



Tytuł:

**Instrukcja o utrzymaniu wagonów pasażerskich  
Bw-1**

Data wydania:

Obowiązuje od dnia:

Strona 1 z 36

AUTOR:		Data:	Podpis:
1.		2017-....-....	
ZAAKCEPTOWALI:		Data:	Podpis:
1.	Ewa Boguszewska - Dyrektor Biura Zarządzania Zasobami Ludzkimi	2017-.....-.....	
2.	Marek Kapusta - Dyrektor Biura Dyspozytury i Realizacji Przewozów	2017-.....-.....	
3.	Krzysztof Prządka - Dyrektor Biura Taboru	2017-.....-.....	
4.	Jacek Kosiński / Dyrektor Ośrodka Szkoleń Zawodowych	2017-.....-.....	
5.	Zdzisław Krzyśków - Dyrektor Biura Bezpieczeństwa	2017-.....-.....	
6.	Ewa Gruszka - Dyrektor Zakładu Centralnego	2017-.....-.....	
7.	Zbigniew Kryś - Dyrektor Zakładu Zachodniego	2017-.....-.....	
8.	Zbigniew Rączkowski - Dyrektor Zakładu Północnego	2017-.....-.....	
9.	Zbigniew Gondek - Dyrektor Zakładu Południowego	2017-.....-.....	
WERYFIKACJA PRAWNA:		Data:	Podpis:
1.	Dokument nie wymaga opinii prawnej	2017-....-....	
WERYFIKACJA FORMALNA:		Data:	Podpis:
1.	Magdalena Wiankowska – Zysnarska / Koordynator Dokumentacji Wewnętrznej / Zespół ds. Zarządzania Procesami Biznesowymi	2017-....-....	
ZATWIERDZIŁ:		Data:	Podpis:
Dokument został wprowadzony Uchwałą Zarządu PKP Intercity S.A.		2017-....-....	Nr uchwały:

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.  
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja o utrzymaniu wagonów pasażerskich  
Bw-1**

Data wydania:

Obowiązuje od dnia:

**Strona 2 z 36**

# Instrukcja o utrzymaniu wagonów pasażerskich Bw-1

Warszawa 2017 r.

Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w ustawie o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (tekst jednolity: Dz.U. z 2013 r., poz.1594, z późn. zm.) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione. Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja o utrzymaniu wagonów pasażerskich  
Bw-1**

Data wydania:

Obowiązuje od dnia:

Strona 3 z 36

## Spis treści:

<b>1. Cel instrukcji</b> .....	<b>4</b>
<b>2. Terminologia, definicje, wyjaśnienie skrótów</b> .....	<b>4</b>
<b>3. Przedmiot instrukcji</b> .....	<b>13</b>
<b>4. Zakres stosowania instrukcji</b> .....	<b>14</b>
<b>ROZDZIAŁ I Wymagania formalne dla wagonów</b> .....	<b>15</b>
§1 Rejestracja i znakowanie wagonów .....	15
§2 Zezwolenia i świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego.....	15
§3 Świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego.....	16
§4 Zasady dopuszczenia wagonów do eksploatacji .....	18
§5 Zasady wyłączenia wagonów z eksploatacji.....	20
<b>ROZDZIAŁ II Zasady i wymagania związane z utrzymaniem wagonów</b> .....	<b>21</b>
§6 Postanowienia ogólne .....	21
§7 Dokumentacja związana z procesem utrzymania wagonów.....	23
§8 Planowanie przeglądów i napraw okresowych .....	24
§9 Kwalifikowanie i kierowanie wagonów do napraw pozaplanowych.....	25
§10 Kwalifikowanie i kierowanie wagonów do przeglądów okresowych i napraw okresowych....	26
§11 Przekazywanie wagonów do przeglądu okresowego lub naprawy okresowej .....	27
§12 Postępowanie podczas wykonywania przeglądu okresowego lub naprawy okresowej wagonów .....	27
§13 Odbiór wagonu po przeglądzie okresowym i naprawie okresowej .....	28
<b>ROZDZIAŁ III Wprowadzenie nowych rozwiązań konstrukcyjnych i materiałów</b> .....	<b>30</b>
§14 Ogólne zasady wprowadzania w wagonach nowych rozwiązań konstrukcyjnych i materiałów.....	30
§15 Eksploatacja próbna .....	30
<b>ROZDZIAŁ IV Dokumenty wagonu i ich obieg</b> .....	<b>32</b>
§16 Dokumenty ewidencyjne wagonu .....	32
§17 Ewidencja napraw wagonów.....	33
§18 Zasady obiegu dokumentów ewidencyjnych .....	33
<b>ROZDZIAŁ V Skreślenie wagonu z ewidencji pojazdów kolejowych</b> .....	<b>34</b>
§19 Kwalifikacja wagonu do skreślenia z ewidencji pojazdów kolejowych „PKP Intercity” S.A. ....	34
§20 Zasady techniczne postępowania z częściami odzyskanymi podczas fizycznej likwidacji wagonu .....	35
<b>5. Termin obowiązywania</b> .....	<b>36</b>
<b>6. Wykaz załączników</b> .....	<b>36</b>
<b>7. Metryka zmian</b> .....	<b>37</b>

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione. Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja o utrzymaniu wagonów pasażerskich  
Bw-1**

Data wydania:

Obowiązuje od dnia:

Strona 4 z 36

## 1. Cel Instrukcji

Instrukcja określa postępowanie przy czynnościach związanych z utrzymaniem wagonów pasażerskich eksploatowanych przez „PKP Intercity” S.A. Dokument zawiera definicje i opis systemu utrzymania.

