach utrzymania wagonów wg wzoru nr 1 podanego w załączniku nr 3 niniejszej Instrukcji – prowadzi wyznaczony pracownik jednostki macierzystej.

4. Wykonanie napraw bieżących wagonów z wyłączeniem ze składu pociągu, przeglądów okresowych i napraw okresowych należy również rejestrować w systemie EWP wg wytycznych zawartych w procedurach użytkownika aplikacji EWP.

§ 24
Zasady obiegu dokumentów ewidencyjnych

1. Karty zespołów i podzespołów, dokumentację rejestracyjną zbiorników sprężonego powietrza przechowuje się razem z kartą utrzymania wagonu.
2. W wypadku wymiany zespołu lub podzespołu w wagonie należy dokonać również wymiany dokumentu ewidencyjnego zespołu lub podzespołu.
3. W wypadku wysyłania wagonu do zakładu naprawiającego należy jednocześnie przekazywać kartę utrzymania wagonu wraz z kartami zespołów i podzespołów oraz dokumentację rejestracyjną zbiorników sprężonego powietrza.
4. W wypadku wysyłania zespołu lub podzespołu do zakładu naprawiającego, należy przekazywać jego indywidualną kartę, a dla zbiorników powietrza dokumentację rejestracyjną zbiorników sprężonego powietrza.

Rozdział VII
SKREŚLENIE WAGONU Z EWIDENCJI ŚRODKÓW TRWAŁYCH

§ 25
Kwalifikacja wagonu do skreślenia z ewidencji środków trwałych IC

1. Wagon może zostać zakwalifikowany do skreślenia z ewidencji środków trwałych IC, w szczególności, gdy:
   1) ma znaczne, zużycie ostoi, części biegowych innych elementów konstrukcji o charakterze istotnym dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
   2) ma poważne uszkodzenia wynikłe z działania siły wyższej,
   3) jest zbędny z przyczyn eksploatacyjnych (brak zapotrzebowania na pracę wagonu),
   4) przywrócenie sprawności wagonu jest technicznie lub ekonomicznie nieuzasadnione lub niemożliwe.
2. Kwalifikacji wagonu do skreślenia z ewidencji środków trwałych IC dokonuje komisja powołana przez dyrektora Zakładu IC. Skład komisji jest następujący:
   1) dyrektor lub zastępca dyrektora Zakładu IC (przewodniczący komisji),
   2) komisarz odbiorczy IC lub kontroler IC,
   3) pracownik Zakładu IC (upoważniony przez dyrektora Zakładu IC),
   4) inni specjaliści – w razie potrzeby.

   Skład komisji nie może być mniejszy niż 3 osoby – łącznie z przewodniczącym.
3. Komisja sporządza protokół oceny stanu technicznego wagonu.
4. W razie potrzeby, do protokółu oceny stanu technicznego wagonu powinny być załączone inne dokumenty – np. kalkulacja kosztów ewentualnego przywrócenia sprawności pojazdu, dokumentacja fotograficzna stanu technicznego, itp.
5. Decyzję w sprawie skreślenia wagonu z ewidencji środków trwałych „PKP Intercity" S.A., podejmuje Zarząd „Intercity" S.A., poprzez podjęcie uchwały.
6. W przypadku zakwalifikowania przez komisję wagonu do skreślenia z ewidencji środków trwałych, dyrektor Biura Wagonów IC przedkłada na posiedzenie Zarządu „PKP Intercity" S.A. następujące dokumenty:
   1) wniosek z uzasadnieniem o podjęcie uchwały w sprawie skreślenia danego wagonu z ewidencji środków trwałych IC,
   2) projekt uchwały Zarządu „PKP Intercity" S.A. w sprawie skreślenia wagonu z ewidencji środków trwałych IC,

   Projekt uchwały powinien określać tok dalszego postępowania z wagonem (np. sprzedaż jako zbędny majątek trwały, tryb i formę sprzedaży, przekazanie dla celów muzealnych, itp.).

§ 26
Zasady techniczne postępowania z częściami odzyskanymi podczas fizycznej likwidacji wagonu

1. Zespoły, podzespoły, części wagonu skreślonego z ewidencji środków trwałych IC mogą zostać użyte w innych, eksploatowanych wagonach.
2. Przed zamontowaniem odzyskanych zespołów, podzespołów, części należy dokonać dokładnego sprawdzenia i w razie potrzeby zregenerowania. Dyrektor jednostki macierzystej wydaje stosowne polecenia w tym zakresie.
3. Części i podzespoły przewidziane do odzysku celem wykorzystania ich w innych wagonach muszą posiadać parametry o wartości naprawczej (tj. uwzględniającej zużycie, z którym część może być zamontowana w naprawie okresowej rewizyjnej).

