



2 REGIONALNA BAZA LOGISTYCZNA
04-470 Warszawa, ul. Marsa 110

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Lp.	Wyszczególnienie	Dane
1.	Przedmiot zamówienia	Dostawa samochodów ogólnego przeznaczenia – średniej ładowności
2.	Ilość	pozycje według opisu poniżej
4.	CPV	34100000-8 Pojazdy Silnikowe
5.	Inne normy	Zgodnie z WET
6.	Oferty częściowe (zadania)	tak
7.	Oferty równoważne	nie dotyczy
8.	Wymogi techniczne	Zgodnie z WET
9.	Usługi dodatkowe	Zgodnie z WET

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Nr zad.	Nazwa	J.M.	Ilość	podstawowe ilości [szt.]	opcjonalne ilości [szt.]
1	Samochód ogólnego przeznaczenia średniej ładowności	Szt.	19	6	13
2	Samochód ogólnego przeznaczenia średniej ładowności	Szt.	20	6	14
3	Samochód ogólnego przeznaczenia średniej ładowności	Szt.	21	7	14

**WYMAGANIA EKSPLOATACYJNO-TECHNICZNE (WET)
NA SAMOCHÓD OGÓLNEGO PRZEZNACZENIA ŚREDNIEJ ŁADOWNOŚCI**

(kategoria pojazdu: N₂ – zakup w 2025 r.)

I. Wymagania ogólne.

1. Przedmiotem zamówienia jest dostawa samochodów ogólnego przeznaczenia średniej ładowności (w dalszej części WET zamiennie użyto określenia pojazd) o następujących parametrach:
 - a) liczba miejsc siedzących – minimum 2;
 - b) ładowność pojazdu
 - homologacyjna: minimum 6 500 kg,
 - po dokonanej zabudowie: minimum 4 800 kg,
 - c) dopuszczalna masa całkowita holowanej przyczepy (homologacyjna) – minimum 12 000 kg;
 - d) napęd: 4x2;
 - e) zawieszenie przód/tył: mechaniczne lub pneumatyczne;
 - f) pojazdy muszą spełniać wymagania określone w następujących aktach prawnych:
 - *ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym”* (tekst jednolity: Dz.U.2023.1047 t.j. z dnia 2023.06.01 z późn. zm.);
 - *ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców* (tekst jednolity: Dz.U.2022.1473 t.j. z dnia 2022.07.13 z późn. zm.);
 - *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.);
 - *rozporządzeniu Ministra Obrony Narodowej z 30 sierpnia 2023 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* (Dz. U. 2023 r. poz. 1776);
 - *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.* (Dz.Urz.MON.2014.11 z dnia 2014.01.07 z późn. zm.);
 - *umowie międzynarodowej ADR, załącznik A i B wg klasy 1 i 2 oraz 9.*

2. Przed przekazaniem pojazdów Zamawiającemu, wykonawca jest zobowiązany przekazać do Szefostwa Służby Czołgowo-Samochodowej Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych (SSCz.-Sam. IWsp SZ) na płycie CD:

- a) odpis lub wyciąg świadectwa homologacji lub świadectwa zgodności WE;
- b) zdjęcia¹ pojazdu w rzutach: przód, tył, przód – lewy bok;
- c) 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.

- d) wypełnioną Kartę Informacyjną stanowiącą załącznik do przedmiotowych WET;
- e) wypełnioną Kartę Certyfikacyjną sprzętu do transportu powietrznego United States Air Force (USAF) stanowiącej załącznik do przedmiotowych WET;
- f) książkę gwarancyjną;
- g) 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 akumulatorów, kół pojazdu i ogumienia,
- zawierający rysunki, numery katalogowe części zamiennych pojazdu oraz ich NATO Stock Number (NSN) dla wyrobów już skodyfikowanych zgodnie z systemem kodyfikacyjnym NATO – NATO Codification System (NCS),
- dopuszcza się opracowanie katalogów osobno dla podwozia bazowego oraz osobno dla zabudowy;

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 Zdjęcia muszą być wykonane na zewnątrz lub w pomieszczeniu, na jednolitym tle, bez innych przedmiotów w pobliżu pojazdu.

- h) wykaz przyrządów pomiarowych wraz z częstotliwością ich kontroli metrologicznej²;
- i) uzgodniony rysunek wpisywania się pojazdów w kolejową skrajnię ładunkową lub w przypadku wymogu opracowanie Karty Szkicownika, w oprogramowaniu CAD lub zgodę na odstąpienie od wykonania przedmiotowych dokumentów³.

Zgodę na odstąpienie od wykonania rysunku wpisywania się pojazdów w kolejową skrajnię ładunkową lub w przypadku przekroczenia tej skrajni uzgodnienie Karty Szkicownika wydaje Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (adres: 00-908 Warszawa, ul. Radiowa 2).

- 3. Wykonawca jest zobowiązany do uzyskania od SSCz.-Sam. IWsp SZ pisemnej informacji, że dostarczona dokumentacja, spełnia wymagania określone w pkt. 2. Warunkiem uzgodnienia dokumentacji jest zobowiązanie Wykonawcy do bieżącego nanoszenia zmian w jej treści, w każdym przypadku wystąpienia zmian w konfiguracji pojazdu, norm eksploatacyjnych lub potrzeb wynikających z eksploatacji pojazdu.
- 4. Wykonawca jest zobowiązany do przekazania dla Wojskowego Instytutu Techniki Pancernej i Samochodowej (WITPiS) w Sulejówku, formularza danych pojazdu wojskowego do wyznaczenia Wojskowej klasy obciążenia⁴ na pojazdy kołowe stanowiącego załącznik do przedmiotowych WET⁵.
- 5. Przed przekazaniem pojazdów Zamawiającemu, wykonawca jest zobowiązany dostarczyć do Wydziału Centralnej Rejestracji Pojazdów Sił Zbrojnych i Ubezpieczeń Komunikacyjnych „Zaświadczenie o wyznaczeniu klasy MLC dla pojazdu wojskowego” wystawione przez WITPiS w Sulejówku, celem jej wpisania do dowodu rejestracyjnego pojazdu.
- 6. Wykonawca przed przekazaniem pojazdów Zamawiającemu jest zobowiązany dokonać oznakowania pojazdów MLC⁶ w sposób podany w Normie Obronnej nr NO-02-A126 zgodnie z załącznikiem.
- 7. 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 (WCNJK)⁷, szacunkowy koszt 2 zł za stronę. W instrukcji obsługi lub użytkowania muszą być stosowane

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.

³ Zasady przewozu wojsk transportem kolejowym DU-4.4.1(B). Sygnatura: Szef. Kom. 183/2014.

⁴ Klasa MLC.

⁵ Dotyczy pojazdów, które nie posiadają dotychczas wyznaczonej klasy MLC.

⁶ Za wyjątkiem: pojazdów o masie brutto mniejszej niż 3 ton oraz przyczep o masie brutto mniejszej niż 1,5 tony.

⁷ www.wcnjk.wp.mil.pl.

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 twardych⁸ 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 ewentualnego zasilania paliwem do turbinowych silników lotniczych zgodnym z NO-91-A258-2:2011 „Materiały pędne i smary. Paliwo do turbinowych silników lotniczych. Część 2: Paliwo kod NATO F-34.” lub równoważną. Przyjmuje się za wystarczające przedstawienie przez wykonawcę pisemnego potwierdzenia o przystosowaniu pojazdu do ewentualnego zasilania paliwem F-34 wraz z pisemnym uzgodnieniem przez SSCz-Sam. proponowanych przez producenta dodatkowych wymagań⁹ związanych z przygotowaniem i eksploatacją pojazdów po zastosowaniu ww. paliwa. Potencjalny wykonawca winien wystąpić **tylko i wyłącznie poprzez Zamawiającego** z wnioskiem o uzgodnienie proponowanych dodatkowych wymagań w tym obszarze na minimum 7 dni roboczych przed wyznaczonym terminem składania ofert. Odpowiedź zostanie udzielona w ciągu 3 dni roboczych od daty wpłynięcia wniosku do kancelarii IWspSZ (fax: 261 416 078 lub e-mail: iwspsz.kancelaria@ron.mil.pl).

