**WYMAGANIA EKSPLOATACYJNO – TECHNICZNE**

**NA PRZYCZEPĘ TRANSPORTOWĄ DUŻEJ ŁADOWNOŚCI**

(kategoria pojazdu: O4 – zakup w 2020 r.)

# I. Wymagania ogólne:

1. Przedmiotem zamówienia jest dostawa przyczep transportowych dużej ładowności (w dalszej części WET zamiennie użyto określenia pojazd). Pojazdy muszą być przystosowane do eksploatacji w zespole złożonym z przyczepy oraz pojazdu silnikowego i muszą spełniać wymagania określone w następujących aktach prawnych:
2. *ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym”* (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r. poz. 1990 z późn. zm.);
3. *rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia* (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r. poz. 2022 z późn. zm.);
4. *rozporządzeniu Ministra Obrony Narodowej z 23 maja 2012 r. w sprawie rejestracji pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz pojazdów należących do obcych sił zbrojnych przebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na podstawie umów międzynarodowych* (tekst jednolity: Dz. U. 2018 r. poz. 2026 z późn. zm.)*.*
5. *umowie międzynarodowej ADR, załącznik A i B wg klasy 1 i 2 oraz 9;*
6. *decyzji nr 3/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 3 stycznia 2014 r.
w sprawie wytycznych określających wymagania w zakresie znakowania kodem kreskowym wyrobów dostarczanych do resortu obrony narodowej.*
7. Przed przekazaniem pojazdów Zamawiającemu, wykonawca jest zobowiązany przekazać do Szefostwa Służby Czołgowo-Samochodowej Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych (SSCz.-Sam. IWsp SZ) na płycie CD:
8. odpis lub wyciąg świadectwa homologacji lub świadectwa zgodności WE;
9. zdjęcia[[1]](#footnote-1) pojazdu w rzutach: przód, tył, przód – lewy bok;
10. wykaz czynności obsługowych realizowanych w ramach planowych przeglądów technicznych pojazdów oraz części zamiennych i środków materiałowych, w tym materiały pędne i smary (mps), niezbędnych do ich wykonania;

***Przeglądy techniczne*** *– określone przez producenta czynności obsługowe, które należy wykonać w celu zachowania gwarancji lub utrzymania pojazdów
w sprawności technicznej.*

1. wypełnioną Kartę Informacyjną stanowiącą załącznik do przedmiotowych WET;
2. wypełnioną Kartę Certyfikacyjną pojazdów do transportu powietrznego United States Air Force (USAF) stanowiącej załącznik do przedmiotowych WET;
3. książkę gwarancyjną;
4. katalog części zamiennych spełniający poniższe wymagania:
* **opracowany w języku polskim**,
* umożliwiający wyszukiwanie części zamiennych wg. grup (zespołów funkcjonalnych pojazdu) oraz numerów katalogowych,
* zawierający dane dotyczące kół pojazdu i ogumienia,
* zawierający rysunki, numery katalogowe części zamiennych pojazdu
oraz ich NATO Stock Number (dla wyrobów już skodyfikowanych zgodnie
z systemem kodyfikacyjnym NATO – NATO Codification System );

**UWAGA:**

Dopuszcza się dostarczenie katalogu w wersji on-line z hasłem dostępowym
pod warunkiem spełnienia wszystkich poniższych wymagań:

* dostarczenia bezpłatnego hasła on-line w całym cyklu życia pojazdów,
do czasu ich wycofania z eksploatacji,
* potwierdzenia przez producenta pojazdów o bezpłatnej aktualizacji haseł dostępowych do katalogu on-line, w całym cyklu życia pojazdów, do czasu
ich wycofania z eksploatacji,
* potwierdzenia przez producenta pojazdów, iż hasło dostępowe do katalogu
on-line będzie obowiązywało dla **nieograniczonej** liczby końcowych **użytkowników w Siłach Zbrojnych RP**.
1. wykaz przyrządów pomiarowych wraz z częstotliwością ich kontroli metrologicznej[[2]](#footnote-2);
2. uzgodniony rysunek wpisywania się pojazdów w kolejową skrajnię ładunkową,
w oprogramowaniu CAD lub zgodę na odstąpienie od wykonania przedmiotowego rysunku[[3]](#footnote-3).

*Zgodę na odstąpienie od wykonania rysunku wpisywania się pojazdów
w kolejową skrajnię ładunkową lub orzeczenie o uzgodnieniu rysunku wydaje Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (adres: 00-908 Warszawa, ul. Radiowa 2).*

1. Wykonawca jest zobowiązany do uzyskania od SSCz.-Sam. IWsp SZ pisemnej informacji, że dostarczona dokumentacja spełnia wymagania określone w pkt. 2.
2. Pojazdy powinny być dostosowane do eksploatacji z użyciem paliw, olejów, smarów i płynów specjalnych spełniających stosowne Normy Obronne (NO) na wyrób. Wszystkie układy i punkty smarne powinny być fabrycznie napełnione produktami zgodnymi z NO (informacji na temat produktów spełniających NO udziela Zakład MPS w Instytucie Technicznym Wojsk Lotniczych – tel. 261 851 400). Informacji
na temat NO oraz same NO można uzyskać w Wojskowym Centrum Normalizacji, Jakości i Kodyfikacji (WCNJiK)[[4]](#footnote-4), szacunkowy koszt 2 zł za stronę. W instrukcji obsługiwania lub użytkowania muszą być stosowane oznaczenia kodowe smarów
i płynów specjalnych zgodnie z NO. Dla produktów MPS, nieposiadających NO
na wyrób, dopuszcza się stosowanie innej normy (producenta/dostawcy) na ten wyrób. Wykaz produktów mps musi być zawarty w dokumentacji pojazdów
(np. tabelach smarowania) z zaznaczeniem, że ich stosowanie nie narusza uprawnień gwarancyjnych (dotyczy produktów niespełniających NO).