WYKAZ ZMIAN

Nr	Zmianę (uzupełnienie) wprowadzono			Zmiana (uzupełnienie) obowiązuje od dnia:	Data i czytelny podpis pracownika wnoszącego zmiany
	Rok	aktem normatywnym nr (Decyzja Prezesa UTK)	Poz.		
1	2	3	4	5	6

ZAŁĄCZNIKI

ZAKŁADY IC I ZEWNĘTRZNE PODMIOTY GOSPODARCZE WYKONUJĄCE PRACE W ZAKRESIE UTRZYMANIA WAGONÓW

Lp.	Dane identyfikacyjne Zakładu Spółki lub podmiotu zewnętrznego	Wykaz typów wagonów	Poziomy utrzymania
1	„PKP Intercity” Spółka Akcyjna Zakład Centralny w Warszawie Usługi utrzymaniowo-naprawcze na wszystkich poziomach utrzymania zlecone Spółce „PKP Przewozy Regionalne” spółka z o.o. dla: - PR Białystok - PR Lublin - PR Łódź.	110Ac, 111A, 111Arow, 111ALux, 112A, 112ALux, 113A, 134A, 136A, 139A, 140A, 141A, 144A, 144Aa, 145A, 145Ab, 145Ac, 152A, 152Aa, 154A, 154Aa, 609A, 611A, 612A, WL z odmianami, WR, Z1A, Z1B, Z2A, Z2B, 305Ad, 306A, 155A, 507A, 508A	1, 2, 3, 4 1,2
2	„PKP Intercity” Spółka Akcyjna Zakład Zachodni w Poznaniu. Usługi utrzymaniowo-naprawcze na wszystkich poziomach utrzymania zlecone Spółce „PKP Przewozy Regionalne” spółka z o.o. dla: - PR Opole - PR Poznań - PR Wrocław - PR Zielona Góra.		1, 2
3	„PKP Intercity” Spółka Akcyjna Zakład Południowy w Krakowie. Usługi utrzymaniowo-naprawcze na wszystkich poziomach utrzymania zlecone Spółce „PKP Przewozy Regionalne” spółka z o.o. dla: - PR Kraków - PR Kielce - PR Katowice - PR Rzeszów		1, 2
4	„PKP Intercity” Spółka Akcyjna Zakład Północny w Gdyni. Usługi utrzymaniowo-naprawcze na wszystkich poziomach utrzymania zlecone Spółce „PKP Przewozy Regionalne” spółka z o.o. dla: - PR Gdynia - PR Bydgoszcz - PR Olsztyn - PR Szczecin		1, 2

WYKAZ DOKUMENTACJI SYSTEMU UTRZYMANIA (DSU) WAGONÓW

Lp.	Typ wagonu	Decyzja Prezesa UTK	Data decyzji	Uwagi
1	Z2A, Z2B	TNB2-5110-139/2004	09-08-2004	
2	305Ad	TNB2-5110-140/2004	09-08-2004	
3	152A, 152Aa, 154A, 154Aa	TNB2-5110-142/2004	09-08-2004	
4	136A, 139A	TNB2-5110-143/2004	09-08-2004	
5	Z1A, Z1B	TNB2-5110-144/2004	10-09-2004	
6	144A, 144Aa, 145A, 145Ab, 145Ac	TNB2-5110-145/2004	16-08-2004	
7	Lekss 514	TNB2-5110-146/2004	18-08-2004	
8	111A, 112A, 140A, 141A	TNB2-5110-148/2004	16-08-2004	
9	111ALux, 112ALux	TNB2-5110-199/2004	15-10-2004	
10	609A, 611A, 612A	TNB2-5110-201/2004	11-10-2004	
11	134Ab	TNB2-5110-202/2004	18-10-2004	
12	WR	TNB2-5110-203/2004	18-10-2004	
13	113A	TNB2-5110-204/2004	15-10-2004	
14	110Ab, 110Ac	TNB2-5110-205/2004	19-10-2004	
15	WLG77, WLG79, WLG81, WLB86	TNB2-5110-206/2004	27-10-2004	
16	XB	TNB2-5110-207/2004	27-10-2004	
17	139A-Op	TNB2-5110-466/2004	31-12-2004	
18	306A			W trakcie zatwierdzania
19	136A-IC-FPS			W trakcie zatwierdzania
20	Z2A-FPS			W trakcie zatwierdzania
21	Z2AMg-FPS			W trakcie zatwierdzania
22	Z2ABCMg-FPS			W trakcie zatwierdzania
23	XB-FPS			W trakcie zatwierdzania
24	XBMg-FPS			W trakcie zatwierdzania
25	XBN-FPS			W trakcie zatwierdzania
26	155A			W trakcie zatwierdzania
27	507A			W trakcie zatwierdzania
28	508A			W trakcie zatwierdzania
29				
30				
31				
32				
33				
34				
35				

WYKAZ ORAZ WZORY PODSTAWOWYCH DOKUMENTÓW

W procesie utrzymania wagonu należy sporządzać i prowadzić, według załączonych wzorów, następujące dokumenty:

1. Wzór nr 1: „Karta utrzymania wagonu pasażerskiego".

   Kartę utrzymania wagonu pasażerskiego należy prowadzić oddzielnie dla każdego wagonu.