Dokonane powyższe pisemne uzgodnienia mają wchodzić w zakres dokumentacji składanej przez potencjalnego wykonawcę starającego się o udzielenie zamówienia.

Koszty związane z ewentualnym przystosowaniem pojazdów do zasilania ww. paliwem ponosi wykonawca umowy.

Powyższe wymagania (sposób postępowania) muszą być zawarte w instrukcji obsługi lub użytkowania pojazdu oraz muszą znajdować się w widocznym miejscu (np.: naklejka, tabliczka) wewnątrz kabiny pojazdu.

⁸ Zgodnie z definicją zawartą w art. 2 pkt 2) ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym.

⁹ Np. konieczność przeprowadzenia wymiany filtrów paliwa, stosowanie dodatków do paliwa F-34, konieczność zastosowania dodatkowego urządzenia i/lub narzędzi niezbędnych do przystosowania pojazdów itp.

III. Wymagania odnośnie gotowości do realizacji zadań.

Czas uruchomienia silnika w temperaturze otoczenia -25°C z wykorzystaniem wewnętrznych urządzeń ułatwiających rozruch (np. świec żarowych) lub zewnętrznych (np. podgrzewacz cieczy chłodzącej 230 V) nie powinien być dłuższy niż 25 minut.

IV. Wymagania dotyczące transportowalności.

1. Pojazdy muszą posiadać, minimum z przodu, miejsce (zaczep) do mocowania drąga holowniczego umożliwiającego ich ewakuację przy masie rzeczywistej równej masie własnej pojazdu. W dokumentacji przekazanej wraz z pojazdami musi być zawarta informacja na temat miejsc i sposobu łączenia ich z pojazdem holującym.
2. Podczas holowania musi być możliwe zasilanie instalacji pneumatycznej pojazdów z pojazdu holującego.
3. W pojazdach muszą być wskazane miejsca służące do mocowania ich do platformy przewozowej (np. statek, pojazd lub wagon) lub muszą być wyposażone w zaczepy transportowe (np. zaczepy, haki, uchwyty transportowe i adaptory), służące do mocowania ich do ww. platformy przewozowej.

UWAGA:

Fabryczne zaczepy holownicze z przodu i tyłu pojazdów mogą być wykorzystane do mocowania ich do platformy przewozowej.

4. Pojazdy powinny 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.
5. 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.”*¹⁰

UWAGA:

Dopuszcza się wykonanie Tabliczek informacyjnych w innym układzie¹¹, po wcześniejszym uzgodnieniu z SSCz.-Sam. IWsp SZ, **tylko i wyłącznie poprzez Zamawiającego**, przed dostawą pojazdów.

6. Pojazdy muszą być wyposażone w zaczepy transportowe, służące do mocowania ich do pokładu statku zgodnie z wymaganiami przepisów Polskiego Rejestru Statków dla roll-trailerów (w tym także dla każdego pojazdu drogowego).

¹⁰ Standard wprowadzony do stosowania przez STANAG 4062 Edition 6.

¹¹ Np. nie muszą zawierać danych dotyczących mas pojazdu, ładowności, jeżeli informacje te znajdują się na tabliczkach znamionowych wykonanych przez producenta pojazdu.

7. W zakresie *transportowalności kolejną* 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.”.
8. Dopuszcza się wcześniejsze przygotowanie przez załogę pojazdu¹² 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.
9. Szczegółowe zasady przygotowania pojazdów do transportu oraz sposoby mocowania powinny być ujęte w instrukcji obsługi lub użytkowania.
10. Pojazdy muszą być wyposażone w urządzenie sprzęgające wymienne¹³ do łączenia hak-ucho, umieszczone z tyłu pojazdu, o wielkości urządzenia sprzęgającego 40, 50 i 76 mm.
11. Sprzęg musi odpowiadać wymaganiom norm europejskich¹⁴ oraz przepisom prawa polskiego¹⁵.

V. Wymagania w zakresie transportowalności kolejną.

1. Od wykonawcy umowy wymaga się opracowania karty „Szkieownika” dla dostarczanych pojazdów kołowych lub przedstawienia zaświadczenia o braku potrzeby wykonania ww. przedmiotu. W celu wykonania karty „Szkieownika” lub uzyskania zaświadczenia o braku potrzeby wykonania ww. karty, wykonawca zobowiązany jest do postępowania zgodnie z zasadami i wymaganiami określonymi w dokumencie „Procedura wykonania i uzgadniania karty „szkieownika” dla sprzętu wojskowego”¹⁶. Jednostką właściwą do prowadzenia przez wykonawcę umowy uzgodnień w zakresie wykonania karty „Szkieownika” lub wydania zaświadczenia jest Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk - Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk, z siedzibą pod adresem: ul. Radiowa 2, 00-908 Warszawa, e-mail: stirw@ron.mil.pl.
2. Wykonawca umowy przekazuje 1. egzemplarz karty „Szkieownika” z nadanym przez PKP PLK S.A. numerem POL w formie papierowej (format A4) i elektronicznej (plik w formacie PDF oraz w wersji edytowalnej w formatach .dwg (strona1), .xlsx (strona2) do Szefostwa Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk. Natomiast 2. egzemplarz karty „Szkieownika” lub uzyskane zaświadczenie wykonawca umowy jest zobowiązany przekazać zamawiającemu przed przekazaniem pojazdów.

¹² Załogę pojazdu stanowi dwóch żołnierzy.

¹³ W pojeździe należy zamontować wymienne urządzenie sprzęgające o jednym rozmiarze, a pozostałe dwa urządzenia (pozostałe rozmiary) muszą wchodzić w skład wyposażenia przekazywanego wraz z pojazdem.

¹⁴ Regulamin nr 55 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych – jednolite przepisy dotyczące homologacji mechanicznych elementów sprzęgających zespołów pojazdów; Dyrektywa 94/20/WE Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej z dnia 30.05.1994 r. odnosząca się do mechanicznych urządzeń sprzęgających pojazdów silnikowych i przyczep oraz systemów ich mocowania do tych pojazdów.

¹⁵ 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).

¹⁶ Stanowiący załącznik do przedmiotowych WET.

VI. Wymagania dotyczące ochrony i maskowania.

1. Elementy pojazdów muszą 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. Nadwozie pojazdów musi być pomalowane farbą koloru zielonego spełniającą wymagania normy *NO-80-A200:2021 „Farby specjalne do malowania maskującego. Wymagania i metody badań.”*, lub farbą koloru ciemnozielonego o odcieniu mat lub półmat¹⁷ z palety kolorów RAL, zgodnie z *NO-10-A800:2007/A1:2017 Malowanie maskujące uzbrojenia i sprzętu wojskowego. Wymagania ogólne.* (rodzaj malowania – ochronne (MO)¹⁸ 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.
5. Elementy podwozia¹⁹, lub elementy fabrycznie wykonane z tworzyw sztucznych w kolorze ciemnozielonym z palety kolorów RAL lub w kolorze czarnym²⁰ nie muszą być przemalowywane.
6. Pojazdy muszą być przystosowane do maskowania oświetlenia²¹ i stosowania-urządzeń noktowizyjnych²², 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.”*).
7. Pojazdy muszą być przystosowane do przewozu wielozakresowego pokrycia maskującego „BERBERYS” – zestaw „D” w wersji letniej i zimowej – edycja 2015r.²³, poprzez opracowanie i wykonanie odpowiednich punktów ich mocowania, wg jednego z poniższych

¹⁷ 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.”

¹⁸ 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.