# II. Wymagania odnośnie warunków eksploatacji.

1. Pojazdy muszą być zdolne do wykonywania przewidzianych dla nich zadań transportowych po drogach twardych[[5]](#footnote-5) w warunkach klimatycznych i terenowych charakterystycznych dla obszaru Europy.
2. Pojazdy muszą być przystosowane do przechowywania w garażach ogrzewanych, nieogrzewanych (tzn. pomieszczeniach zamkniętych – wentylowanych, w których nie przewiduje się stosowania własnych lub obcych źródeł ciepła) oraz na wolnym powietrzu*.*
3. Wykonawca zobowiązany jest do przedstawienia wykazu czynności obsługowych oraz materiałów, jakich należy używać, w celu zapewnienia odpowiedniej jakości powłok lakierniczych, poszycia pojazdów oraz elementów gumowych przez okres 10 lat eksploatacji w powyższych pomieszczeniach.
4. Pojazdy muszą być przystosowane do przechowywania zgodnie z „*Instrukcją
o zasadach i organizacji przechowywania oraz konserwacji uzbrojenia i sprzętu wojskowego DD/4.22.8”* bez przeprowadzenia dodatkowych zabiegów konserwacyjnych.

# III. Wymagania dotyczące transportowalności.

1. Pojazdy powinny być przystosowane do ruchu po drogach publicznych zgodnie
z normą *NO-10-A002:2015 „Sprzęt wojskowy. Podstawy projektowania i badań.” Wymagania dotyczące transportu drogowego.* oraz być przystosowane
do transportu kołowego, kolejowego i morskiego (z uwzględnieniem wymagań zawartych w *STANAG 4062 Edition 6 „Sling and tie-down facilities for lifting and tying down military equipment for movement by land and sea.”)*, w tym załadunku
i rozładunku przy wykorzystaniu sprzętu załadunkowego.
2. W pojazdach muszą być przymocowane na stałe Tabliczki informacyjne, zgodnie
ze wzorem ujętym w pkt. 2.7.1. Figure 2-1 *AEP-93 Edition A, Version 1 Slinging
and tie down facilities for lifting and tying down military equipment for movement
by land and sea.”*[[6]](#footnote-6).

**UWAGA:**

Dopuszcza się wykonanie Tabliczek informacyjnych w innym układzie[[7]](#footnote-7),
po wcześniejszym uzgodnieniu z **Zamawiającym**, przed dostawą pojazdów.

1. W pojazdach muszą być wskazane miejsca służące do mocowania
ich do platformy przewozowej (statek, pojazd lub wagon) lub muszą być wyposażone
w zaczepy transportowe (zaczepy, haki, uchwyty transportowe i adaptery), służące do mocowania ich do ww. platformy przewozowej.
2. W zakresie skrajni kolejowej pojazdy muszą spełniać wymagania ujęte w *„Instrukcji o przewozach wojsk transportem kolejowym.”* DD/4.4.1(A) oraz w normie
*PN-EN 15273-2+A1:2017-03 „Kolejnictwo. Skrajnie. Część 2: Skrajnia pojazdów szynowych.”*.
3. Dopuszcza się wcześniejsze przygotowanie przez załogę pojazdu ciągnącego[[8]](#footnote-8)
do transportu kolejowego (np. zdjęcie opończy i stelaża), jednakże czas tego przygotowania nie może przekroczyć 1 godziny, a czas doprowadzenia pojazdu
do gotowości użytkowania po transportowaniu nie powinien być dłuższy
niż 1 godzina.
4. Szczegółowe zasady przygotowania pojazdów do transportu oraz do gotowości użytkowania po transportowaniu, powinny być ujęte w instrukcji obsługiwania
lub użytkowania.

# IV. Wymagania dotyczące ochrony i maskowania.

* + - 1. Elementy pojazdów powinny być zabezpieczone antykorozyjnie lub wykonane
			z materiałów odpornych na oddziaływanie czynników środowiskowych.
			2. Elementy pojazdów muszą być wykonane z materiałów i w technologii zapewniającej skuteczną i trwałą ochronę antykorozyjną. Zastosowane materiały
			i metody zabezpieczenia antykorozyjnego muszą być zgodne z normami fabrycznymi producenta pojazdów.
			3. W przypadku konieczności wykonania dodatkowego zabezpieczenia antykorozyjnego pojazdów w Autoryzowanej Stacji Obsługi(ASO) (w celu zachowania warunków gwarancji przed rozpoczęciem użytkowania), wykonawca wykona powyższe na własny koszt.
			4. Pojazdy muszą być przystosowane do maskowania oświetlenia[[9]](#footnote-9), zgodnie
			ze *STANAG 4381 „Blackout lighting systems for tactical land vehicles.”*
			(z ewentualnym uwzględnieniem wymagań normy *WBN-84/0506-04 „Wyposażenie maskujące. Światła wojskowych pojazdów gąsienicowych. Ogólne wymagania.”*).

**UWAGA:**

Przez ww. zapis należy rozumieć wyposażenie pojazdów w specjalnie zaprojektowaną instalację elektryczną zasilającą światła maskowane, w lampę
do noktowizji oraz możliwość ich włączania i wyłączania. Podczas załączanych świateł maskowania, światła drogowe muszą być wyłączone.

* + - 1. Nadwozie pojazdów musi być pomalowane farbą koloru zielonego spełniającą wymagania normy *NO-80-A200:2014 „Farby specjalne do malowania maskującego. Wymagania i metody badań.”*, lub farbą koloru ciemnozielonego o odcieniu mat
			lub półmat[[10]](#footnote-10) z palety kolorów RAL, zgodnie z *NO-10-A800:2007/A1:2017 Malowanie maskujące uzbrojenia i sprzętu wojskowego. Wymagania ogólne.”* (rodzaj malowania – ochronne (MO)[[11]](#footnote-11) zgodnie z definicją zawartą w części 2
			pkt. 2.1.1 oraz wymaganiami określonymi w części 2 pkt 2.4). Informacji na temat NO oraz same NO można uzyskać w WCNJiK, szacunkowy koszt 2 zł za stronę.
			2. Elementy podwozia[[12]](#footnote-12), lub elementy fabrycznie wykonane z tworzyw sztucznych
			w kolorze ciemnozielonym z palety kolorów RAL lub w kolorze czarnym[[13]](#footnote-13) nie muszą być przemalowywane.
			3. Elementy takie jak oznakowanie marki, modelu (fabrycznie: srebrne i błyszczące) nie muszą być przemalowane.