## 2. Terminologia, definicje, wyjaśnienie skrótów

### Pojęcia ogólne

1. **Użytkownik** – jednostka organizacyjna „PKP Intercity” S.A. eksploatująca wagony.
2. **Jednostka macierzysta** – jednostka „PKP Intercity” S.A. do której przydzielono dany wagon.
3. **Poziom utrzymania wagonu** - zestawienie czynności utrzymania, wykonywanych dla danego wagonu pasażerskiego, określone zakresem i rodzajem prac. Charakterystykę poszczególnych poziomów utrzymania zawierają przepisy prawa powszechnie obowiązującego w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych, w szczególności:
  - 1) poziom 1 (P1) jest zgodny z dotychczasowymi przeglądami kontrolnymi pojazdów kolejowych: czynności sprawdzające lub monitoring przed wyjazdem wagonu na linię, w czasie jazdy lub po zjeździe wagonu określone w dokumentacji, wykonywane cyklicznie i mające na celu utrzymanie wagonu we właściwym stanie technicznym gwarantującym bezpieczeństwo ruchu oraz niezawodność pracy, obejmuje zakres przeglądów technicznych kontrolnych wagonów (OT, PM, PZ),
  - 2) poziom 2 (P2) jest zgodny z dotychczasowymi przeglądami okresowymi pojazdów kolejowych,
  - 3) poziom 3 (P3) jest zgodny z dotychczasowymi przeglądami okresowymi poszerzonymi pojazdów kolejowych,
  - 4) poziom 4 (P4) jest zgodny z dotychczasowymi naprawami okresowymi rewizyjnymi pojazdów kolejowych,
  - 5) poziom 5 (P5) jest zgodny z dotychczasowymi naprawami głównymi pojazdów kolejowych.
4. **Awaria** – uszkodzenie wagonu i jego elementów, będące wynikiem:
  - 1) kradzieży lub dewastacji wagonu,
  - 2) zamrożenia układów: wody, pneumatycznego hamulca, itd.
  - 3) zatarć części ruchomych wymagających ciągłego smarowania, spowodowanych brakiem środków smarowych,
  - 4) wypadków,
  - 5) działania siły wyższej.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.  
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja o utrzymaniu wagonów pasażerskich  
Bw-1**

Data wydania:

Obowiązuje od dnia:

Strona 5 z 36

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

5. **Zużycie** – utrata własności fizycznych (geometrycznych, mechanicznych, elektrycznych, dielektrycznych, itp.) przez zespół, podzespół, część, w wyniku eksploatacji i/lub oddziaływania środowiska naturalnego.
6. **Uszkodzenie** – utrata właściwości użytkowych przez wagon, zespół, podzespół, część w sposób nagły, uniemożliwiająca lub ograniczająca w istotny sposób jego użytkowanie.
7. **Usterka** – niewielki defekt lub brak stwierdzony w wagonie, który nie powoduje zagrożenia bezpieczeństwa oraz nie ogranicza w istotny sposób walorów użytkowych wagonu i nie wymaga natychmiastowego wyłączenia wagonu z przewozów.
8. **Zmiany konstrukcyjne** - działania polegające na zastosowaniu rozwiązań konstrukcyjnych innych niż określone w dokumentacji konstrukcyjnej wagonu nowego.
9. **Modernizacja wagonu** – unowocześnienie wybranych cech techniczno-eksploatacyjnych lub użytkowych wagonu, wprowadzone w czasie naprawy okresowej poprzez zmiany konstrukcyjne, które zmieniają przeznaczenie wagonu lub poprawiają jego ogólne osiągi techniczne i użytkowe, np. prędkość maksymalną, zdolność do zasilania w różnych systemach.
10. **Ulepszenie wagonu** – unowocześnienie wybranych cech techniczno-eksploatacyjnych lub użytkowych wagonu, wprowadzone w czasie naprawy okresowej poprzez zmiany konstrukcyjne, które nie zmieniają przeznaczenia wagonu i nie poprawiają jego ogólnych osiągnięć technicznych.
11. **Przebieg międzyprzeglądowy** – przebieg wagonu pomiędzy dwoma kolejnymi przeglądami kontrolnymi lub okresowymi wyrażony w kilometrach.
12. **Okres międzyprzeglądowy** – czas między dwoma kolejnymi przeglądami kontrolnymi lub okresowymi wagonu, wyrażony w dniach kalendarzowych lub miesiącach.
13. **Cykl przeglądowy** – szereg następujących po sobie, w ustalonej kolejności i po określonym przebiegu lub po określonym czasie, przeglądów okresowych zawartych między dwiema kolejnymi naprawami okresowymi lub między przekazaniem wagonu nowego do eksploatacji, a pierwszą naprawą rewizyjną.
14. **Struktura cyklu (przeglądowego, naprawczego)** – kolejność występowania po sobie poszczególnych rodzajów przeglądów lub napraw okresowych.
15. **Cykl naprawczy** – szereg następujących po sobie, w ustalonej kolejności po określonym czasie lub po określonym przebiegu, napraw okresowych zawartych między dwiema naprawami okresowymi;
16. **Przebieg międzynaprawczy** – przebieg wagonu pomiędzy dwiema kolejnymi naprawami okresowymi lub między przekazaniem wagonu nowego do eksploatacji, a pierwszą naprawą rewizyjną, wyrażony w kilometrach.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione. Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja o utrzymaniu wagonów pasażerskich  
Bw-1**

Data wydania:

Obowiązuje od dnia:

Strona 6 z 36

17. **Okres międzynaaprawczy** – czas pomiędzy dwiema kolejnymi naprawami okresowymi lub między przekazaniem wagonu nowego do eksploatacji, a pierwszą naprawą rewizyjną wagonu, wyrażony w miesiącach lub latach.
18. **Przegląd sezonowy** –przegląd dodatkowy mający na celu przygotowanie wagonu do pracy w okresie jesienno-zimowym lub wiosenno-letnim;
19. **Przegląd techniczny kontrolny** – ocena stanu zasadniczych zespołów i układów wagonu, mających wpływ na jego bezpieczną eksploatację. Do przeglądów technicznych kontrolnych wykonywanych na poziomie pierwszym (P1) należą:
- 1) **Przegląd zerowy (P1/0) (PZ)**– czynności związane ze sprawdzeniem prawidłowego działania instalacji, systemów i/lub urządzeń wagonu po wykonaniu naprawy okresowej, stanu wyposażenia oraz zgodności z dokumentacją ponaprawczą,
  - 2) **Oględziny techniczne wagonu P1/1- (OT)** – kontrola optyczna i słuchowa stanu technicznego wagonu oraz wykonanie prób działania części, podzespołów, zespołów, układów i obwodów wagonu,
  - 3) **Przegląd międzypociągowy P1/2 - (PM)** czynności określone w DSU, wykonywane raz w dobie lub jeśli czas obiegu wagonu określony służbowym rozkładem jazdy pociągów jest dłuższy niż jedna doba po każdym powrocie na stację macierzystą, których celem jest sprawdzenie stanu technicznego wagonu, szczególnie pod kątem bezpiecznej eksploatacji oraz wykrycia ewentualnych usterek i ich usunięcie,
1. **Przegląd techniczny okresowy** – czynności wykonywane zgodnie z cyklem przeglądownym, mające na celu sprawdzenie stanu technicznego całego wagonu i usunięcie stwierdzonych usterek i uszkodzeń wraz z wykonaniem smarowania i konserwacji podzespołów, zespołów i układów.
- 1) **Przegląd okresowy P2/1\***– przegląd techniczny wykonywany zgodnie z wymaganiami ustalonymi w DSU,
  - 2) **Przegląd okresowy P2/2\*** – przegląd techniczny wykonywany zgodnie z wymaganiami ustalonymi w DSU.
  - 3) **Przegląd okresowy P3** – przegląd techniczny wykonywany zgodnie z wymaganiami ustalonymi w DSU.
- \* - Przeglądy **P2/1** i **P2/2** należy wykonać naprzemiennie po osiągnięciu przebiegu 60 000 +/- 10% km lub po 6 miesiącach jeżeli nie osiągnięto przebiegu.
2. **Naprawa** – doprowadzenie wyeksploatowanego lub uszkodzonego wagonu, jego zespołów, podzespołów, części, obwodów, układów do stanu technicznego wymaganego przepisami. Wyróżnia się następujące naprawy:

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione. Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja o utrzymaniu wagonów pasażerskich  
Bw-1**

Data wydania:

Obowiązuje od dnia:

Strona 7 z 36

- 1) **Naprawa pozaplanowa** – naprawa nieprzewidziana w cyklu przeglądowo-naprawczym, obejmująca usunięcie usterek i uszkodzeń powstałych w czasie eksploatacji. Do napraw pozaplanowych należą:
  - a) **Naprawa bieżąca bez wyłączenia ze składu pociągu (BB)** – naprawa mająca na celu usunięcie usterek o małej pracochłonności, powstałych w czasie eksploatacji wagonu – niewymagająca wyłączenia wagonu ze składu pociągu,
  - b) **Naprawa bieżąca z wyłączeniem ze składu pociągu (BW)** – naprawa mająca na celu usunięcie usterek, wymagająca wyłączenia wagonu ze składu pociągu,
  - c) **Naprawa reklamacyjna (RK)** – naprawa wykonywana przez producenta lub naprawiającego po zgłoszeniu wystąpienia usterki (uszkodzenia) wagonu w okresie gwarancyjnym lub rękojmi,
  - d) **Naprawa poawaryjna (A)** – naprawa mająca na celu przywrócenie właściwego stanu technicznego wagonu, utraconego w wyniku awarii.
- 2) **Naprawa okresowa** – naprawa rewizyjna lub główna, wykonywana zgodnie z cyklem naprawczym na podstawie DSU, mająca na celu przywrócenie wagonowi stanu technicznego gwarantującego bezpieczną eksploatację:
  - a) **Naprawa rewizyjna (poziom P4)** – naprawa okresowa o zakresie prac obejmującą przegląd podzespołów i zespołów połączony z częściowym lub pełnym ich demontażem, celem sprawdzenia, pomiaru oraz naprawy lub wymiany elementów zużytych, uszkodzonych, dla przywrócenia wymiarów naprawczych lub w określonych przypadkach konstrukcyjnych zespołów i podzespołów. Naprawa rewizyjna może być połączona z modernizacją lub ulepszeniem wagonu,
  - b) **Naprawa główna (poziom P5)** – naprawa mająca na celu przywrócenie parametrów konstrukcyjnych zespołów i podzespołów pojazdu. Może obejmować modernizację, przebudowę lub odbudowę pojazdów kolejowych
3. **Naprawiający** – zewnętrzny podmiot gospodarczy lub jednostka macierzysta „PKP Intercity” S.A. posiadająca wykwalifikowanych pracowników, zaplecze techniczne oraz warunki organizacyjne, gwarantujące prawidłowe wykonanie prac związanych z naprawą wagonów, ich zespołów, podzespołów, części określonych w DSU, w zakresie właściwym dla danego przeglądu lub naprawy.
4. **Komisarz Odbiorczy** – upoważniony przedstawiciel „PKP Intercity” S.A. dokonujący odbioru technicznego taboru nowobudowanego oraz podlegającego naprawie, przebudowie, modernizacji i ulepszeniu.
5. **Ogłędziny** – czynności mające na celu określenie wzrokowe, dotykowe lub słuchowe stanu technicznego wagonu, jego zespołów, podzespołów, części, układów, obwodów.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.  
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>