¹⁹ W tym elementy osprzętowe ramy, zderzaka, zbiornika paliwa i tarcz kół pojazdów oraz mostów napędowych.

²⁰ Dotyczy również odcieni koloru czarnego np. kolor grafitowy (opisywany jako „szarocząrn”).

²¹ Przez przedmiotowy zapis należy rozumieć wyposażenie pojazdów w:

1. Specjalnie zaprojektowaną instalację elektryczną zasilającą światła maskowane.
2. Lampę do noktowizji.
3. Oddzielny włącznik, znajdujący się w kabinie pojazdu umożliwiający włączanie i wyłączanie ww. światel niezależnie od innych światel pojazdu.

²² Należy rozumieć wyposażenie pojazdów w dodatkowe gniazda 12 V i 24 V znajdujące się w obrębie kierowcy i pasażera siedzącego obok kierowcy, które umożliwią zasilanie przedmiotowych urządzeń.

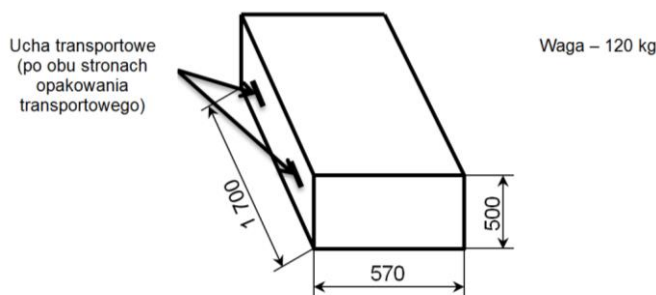
²³ Wymaganie obejmuje **jedynie przystosowanie do przewozu bez dostawy przedmiotowego pokrycia.**

wariantów:

- a) jedna wersja przewożona poza obrębem skrzyni ładunkowej, druga wersja na skrzyni ładunkowej,
- b) obie wersje przewożone poza obrębem skrzyni ładunkowej,
- c) obie wersje przewożone na skrzyni ładunkowej.

UWAGA:

Zastosowane rozwiązanie nie może wpłynąć na ograniczenie możliwości transportowych określonych w części XI pkt 1 lit. a) i/lub uszkodzenie pokrycia maskującego.



Rys. 1. Wymiary wielozakresowego pokrycia maskującego „BERBERYS” zestaw „D” (schemat poglądowy – ma na celu pokazanie wymiarów pokrycia maskującego).

VII. Wymagania dotyczące trwałości i niezawodności.

1. Konstrukcja pojazdów i technologia ich wykonania musi zapewniać przebieg, co najmniej 400 000 km bez wykonywania planowych czynności naprawczych (dotyczy napraw przewidzianych w przewodnikach technologicznych producenta pojazdów, wynikających z wykonania określonego przebiegu) lub wymiany mechanizmów lub 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 VIII przedmiotowych WET.*

Za elementy, które podlegają normalnemu zużyciu w czasie eksploatacji uznać należy minimum: elementy ciernie mechanizmu hamulcowego, tarcze sprzęgła, pióra wycieraczek, elementy zawieszenia pojazdu, wykładzina tapicerska, żarówki i bezpieczniki.

2. Wszystkie normy eksploatacyjne dla pojazdów muszą być szczegółowo zdefiniowane w instrukcji obsługi lub w książce gwarancyjnej, jednakże ostateczne rozwiązanie leży w gestii wykonawcy umowy.

3. W pojazdach powinny być stosowane paliwa, oleje, smary i ciecze robocze wielosezonowe. Zaleca się stosowanie możliwie najmniejszej liczby rodzajów tych materiałów.

VIII. Obsługiwanie.

1. Przebiegi międzyobsługowe nie mogą być krótsze, niż 30 000 km lub nie mniejsze, niż co 12 miesięcy (w przypadku niewykonania przebiegu w kilometrach).
2. Zakres, częstotliwość oraz podział kompetencji w ramach realizacji poszczególnych usług technicznych (użytkownik – ASO) musi być szczegółowo zdefiniowany w instrukcji obsługi lub w książce gwarancyjnej, jednakże ostateczne rozwiązanie leży w gestii wykonawcy umowy.
3. Pojazdy muszą być wyposażone w komplet narzędzi²⁴ (w opakowaniu ochronnym) i przyrządy umożliwiające przeprowadzenie samodzielnie przez kierowcę w warunkach drogowych prac w zakresie obsługiwanego bieżącego i wykonania prostych napraw.
 - Warunki drogowe – okoliczności, w których kierowca pojazdu nie mając dostępu do stacjonarnej bazy obsługowo-naprawczej musi wykonać samodzielnie wszystkie czynności obsługiwanego bieżącego lub proste naprawy z wykorzystaniem narzędzi znajdujących się na wyposażeniu pojazdu.
 - Obsługiwanie bieżące – czynności określone w instrukcji obsługi pojazdu, które musi wykonać kierowca przed, w czasie i po zakończeniu jego użytkowania.
 - Proste naprawy – czynności, które może wykonać samodzielnie kierowca, wymiana np. żarówki oświetlenia zewnętrznego, uszkodzonego koła, przepalonego bezpiecznika instalacji elektrycznej.
4. Pojazdy muszą być przystosowane do mycia mechanicznego w automatycznych myjniach samochodowych. W dokumentach przekazanych użytkownikowi musi być zamieszczona informacja na temat czynności, które należy wykonać przed wprowadzeniem pojazdu do myjni (np. złożenie lub zdemonstrowanie niektórych elementów).
5. Wraz z pojazdami wykonawca dostarczy dla każdego z nich zestaw zapasowych żarówek, bezpieczników i pasków klinowych, **zastosowanych w dostarczanych pojazdach.**

IX. Wymagania gwarancyjne oraz serwisowe.

1. Pojazdy muszą posiadać gwarancję:
 - a) minimum 24 miesiące gwarancji ogólnej bez limitu przebiegu na wszystkie elementy, które nie podlegają normalnemu zużyciu w czasie eksploatacji;
 - b) minimum 36 miesięcy na powłoki lakiernicze;

²⁴ Komplet narzędzi i przyrządów, w jaki mają być wyposażone pojazdy musi umożliwiać przeprowadzenie samodzielnie przez kierowcę prac na drodze (bez możliwości wykorzystania stacjonarnej bazy obsługowo-naprawczej), w zakresie obsługiwanego bieżącego i wykonania prostych napraw, których przykłady podano w WET. Kompletacja zestawu narzędzi i przyrządów leży w gestii wykonawcy umowy.

- c) minimum 48 miesięcy na perforację elementów nadwozia;
 - d) minimum 24 miesięcy na eksploatację opon, z zachowaniem zasady montażu opon wyprodukowanych w roku dostawy pojazdu²⁵;
 - e) minimum 24 miesięcy na akumulatory, z zachowaniem zasady montażu akumulatorów wyprodukowanych w roku dostawy pojazdu.
2. Wykonawca zobowiązany jest do bezpłatnego serwisowania pojazdów w okresie gwarancyjnym. Poprzez powyższy zapis należy rozumieć możliwość realizacji przedmiotowego wymagania w każdej ASO producenta pojazdu w Polsce **bez limitu przebiegu kilometrów**. Bezpłatne serwisowanie, o którym mowa powyżej, obejmuje koszty wszystkich zużytych materiałów, części²⁶ oraz koszty robocizny poniesione w czasie realizacji planowych przeglądów technicznych a także napraw, które nie wynikły z winy użytkownika, tj. eksploatacji pojazdów niezgodnie z zasadami określonymi w instrukcji obsługi lub użytkowania, jednakże ostateczne rozwiązanie leży w gestii wykonawcy umowy.
3. 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 5 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 5 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.