# V. Wymagania dotyczące trwałości i niezawodności.

1. Konstrukcja pojazdów i technologia ich wykonania musi zapewniać przebieg, minimum 120 000 km bez wykonywania planowych czynności naprawczych (dotyczy napraw przewidzianych w przewodnikach technologicznych producenta pojazdów, wynikających z wykonania określonego przebiegu) lub wymiany mechanizmów/elementów, które nie podlegają zużyciu w następstwie normalnej eksploatacji.

*Zapis powyższy wynika z konieczności określenia planowanej docelowej normy użytkowania pojazdów w Siłach Zbrojnych RP. W czasie przedstawiania ofert zapis ten powinien być potwierdzony przez uczestnika postępowania o zamówienie publiczne, jednak* ***nie pociąga to wymogu udzielenia gwarancji*** *na określoną docelową wielkość przebiegu* ***lub ponoszenia odpowiedzialności*** *za wykonanie naprawy mechanizmów i elementów, po okresie gwarancyjnym określonym w część VII przedmiotowych WET.*

*Za elementy, które podlegają zużyciu w czasie normalnej eksploatacji uznać należy m.in.: elementy cierne mechanizmu hamulcowego, elementy zawieszenia pojazdów i żarówki.*

1. Wszystkie normy eksploatacyjne dla pojazdów muszą być szczegółowo zdefiniowane w instrukcji obsługiwania lub w książce gwarancyjnej, jednakże ostateczne rozwiązanie leży w gestii wykonawcy.
2. W pojazdach powinny być stosowane oleje, smary i ciecze robocze wielosezonowe. Zaleca się stosowanie możliwie najmniejszej liczby rodzajów tych materiałów.

# VI. Obsługiwanie.

1. Przebiegi międzyobsługowe nie mogą być krótsze niż co 15 000 km lub nie mniejsze niż co 12 miesięcy (w przypadku niewykonania przebiegu w kilometrach).
2. Zakres, częstotliwość oraz podział kompetencji w ramach realizacji poszczególnych obsług technicznych (użytkownik – ASO) musi być szczegółowo zdefiniowany
w instrukcji obsługi, jednakże ostateczne rozwiązanie leży w gestii wykonawcy.
3. Pojazdy muszą być wyposażone w komplet narzędzi[[14]](#footnote-14) (w opakowaniu ochronnym)
i przyrządy umożliwiające przeprowadzenie samodzielnie przez kierowcę pojazdu ciągnącego, w warunkach drogowych, prac w zakresie obsługiwania bieżącego
i wykonania prostych napraw.
* *Warunki drogowe – okoliczności, w których kierowca pojazdu ciągnącego*
*nie mając dostępu do stacjonarnej bazy obsługowo-naprawczej musi wykonać samodzielnie wszystkie czynności obsługiwania bieżącego lub proste naprawy
z wykorzystaniem narzędzi znajdujących się na wyposażeniu pojazdu.*
* *Obsługiwanie bieżące – czynności określone w instrukcji obsługiwania
lub użytkowania pojazdu, które musi wykonać kierowca pojazdu ciągnącego* *przed, w czasie i po zakończeniu użytkowania.*
* *Proste naprawy – czynności, które może wykonać samodzielnie kierowca pojazdu ciągnącego, wymiana np. żarówki oświetlenia zewnętrznego, uszkodzonego koła.*
1. Pojazdy muszą być przystosowane do mycia mechanicznego w automatycznych myjniach samochodowych. W dokumentach przekazanych użytkownikowi muszą być zamieszczone informacje na temat czynności, które należy wykonać przed wprowadzeniem pojazdu do myjni (np. złożenie lub zdemontowanie niektórych elementów).

# VII. Wymagania gwarancyjne oraz serwisowe.

Pojazdy muszą posiadać gwarancję:

1. minimum 36 miesięcy gwarancji ogólnej na wszystkie elementy z limitem przebiegu minimum 100 000 km, które nie podlegają zużyciu w czasie normalnej eksploatacji;
2. minimum 36 miesięcy na powłoki lakiernicze;
3. minimum 48 miesięcy na perforację elementów nadwozia;
4. minimum 36 miesięcy na eksploatację opon, z zachowaniem zasady montażu opon wyprodukowanych w roku dostawy pojazdów[[15]](#footnote-15).

Wykonawca zobowiązany jest do bezpłatnego serwisowania pojazdów w okresie gwarancyjnym[[16]](#footnote-16). Bezpłatne serwisowanie, o którym mowa powyżej, obejmuje koszty wszystkich zużytych materiałów, części[[17]](#footnote-17) oraz koszty robocizny poniesione
w czasie realizacji planowych przeglądów technicznych. Bezpłatne serwisowanie dotyczy także napraw, które nie wynikły z winy użytkownika, tj. eksploatacji pojazdów niezgodnie z zasadami określonymi w instrukcji obsługiwania
lub użytkowania.

Średnioroczny przebieg dla tej grupy pojazdów wynosi 10 000 km na egzemplarz sprzętu.

Wykonawca musi zapewnić naprawę gwarancyjną pojazdów w miejscu uzgodnionym z użytkownikiem w ASO na terenie krajów UE w terminie do 14 dni
od przyjęcia zgłoszenia, pod warunkiem, że czas rozpatrzenia reklamacji przez wykonawcę nie przekroczy 3 dni roboczych. Poza terenem krajów UE naprawa będzie realizowana w terminie do 21 dni od przyjęcia zgłoszenia, pod warunkiem, że czas rozpatrzenia reklamacji przez wykonawcę nie przekroczy 3 dni roboczych.