   Karty utrzymania wagonu pasażerskiego zakłada i prowadzi jednostka macierzysta.

2. Wzór nr 2: „Karta utrzymania zespołu – podzespołu wagonu pasażerskiego" – wzór nr 2.

   Karty utrzymania zespołu - podzespołu wagonu pasażerskiego wg podanego wzoru należy prowadzić dla:

   a) wózków wagonowych,

   b) przetwornicy statycznej,

   c) prądnicy wagonowej,

   d) baterii akumulatorów.

   2.1 Wzór nr 2a: Dla zestawów kołowych należy prowadzić karty wg wzoru nr 2a „Karta podzespołu wagonu pasażerskiego – zestaw kołowy"

   Karty utrzymania zespołów - podzespołów wagonu pasażerskiego dla zespołów i podzespołów już istniejących oraz dla wprowadzanych do eksploatacji zakłada jednostka macierzysta.

   Dla zespołów i podzespołów montowanych w wagonie podczas napraw karty te zakłada naprawiający.

3. Wzór nr 3: „Protokół komisyjnych oględzin wagonu pasażerskiego kierowanego do przeglądu okresowego / naprawy okresowej"

4. Wzór nr 4: „Protokół zdawczo-odbiorczy wagonu przekazywanego do naprawy okresowej".

   Protokół ten sporządza się przy przekazywaniu wagonu pasażerskiego do naprawy okresowej zleconej naprawiającemu niebędącemu jednostką organizacyjną Grupy PKP.

   4.1 Wzór nr 4a: Przy przekazywaniu wagonu pasażerskiego do przeglądu okresowego lub naprawy do jednostki organizacyjnej Grupy PKP sporządza się „Protokół zdawczo-odbiorczy" – wg wzoru nr 4a.

   4.2 Wzór nr 5: „Protokół z jazdy próbnej wagonu pasażerskiego".

   4.3 Wzór nr 6: „Protokół z odbioru wagonu pasażerskiego po przeglądzie okresowym / naprawie okresowej".

   Protokół ten sporządza się przy odbiorze wagonu pasażerskiego po przeglądzie okresowym lub naprawie okresowej, zleconych naprawiającemu niebędącemu jednostką organizacyjną Grupy PKP.

   4.4 Wzór nr 7. „Podstawowa karta pomiarowa wagonu pasażerskiego"

Dodatkowe dokumenty oraz ich wzory określa dyrektor zakładu naprawiającego, zgodnie z indywidualnymi potrzebami zakładu, w uzgodnieniu z IC.

Wszelkich zapisów w wymienionych wyżej dokumentach, w przypadkach określonych Instrukcją Bw-1, mogą dokonywać wyłącznie uprawnieni pracownicy.

Karta utrzymania wagonu pasażerskiego

				Decyzja zmiany numeru		Seria	Typ	Numer fabryczny	Numer archiwalny	Maksymalna dopuszczalna prędkość konstrukcyjna	Wartość początkowa [zł]
1	Numer wagonu			nr	z dnia						
2	Zmiana numeru	1									
		2						Rok budowy	Masa własna wagonu	Długość wagonu ze zderzakami [mm]	Typ wózków
		3									

3	Przystosowany do komunikacji*)	RIC	MC	Wew.	10	Nazwa producenta	

4	Rozstaw [mm]	osi skrajnych		czopów	11	Zewnętrzne wymiary pudła [mm]	długość	szerokość	17	Hamulec	Typ zaworu rozrządczego	Rodzaj hamulca
		wagonu	wózka	skrętu								

5	Prądnica	Typ	Napęd	12	Zamknięty układ WC	Typ	18	Drzwi wejściowe	Rodzaj (typ)	Typ sterownika

6	Przetwornica statyczna	Typ	13	Regulator napięcia	Typ	19	Bateria akumulatorów	Typ	Pojemność[Ah]

7	Rodzaj ogrzewania		14	Instalacja rozgłoszeniowa	Typ wzmacniacza	Przewód zdalnego	Uwagi

8	ilość		kl. business	1 kl.	2 kl.
		Przedziałów			
		Miejsc do siedzenia			
		Miejsc sypialnych			
		Miejsc do leżenia			
		Miejsc dla osób niepełnosprawnych			
		Miejsc dla wózków inwalidzkich			
		Stanowisk dla rowerów			
		Przedziałów WC			
		Umywalni			