X. Ogólne wymagania konstrukcyjne.

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:
 - a) 2 (dwie) gaśnice o łącznej wadze minimum 12 kg (dopuszcza się zaliczenie gaśnicy o której mowa w części IX pkt. 24 lit. a); przedmiotowych WET, przy spełnieniu warunków łącznej masy 12 kg);

²⁵ Dopuszcza się, że opony mogą pochodzić z roku produkcji 2023, ale nie mogą być starsze niż 12 miesięcy od daty produkcji podwozia pojazdów.

²⁶ Poza elementami, które podlegają zużyciu w czasie normalnej eksploatacji.

- b) 2 (dwa) stojące znaki ostrzegawcze;
- c) 2 (dwa) pojemniki z płynem do płukania oczu;
- d) 2 (dwa) przenośne urządzenia oświetleniowe (np. latarki);
- e) 2 (dwie) pary rękawic ochronnych;
- f) 2 (dwie) pary okularów ochronnych;
- g) 2 (dwie) tablice ADR barwy pomarańczowej, jedna tablica umieszczona z przodu, druga z tyłu pojazdu;
- h) 2 (dwie) ramki (kieszenie) umożliwiające mocowania ww. tablic ADR do pojazdu.

UWAGA:

Dopuszcza się wyposażenie pojazdów w 2 (dwie) składane, zamocowane na stałe tablice ADR barwy pomarańczowej. W tym przypadku nie wymaga się wyposażenia wymienionego pod lit. g) i h).

3. Wyposażenie ww. (od lit. b) do lit. h)) musi znajdować się w specjalnej skrzynce (pojemniku, opakowaniu). Rozwiązanie leży w gestii wykonawcy umowy.
4. Pojazdy muszą być wyposażone w silnik wysokoprężny o mocy minimum 180 kW spełniający normę emisji spalin EURO 6 (lub Euro VI), oraz automatyczną lub manualną zsynchronizowaną skrzynię biegów o minimum 6 przełożeniach do przodu.
5. Pobór powietrza do silnika powinien być tak skonstruowany, by w znacznym stopniu ograniczał przedostawanie się zanieczyszczeń (pyłów), w trakcie jazdy, do układu zasilania pojazdu.
6. Korki gwintowe otworów wlewowych i spustowych zespołów układu napędowego muszą mieć ten sam wymiar (dopuszcza się w zastosowanie korków różnych wymiarów pod warunkiem dostarczenia w ramach wyposażenia dodatkowego kompletu kluczy do obsługi powyższego).
7. Pojazdy muszą być wyposażone w dodatkowy zwalniający układ hamulcowy – hamulec silnikowy (np. RETARDER, INTARDER lub równoważny²⁷). Przez równoważność rozumie się zastosowanie takiego rozwiązania, które zmniejszy prędkość pojazdu bez możliwości zatrzymania pojazdu lub jego unieruchomienia na postoju, spełniający warunki *regulaminu nr 13 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ)*.
8. Pojazdy muszą być wyposażone w poniższe układy/systemy bezpieczeństwa:
 - a) układ przeciwdziałający blokowaniu kół (np. Anti-Lock Braking System – ABS lub równoważny);

²⁷Rozwiązanie 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.

- b) elektroniczny układ stabilizacji toru jazdy (np. Electronic Stability Program ESP lub równoważny);
 - c) asystent ruszania pod górę (np. Hill Holder lub równoważny);
 - d) elektroniczny układ sterujący rozdziałem siły hamowania w zależności od bieżącego rozkładu mas i obciążenia poszczególnych osi pojazdu (np. EBD lub równoważny).
9. Pojazdy muszą być wyposażone w system informujący o konieczności zapięcia pasów bezpieczeństwa.
10. Pojazdy muszą być wyposażone w podgrzewacz filtra paliwa.
11. Pojazdy muszą być wyposażone w minimum filtr dokładnego oczyszczania oraz w filtr wstępnego oczyszczania w układzie paliwowym.
12. Pojazdy muszą posiadać układ hamulcowy pneumatyczny z osuszaczem powietrza.
13. Układ pneumatyczny musi umożliwiać wykorzystanie go do pompowania kół pojazdu.
14. Pojazdy muszą posiadać minimum blokadę mechanizmu różnicowego. W przypadku zastosowania ręcznego włączania ww. blokady, mechanizm sterowania musi być umieszczony na tablicy wskaźników w przedziale kierowcy oraz sprzężony z urządzeniem sygnalizacyjnym. Dopuszcza się zastosowanie systemu kontroli trakcji (np. ASR lub równoważny), jako rozwiązanie analogiczne, lecz charakteryzujące się inną zasadą działania.
15. Na osiach pojazdu powinny być zamontowane koła pojedyncze. Na osi napędowej tylnej (nie dotyczy osi przedniej) dopuszcza się zastosowanie kół bliźniaczych.
16. Pojazdy muszą być wyposażone w:
- a) jednakowe ogumienie bezdętkowe, które zabezpieczy eksploatację pojazdu w okresie letnim z osłonami ochronnymi śrub mocujących (np. kołpaki ozdobne), wybór należy do wykonawcy – wymóg nie dotyczy kół bliźniaczych;
 - b) pełnowymiarowe koło zapasowe umieszczone w sposób uniemożliwiający jego swobodne przemieszczanie, poza obrębem skrzyni ładunkowej;
 - c) drugi komplet kół (wliczając koło zapasowe) z ogumieniem zimowym z osłonami ochronnymi śrub mocujących (np. kołpaki ozdobne)²⁸, wybór należy do wykonawcy – wymóg nie dotyczy kół bliźniaczych;
 - d) dopuszcza się do zaoferowania pojazdy wyposażone w dwa komplety kół z oponami letnimi i oponami zimowymi²⁹, wyposażonymi we wkładki (typu Run Flat lub równoważne), umożliwiające ruch pojazdu z prędkością minimum 40 km/h na odległość nie mniejszą niż 40 km w przypadku utraty szczelności opon –

²⁸ Jeżeli śruby mocujące i kołpaki są tożsame ze stosowanymi w ogumieniu letnim, nie ma konieczności dostarczania drugiego kompletu śrub mocujących oraz kołpaków ozdobnych.

²⁹ Za komplet przyjmuje się liczbę wszystkich kół założonych na osiach pojazdu.

przy takim rozwiązaniu, konieczne jest wyposażenie pojazdów w zestaw naprawczy do opon zamiast koła zapasowego.

17. Pojazdy muszą być wyposażone w urządzenie umożliwiające opuszczanie i podnoszenie ogumionego koła, w celu jego wymiany przy użyciu siły nie większej niż 500 N.
18. Zastosowane w pojeździe koła z oponami muszą być dostosowane do możliwości montażu łańcuchów śniegowych bez ich uszkodzania w trakcie jazdy.
19. Ogumienie powinno spełniać warunki eksploatacji w pojeździe wyposażonym w zwalniacz.
20. Ogumienie zamontowane oraz dostarczone wraz z pojazdami powinno spełniać poniższe cechy, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2020/740 z dnia 25 maja 2020 r. w sprawie etykietowania opon pod kątem efektywności paliwowej i innych zasadniczych parametrów:
 - a) efektywność energetyczna (opory toczenia) – minimum „C”;
 - b) przyczepność na mokrej nawierzchni – minimum „D”;
 - c) poziom hałasu – emisja hałasu minimum „B”.
21. Pojazdy muszą być wyposażone we wspomaganie układu kierowniczego.
22. Pojazdy muszą posiadać minimum regulację wysokości, pochylenia oraz blokadę koła kierownicy.
23. Pojazdy muszą być wyposażone w:
 - a) gaśnicę;
 - b) apteczkę sanitarną w opakowaniu z wyposażeniem umożliwiającym udzielenie pierwszej pomocy, zgodną ze standardem określonym w normie DIN 13164³⁰ lub równoważnej;
 - a) 2 (dwie) odblaskowe kamizelki ostrzegawcze koloru żółtego (rozmiar XXL)³¹;
 - c) trójkąt ostrzegawczy w opakowaniu ochronnym;
 - d) przewód do pompowania kół o długości minimum 15 m;
 - e) kliny pod koła przeciw staczaniu się pojazdu (4 szt.);
 - f) hol sztywny o długości min. 2,0 m zakończony wymiennymi uchami o średnicach 40 i 76 mm;
 - g) adapter 7pin/13pin lub adapter 15 pin/ 2x7 pin³²;
 - h) centralny zamek sterowany falami radiowymi;
 - i) immobiliser lub rozwiązanie równoważne;
 - j) dźwiękowy sygnał włączonego wstecznego biegu;

³⁰ Ustalona przez Niemiecki Instytut Normalizacyjny.