*Wykonawca może odmówić realizacji naprawy gwarancyjnej na terenie państwa,
do którego Ministerstwo Spraw Zagranicznych uznaje wyjazdy za niebezpieczne.
W takim przypadku naprawa gwarancyjna może być realizowana przez wskazany serwis, na terenie kraju, w którym pojazd jest użytkowany lub poprzez wyszkolonego i uprawnionego przez producenta, wytypowanego przedstawiciela (przedstawicieli) resortu obrony narodowej. Koszty związane z jego (ich) przygotowaniem
oraz wyposażenia (narzędzia, części zamienne i materiały eksploatacyjne) pokrywa wykonawca.*

# VIII. Wymagania konstrukcyjne:

|  |  |
| --- | --- |
| 1. Dyszel holowniczy:
 | * musi odpowiadać wymaganiom norm europejskich[[18]](#footnote-18) oraz przepisom prawa polskiego[[19]](#footnote-19);
* umożliwiający współpracę ze sprzęgiem dyszlowym i hakowym o średnicy ø 40 ÷ 76 mm.
 |
| 1. Skrzynia ładunkowa:
 | * musi umożliwiać sprawne załadowanie, mocowanie i przewóz minimum osiemnastu palet lub dwóch kontenerów ISO 10' lub jednego ISO 20';
* podłoga skrzyni ładunkowej musi być wykonana z materiału antypoślizgowego[[20]](#footnote-20);
* burty o wysokości 1 000 mm[[21]](#footnote-21) z możliwością zastosowania nadstawek, dostarczonych wraz z pojazdami, do wysokości 1 500 mm (łączna wysokość burt po zastosowaniu nadstawek musi wynosić 1 500 mm)[[22]](#footnote-22), [[23]](#footnote-23);
* konstrukcja musi umożliwiać montaż i demontaż nadstawek na burty boczne i tylną bez konieczności demontażu stelaża i opończy skrzyni ładunkowej;
* musi być możliwość założenia stelaża i opończy na burty z założonymi wcześniej nadstawkami;
* burty tylne muszą być wyposażone w co najmniej 2 (dwa) stopnie na każdą ze stron, ułatwiające wejście i zejście ze skrzyni ładunkowej;
* konstrukcja skrzyni musi umożliwiać załadunek boczny (przy swobodnym opuszczeniu burt bocznych nie mogą one stykać się z podłożem a po załadowaniu przyczepy musi być możliwość zamknięcia burt bocznych);
* przy swobodnym opuszczeniu burty tylnej nie może ona stykać się z podłożem a po załadowaniu przyczepy musi być możliwość zamknięcia tylnej burty;
* musi być wyposażona w łańcuchy, linki stalowe[[24]](#footnote-24) lub pasy (np. z taśmy poliestrowej) do podwieszania burt bocznych, umożliwiające utrzymanie burt w pozycji poziomej otwartej (na poziomie podłogi skrzyni ładunkowej) podczas wykonywania prac załadunkowych i rozładunkowych;
* konstrukcja skrzyni ładunkowej musi posiadać zabezpieczenia uniemożliwiające otwarcie się burt podczas jazdy zestawu pojazdów – zamknięcia burtowe;
* wysokość skrzyni ładunkowej[[25]](#footnote-25) musi wynosić minimum 2 600 mm na całej szerokości pojazdu;
* ładowność homologacyjna skrzyni ładunkowej musi wynosić minimum 9 500 kg;
* wyposażona w minimum dwa jedno- lub wielopunktowe oświetlenie dachowe albo minimum jedno wielopunktowe oświetlenie umieszczone w górnej części ściany przedniej[[26]](#footnote-26);
* stelaż skrzyni ładunkowej powinien być wykonany z profili stalowych, wzmocnionych w miejscach połączeń konstrukcyjnych, zabezpieczony przed korozją i w całości pomalowany (w kolorze ciemnozielonym z palety kolorów RAL lub w kolorze czarnym);
* dopuszcza się zastosowanie w miejscach łączenia elementów wykonanych z wysokogatunkowej gumy, które mają na celu tłumienie drgań oraz poprawę komfortu użytkowania przy bezwzględnym zachowaniu warunku sztywności stelaża skrzyni ładunkowej;
* elementy składowe stelaża powinny być oznakowane w sposób zapewniający jego prawidłowy montaż;
* w przypadku zastosowania dodatkowych demontowalnych desek nadstawkowych w konstrukcji skrzyni ładunkowej muszą być one zabezpieczone przed wchłanianiem wody, olejów, smarów, itp.
 |
| 1. Opończa:
 | * musi być wykonana z materiałów trudno zapalnych[[27]](#footnote-27) lub niepalnych[[28]](#footnote-28) (zgodnie z *PN-EN ISO 6940:2005 „Wyroby włókiennicze. Zachowanie się podczas palenia. Wyznaczanie zapalności pionowo umieszczonych próbek.”* i *PN-EN ISO 6941:2005 „Wyroby włókiennicze. Zachowanie się podczas palenia. Pomiar właściwości rozprzestrzeniania się płomienia na pionowo umieszczonych próbkach.”*) typu PLAWIL A-535 (lub równoważnego[[29]](#footnote-29));
* kolor khaki – ciemnozielony z palety kolorów RAL;
* odporna na światło, warunki atmosferyczne, działanie detergentów, słabych kwasów i alkaliów oraz nieprzemakalna;
* spełniać wymagania służb celnych[[30]](#footnote-30);
* możliwość odwijania opończy do góry na bokach i z tyłu i utrzymanie jej w tej pozycji (podwiniętej) poprzez zastosowanie np. specjalnie do tego celów wykonanych miejsc mocowania;
* oznakowana zgodnie z wymaganiami określonymi *w regulaminie nr 48 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) „Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w odniesieniu do rozmieszczenia urządzeń oświetlenia i sygnalizacji świetlnej.”;*
* parametry zastosowanego materiału nie gorsze niż:
* masa powierzchniowa tkaniny 700 (+/-70) g/m2,
* wytrzymałość na zrywanie – osnowa daN/5 cm ≥ 170 i wątek daN/5 cm ≥ 150,
* wytrzymałość na rozdzieranie (wg *PN-EN ISO 4674-1:2017-02 „Płaskie wyroby tekstylne powleczone gumą lub tworzywami sztucznymi. Wyznaczanie odporności na rozdzieranie. Część 1: Metody rozdzierania ze stałą prędkością.”*) – po osnowie daN ≥ 30 i po wątku daN ≥ 30,
* przyczepność powłoki (powleczenia do nośnika) wzdłuż daN/5 cm ≥ 6 i wszerz daN/5 cm ≥ 6,
* odporność na obniżoną temperaturę (*wg PN-ISO 8570:2000 „Tworzywa sztuczne. Folie i płyty. Oznaczanie odporności na pękanie w niskich temperaturach.”*) – minimum - 30 ºC;
* przemakalność powłoki – przy ciśnieniu wody 500 daPa oddziaływującym w czasie 1 godziny tkanina nie przemaka,
* kurczliwość w 100 °C przez 10 minut – wzdłuż % ≤ 1,2 i wszerz % ≤ 1,2,
* stabilizacja UV ≥ 100 KLy;
* odporność materiału na wielokrotne zginanie w temperaturze + 20 ºC minimum 50 tys. zgięć bez pęknięć do nośnika.
 |