15	Rodzaj i kolor siedzeń	1 kl.	
		2 kl.	

16	Ilość drzwi	wejściowych		20	Zmiana wózków	data zmiany			
		międzywagonowych				typ wózków			

9	Zmiany użytkownika	Nr decyzji	Data	Nazwa użytkownika

*) – niepotrzebne skreślić

Karta utrzymania wagonu pasażerskiego

Wykonanie przeglądów okresowych					Wykonanie napraw okresowych						
Data wykonania	Rodzaj (PO1, PO2, PR)	Przebieg od ostatniego przeglądu [km]	Wymienione w trakcie przeglądu okresowego zespoły, podzespoły	Nazwa jednostki wykonującej przegląd okresowy	Data wykonania	Rodzaj naprawy okresowej (R, G)	Przebieg od ostatniej naprawy okresowej [km]	Wymienione w trakcie naprawy okresowej zespoły, podzespoły	Wykonane modernizacje (rodzaj) i zmiany konstrukcyjne		Nazwa jednostki wykonującej naprawę okresową

KARTA UTRZYMANIA
ZESPOŁU (PODZESPOŁU) WAGONU PASAŻERSKIEGO

Stempel, podpis i data jednostki sporządzającej	Numer fabryczny	Producent
Nazwa i typ zespołu (podzespołu)	Rok budowy	Typ wagonu

Lp.	Data		nr wagonu	Data i krótki opis naprawy	Podpis i znak naprawiającego lub dokonującego wymiany	Uwagi
	zamonto-wania	wymonto-wania				
1	2	3	4	5	6	7

Karta podzespołu wagonu pasażerskiego: zestaw kołowy.

Egz. nr..... Lp. wykazu kart:	Karta podzespołu wagonu pasażerskiego	Nazwa podzespołu	Numer zestawu kołowego	Wytwórca	Rok produkcji
		Zestaw kołowy obręczowany (monoblokowy) x)			

Lp	Data zamontowania w wagonie	Data wymontowania z wagonu	Seria wagonu	Numer wagonu pasażerskiego	Zamontowano w wózku 1)	Przebieg w tys. km od początku eksploatacji	Przebieg w tys. km od ostatniej naprawy	Rodzaj uszkodzenia lub naprawy	Data	Krótki opis wykonanej naprawy	Stempel zakładu wykonującego naprawę	Podpis upoważnionego pracownika
1												
2												
3												
4												
5												
6												
7												
8												
9												
10												
11												
12												

Wyszczególnić dokonane pomiary. Pomiary należy wykonać wg obowiązujących norm, przepisów, instrukcji i wytycznych. Wyniki wpisać w [mm].

Wyniki pomiarów kontrolnych		Średnica kół w okręgu tocznym D		Szerokość obręczy 2) b		Grubość obręczy 2) O		Bicie boczne obręczy		Bicie promieniowe obręczy		Średnica kół bosych		Szer. wieńca kół bosych		Odległ. między wewnętrznymi powierzchniami obręczy	Odległość między zarysami obręczy	Symetria rozstawu kół	Strzałka ugięcia	Rozstaw kół bosych	Wynik badania defektoskopowego 3)	Rezystancja zestawu	Gatunek stali	Wynik wyważania dynamicznego 4)	Uwagi	Stempel zakładu wykonującego pomiary	Podpis upoważnionego pracownika
Lp.	Data	L	P	L	P	L	P	L	P	L	P	L	P	L	P	A_z	E_z	C - C'									
1																											
2																											
3																											
4																											
5																											
6																											
7																											
8																											

x) – niepotrzebne skreślić,

1) – wpisać wg wzoru A-1, A-2, B-3, B-4 – co oznacza numer kolejny zestawu zamontowanego w wózku A lub B,

2) – odnosi się odpowiednio do wieńców kół monoblokowych,

3) – załączyć kartę badania defektoskopowego,

4) – załączyć kartę wyważania dynamicznego,

L – oznacza lewe koło w zestawie, P – prawe.

Protokół komisyjnych oględzin wagonu pasażerskiego kierowanego do przeglądu okresowego / naprawy okresowej x)

Nr ..... **z dnia** .....

Nr wagonu ..... typ .....

Nazwa jednostki macierzystej .....

Rodzaj ostatniej naprawy okresowej.....

Data wykonania ostatniej naprawy okresowej.....

Rodzaj ostatniego przeglądu okresowego ..... data ostatniego PO .....

Przebieg wagonu od ostatniej naprawy okresowej.....

Przebieg wagonu od ostatniego PO .....

I. Skład komisji:

1. ....
(imię i nazwisko) (stanowisko) (podpis)

2. ....

3. ....

4. ....

5. ....