³¹ Muszą spełniać wymagania określone w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/425 z dnia 9 marca 2016 r. w sprawie środków ochrony indywidualnej oraz uchylenia dyrektywy Rady 89/686/EWG.

³² W zależności od zastosowanego gniazda elektrycznego w pojazdach.

- k) podgrzewane lusterka zewnętrzne³³ oraz sterowane elektrycznie minimum lusterka główne³⁴;
- l) światła przeciwmgłowe przednie w zderzaku lub zintegrowane z reflektorami przednimi;
- m) sprzęt saperski:
- łopata saperska³⁵ – załącznik,
 - piła poprzeczna zwykła³⁶ – załącznik,
 - topór wojskowy³⁷ – załącznik,
 - łom wygięty³⁸ – załącznik;

UWAGA:

Dopuszcza się zastosowanie zamienników o zbliżonych wymiarach i innej technologii wykonania, przy pełnym zachowaniu funkcjonalności zgodnie z wymogami dla tego sprzętu.

- n) komputer pokładowy z funkcją „Check Control”;

UWAGA:

³³ Dotyczy lusterek minimum II i IV klasy.

³⁴ Klasy II.

³⁵ Łopata saperska przeznaczona do wykonywania różnych prac ziemnych. Krawędzie robocze powinny być zastrzone pozwalające na kopanie w terenie trawiastym i gruntach zwięzłych oraz umożliwiające przecinanie łodyg i korzeni krzaków; wymiary przedstawia załącznik; wymagania konstrukcyjno-techniczne:

- część robocza zwana konchą i półtulejka – stal niestopowa konstrukcyjna ogólnego przeznaczenia.
- pierścień zaciskowy wykonany z rury bez szwu 45x3,
- trzonek drewno bukowe kl. II o wilgotności 8-17 %,
- łączenia elementów łopatki – nity 5x12 i wkręt 4x20,
- koncha tłoczona z blachy,
- krawędź tnąca zastrzona,
- obsada trzonka połączona z konchą za pomocą nitów,
- trzonek toczone z drewna bukowego o podłużnym układzie włókien, oszlifowany,
- ostrze powinno być pokryte bezbarwnym lakierem wodoodpornym a pozostałe części metalowe lakierem (farbą) koloru czarnego stosowania zewnętrznego,
- trzonek nasączony gorącym pokostem naturalnym lub innym środkiem o podobnych właściwościach,
- masa łopaty z trzonkiem powinna wynosić 1,95 kg ± 0,1 kg,
- koncha powinna być hartowana i odpuszczana do twardości 36-44 HRC na 1/3 długości pracującej,
- powierzchnie łopaty (koncha, trzonek) powinny być tak zabezpieczone, aby była możliwość długoterminowego przechowywania w magazynach.

³⁶ Piła poprzeczna zwykła służy do cięcia drewna podczas różnych prac; waga: 1,5 kg; wymiary przedstawia załącznik.

³⁷ Topór wojskowy jest przeznaczony do obróbki drewna, wycinki drzew i krzewów; wymiary przedstawia załącznik; wymagania konstrukcyjno-techniczne:

- stal narzędziowa stopowa do pracy na zimno i na gorąco,
- trzonek i kliny z drewna bukowego kl. II o wilgotności 8-17%,
- kuty w matrycy, hartowany i odpuszczany do twardości 39-48 HRC na szerokości nie mniejszej niż 35 mm,
- obuch oszlifowany,
- trzonek z drewna bukowego o podłużnym układzie włókien, oszlifowany,
- ostrze na całej szerokości powinno być pokryte bezbarwnym lakierem wodoodpornym, a pozostałe części metalowe lakierem (farbą) koloru czarnego stosowania zewnętrznego,
- trzonek nasączony gorącym pokostem naturalnym lub innym środkiem o podobnych właściwościach,
- masa topora wojskowego z trzonkiem powinna wynosić 1,00 kg +/- 0,07 kg,
- trzonek po osadzeniu w części metalowej powinien być zaklinowany klinami,
- ostrze powinno posiadać plastikową nakładkę, wg propozycji wykonawcy.

³⁸ Łom wygięty jest przeznaczony do prac fortyfikacyjnych i rozbiórkowych; posiada postać pręta, z jednej strony zakończonego 4-kątnym ostrzem zaś z drugiej rozwidloną łapą do wyciągania np. gwoździ; waga: 5,5 kg; wymiary przedstawia załącznik.

Do **podstawowych funkcji (obowiązkowych)**, jakie ma spełniać komputer pokładowy z funkcją „Check Control” (inaczej system diagnozowania pojazdów) należy kontrola systemów, układów i podzespołów pojazdu mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo jazdy, takich jak: układ hamulcowy, układ zasilania, układ elektryczny, układy bezpieczeństwa czynnego i biernego oraz poziomy płynów eksploatacyjnych w układach i zbiornikach w pojeździe. W przypadku, gdy czujniki wykryją błąd (odchylenia od wartości zaprogramowanych w jednostce centralnej) jest to sygnalizowane, np. w postaci kodu błędu, na wyświetlaczu (dodatkowym lub umieszczonym na tablicy zegarów). Informacja o zakłóceniu może być podawana w formie optycznej i zachowywana jest na wyświetlaczu informacyjnym i/lub w komputerze pokładowym.

Do **pozostałych funkcji (zalecanych – nie obowiązkowych do spełnienia)** komputera pokładowego należą m.in.:

- pomiar aktualnego zużycia paliwa (chwilowe spalanie i średnie spalanie),
- licznik dzienny,
- licznik podróży,
- przebieg całkowity auta,
- szacunkowy dystans do tankowania,
- funkcja tzw. taksometru w liczniku dziennym (koszty podróży),
- czas jazdy,
- temperatura wewnątrz i na zewnątrz pojazdu,
- prędkość jazdy,
- pomiar przyspieszeń,
- inspekcja/serwis,
- przypominanie o niewłączonych światłach,
- woltomierz (pomiar napięcia akumulatora),
- informacja o gołodzi.

24. W pojazdach muszą być przewidziane miejsca do rozmieszczenia i mocowania wyposażenia określonego w pkt. 22.
25. Pojazdy muszą być wyposażone w zbiornik(i) paliwa o pojemności umożliwiającej przejazd z maksymalnym obciążeniem minimum 900 km, wg ujawnionych danych producenta dla danego typu pojazdu. Zbiornik(i) musi(zą) posiadać możliwość zamykania na klucz.
26. Pojazdy muszą być wyposażone w homologowane osłony boczne zapobiegające dostaniu się niechronionego uczestnika ruchu drogowego między osie tego pojazdu.

XI. Wymagania dotyczące kabiny.

1. Kabina sypialna z dwoma leżankami zapewniająca odpowiednią ergonomię oraz możliwość jednoczesnego wypoczynku przez dwóch członków załogi pojazdu.