1. Pojazdy muszą być przystosowane (spełniać wszystkie wymagania konstrukcyjne) do przewozu materiałów niebezpiecznych zgodnie z postanowieniami *umowy międzynarodowej ADR*, załącznik A i B wg klasy 1 i 2 oraz 9.
2. Zgodnie z postanowieniami *umowy międzynarodowej ADR* załącznik B, pojazdy muszą być dodatkowo wyposażone w:
3. 2 (dwie) gaśnice o łącznej wadze minimum 12 kg (dopuszcza się zaliczenie gaśnicy o której mowa w części VIII pkt. 24 lit. a); przedmiotowych WET,
przy spełnieniu warunków łącznej masy 12 kg);
4. 2 (dwa) stojące znaki ostrzegawcze;
5. 2 (dwa) pojemniki z płynem do płukania oczu;
6. 2 (dwa) przenośne urządzenia oświetleniowe (np. latarki);
7. 2 (dwie) pary rękawic ochronnych;
8. 2 (dwie) pary okularów ochronnych;
9. 2 (dwie) tablice ADR barwy pomarańczowej, jedna tablica umieszczona
z przodu, druga z tyłu pojazdu;
10. jedna ramka (kieszeń) umożliwiająca mocowanie ww. tablicy ADR do pojazdu.

**UWAGA:**

Dopuszcza się wyposażenie pojazdów w jedną składaną, zamocowaną na stałe tablicę ADR barwy pomarańczowej. W tym przypadku nie wymaga się wyposażenia wymienionego pod lit. g) i h).

1. Wyposażenie ww. (od lit. b) do lit h)) musi znajdować się w specjalnej skrzynce (pojemniku, opakowaniu). Rozwiązanie leży w gestii wykonawcy umowy.
2. Dopuszczalna masa całkowita (homologacyjna) maksimum 14 000 kg.
3. Minimalna możliwa prędkość jazdy dla zespołu pojazdów [km/h] – 80.
4. Szerokość pojazdów[[31]](#footnote-31) [mm] – minimum 2 400, maksimum 2 550.
5. Długość pojazdów[[32]](#footnote-32) [mm] – minimum 9 000, maksimum 9 415.
6. Rama podwozia – podłużnica spawana z profili stalowych i ocynkowana ogniowo.
W związku z występowaniem różnych technologii zabezpieczenia antykorozyjnego, które są stosowane w produkcji elementów pojazdów samochodowych dopuszcza się do zaoferowania pojazdy, w których ramę wykonano z materiałów i w technologii zapewniającej skuteczną i trwałą ochronę antykorozyjną. Zastosowane materiały i metody zabezpieczenia antykorozyjnego muszą być zgodne z normami fabrycznymi producenta pojazdu.
7. Zawieszenie – umożliwiające tłumienie drgań, które mają wpływ na płynność ruchu zestawu pojazdów złożonego z przyczepy i pojazdu ciągnącego. Rodzaj zawieszenia (zależne, niezależne, półniezależne lub inne) oraz sposób tłumienia drgań, w tym dobór elementów prowadzących zawieszenia leży w gestii wykonawcy umowy.
8. Podwozie z obrotnicą.
9. Dyszel musi posiadać funkcję samopoziomowania[[33]](#footnote-33) (np. sprężyny samopoziomujące) oraz możliwość połączenia ze sprzęgiem pojazdu holującego znajdującego się na innej wysokości niż dyszel pojazdu.
10. Konstrukcja pojazdów musi umożliwiać zasilanie instalacji pneumatycznej
i elektrycznej z pojazdu holującego.
11. Korki gwintowe otworów wlewowych i spustowych zespołów układu jezdnego muszą mieć ten sam wymiar (dopuszcza się w zastosowanie korków różnych wymiarów pod warunkiem dostarczenia w ramach wyposażenia dodatkowego kompletu kluczy do obsługi ww. korków).
12. Pojazdy muszą być wyposażone w koła z jednakowym ogumieniem bezdętkowym
(tzw. ogumienie wielosezonowe – całoroczne[[34]](#footnote-34)), wraz z pełnowymiarowym kołem zapasowym umieszczonym poza przestrzenią ładunkową, w sposób uniemożliwiający jego swobodne przemieszczanie.
13. Pojazdy muszą być wyposażone w urządzenie umożliwiające wymianę
i podnoszenie ogumionego koła przy użyciu siły nie większej niż 500 N.
14. Osie jezdne pojazdu – z hamulcem.
15. Pojazdy muszą być wyposażone w dwuprzewodowy pneumatyczny układ hamulcowy.
16. Hamulce muszą posiadać:
17. hamulec roboczy działający na wszystkie koła – przeznaczony do zmniejszania prędkości pojazdu i zatrzymywania go w sposób niezawodny, szybki i skuteczny, niezależnie od jego prędkości i obciążenia oraz od kąta wzniesienia lub spadku jezdni, z możliwością regulowania intensywności hamowania;
18. hamulec roboczy musi zapewniać samoczynne zatrzymanie przyczepy w razie zerwania podczas jazdy połączenia z pojazdem ciągnącym;
19. hamulec roboczy musi być uruchamiany z miejsca kierowcy jednym ruchem łącznie z hamulcem roboczym pojazdu ciągnącego;
20. hamulec postojowy działający również, gdy przyczepa jest odłączona od pojazdu ciągnącego, uruchamiany z zewnątrz; przez uruchamianie rozumie się również zwalnianie hamulca;
21. hamulec dodatkowy ADR (spełniający warunki załącznika 13 do *Regulaminu
nr 13 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) „Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów kategorii M,
N i O w zakresie hamowania*).”[[35]](#footnote-35).
22. Pojazdy muszą być wyposażone w poniższe układy/systemy bezpieczeństwa:
23. układ przeciwdziałający blokowaniu kół (np. ABS lub równoważny);
24. elektroniczny układ stabilizacji toru jazdy (np. ESP lub równoważny);
25. system kontroli trakcji (np. ASR lub równoważny);
26. elektroniczny układ sterujący rozdziałem siły hamowania w zależności
od bieżącego rozkładu mas i obciążenia poszczególnych osi pojazdu (np. EBD lub równoważny).
27. Pojazdy muszą być wyposażone w wymienne ucha dyszla: ø 40 i 76 mm. Dopuszcza się do zaoferowania pojazdy z uchami obrotowymi dyszla o obydwu średnicach, jako rozwiązanie równoważne. Każdy pojazd ma mieć zamontowane jedno ucho dyszla (jednakowy rozmiar dla wszystkich pojazdów), a drugie ucho musi wchodzić w skład wyposażenia przekazywanego wraz z pojazdem[[36]](#footnote-36).
28. W skład wyposażenia przewidzianego do montowania lub przewożenia
w pojazdach, poza przestrzenią ładunkową, wchodzi:
29. gaśnica w skrzynce;
30. podnośnik umożliwiający wymianę poszczególnych kół pojazdu;
31. klucz do kół;
32. trójkąt ostrzegawczy w opakowaniu ochronnym;
33. kliny pod koła przeciw staczaniu się pojazdu (2 szt.).
34. W pojazdach muszą być przewidziane miejsca do rozmieszczenia i mocowania
ww. wyposażenia.