II. Stan techniczny wagonu pasażerskiego:

Na podstawie oględzin wagonu pasażerskiego stwierdzono następujące ważniejsze uszkodzenia:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

III. Wymieniony wyżej wagon pasażerski zostanie skierowany do przeglądu / naprawy *) w :

....

dnia.....

.....
(podpis zatwierdzającego protokół)

..... dnia .....

*) **niepotrzebne skreślić**

....., data.....

(miejscowość)

.....
(nazwa zakładu naprawiającego)

Protokół zdawczo-odbiorczy wagonu przekazanego do naprawy

Nr.....

Wagon pasażerski typ.....nr..... dostarczony w stanie

.....

z....., celem dokonania .....

Termin naprawy od..... do..... wg umowy nr .....

1. **W czasie komisyjnego przyjęcia wagonu do naprawy stwierdzono**:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

2. **Dokumenty dostarczone wraz z wagonem pasażerskim**:

2.1 Karta utrzymania wagonu pasażerskiego .....

2.2 Karta utrzymania zespołu – podzespołu wagonu pasażerskiego .....

2.3 Dokumentacja rejestracyjna zbiorników sprężonego powietrza.....

2.4 Protokół komisyjnych oględzin .....

2.5 Zamówienie na naprawę wagonu .....

2.6 Inne dokumenty:

.....

.....

.....

....
(podpis przekazującego wagon do naprawy) (podpis komisarza odbiorczego) (podpis przyjmującego wagon do naprawy)

Protokół zdawczo-odbiorczy

nr *.....*

.....
pieczęć użytkownika

Część I. Przekazanie wagonu pasażerskiego do: BW/PO1/PO2/PR/R*) do wykonawcy

.....

Lp.	**Numer i typ wagonu**	**Stacja macierzysta**	**Ostatnia naprawa okresowa** *data* *miejsce*
1			

2	*Określenie zasadniczej przyczyny wyłączenia wagonu z ruchu (wg Mw 585 lub Mw 539)*

Opis stanu wyposażenia wagonu

3	***Braki***	***Decyzja użytkownika****
		*uzupełnić / nie uzupełniać**
		*uzupełnić / nie uzupełniać**
		*uzupełnić / nie uzupełniać**
		*uzupełnić / nie uzupełniać**
		*uzupełnić / nie uzupełniać**
		*uzupełnić / nie uzupełniać**
		*uzupełnić / nie uzupełniać**
		*uzupełnić / nie uzupełniać**
4	***Uszkodzenia** spoza stałego zakresu naprawy (przeglądu)***	***Decyzja użytkownika****
		*naprawić / nie naprawiać**
		*naprawić / nie naprawiać**
		*naprawić / nie naprawiać**
		*naprawić / nie naprawiać**
		*naprawić / nie naprawiać**
		*naprawić / nie naprawiać**
		*naprawić / nie naprawiać**
		*naprawić / nie naprawiać**

5	***Stan plomb***	***Nazwa podzespołu***	***Uwagi***
		- łożyska osiowe	
		- urządzenia p.poślizgowe	
		- nadajniki prędkości układu RAPID	
		- przekładnia i wał napędu prądnicy	
		- prądnica	
		- regulator prądnicy	
		- inne	

6	***Data i godzina przekazania wagonu do naprawy (przeglądu okresowego)***	***Podpis i pieczęć przedstawiciela użytkownika***	***Podpis i pieczęć przedstawiciela wykonawcy***
data:			
godzina:			

7	***Uszkodzenia**) podzespołów ujawnione w trakcie wykonywania naprawy bieżącej lub przeglądu okresowego***	***Decyzja użytkownika****	***Podpis przedstawiciela użytkownika***
		*naprawić / nie naprawiać**	
		*naprawić / nie naprawiać**	
		*naprawić / nie naprawiać**	
		*naprawić / nie naprawiać**	
		*naprawić / nie naprawiać**	
		*naprawić / nie naprawiać**	

**)* *- niepotrzebne skreślić,*

***)* *- decyzja zlecenia odpłatnej naprawy może być podjęta **wyłącznie** w przypadku gdy nie obowiązuje gwarancja na uszkodzony podzespół – w przypadku aktualnej gwarancji należy stosować ustalony odrębnie tryb postępowania.*

Część II. Odbiór wagonu pasażerskiego z: BW/PO1/PO2/PR/R*) u wykonawcy.