2. Kabina musi być wyposażona w klimatyzację manualną lub automatyczną oraz urządzenie ogrzewające, wykorzystujące ciepło płynu chłodzącego silnika lub powietrzne. Wydatek cieplny powinien zabezpieczać, w czasie jazdy, temperaturę min. +18 °C przy temperaturze otoczenia -25 °C.
3. Kabina musi być wyposażona w urządzenie umożliwiające ogrzewanie na postoju działające niezależnie od pracy silnika pojazdu.
4. W kabinie muszą być przewidziane miejsca do rozmieszczenia i mocowania wyposażenia kierowcy i dowódcy pojazdu: maski przeciwgazowej MP-5, plecaka wzór 987/MON, śpiwora, karimaty, odzieży filtracyjnej FOO-1 – schematy w załączeniu.
5. Wnętrze kabiny powinno posiadać uchwyty na broń kierowcy i dowódcy pojazdu (karabinek 5,56 mm kbs BERYL) zamontowane w zasięgu ich ręki. Ze względu na fakt, iż rozmieszczenie zamontowanych w kabinie pojazdu uchwytów na broń musi być dopasowane do uzbrojenia indywidualnego, znajdującego się na wyposażeniu każdego kierowcy pojazdu wojskowego dopuszcza się, aby podczas pierwszego przeglądu serwisowego dokonać ich montażu.
6. Pojazdy powinny być wyposażone w stopnie antypoślizgowe³⁹ i uchwyty ułatwiające wchodzenie i wychodzenie z kabiny.
7. Na górnej powierzchni zderzaka muszą być dwie antypoślizgowe powierzchnie, które umożliwiają postawienie nogi podczas czyszczenia szyby przedniej pojazdu lub rozwiązywanie równoważne.
8. Kabina podnoszona powinna być wyposażona w urządzenie ustalające jej położenie normalne i uniesione. W położeniu uniesionym kabina powinna być blokowana jednym mechanizmem, natomiast w położeniu normalnym powinna być blokowana za pomocą dwóch niezależnie działających mechanizmów, z urządzeniem sygnalizującym lub uniemożliwiającym jazdę z niezablokowaną kabiną.
9. Fotele muszą mieć blokadę uniemożliwiającą odchylenie w czasie podnoszenia.
10. Fotel kierowcy musi być mocowany na zawieszeniu pneumatycznym z możliwością wyłączenia w czasie jazdy w terenie oraz posiadać możliwość regulacji poziomej (oddalenia od koła kierownicy), pionowej (wysokość siedziska), położenia oparcia, oddalenia od koła kierownicy, posiadać odchylne podłokietniki oraz musi być wyposażony w 3-punktowy pas bezpieczeństwa i zagłówek. Dopuszcza się wyposażenie fotela kierowcy w jeden niezależny podłokietnik z prawej strony pod warunkiem wkomponowania – wbudowania podłokietnika z lewej strony w konstrukcję drzwi.
11. Fotel pasażera musi posiadać możliwość regulacji położenia oparcia oraz być wyposażony w zagłówek, pasy 3-punktowe, dwa składane podłokietniki. Dopuszcza się wyposażenie fotela pasażera w jeden niezależny podłokietnik z lewej strony pod warunkiem

³⁹ Wykonane ze stali nierdzewnej lub tworzywa sztucznego.

- wkomponowania – wbudowania podłokietnika z prawej strony w konstrukcję drzwi).
12. Fotel kierowcy i pasażera musi spełniać wymagania *regulaminu nr 17 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) „Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w odniesieniu do siedzeń, ich mocowań i zagłówków”*.
 13. Fotel kierowcy i pasażera musi być osłonięty materiałem tapicerskim⁴⁰. Rodzaj, struktura i kolor materiału tapicerskiego zostanie ustalony z Zamawiającym z gamy minimum dwóch propozycji przedstawionych przez wykonawcę – przed podpisaniem umowy.
 14. Wszystkie miejsca siedzące muszą być skierowane w kierunku jazdy.
 15. Okładzina tapicerska dachu oraz drzwi zostanie ustalona z Zamawiającym z gamy minimum dwóch propozycji przedstawionych przez wykonawcę – przed podpisaniem umowy.
 16. W pojazdach musi się znajdować instalacja radiowa z minimum pięcioma głośnikami i radioodtwarzaczem CD/MP3 z gniazdem USB lub z gniazdem iPod, dopuszcza się do zaoferowania pojazdy wyposażone w fabryczne radio z ekranem dotykowym i nawigacją z portami USB bez czytnika płyt CD, AUX i karty SD. W pojazdach musi się znajdować nawigacja satelitarna dla pojazdów ciężarowych na obszar Polski oraz Europy w języku polskim (fabryczna lub przenośna).
 17. Wykonawca powinien zapewnić możliwość montażu w kabinie kierowcy radiotelefonu przewoźnego (np. rodziny GM Professional) za pomocą kieszeni DIN. Instalacja antenowa oraz dedykowane okablowanie zasilające powinny być na stałe zamontowane w pojeździe. Pojazd powinien posiadać na dachu kabiny, uchwyt mocowania anteny (montaż i demontaż anteny bez użycia specjalistycznych narzędzi). Bezpośredni dostęp do elementów zabezpieczających (bezpieczników i ochronników przepięciowych) ma być możliwy bez użycia specjalistycznych narzędzi.
 18. Wykonawca powinien zapewnić możliwość montażu w kabinie kierowcy CB radia np. za pomocą kieszeni DIN. Instalacja antenowa oraz dedykowane okablowanie zasilające powinny być na stałe zamontowane w pojeździe. Pojazd powinien posiadać na dachu kabiny, uchwyt mocowania anteny (montaż i demontaż anteny bez użycia specjalistycznych narzędzi). Bezpośredni dostęp do elementów zabezpieczających (bezpieczników i ochronników przepięciowych) ma być możliwy bez użycia specjalistycznych narzędzi.

⁴⁰ Pojęcie „materiał” w przedmiotowych WET należy traktować jako określenie surowca w postaci pierwotnej (np. różnego rodzaju tkaniny, skóra naturalna itp.) lub częściowo przetworzonego, z którego wytwarza się finalne produkty.

UWAGA:

Pojazdy muszą posiadać dwie niezależne kieszenie DIN, instalacje zasilania i wyjścia antenowe.

19. Kabina musi być wyposażona w oświetlenie:

- a) co najmniej jeden punkt świetlny włączany z miejsca kierowcy, działający automatycznie po otwarciu drzwi kierowcy lub pasażera;
- b) przy stopniach wejściowych, działające automatycznie po otwarciu drzwi (z możliwością wyłączenia);
- c) dodatkowe oświetlenie punktowe przy fotelu kierowcy i pasażera.

20. W kabinie pojazdów muszą się znajdować dywaniki podłogowe zgodne z ofertą producenta⁴¹ (minimum po 1 dywaniku dla kierowcy i pasażera siedzącego obok kierowcy lub jednego zintegrowanego dywanika zapewniającego ochronę całej części przedniej podłogi pojazdu).

21. W kabinie muszą się znajdować schowki na rzeczy osobiste kierowcy.

XII. Wymagania dotyczące skrzyni ładunkowej.

1. Skrzynia ładunkowa:

- a) konstrukcja musi umożliwiać sprawne załadowanie, mocowanie i przewóz minimum 8 palet euro o wymiarach podstawy 800 x 1 200 mm lub jednego kontenera ISO 10' lub jednego kontenera ISO 15'⁴².
- b) podłoga skrzyni ładunkowej musi być wykonana z materiału antypoślizgowego⁴³;
- c) burty o wysokości 1 000 mm z możliwością zamontowania nadstawek⁴⁴, dostarczonych wraz z pojazdami, do wysokości 1 500 mm – łączna wysokość burt po zastosowaniu nadstawek powinna wynosić 1 500 mm⁴⁵;
- d) konstrukcja skrzyni ładunkowej musi umożliwiać załadunek boczny (przy swobodnym opuszczeniu burt bocznych nie mogą one stykać się z podłożem a po załadowaniu musi być możliwość zamknięcia burt bocznych);
- e) przy swobodnym opuszczeniu burty tylnej skrzyni ładunkowej nie może ona stykać się z podłożem a po załadowaniu musi być możliwość zamknięcia tylnej burty;

⁴¹ W przypadku, gdy w podłodze występują miejsca mocowania dywaników zabezpieczające je przed przesuwaniem należy dostarczyć dywaniki, które można zamontować do podłogi pojazdu przy wykorzystaniu powyższych miejsc.