Tytuł:

**Instrukcja o utrzymaniu wagonów pasażerskich  
Bw-1**

Data wydania:

Obowiązuje od dnia:

Strona 8 z 36

6. **Pomiar** (zmierzenie) – określenie za pomocą przyrządów pomiarowych rzeczywistych wartości parametrów.
7. **Próba działania** – czynności w celu stwierdzenia prawidłowości działania wagonu, podzespołu, zespołu, układu, obwodu.
8. **Sprawdzenie** – ustalenie stanu technicznego wagonu, zespołu, podzespołu, części, układu, obwodu, poprzez oględziny, pomiary, próby działania.
9. **Regulacja** – doprowadzenie parametrów do stanu zgodnego z wartościami podanymi w DSU i/lub Dokumentacji Techniczno-Ruchowej.
10. **Kasacja** – wycofanie wagonu eksploatacji połączone z jego skreśleniem z ewidencji środków trwałych.
11. **Likwidacja** – przekazanie wagonu do sprzedaży lub na złom, z ewentualnym odzyskaniem zespołów, podzespołów i części do ponownego wykorzystania.
12. **Wymagania techniczne** – warunki, jakie musi spełniać wagon, zespół, podzespół, część, układ, obwód, niezbędne do dopuszczenia go do eksploatacji.
13. **Odbiór techniczny** – zespół działań, które należy wykonać w celu stwierdzenia zgodności rzeczywistych parametrów, cech konstrukcyjnych, technologicznych, eksploatacyjnych oraz napisów i oznaczeń wagonu, z parametrami, cechami, oznaczeniami określonymi w dokumentach stanowiących podstawę do odbioru technicznego.
14. **Parametr** – wielkość fizyczna i eksploatacyjna, charakterystyczna dla danego materiału, procesu, zespołu, podzespołu, części lub wagonu (wymiar, ciężar, czas, napięcie i natężenie prądu, ciśnienie, itd.). Parametr podaje się w formie wartości wielkości fizycznych, w obowiązujących jednostkach SI.
15. **Wielkość konstrukcyjna parametru** – wartość podana w dokumentacji konstrukcyjnej.
16. **Wielkość rzeczywista parametru** – wartość wynikająca z pomiarów.
17. **Wielkość naprawcza parametru** – wartość uwzględniająca zużycie, z którą część może być zamontowana w naprawie okresowej rewizyjnej.
18. **Wielkość dopuszczalna parametru** – wartość, która podczas napraw bieżących, przeglądów kontrolnych i przeglądów okresowych nie może być przekroczona.
19. **Wielkość kresowa parametru** – wartość graniczna, która ze względu na bezpieczeństwo i prawidłowość pracy zespołu, podzespołu lub części nie może być przekroczona. Przekroczenie kwalifikuje zespół, podzespół lub część do wymiany lub kasacji. Wartość ta nie może zostać przekroczona podczas eksploatacji.
20. **Odchyłka konstrukcyjna parametru** – dozwolona różnica między wartością rzeczywistą parametru i wartością nominalną określona w dokumentacji konstrukcyjnej.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione. Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>



Tytuł:

**Instrukcja o utrzymaniu wagonów pasażerskich  
Bw-1**

Data wydania:

Obowiązuje od dnia:

Strona 9 z 36

21. **Odchyłka naprawcza parametru** – dozwolona różnica między wartością rzeczywistą parametru i wartością nominalną podaną w dokumentacji konstrukcyjnej (technicznej) części, z którą może ona być zamontowana w wagonie w czasie naprawy okresowej rewizyjnej.
22. **Regeneracja** – doprowadzenie zużytego lub uszkodzonego zespołu, podzespołu, części do parametrów o wartościach konstrukcyjnych, dopuszczalnych lub naprawczych.
23. **Wymiana** – zastąpienie zużytego lub uszkodzonego: zespołu, podzespołu, części, nowym lub zregenerowanym.
24. **Braki w wagonie** - określone na podstawie dokumentacji technicznej danego typu wagonu brakujące zespoły, podzespoły, części.
25. **Reklamacja** – zwrócenie się do dostawcy, producenta lub wykonawcy naprawy w sprawie ujawnionych niezgodności z zawartym kontraktem w tym m.in. wad, uszkodzeń i braków występujących w wagonie lub jego zespołach, podzespołach, częściach, układach, obwodach z żądaniem usunięcia tych wad, uszkodzeń i braków. Reklamacja może też dotyczyć wykonania naprawy w sposób niezgodny z zapisami umowy.
26. **Gwarancja** – odpowiedzialność cywilnoprawna, w tym finansowa dostawcy lub wykonującego naprawę, zwanego gwarantem, wobec „PKP Intercity” S.A., za bezawaryjną pracę i właściwe działanie wagonu i jego podzespołów przez określony czas, przy zachowaniu przez „PKP Intercity” S.A. właściwego reżimu utrzymania wagonu, określonego w Dokumentacji Techniczno-Ruchowej wagonu oraz DSU.
27. **Okres gwarancyjny** – okres, w ciągu którego gwarant ponosi odpowiedzialność wynikającą z gwarancji udzielonej na pojazd lub jego element.
28. **Pojazd kolejowy** – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez napędu.
29. **Plan utrzymania** – plan przedsięwzięć i zamierzeń podzielony na poziomy utrzymania wagonu uwzględniający:
  - 1) rodzaje i zakres przeglądów i napraw wagonu,
  - 2) wykaz czynności związanych z utrzymaniem zapobiegawczym w celu ograniczenia prawdopodobieństwa wystąpienia uszkodzenia lub pogorszenia funkcjonowania wagonu,
  - 3) wykaz czynności związanych z utrzymaniem naprawczym po stwierdzeniu niezdolności wagonu lub jego części składowych do korzystania zgodnie z przeznaczeniem,
  - 4) wykaz i sposób wykonywania warunkowych czynności utrzymania zapobiegawczego i naprawczego wagonu,
  - 5) wykaz czynności wynikających ze szczególnych warunków użytkowania.
30. **Poziomy utrzymania** – zakresy czynności utrzymaniowych, zdefiniowane w przepisach prawa powszechnego, dla których realizacji wymagany jest określony zakres certyfikacji, kompetencji, uprawnień i wyposażenia technicznego podmiotów wykonujących utrzymanie.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.  
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja o utrzymaniu wagonów pasażerskich  
Bw-1**