8	*Opis robót wykraczających poza stały zakres naprawy bieżącej (przeglądu okresowego) zleconych do wykonania wg rubr. 3, 4, 7*	*Ilość pracog odzin (**I**)*	*Koszt materiałów zużytych podczas naprawy (przeglądu okresowego)*				
			Nazwa	*Ilość [szt.]*	*Cena jedn. [zł]*	*Koszt ogółem (**M**)*	*Nr dok. Rw*
9	***Razem roboty wykraczające poza stały zakres BW (PO)***						
10	***Stały zakres BW (PO)***						

11	*Data i godzina przekazania wagonu po naprawie (przeglądzie)*	*Podpis i pieczęć przedstawiciela wykonawcy*	*Podpis i pieczęć przedstawiciela użytkownika*
data			
godzina			

Uwagi:

Część III. Kalkulacja kosztu: BW/PO1/PO2/PR/R*) wg umowy

12	*Koszt stałego zakresu BW (PO) (poz. 10)*		*zł*
13	*Koszt robót dodatkowych z poz. 9*		*zł*
14	*Łączny koszt BW (PO) do rozliczeń wewnętrznych (poz. 12 + 13)*		*zł*

	Kalkulację sporządził:	*Kalkulację zatwierdził:*	*Data:*
15	*Imię, nazwisko i podpis*	*Imię, nazwisko i podpis*	

<u>Pouczenie</u>: Przedstawiciel użytkownika wypełnia część I, przedstawiciel wykonawcy wypełnia części II i III.

..... , dnia ..... 20..... r.

.....
(pieczątka zakładu naprawiającego)

PROTOKÓŁ Nr .....
z jazdy próbnej wagonu pasażerskiego

odbytej w dniu .....

na trasie z ..... do ..... i z powrotem,
o łącznej długości ..... km

Pociąg specjalny nr ....., lokomotywa serii ..... nr .....

W próbnej jeździe udział wzięli:

Komisarz(e) odbiorczy .....

.....

.....

oraz:

1. ..... przedstawiciel .....
2. .....przedstawiciel .....
3. ..... przedstawiciel .....
4. ..... przedstawiciel .....
5. ..... przedstawiciel .....
6. ..... przedstawiciel .....
7. ..... przedstawiciel .....
8. ..... przedstawiciel .....
9. ..... przedstawiciel .....
10. ..... przedstawiciel .....

Przebieg jazdy próbnej:

Lp.	Numer wagonu	Rodzaj wykonanej naprawy	
Wyszczególnienie		Wynik próbnej jazdy x)	Uwagi
1	Spokojność biegu wagonu		
2	Praca części biegowych wagonu		
3	Współpraca zderzaków		
4	Praca urządzeń cięgłowych		
5	Działanie hamulca		
6	Ogrzewanie		
7	Oświetlenie		
8	Klimatyzacja + przewietrzanie		
9			
10			

x) – wpisać: pozytywny lub negatywny

Wykaz usterek stwierdzonych podczas próbnej jazdy wagonu:

Lp.	Nazwa usterki	Data usunięcia	Uwagi
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			

Raport z biegu pociągu próbnego:

Odjazd pociągu ze stacji początkowej: godz. .....

Przyjazd do stacji zwrotnej: godz. .....

Odjazd ze stacji zwrotnej: godz. .....

Przyjazd do stacji końcowej: godz. .....

.

.....
(podpis przedstawiciela zakładu kierującego próbną jazdą)

Stwierdzam pozytywny wynik próbnej jazdy wagonu:

…….. ……
(miejscowość, data) (podpis komisarza odbiorczego)

Sporządzony w: ..... , dnia ..... 20..... r.

.....
(pieczątka zakładu naprawiającego)

Protokół Nr .....
z odbioru wagonu pasażerskiego po przeglądzie okresowym / naprawie okresowej x)

.

Wagon				Ostatnia naprawa okresowa		
numer	seria	typ	rok budowy	rodzaj	data	miejsce
Nazwa jednostki macierzystej wagonu						

Zgodnie z zamówieniem nr..... z dnia .....

Wystawionym przez .....

Wykonawca .....
(nazwa zakładu wykonującego przegląd lub naprawę)

Wykonał:

naprawę okresową: .....
(podać rodzaj naprawy)

przegląd okresowy: .....
(podać rodzaj przeglądu)

W trakcie naprawy / przeglądu x) wykonano roboty dodatkowe zgodnie z zamówieniami:

- nr ..... z dnia .....
- nr ..... z dnia .....
- nr ..... z dnia .....
- nr ..... z dnia .....
- nr ..... z dnia .....

Próbną jazdę przeprowadzono zgodnie z regulaminem w dniu .....

Zlecona naprawa / przegląd x) została wykonana zgodnie z obowiązującymi instrukcjami, przepisami, normami oraz dokumentacją techniczną i technologiczną.

Roboty dodatkowe wykonano. Wymagane badania i próby zostały przeprowadzone.

Na podstawie powyższego wagon nr ..... jako całkowicie zdolny do ruchu przekazano do eksploatacji z dniem podpisania protokołu.

Wagon zamknięto, zadrutowano i zaopatrzono w plomby Zakładu .....