⁴² Skrzynia ładunkowa ma być wyposażona w zaczepy umożliwiające mocowanie i przewóz palet i kontenerów.

⁴³ Dopuszcza się do zaoferowania pojazdy z podłogą wykonaną ze specjalnej sklejki o powierzchni antypoślizgowej. Zastosowana sklejka ma być odporna na wodę, oleje, smary, itp. Dodatkowo, drewno użyte do wykonania podłogi ma posiadać certyfikat FSC® (Forest Stewardship Council).

⁴⁴ Poprzez zastosowanie nadstawek na burty skrzyni ładunkowej należy rozumieć takie rozwiązanie, które po zamontowaniu ich na burtach dają łączną wysokość 1 500 mm. Ze względu na możliwość do zaoferowania konstrukcję skrzyni ładunkowej oraz nadstawek, wymaga się by można było założyć nadstawki na burty pojazdu ukończonego w stelaż i opończę.

⁴⁵ Dopuszcza się tolerancję +/- 10 mm dla całkowitego wymiaru wysokości burty z nadstawką.

- f) konstrukcja musi umożliwiać montaż i demontaż nadstawek na burty boczne i tylną bez konieczności demontażu stelaża skrzyni ładunkowej;
- g) 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) w odcieniu matowym lub półmatowym⁴⁶;
- h) 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;
- i) elementy składowe stelaża powinny być oznakowane w sposób zapewniający jego prawidłowy montaż;
- j) w przypadku zastosowania dodatkowych demontowalnych desek nadstawkowych w konstrukcji skrzyni ładunkowej muszą być one zabezpieczone przed wchłanianiem wody, olejów, smarów, itp.;
- k) konstrukcja skrzyni ładunkowej musi posiadać zabezpieczenia uniemożliwiające otwarcie się burt podczas jazdy zestawu pojazdów – zamknięcia burtowe;
- l) burty tylne muszą być wyposażone w co najmniej 2 (dwa) stopnie na każdą ze stron, ułatwiające wsiadanie i wysiadanie;
- m) musi być wyposażona w łańcuchy, linki stalowe⁴⁷ 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;
- n) wysokość skrzyni ładunkowej⁴⁸ musi wynosić minimum 1 800 mm na szerokości w centralnej części skrzyni ładunkowej minimum 1 000 mm;
- o) wyposażona w minimum dwa jedno- lub wielopunktowe oświetlenie dachowe albo minimum jedno wielopunktowe oświetlenie umieszczone w górnej części ściany przedniej⁴⁹;
- p) musi być wyposażona w uchwyty oraz ławki do przewozu 24 żołnierzy przy zachowaniu przepisów wymaganych przy przewozie osób na skrzyni ładunkowej. Długość ławki (dostarczanych wraz z pojazdami), co najmniej 400 mm na jedną osobę i szerokość (głębokość) nie mniejsza niż 300 mm; odstęp między dwiema sąsiednimi

⁴⁶ 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.

⁴⁷ Np. w osnowie polichloru winylu (PVC (PCW)).

⁴⁸ Mierzona wewnątrz skrzyni ładunkowej od górnej powierzchni podłogi do dolnej krawędzi pałąka stelaża znajdującego się w centralnej części skrzyni ładunkowej.

⁴⁹ 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.”.

- ławkami ustawionymi jedna za drugą nie powinien być mniejszy niż 650 mm, a ustawionymi naprzeciw – 900 mm, wliczając w to szerokość (głębokość) jednej ławki;
- q) wyposażona w system komunikacji kabina – skrzynia ładunkowa⁵⁰;
- r) okienka służące do oświetlania i do przewietrzania wnętrza, jeżeli nie zastosowano innych wywietrzników;
- s) dodatkową apteczkę sanitarną w opakowaniu z wyposażeniem umożliwiającym udzielenie pierwszej pomocy zgodna ze standardem określonym w normie DIN 13164 lub równoważnej;
- t) dodatkową gaśnicę.

2. Opończa skrzyni ładunkowej:

- a) wykonana z materiałów trudno zapalnych lub niepalnych (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);
- b) kolor khaki – ciemnozielony z palety kolorów RAL;
- c) odporna na światło, warunki atmosferyczne, działanie detergentów, słabych kwasów i alkaliów oraz nieprzemakalna;
- d) spełniać wymagania służb celnych;
- e) 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;
- f) 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.”*;
- g) parametry zastosowanego materiału nie gorsze niż:
- masa powierzchniowa tkaniny 700 (+/-70) g/m²,
 - wytrzymałość na zrywanie – osnowa daN/5 cm \geq 170 i wątek daN/5 cm \geq 150,
 - wytrzymałość na rozdzielanie (wg PN-EN ISO 4674-1:2017-02 „*Płaskie wyroby tekstylne powleczone gumą lub tworzywami sztucznymi. Wyznaczanie odporności na rozdzielanie. Część 1: Metody rozdzielania ze stałą prędkością.*”) – po osnowie daN \geq 30 i po wątku daN \geq 30,

⁵⁰ Urządzenie sygnalizacyjne (świetlne lub akustyczne) zapewniające łączność przewożonych osób z kierowcą.

- przyczepność powłoki (powleczenia do nośnika) wzdłuż $\text{daN/5 cm} \geq 6$ i wszerz $\text{daN/5 cm} \geq 6$,
- odporność na obniżoną temperaturę (wg *PN-ISO 8570:2000 „Tworzywa sztuczne. Folie i płyty. Oznaczanie odporności na pękanie w niskich temperaturach.”*) – minimum $-30\text{ }^{\circ}\text{C}$;
- przemakalność powłoki – przy ciśnieniu wody 500 daPa oddziaływującym w czasie 1 godziny tkanina nie przemaka,
- kurczliwość w $100\text{ }^{\circ}\text{C}$ przez 10 minut – wzdłuż $\% \leq 1,2$ i wszerz $\% \leq 1,2$,
- stabilizacja UV $\geq 100\text{ KLy}$;
- odporność materiału na wielokrotne zginanie w temperaturze $+20\text{ }^{\circ}\text{C}$ minimum 50 tys. zgięć bez pęknięć do nośnika.

XIII. Wymagania dotyczące wyposażenia elektrycznego.

1. Pojazdy powinny być wyposażone w wodoodporną⁵¹ instalację elektryczną o napięciu nominalnym 24 V .
2. Instalacja pojazdów musi być wyposażona w gniazdo wysokoprądowe, które umożliwia rozruch pojazdu ze źródła zewnętrznego, gniazdo do ładowania akumulatorów, gniazdo do podłączenia ogrzewania zimnego silnika oraz gniazda do zasilania urządzeń wyposażenia dodatkowego (jeśli takie przewidziano). Dopuszcza się zastosowanie jednego gniazda, które spełniać będzie ww. funkcje.
Pojazdy nie wyposażone w gniazdo wysokoprądowe, które przede wszystkim umożliwia rozruch pojazdu ze źródła zasilania zewnętrznego, mogą zostać dopuszczone do zaoferowania, pod warunkiem **wskazania w instrukcji pojazdu** alternatywnego sposobu uruchomienia pojazdu w przypadku **rozładowania akumulatora rozruchowego**.
3. Pojazdy muszą być wyposażone w dodatkowe gniazdo 12 V i 24 V dla kierowcy i gniazdo 12 V i 24 V dla pasażera siedzącego obok kierowcy, które umożliwi zasilanie urządzeń, których zapotrzebowanie na moc wynosi odpowiednio minimum 150 W i 300 W .
4. Pojazdy muszą być wyposażone w gniazdo spełniające 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 do instalacji elektrycznej przyczep transportowych⁵².