Data wydania:

Obowiązuje od dnia:

Strona 10 z 36

31. **Dokumentacja systemu utrzymania (DSU)** - zbiór informacji i danych niezbędnych w procesie utrzymania określonego typu wagonu pasażerskiego, zestawionych w jednym opracowaniu.
32. **Dokumentacja czynności związanych z utrzymaniem wagonu** – zbiór informacji związanych z procesem utrzymania wagonu, przygotowywanych i przechowywanych w wersji papierowej lub elektronicznej, obejmujący:
- 1) rejestr czynności wykonanych przy utrzymaniu wagonu,
  - 2) ewidencję usterek (uszkodzeń),
  - 3) dane o przebiegu, okresie eksploatacji wagonu i jego podzespołów.
33. **Prezes UTK** – Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, centralny organ administracji rządowej, właściwy m.in. w sprawach:
- 1) regulacji transportu kolejowego,
  - 2) licencjonowania transportu kolejowego,
  - 3) nadzoru technicznego nad eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych oraz pojazdów kolejowych,
  - 4) bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
34. **TDT** – Transportowy Dozór Techniczny, jednostka państwowa powołana dla sprawowania dozoru technicznego urządzeń w zakresie określonym w ustawie o dozorcze technicznym.
35. **Dopuszczenie do eksploatacji** – czynności faktyczne i prawne, konieczne do przekazania podsystemu lub pojazdu kolejowego do użytkowania zgodnie z jego przeznaczeniem, kończące się wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji:
- 1) dopuszczenie do eksploatacji typu – czynności faktyczne i prawne konieczne do dopuszczenia odpowiednio typu pojazdu kolejowego, typu budowli albo typu urządzenia do użytkowania, kończące się wydaniem świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu;
  - 2) zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji – dokument uprawniający zarządcę infrastruktury, przewoźnika kolejowego, producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, importera, podmiot zamawiający, wykonawcę modernizacji, inwestora, albo dysponenta do eksploatacji podsystemu lub pojazdu kolejowego wprowadzanego po raz pierwszy do użytkowania.
36. **Jednostka notyfikowana** – podmiot odpowiedzialny za ocenę zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz odpowiedzialny za prowadzenie procedur weryfikacji WE podsystemów.
37. **Podsystem** – część systemu kolei o charakterze strukturalnym bądź funkcjonalnym, dla której ustalono odrębne zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei.
38. **Interoperacyjność systemu kolei** – zdolność systemu kolei do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego ruchu pociągów, spełniającego warunki techniczne, ruchowe, eksploatacyjne i prawne, których zachowanie zapewnia dotrzymanie zasadniczych wymagań dotyczących

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.  
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja o utrzymaniu wagonów pasażerskich  
Bw-1**

Data wydania:

Obowiązuje od dnia:

Strona 11 z 36

interoperacyjności systemu kolei i umożliwia efektywne poruszanie się po transeuropejskiej sieci kolejowej.

39. **EVN** – europejski numer pojazdu określony w ERA (European Vehicle Number).

40. **ERA**- Europejska Agencja Kolejowa (European Railway Agency).

**Podział wagonów**

1. **Wagon pasażerski** – pojazd kolejowy bez napędu, przeznaczony do przewozu pasażerów i rzeczy.
2. **Wagony pasażerskie IC zwane są dalej wagonami** – wagony pasażerskie, których „PKP Intercity” S.A. jest właścicielem lub uzyskała prawo do dysponowania nimi oraz jest odpowiedzialna za ich utrzymanie.
3. W „PKP Intercity” S.A., w zależności od przeznaczenia, rozróżnia się wagony:
  - 1) do przewozu pasażerów:
    - a) z miejscami do siedzenia,
    - b) sypialne,
    - c) z miejscami do leżenia (kuszetki).
  - 2) restauracyjne i barowe,
  - 3) barowo-pasażerskie,
  - 4) bagażowo-pasażerskie,
  - 5) bagażowe,
  - 6) specjalnego przeznaczenia.
4. **Wagon** składa się z:
  - a) zespołów,
  - b) podzespołów,
  - c) części, które mogą być łączone w podzespoły, zespoły, układy i obwody.
5. **Utrzymanie wagonów** - całokształt działań eksploatacyjnych i przedsięwzięć organizacyjno – technicznych, których celem jest zapewnienie bezpiecznego i ekonomicznego użytkowania wagonów, a także zapewnienie odpowiedniego poziomu komfortu pasażerom, w ramach obowiązującej organizacji obsługi przewozów pasażerskich oraz przyjętego planu utrzymania i poziomów utrzymania wagonów; na utrzymanie składają się: przeglądy (utrzymanie zapobiegawcze) i naprawy (utrzymanie naprawcze).
6. **Dokumentacja procesu utrzymania wagonów** – zbiór przepisów wewnętrznych i zewnętrznych, zasad obowiązujących w „PKP Intercity” S.A. oraz dokumentacji związanej z konstrukcją, badaniami, eksploatacją i utrzymaniem wagonów.
7. **Dokumentacja techniczna wagonu** – ogół dokumentów przygotowanych przez producenta wagonu z uwzględnieniem zmian powstałych w wyniku zastosowania ulepszeń i modernizacji,