..... nr .....
(podać nazwę zakładu naprawiającego)

oraz przekazano do ruchu na podstawie dyspozycji nr .....

Załączniki do protokołu odbioru wagonu po przeglądzie / naprawie [x)]:

- protokół z jazdy próbnej wagonu nr ..... z dnia .....
- karta utrzymania wagonu nr ..... z dnia .....
- inne: .....

.....

.....

.....

.....

.....

Protokół sporządzono w ..... egzemplarzach wg rozdzielnika:

1 egz. dla: .....

2 egz. dla: .....

3 egz. dla: .....

4 egz. dla: .....

5 egz. dla: .....

....
Imię nazwisko i podpis przekazującego Imię nazwisko i podpis komisarza odbiorczego (przyjmującego)

....
miejscowość data przekazania

[x)] – niepotrzebne skreślić

Podstawowa karta pomiarowa wagonu pasażerskiego

PR:					Wagon nr:				1	Karta nr:											Dopuszczalna wielkość parametrów	
Dane ewidencyjne	2	Wyłącznie wagonu do przeglądu: Kod		data:	3	Ostatnia naprawa okresowa Wyk. przez:		data:	4	Przekazanie wagonu po przeglądzie lub naprawie Wyk. przez:			data:								
		Podczas wykonania przeglądu okresowego								Po wymianie wózków lub zestawów											
	5	nr wózka A:			5	nr wózka B:			5a	nr wózka A:			5a	nr wózka B:							
		numery zestawów kołowych								numery zestawów kołowych											
	6	1		2	6	3		4	6a	1		2	6a	3		4					
		L	P	L P		L	P	L P		L	P	L P		L	P	L P					
Parametry	Podczas wykonywania przeglądu okresowego									Po wykonaniu przeglądu okresowego											
O	7				7				7a				7a							gr. obręczy > 37 mm dla wag. RIC, > 32 mm dla pozost. wag: gr. wieńca > 27 mm	
O_w																				< 34 mm	
O_g																				> 25 mm	
q_r																				> 7,0 mm	
D																				> 840 mm	
Różnica średnic zestawów	8				8				8a				8a							<0,5 mm dla V>120km/h	
																				<1,0 mm dla V<120km/h	
Różnica średnic kół w wózku	9				9				9a				9a							< 5 mm	
Różnica średnic kół w wagonie	10								10a											< 10 mm	
A_1	11				11				11a				11a							a) 1360 $^{+3}_{-1}$ mm	
A_2																				b)<0,8 mm dla V>120km/h; <1,0 mm dla V<120km/h	
A_3																					
A_4																					
max. różnica	12				12				12a				12a							muszą być spełnione obydwa warunki a} i b)	
wys.	Zderzaki od strony wózka A									Zderzaki od strony wózka B											
	L				P					L				P						min: 1035 mm, max: 1060±5 mm	
	13									13											
zużycie tarczy	14									14										< 4mm	
hamulec	15	wynik badania urządzeniem do badania hamulca na wagonie			sprawny x)				15a	hamulec szynowy			szczelność przewodu zasilającego							spadek ciśn. max. 0,02 MPa w czasie 300 s	
					niesprawny x)								szczelność cylindrów							spadek ciśn. max. 0,01 MPa w czasie 300 s	
Akumulatory		1		2		3		4		5		6									
nap. ład.	kwasowe																			2V/ogniwo	
gęst. ogn. 1																				1,25 ± 0,01 g/cm^3	
gęst. ogn. 2																					
nap. ład.	zasadowe																			1,2V/ogniwo	
gęst. ogn. 1																				1,20 ± 0,01 g/cm^3	
gęst. ogn. 2																					
16	Wagon dopuszczony do kursowania z prędkością					km/h	16a	podpis:													
17	Mistrz robót elektrycznych:			18	Mistrz robót mechanicznych:				19	Odbiorca:											
	data:				data:					data:											
20	Operator:																				
	data:							godz:													

x) – niepotrzebne skreślić

Objaśnienia do "Podstawowej karty pomiarowej wagonu pasażerskiego"

1. Podstawową kartę pomiarową wg wzoru nr 7 należy wypełniać każdorazowo po wykonaniu pomiarów podczas przeglądu okresowego.
2. Podstawową kartę pomiarową w dwóch egzemplarzach zakłada dla wagonu przyjętego do przeglądu okresowego zakład wykonujący ten przegląd i po wykonaniu przeglądu dołącza jeden egzemplarz do protokołu z odbioru wagonu po przeglądzie okresowym wg wzoru nr 6 i nr 4a.
   2.1. Do egzemplarza pozostającego u wykonującego przegląd okresowy należy dołączyć wydruk wyników testów z badania hamulca w wagonie przy pomocy urządzenia do badania hamulca.
3. Podstawowe karty pomiarowe wagonu pasażerskiego należy ewidencjonować i przechowywać przez okres 5 lat.
4. Zasady wypełniania podstawowej karty pomiarowej wagonu pasażerskiego są następujące:

Pole nr:	Wpisać:
1	Numer ewidencyjny karty
2	Kod wyłączenia wagonu (PO1, PO2, PR) i datę wyłączenia
3	Nazwę zakładu wykonującego ostatnią naprawę okresową i datę jej wykonania
4	Nazwę zakładu wykonującego przegląd okresowy i datę przekazania wagonu po przeglądzie
5	Numer wózka: A oznacza wózek od strony hamulca ręcznego w wagonie
5a	Numer wymienionego wózka w przypadku dokonania wymiany wózków
6	Numer zestawu kołowego – zestawy liczone są kolejno od strony hamulca ręcznego w wagonie
6a	Numer wymienionego zestawu kołowego w przypadku dokonania wymiany
7	Wyniki pomiarów parametrów zestawów kołowych, wykonywanych podczas przeglądu okresowego: a) grubość obręczy lub wieńca koła bezobręczowego **O** b) wysokość obrzeża $\mathbf{O_w}$ c) grubość obrzeża $\mathbf{O_g}$ d) stromość obrzeża $\mathbf{q_r}$ e) średnicę kół w okręgu tocznym **D** *)
7a	Jak wyżej lecz w przypadku wykonania reprofilacji lub wymiany zestawów kołowych
8	Różnicę średnic kół w okręgach tocznych w danym zestawie kołowym *)
8a	Jak wyżej w przypadku wymiany lub reprofilacji zestawów kołowych
9	Różnicę średnic kół w okręgach tocznych w danym wózku *)
9a	Jak wyżej w przypadku wymiany lub reprofilacji zestawów kołowych albo wymiany wózka
10	Różnicę pomiędzy największą i najmniejszą średnicą kół w okręgach tocznych w wagonie *)
10a	Jak wyżej w przypadku wymiany lub reprofilacji zestawów kołowych albo wymiany wózka (-ów)
11	Wyniki pomiarów rozstawu wewnętrznych powierzchni obręczy – dla każdego zestawu należy wykonać cztery pomiary: A_1, A_2, A_3 i A_4 co 90°. W polach oznaczonych (11a) wpisuje się wyniki pomiarów w przypadku wymiany lub reprofilacji zestawów kołowych albo wymiany wózka (-ów)

Pole nr:	Wpisać:
12	Maksymalną różnicę pomiędzy zmierzonymi wartościami A_1, A_2, A_3 i A_4 w danym zestawie kołowym, przy czym muszą być spełnione warunki: ***)** a) wartości A_1, A_2, A_3 i A_4 muszą zawierać się w przedziale: $1360\ ^{+3}_{-1}$ mm, b) maksymalna różnica pomiędzy wartościami A_1, A_2, A_3 i A_4 musi być mniejsza od: • 0,8 mm dla wagonów przystosowanych do prędkości > 120 km/h, • 1,0 mm dla wagonów przystosowanych do prędkości ≤ 120 km/h. W polach 12a – odpowiednio w przypadku wymiany lub reprofilacji zestawów kołowych albo wymiany wózka (-ów).
13	Wysokość zderzaków mierzoną od główki szyny do środka tarczy zderzakowej, która musi mieścić się w granicach 1035 do 1065 mm przy zachowaniu tolerancji 5 mm w obrębie jednej czołownicy.
14	Wyniki pomiarów zużycia tarcz zderzakowych; zużycie tarczy nie może przekroczyć 4 mm.
15	Wynik badania hamulca w wagonie przy pomocy urządzenia do badania hamulca: sprawny lub niesprawny.
15a	Wypełnia się dla wagonów wyposażonych w hamulec szynowy.
16	Prędkość z jaką wagon jest dopuszczony do ruchu na podstawie wyników dokonanych i wymienionych wyżej pomiarów parametrów – wpisu tego może dokonać jedynie uprawniony do tego pracownik zakładu wykonującego przegląd okresowy, poświadczając własnoręcznym podpisem w rubr. 16a.
17	Potwierdzenie wykonania pełnego zakresu przeglądu okresowego wg Instrukcji Bw-1 w części elektrycznej przez odpowiedniego mistrza.
18	Potwierdzenie wykonania pełnego zakresu przeglądu okresowego wg Instrukcji Bw-1 w części mechanicznej przez odpowiedniego mistrza.
19	Podpis upoważnionego pracownika dokonującego odbioru wagonu po wykonanym przeglądzie okresowym.
20	Podpis pracownika obsługującego system informatyczny po wprowadzeniu danych do systemu – w przypadku istnienia takiego systemu u wykonującego przegląd.

***)** – nie wykonywać podczas przeglądu PO1.