# IX. Wymagania dotyczące wyposażenia elektrycznego.

1. Pojazdy muszą być wyposażone w wodoodporną[[37]](#footnote-37) instalację elektryczną
o napięciu nominalnym 24 V.
2. Pojazdy muszą być wyposażone w przewód przyłączeniowy świateł w celu umożliwienia zasilania z (podłączenia się do) instalacji elektrycznej pojazdu ciągnącego, spełniający wymagania opisane w *PN-ISO 1185:2006 Pojazdy drogowe. Złącza elektryczne między pojazdami ciągnącymi i ciągniętymi. Złącza
7-stykowe typu 24 N (normalne) do pojazdów o znamionowym napięciu zasilania 24 V.* umożliwiające podłączenie zasilania z instalacji elektrycznej pojazdu ciągnącego.

# X. Znakowanie pojazdów kodem kreskowym.

Oferowane pojazdy powinny zostać oznakowane zgodnie z *decyzją*, o której mowa
w części I pkt 1 lit. e):

* + - 1. Przed dostarczeniem pojazdów do Zamawiającego wykonawca jest zobowiązany do realizacji przedsięwzięć związanych z oznakowaniem ich kodem kreskowym
			poprzez:
1. oznakowanie pojazdów kodem kreskowym zgodnie z systemem GS1
(ang. Global System One) zawierającym Globalny Numer Jednostki Handlowej (GTIN);
2. wykonanie etykiety logistycznej[[38]](#footnote-38) GS1-128 dla dostarczanych pojazdów zawierającej następujące dane[[39]](#footnote-39):
* Seryjny Numer Jednostki Wysyłkowej/Logistycznej (SSCC) jednostki logistycznej z Identyfikatorem Zastosowania GS1 (IZ) IZ 00 (o ile występuje);
* GTIN wyrobu w ilości stanowiącej jednostkę logistyczną z IZ 01,
* data produkcji z IZ 11,
* numer seryjny z IZ 21 – nr VIN pojazdów,
* numer partii z IZ 10 (o ile występuje),
* unikalny numer magazynowy NATO NSN – o ile został nadany;
1. wypełnienie Karty Wyrobu stanowiącej załącznik nr 6 do ww. *decyzji*
za wyjątkiem „Części A”, którą uzupełnia jednostka przyjmująca pojazdy)[[40]](#footnote-40);
2. przekazanie do Zamawiającego, w terminie minimum na 2 tygodnie przed planowaną dostawą pojazdów:
* wypełnionej Karty Wyrobu w postaci elektronicznej (format MS Excel,
w wersji edytowalnej na płycie CD),
* pisemnego oświadczenia o oznakowaniu ich kodem kreskowym, zgodnie
z wymaganiami ww. *decyzji*;
1. etykieta GS1-128 powinna:
* posiadać minimalną trwałość przez okres 24 miesięcy w zakresie temperatur od -40 do +60 °C i wilgotności względnej do 95 %;
* posiadać odporność na działanie substancji konserwacyjnych wskazanych przez producenta;
* posiadać odporność na bezpośrednie oddziaływanie promieni słonecznych;
* być umieszczona wewnątrz pojazdu w miejscu łatwo dostępnym (nie zezwala się na umieszczanie etykiety na szybach pojazdu);
1. pozostałe wymagania w zakresie znakowania kodem kreskowym, w tym druku etykiet zostały określone w rozdziale 5 załącznika do ww. *decyzji*.

# XI. Postanowienia końcowe.

1. Pojazdy dostarczane w ramach podpisanej umowy muszą być w jednakowej kompletacji. Należy przez ten zapis rozumieć montowanie pojazdów z takich samych zespołów, podzespołów i elementów. Rozwiązanie to ułatwia planowanie, nadzór i zaopatrywanie w części zamienne podczas ich użytkowania
w jednostkach wojskowych.
2. Dostawca pojazdów musi zapewnić dostawy części zamiennych przez okres
10 lat po zakończeniu produkcji wyrobu finalnego.
3. Rok produkcji 2020.
4. Z każdym pojazdem musi być dostarczona dokumentacja eksploatacyjna w języku polskim obejmująca:
5. wykaz autoryzowanych stacji obsługi na terenie Polski i Unii Europejskiej;
6. instrukcję obsługiwania lub użytkowania;
7. książkę gwarancyjną;
8. wykaz czynności obsługowych realizowanych w ramach planowych przeglądów technicznych pojazdu oraz części zamiennych i środków materiałowych,
w tym mps, niezbędnych do ich wykonania.
9. Podczas przekazywania pojazdów, wykonawca przeprowadzi nieodpłatnie szkolenie z wytypowanymi przez użytkownika osobami (1 osoba na pojazd)
w zakresie podstaw ich użytkowania. Termin i miejsce szkolenia zostaną ustalone z Zamawiającym po podpisaniu umowy. Zakres szkolenia musi obejmować:
	* 1. zasady używania urządzeń znajdujących się w pojazdach;
		2. warunki i zakres udzielonej gwarancji;
		3. zakres, częstotliwość oraz podział kompetencji w ramach realizacji poszczególnych obsługiwań technicznych (użytkownik – ASO);
		4. zasady wykonywania obsługiwań, które mogą przeprowadzić samodzielnie kierowcy.
10. Pojazdy podlegają nadzorowaniu jakości, w ramach odbioru wojskowego, które ma być realizowane przez przedstawiciela Rejonowego Przedstawicielstwa Wojskowego (wyłącznie na terenie RP), w oparciu o „klauzulę jakościową”, zgodnie z wymaganiami AQAP 2131 wydanie C wersja 1 (wymagania NATO).
11. W celu potwierdzenia spełnienia przez pojazdy wymagań zawartych w WET:
12. części III pkt. 5 – sprawdzenie czasu niezbędnego na przygotowania pojazdu do transportu kolejowego i do gotowości użytkowania po transportowaniu;
13. części IV pkt. 4 – sprawdzenia działania systemu maskowania oświetlenia;
14. części IX pkt. 2 – sprawdzenie możliwości podłączenia przyczepy do pojazdu ciągnącego i działania instalacji elektrycznej w pojeździe ciągnionym.