⁵¹ 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.

⁵² Dopuszcza się wyposażenie pojazdu w gniazdo 15 PIN zamiast złącza 7 stykowego typu 24 N oraz wyposażenie w dodatkowe adaptory umożliwiające podpięcie przyłącza 7 PIN i 13 PIN

5. Pojazd powinien mieć możliwość podłączenia instalacji elektrycznej przyczepy (zgodnie z wymogami umowy międzynarodowej ADR).

XIV. Znakowanie pojazdów kodem kreskowym.

Oferowane pojazdy powinny zostać oznakowane zgodnie z *decyzją*, o której mowa w części I pkt 1 lit. f) tiret 6:

1. Przed dostarczeniem pojazdów wykonawca jest zobowiązany do realizacji przedsięwzięć związanych z oznakowaniem pojazdów kodem kreskowym poprzez:
 - a) oznakowanie pojazdów kodem kreskowym zgodnie z systemem GS1 (ang. Global System One) zawierającym numer GTIN;
 - b) wykonanie etykiety logistycznej⁵³ GS1-128 dla dostarczanych pojazdów zawierającej następujące dane (zgodnie z § 4 pkt 4 ppkt 5 załącznika do ww. *decyzji* dla grupy materiałowej 5 – pozostałe wyroby, w tym sprzęt wojskowy nie wymieniony w § 1 ust. 3 pkt 7 załącznika do ww. *decyzji*):
 - Seryjny Numer Jednostki Wysyłkowej/Logistycznej (SSCC) jednostki logistycznej z Identyfikatorem Zastosowania GS1 (IZ) IZ 00 (o ile występuje);
 - Globalny Numer Jednostki Handlowej (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 (ang. NATO Stock Number) – o ile został nadany;
 - c) wypełnienie Karty Wyrobu stanowiącej załącznik nr 6 do ww. *decyzji* za wyjątkiem „Części A”, którą uzupełnia jednostka przyjmująca sprzęt⁵⁴;
 - d) 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*;
 - e) etykieta GS1-128 powinna:
 - posiadać minimalną trwałość przez okres 24 miesięcy w zakresie temperatur od -40 do +60 °C i wilgotności względnej do 95 %;

⁵³ Etykieta może być w dowolnym wymiarze, odpowiadającym wymogom etykietującego, ale musi być wystarczająco duża, aby pomieścić wszystkie wymagane informacje, łącznie z kodem GS1-128.

⁵⁴ Wykonawcą musi uzgodnić z jednostką przyjmującą sprzęt zakres danych niezbędnych do wprowadzenia w części „B” i „C” Karty Wyrobu w tym JIM. Część „D” Karty Wyrobu nie podlega wypełnieniu.

- 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);
- f) pozostałe wymagania w zakresie znakowania kodem kreskowym, w tym druku etykiet zostały określone w rozdziale 5 załącznika do ww. *decyzji*.

XV. Postanowienia końcowe.

1. Pojazdy dostarczane w ramach podpisanej umowy muszą być w jednakowej kompletacji⁵⁵. 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. Rok produkcji - 2025 rok. Dopuszcza się zastosowanie podwozia bazowego z roku produkcji 2024.
3. Z pojazdami musi być dostarczona dokumentacja eksploatacyjna w języku polskim obejmująca:
 - a) wykaz autoryzowanych stacji obsługi na terenie Polski i UE;
 - b) instrukcję obsługi⁵⁶;
 - c) książkę gwarancyjną;
 - d) katalog części zamiennych (1 egz.) w formie wydruku i na płycie CD⁵⁷;
 - e) wykaz czynności obsługowych realizowanych w ramach planowych przeglądów technicznych pojazdu oraz części zamiennych i środków materiałowych, w tym mps, niezbędnych do ich wykonania.
4. Układy i zbiornik(i) pojazdów muszą być w pełni napełnione w sposób umożliwiający ich eksploatację bezpośrednio po przekazaniu użytkownikowi.
5. 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:
 - a) zasady używania urządzeń znajdujących się w pojazdach;
 - b) warunki i zakres udzielonej gwarancji;
 - c) zakres, częstotliwość oraz podział kompetencji w ramach realizacji poszczególnych obsługiwanych technicznych (użytkownik – ASO);

⁵⁵ Przedmiotowy zapis należy odczytywać, jako konieczność dostarczenia pojazdów, w ramach danego roku dostawy, o takich samych parametrach, wyposażonych w jednakowe układy, zespoły i podzespoły, w celu ułatwienia procesu zaopatrywania.

⁵⁶ Dopuszcza się, aby dostarczone wraz z pojazdami instrukcje obsługi były w dwóch częściach tj. osobno dla podwozia bazowego i osobno dla zabudowy.

⁵⁷ Dopuszcza się, aby dostarczone wraz z pojazdami katalogi części zamiennych były w dwóch częściach tj. osobno dla podwozia bazowego i osobno dla zabudowy

- d) zasady wykonywania obsługiwań, które mogą przeprowadzić samodzielnie kierowcy.
6. Zgodnie z obowiązującym stanem prawnym⁵⁸ pojazdy nie podlegają nadzorowaniu jakości, w ramach odbioru wojskowego.
 7. W obrębie zapewnienia jakości dostarczanych pojazdów, zamawiający podejmie działania w zakresie ich prawidłowego przyjęcia. Niezbędne informacje dotyczące przyjęcia wyrobu przez zamawiającego, obiegu dokumentów rozliczeniowych itp. należałoby zawrzeć w zapisach umowy⁵⁹.
 8. W zakresie dozoru technicznego, wykonawca, zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami musi przedstawić uprawnienia wydane przez Wojskowy Dozór Techniczny, do wytwarzania (montażu) urządzeń technicznych wchodzących w jego skład lub wyposażenia dodatkowego zamawianego sprzętu, a podlegających dozorowi technicznemu zgodnie z ustawą z dnia 21 grudnia 2000r. o dozorze technicznym (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r. poz. 1351 z późn. zm.) oraz rozporządzeniem Ministra Obrony Narodowej z dnia 7 kwietnia 2003 r. w sprawie określenia urządzeń technicznych podlegających Wojskowemu Dozorowi Technicznemu (Dz. U. Nr 67 poz. 627 z późn. zm.) – jeżeli w samochodach występują podzespoły podlegające tego typu badaniom.
 9. Miejsce dostawy zostanie ustalone z Zamawiającym 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.

Załączniki: 13 na 57 str.

Zał. nr 1 – Karta informacyjna – na 4 str.

Zał. nr 2 – Karta certyfikacyjna – na 21 str.

Zał. nr 3 – Formularz danych pojazdu wojskowego do wyznaczenia wojskowej klasy obciążeń (MLC)

na pojazdy kołowe – na 1 str.

Zał. nr 4 – Oznakowanie pojazdów MLC zgodnie z Normą Obronną nr NO-02-A126 – na 4 str.

Zał. nr 5 – Łopata saperska – na 1 str.

Zał. nr 6 – Piła poprzeczna zwykła i łom wygięty – na 1 str.

Zał. nr 7 – Topór wojskowy – na 1 str.

Zał. nr 8 – Maski przeciwgazowe MP-5 – na 1 str.

Zał. nr 9 – Odzież filtracyjna FOO-1 – na 1 str.

Zał. nr 10 – Śpiwór – na 1 str.

Zał. nr 11 – Karimata – na 1 str.

Zał. nr 12 – Zasobnik piechoty górskiej – na 4 str.

Zał. nr 13 - „Procedura wykonania i uzgadniania karty „szkicownika” dla sprzętu wojskowego” z dnia 28 lipca 2020 roku – na 16 str.

⁵⁸ Zgodnie z Decyzją nr 126/MON z dnia 16.08.2019 r.

⁵⁹ Ostateczna decyzja w tym zakresie pozostaje w gestii zamawiającego.