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione. Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja o utrzymaniu wagonów pasażerskich  
Bw-1**

Data wydania:

Obowiązuje od dnia:

Strona 12 z 36

zawierających: dane techniczno-ruchowe, warunki techniczne wykonania, odbioru i utrzymania, warunki użytkowania i wyniki badań oraz dokumentację konstrukcyjną wagonu, jego zespołów, podzespołów i części. Dokumentacja techniczna powinna zawierać:

- 1) dokumentację techniczno-ruchową wagonu, jego zespołów i podzespołów (DTR),
  - 2) warunki techniczne odbioru wagonów, jego zespołów i podzespołów (WTO),
  - 3) dokumentację konstrukcyjną wraz z warunkami technicznymi wykonania (WTW) w zakresie określonym umową o dostawie/modernizacji wagonu.
8. **Zespół** – dwa lub więcej podzespołów stanowiących funkcjonalnie jedną całość, np. wózek, przetwornica.
  9. **Podzespół** – grupa części tworzących konstrukcyjną całość, np. zderzak, stycznik, zestaw kołowy, itp.
  10. **Część** (nazywana też elementem) – niepodzielny składnik podzespołu, zespołu, układu, obwodu – np. oś zestawu kołowego, sprężyna śrubowa, itp.
  11. **Układ** – zbiór części zależnych od siebie funkcjonalnie, lecz nie tworzących odrębnej całości przy montażu (np. układ hamulcowy).
  12. **Obwód** – szereg połączonych ze sobą części, podzespołów i zespołów tworzących odpowiednią drogę dla prądu elektrycznego, cieczy lub gazu.

**Dokumenty warunkujące dopuszczenie wagonów do eksploatacji**

1. **Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego** – dokument wystawiony przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, uprawniający do eksploatacji danego typu pojazdu kolejowego.
2. **Świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego** – dokument wystawiony przez upoważnionego przedstawiciela „PKP Intercity” S.A. potwierdzający, że pojazd kolejowy jest sprawny technicznie.
3. **Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji** – dokument uprawniający zarządcę infrastruktury, przewoźnika kolejowego, producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, importera, podmiot zamawiający, wykonawcę modernizacji, inwestora, albo dysponenta do eksploatacji podsystemu lub pojazdu kolejowego wprowadzanego po raz pierwszy do użytkowania.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.  
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja o utrzymaniu wagonów pasażerskich  
Bw-1**

Data wydania:

Obowiązuje od dnia:

**Strona 13 z 36****3. Przedmiot instrukcji**

1. Instrukcja o utrzymaniu wagonów pasażerskich, zwana dalej „Instrukcją”, określa warunki techniczne, podstawowe pojęcia oraz zasady i wymagania związane z utrzymaniem normalnotorowych wagonów pasażerskich, wózków szerokotorowych komunikacji przestawczej eksploatowanych przez „PKP Intercity” Spółka Akcyjna, zwanej dalej „PKP Intercity” S.A.
2. Podstawa Prawna oraz Przepisy obowiązujące w „PKP Intercity” Spółce Akcyjnej związane z postanowieniami Instrukcji Bw-1:
  - 1) Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. 2016, poz. 1727),
  - 2) Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (tekst jednolity: Dz. U. 2015 r., poz. 1125),
  - 3) Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. 2013 r., poz. 211),
  - 4) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz. U. 2014 r., poz. 720),
  - 5) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005 r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz. U. nr 37, poz. 330),
  - 6) Obwieszczenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 27 stycznia 2016 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia ministra infrastruktury w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (tekst jednolity: Dz. U. 2016 r., poz. 226),
  - 7) Obwieszczenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 23 stycznia 2015 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: Dz. U. 2015 r., poz. 360),
  - 8) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 25 lutego 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. 2016 r., poz. 254),
  - 9) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. 2016 r., poz. 226),
  - 10) Uchwała Nr 120/2010 Zarządu „PKP Intercity” S.A. z dnia 9 lutego 2010 r. w sprawie ustalenia Zasad i trybu wykonywania odbiorów technicznych pojazdów kolejowych, wyrobów używanych do budowy, przebudowy, modernizacji i naprawy pojazdów oraz stosowania znaków odbiorczych przez Komisarzy Odbiorczych w „PKP Intercity” S.A.,

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.  
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

**Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>**

 <b>PKP INTERCITY</b>	<b>Nr instrukcji: BOSZ_I_314</b>	<b>Wydanie 2</b>
<b>Tytuł:</b> <p style="text-align: center;"><b>Instrukcja o utrzymaniu wagonów pasażerskich Bw-1</b></p>	Data wydania:	
	Obowiązuje od dnia:	
	<b>Strona 14 z 36</b>	

11) Instrukcja dla rewidenta taboru – Bw-28.