Wykonawca, w porozumieniu i uzgodnieniu z RPW, opracuje program sprawdzeń, który należy przedstawić do akceptacji przez Gestora i Zamawiającego. Przedmiotowe sprawdzenia będą realizowane w trakcie procesu odbioru wojskowego.

1. Miejsce lub miejsca dostaw pojazdów zostaną wskazane przez Zamawiającego przed podpisaniem umowy.

***UWAGA:*** *w przypadkach, w których podane są normy, dopuszcza się rozwiązania równoważne. Wykonawca, który powoła się na rozwiązania równoważne jest zobowiązany wykazać, że oferowany przez niego przedmiot dostawy spełnia wymagania określone w wymienionych normach.*

1. Zdjęcia muszą być wykonane na zewnątrz lub w pomieszczeniu, na jednolitym tle, bez innych przedmiotów
w pobliżu pojazdu. [↑](#footnote-ref-1)
2. Instrukcja działalności metrologicznej w resorcie obrony narodowej ZM-01, stanowiąca załącznik do decyzji
nr 1/Spec./WCM Ministra Obrony Narodowej z dnia 25 czerwca 2015 r. [↑](#footnote-ref-2)
3. *Zasady przewozu wojsk transportem kolejowym DU-4.4.1(B).* Sygnatura: Szef. Kom. 183/2014. [↑](#footnote-ref-3)
4. [www.wcnjk.wp.mil.pl](http://www.wcnjk.wp.mil.pl). [↑](#footnote-ref-4)
5. Zgodnie z definicją zawartą w art. 2 pkt 2) *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym*. [↑](#footnote-ref-5)
6. Standard wprowadzony do stosowania przez STANAG 4062 Edition 6. [↑](#footnote-ref-6)
7. Np. nie muszą zawierać danych dotyczących mas pojazdu, ładowności, jeżeli informacje te znajdują
się na tabliczkach znamionowych wykonanych przez Producenta pojazdu. [↑](#footnote-ref-7)
8. Załogę pojazdu stanowi dwóch żołnierzy. [↑](#footnote-ref-8)
9. Przez przedmiotowy zapis należy rozumieć wyposażenie pojazdów w:

Specjalnie zaprojektowaną instalację elektryczną zasilającą światła maskowane.

Lampę do noktowizji.