#### 4. Zakres stosowania instrukcji

1. Instrukcja obowiązuje komórki organizacyjne Centrali i Zakłady Spółki „PKP Intercity” S.A., a także powinna być stosowana przez podmioty zewnętrzne dokonujące przeglądów i napraw, które w zakresie zawartych umów dokonują czynności 1, 2, 3, 4 lub 5-tego poziomu utrzymania wagonów pasażerskich oraz napraw ich zespołów, podzespołów i elementów.
2. Instrukcja powinna być stosowana przez zewnętrzne podmioty gospodarcze i instytucje opracowujące dokumentację techniczną, wykorzystywaną w procesie utrzymania wagonów pasażerskich będących w dyspozycji Spółki, w zakresie zawartych umów lub innych przyjętych ustaleń.
3. Dla pracowników utrzymania, napraw i eksploatacji „PKP Intercity” S.A. instrukcja ma charakter obligatoryjny.
4. Wykaz jednostek organizacyjnych otrzymujących Instrukcję Bw-1:
  - 1) Urząd Transportu Kolejowego,
  - 2) „PKP Intercity” Spółka Akcyjna,
  - 3) „PKP Przewozy Regionalne” spółka z o.o.,
  - 4) „PKP Polskie Linie Kolejowe” S.A.,
  - 5) „PKP CARGO” S.A.,
  - 6) Wykonawcze jednostki organizacyjne podległe jednostkom organizacyjnym, o których mowa w punktach 2 do 5,
  - 7) Podmioty gospodarcze wykonujące naprawy okresowe wagonów pasażerskich „PKP Intercity” Spółka Akcyjna.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione. Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

**Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>**



Tytuł:

**Instrukcja o utrzymaniu wagonów pasażerskich  
Bw-1**

Data wydania:

Obowiązuje od dnia:

**Strona 15 z 36****ROZDZIAŁ I****Wymagania formalne dla wagonów****§1****Rejestracja i znakowanie wagonów**

1. Wagony podlegają ewidencjonowaniu w rejestrze pojazdów kolejowych „PKP Intercity” S.A., który może być prowadzony z wykorzystaniem systemu informatycznego.
2. Wagony powinny być oznakowane zgodnie przepisami prawa powszechnego w sprawie rejestru i oznakowania pojazdów kolejowych, przywołanych w podstawie prawnej niniejszej Instrukcji, wewnętrznymi przepisami „PKP Intercity” S.A. oraz przedmiotowymi normami.
3. Ewidencję wagonów w zakresie wynikającym z obowiązujących w „PKP Intercity” S.A. regulaminów organizacyjnych, prowadzi Biuro Taboru oraz Zakłady Spółki.
4. Zmiana układu i/lub treści istniejących napisów, numerów i oznaczeń naniesionych na wagonach, z zastrzeżeniem ust. 5 może być dokonana po uzyskaniu pisemnej zgody Biura Taboru, o ile nie wynika ona ze zmiany w przepisach prawa powszechnego, przywołanych w podstawie prawnej niniejszej Instrukcji lub zmian w przepisach wewnętrznych Spółki.
5. Nie wymagają odrębnej zgody zmiany napisów i oznaczeń dotyczące aktualizacji:
  - 1) daty wykonanej i następnej naprawy okresowej oraz przeglądu technicznego okresowego,
  - 2) nazwy wykonawcy ostatniej naprawy okresowej,
  - 3) przydziału inwentarzowego stacji macierzystej wagonu,
  - 4) masy własnej wagonu, przy czym zmiany te muszą być również naniesione w prowadzonych systemach informatycznych i dokumentacji, jeśli takie dane się tam znajdują.
6. Jeżeli znaki i napisy na wagonie będącym w eksploatacji są nieczytelne, przed dopuszczeniem go do dalszej eksploatacji należy je odnowić. Za stan znaków i napisów na wagonie odpowiada jednostka macierzysta, w której ewidencji dany wagon aktualnie się znajduje.

**§2****Zezwolenia i świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego**

1. Każdy typ pojazdu kolejowego eksploatowany przez Spółkę musi posiadać ważne zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego (zwane dalej „Zezwoleniem”) lub Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego (zwane dalej „Świadectwem typu”), wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.
2. Zakłady Spółki oraz Biuro Taboru są zobowiązane do posiadania Zezwoleń lub Świadectw typu dla wszystkich typów pojazdów kolejowych, znajdujących się na ilostanie inwentarzowym

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.  
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja o utrzymaniu wagonów pasażerskich  
Bw-1**

Data wydania:

Obowiązuje od dnia:

**Strona 16 z 36**

danego zakładu. Właściwa komórka Biura Taboru przechowuje Świadczenia typu lub Zezwolenia, przekazuje ich kopie do Zakładów Spółki oraz koordynuje i zarządza zagadnieniami związanymi z Zezwoleniami lub Świadczeniami typu.