Oddzielny włącznik, znajdujący się w kabinie pojazdu umożliwiający włączanie i wyłączanie ww. świateł niezależnie od innych świateł pojazdu. [↑](#footnote-ref-9)
10. Poziom połysku 10-15 GU (Gloss Unit) dla geometrii pomiarowej 60° zgodnie z PN-EN ISO 2813 „Farby i Lakiery. Oznaczenie wartości połysku pod kątem 20 stopni, 60 stopni i 85 stopni.” [↑](#footnote-ref-10)
11. Do malowania ochronnego powinna być stosowana farba o charakterystyce spektralnej dostosowanej do tła otaczającego terenu. Może to być farba koloru ciemnozielonego, wchodząca w skład zestawu farb do malowania deformującego. [↑](#footnote-ref-11)
12. W tym elementy osprzętowe ramy, śruby i nakrętki w ramie, zderzaka, tarcz kół pojazdów oraz osi i/lub mostów napędowych. [↑](#footnote-ref-12)
13. Dotyczy również odcieni koloru czarnego np. kolor grafitowy (opisywany jako *„szaroczarny”).* [↑](#footnote-ref-13)
14. Komplet narzędzi i przyrządów specjalistycznych, w jaki mają być wyposażone pojazdy musi umożliwiać przeprowadzenie samodzielnie przez kierowcę prac na drodze (bez możliwości wykorzystania stacjonarnej bazy obsługowo-naprawczej), w zakresie obsługiwania bieżącego i wykonania prostych napraw, których przykłady podano w WET. Kompletacja zestawu narzędzi i przyrządów leży w gestii wykonawcy umowy. [↑](#footnote-ref-14)
15. Dopuszcza się, że opony mogą pochodzić z roku produkcji 2019, ale nie mogą być starsze niż 12 miesięcy
od daty produkcji podwozia pojazdów. [↑](#footnote-ref-15)
16. Poprzez powyższy zapis należy rozumieć możliwość realizacji przedmiotowego wymagania w każdej ASO producenta pojazdów w Polsce. [↑](#footnote-ref-16)
17. Poza elementami, które podlegają zużyciu w czasie normalnej eksploatacji. [↑](#footnote-ref-17)
18. *Regulamin nr 55 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych „Jednolite przepisy dotyczące homologacji mechanicznych elementów sprzęgających zespołów pojazdów.”; rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych
w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep
oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych.* [↑](#footnote-ref-18)
19. *Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 marca 2013 r.
w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep oraz ich przedmiotów wyposażenia
lub części* (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 roku poz. 1475)*.* [↑](#footnote-ref-19)
20. Podłoga skrzyni ładunkowej może być wykonana ze specjalnej sklejki o powierzchni antypoślizgowej, której grubość zapewni wymaganą nośność, jest odporna na wodę, oleje, smary, itp. Drewno użyte do wykonania podłogi musi posiadać certyfikat FSC®. (Forest Stewardship Council). [↑](#footnote-ref-20)
21. Dopuszcza się tolerancję pomiarową ww. wymiarów, maksymalnie **+/- 10 mm**. [↑](#footnote-ref-21)
22. Poprzez przedmiotowy zapis należy rozumieć takie rozwiązanie, które po zamontowaniu ich na burcie daje łączną wysokość 1 500 mm. [↑](#footnote-ref-22)
23. Dopuszcza się tolerancję pomiarową ww. wymiarów, maksymalnie **+/- 20 mm**. [↑](#footnote-ref-23)
24. Np. w osnowie polichlorku winylu (PVC (PCW)). [↑](#footnote-ref-24)
25. Mierzona wewnątrz skrzyni ładunkowej od górnej powierzchni podłogi do dolnej krawędzi pałąka stelaża znajdującego się w centralnej części skrzyni ładunkowej. [↑](#footnote-ref-25)
26. Wytworzony strumień światła musi być skierowany w dół i oświetlać przestrzeń ładunkową, a natężenie oświetlenia w przestrzeni ładunkowej (składowania i magazynowania), w warunkach zaciemnienia, wynosić będzie minimum 100 lx (luksów), zgodnie z *Polską Normą PN-EN 12464-1:2012 Światło i oświetlenie. Oświetlenie miejsca pracy. Część 1: Miejsca pracy we wnętrzach*. [↑](#footnote-ref-26)
27. Materiały trudno zapalnesą to takie materiały, których znormalizowane próbki w określonych warunkach badań, poddane działaniu płomienia lub promieniowania cieplnego palą się w obszarze działania źródła ciepła,
a po jego usunięciu gasną. [↑](#footnote-ref-27)
28. Materiał niepalnyjest to taki materiał, którego próbki poddane badaniom w określonych warunkach w ciągu ustalonego czasu nie zapalają się, nie powodują wydzielanie palnych gazów mogących zapalić się za pomocą płomienia umieszczonego nad powierzchnią próbki oraz nie powodują wydzielanie ciepła w takich ilościach,
by podnieść temperaturę do określonych wartości. [↑](#footnote-ref-28)
29. Rozwiązanie równoważne określa system o cechach technicznych, jakościowych lub funkcjonalnych odpowiadających cechom technicznym, jakościowym lub funkcjonalnym wskazanym, jako przykład,
lecz oznaczonych innym znakiem towarowym, patentem lub pochodzeniem. [↑](#footnote-ref-29)
30. Wyposażenie pojazdów w opończę połączoną ze skrzynią ładunkową np. linką oraz musi być ona wyposażona w zamknięcie/zamknięcia celne, zgodnie z wymaganiami określonymi w *decyzji Rady z dnia 28 maja 2009 r.
w sprawie opublikowania skonsolidowanej formy tekstu Konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR (Konwencja TIR) z dnia 14 listopada 1975 r. ze zmianami wprowadzonymi
do konwencji od tej daty (2009/477/WE).* [↑](#footnote-ref-30)
31. Nie dotyczy zespołu pojazdów. [↑](#footnote-ref-31)
32. Nie dotyczy zespołu pojazdów. [↑](#footnote-ref-32)
33. Poprzez zapis przedmiotowego pkt. należy rozumieć zastosowanie takiego rozwiązania, które umożliwi samoczynne utrzymanie dyszla, po odłączeniu od pojazdu, nie powodujące jego styk z podłożem. [↑](#footnote-ref-33)
34. Ogumienie oznaczone literami i/lub symbolami graficznymi: M+S (ang. Mud + Snow – Błoto + Śnieg)
oraz symbol trzech szczytów; Płatek śniegu, chmurka z deszczykiem oraz słoneczko z płatkiem śniegu wewnątrz; zwrot „All Season”, „Quatrac”, „Quadraxer”, „4Seasons”, „All Weather” itp. [↑](#footnote-ref-34)
35. pojazdy muszą być wyposażonew układ hamulcowy (układ przeciwpoślizgowy), który wymagany jest dla przyczep przeznaczonych do przewozu materiałów niebezpiecznych zgodnie z postanowieniami *umowy europejskiej ADR*. Nie oznacza to osobnego (dodatkowego) układu hamulcowego. Może to być jeden układ spełniający ww. wymagania. [↑](#footnote-ref-35)
36. Nie dotyczy rozwiązania z uchami obrotowymi dyszla o obydwu średnicach. [↑](#footnote-ref-36)
37. Poprzez wyposażenie pojazdów w wodoodporną instalację elektryczną należy rozumieć instalację elektryczną umożliwiającą ich użytkowanie w warunkach atmosferycznych określonych w części II WET, która w bezpośrednim zetknięciu z wodą nie spowoduje jej uszkodzenia lub uszkodzenia odbiorników elektrycznych zastosowanych
w pojeździe. Dotyczy to sytuacji takich jak: mycie pojazdu, opady atmosferyczne, pokonywanie dróg w czasie deszczu lub niskie brodzenie (kałuże wodne). Nie należy jednak przez to rozumieć możliwości pokonywania przez pojazdy przeszkód wodnych. [↑](#footnote-ref-37)
38. Etykieta może być w dowolnym wymiarze, odpowiadającym wymogom etykietującego, ale musi być wystarczająco duża, aby pomieścić wszystkie wymagane informacje, łącznie z kodem GS1-128. [↑](#footnote-ref-38)
39. Zgodnie z § 4 pkt 4 ppkt 5 dla grupy materiałowej 5 – pozostałe wyroby, w tym sprzęt wojskowy niewymieniony w § 1 ust. 3 pkt 7 załącznika do ww. *decyzji*. [↑](#footnote-ref-39)
40. Wykonawcą musi uzgodnić z jednostką przyjmującą pojazdy zakres danych niezbędnych do wprowadzenia
w części „B” i „C” Karty Wyrobu w tym JIM. Część „D” Karty Wyrobu nie podlega wypełnieniu. [↑](#footnote-ref-40)