3. Zezwolenie lub Świadczenie typu może być przez Prezesa UTK cofnięte w przypadku stwierdzenia zagrożeń:
  - 1) bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwu przewozu osób i rzeczy,
  - 2) bezpieczeństwa eksploatacji pojazdów kolejowych,
  - 3) ochrony przeciwpożarowej lub ochrony środowiska.
4. Zezwolenie lub Świadczenie typu wydane na czas określony traci ważność po upływie terminu ważności.
5. Dyrektor Biura Taboru, po otrzymaniu decyzji administracyjnej Prezesa UTK o cofnięciu Zezwolenia lub Świadczenia typu, jest zobowiązany bezzwłocznie powiadomić o tym fakcie właściwe komórki organizacyjne do spraw eksploatacji wagonów oraz Zakłady Spółki.
6. Wszystkie wagony, dla których Zezwolenie lub Świadczenie typu zostało cofnięte przez Prezesa UTK lub utraciło ważność należy, stosując postanowienia niniejszej Instrukcji, natychmiast wyłączyć z eksploatacji. Procedura ponownego włączenia wagonów danego typu do eksploatacji może nastąpić po wydaniu nowego Zezwolenia lub Świadczenia typu lub anulowaniu decyzji o cofnięciu dotychczasowego. Do tego czasu eksploatacja tych pojazdów jest zabroniona.
7. Zakres czynności naprawczych, modernizacyjnych i innych o charakterze technicznym lub formalnym, niezbędnych do wykonania, w celu przywrócenia dla danego typu pojazdu Zezwolenia lub Świadczenia typu, wynika z uzasadnienia decyzji Prezesa UTK o ich cofnięciu.
8. Nadzór nad realizacją czynności, o których mowa w pkt. 7, sprawuje kierownik komórki organizacyjnej Centrali Spółki właściwej do spraw utrzymania wagonów pasażerskich.

**§3****Świadczenie sprawności technicznej pojazdu kolejowego**

1. Wagon może być włączony do eksploatacji tylko wtedy, gdy posiada ważne świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego.
2. Warunkiem koniecznym umożliwiającym wystawienie świadectwa sprawności technicznej dla konkretnego wagonu, wózka szerokotorowego komunikacji przestawczej jest istnienie odpowiedniego świadectwa sprawności technicznej lub zezwolenia dopuszczenia do eksploatacji typu wagonu i DSU pojazdu.
3. Świadectwo sprawności technicznej wagonu wystawiane jest przez Komisarzy Odbiorczych, w tym Naczelnika Wydziału Odbiorów Komisarycznych lub innych upoważnionych imiennie pracowników.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione. Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja o utrzymaniu wagonów pasażerskich  
Bw-1**

Data wydania:

Obowiązuje od dnia:

**Strona 17 z 36**

4. Świadectwo sprawności technicznej wagonu musi zawierać:
  - 1) czas określony datą ważności świadectwa,
  - 2) dopuszczalny przebieg wyrażony w kilometrach.
5. Świadectwa sprawności technicznej są wystawiane:
  - 1) po zakupie, budowie nowego wagonu,
  - 2) po ukończonej naprawie okresowej na poziomie utrzymania P4, P5,
  - 3) po naprawie poawaryjnej w przypadku, gdy poprzednie świadectwo sprawności technicznej zostało wycofane w drodze decyzji Dyrektora jednostki macierzystej,
  - 4) w drodze wykonania Decyzji Dyrektora Biura Taboru lub właściwego merytorycznie Członka Zarządu określającej sposób przejścia na nowe cykle przeglądowo – naprawcze wyniki ze zmiany DSU,
  - 5) po wykonaniu naprawy usterki lub zaniknięciu przyczyny potwierdzonej drukiem MW-581 lub protokołem odbioru podpisanym przez Komisarza Odbiorczego, powodującej w drodze decyzji Prezesa UTK wycofanie świadectwa sprawności technicznej. Nowy dokument wystawia się na pozostały przebieg będący uzupełnieniem do pełnego dopuszczalnego przebiegu zgodnego z DSU oraz z datą ważności zgodną z datą z poprzedniego świadectwa,
  - 6) po wykonaniu czynności naprawczych lub innych o charakterze technicznym, czy też formalnym, których brak był przyczyną zawieszenia świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu wagonu bądź zezwolenia w drodze decyzji Prezesa UTK. Wystawienie świadectwa sprawności technicznej uwarunkowane jest ponownym wystawieniem świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu bądź zezwolenia,
  - 7) w celu umożliwienia przejazdu wagonu do miejsca wykonania naprawy, przeglądu lub do wyznaczonego miejsca postoju, świadectwo sprawności technicznej na przejazd jednorazowy musi być ograniczone czasem nie dłuższym niż 14 dni kalendarzowych.
6. Wystawienie nowego świadectwa sprawności technicznej powoduje utratę ważności poprzedniego świadectwa sprawności technicznej.
7. Wystawienie świadectwa sprawności technicznej w celu umożliwienia przejazdu wagonu do miejsca wykonania naprawy, przeglądu lub postoju, należy poprzedzić wykonaniem czynności określonych co najmniej poziomem utrzymania P1. W razie potrzeby należy wykonać dodatkowe czynności gwarantujące bezpieczny przejazd.
8. Jazdy próbne wykonywane podczas przeglądów okresowych i naprawy okresowej lub naprawy poawaryjnej powinny odbywać się bezpośrednio przed odbiorem końcowym i być poprzedzone wykonaniem z wynikiem pozytywnym wszystkich obowiązujących odbiorów technicznych i dopuszczone do niej przez Komisarza Odbiorczego.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.  
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

**Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>**

Tytuł:

**Instrukcja o utrzymaniu wagonów pasażerskich  
Bw-1**

Data wydania:

Obowiązuje od dnia:

**Strona 18 z 36**

9. Na wagony biorące udział w jazdach próbnym z udziałem Komisarza Odbiorczego, o których mowa w punkcie 8 oraz te, które odbywają się w celu uzyskania przez wagon świadectwa dopuszczenia typu lub zezwolenia mogą być realizowane po wystawieniu jednorazowego, krótkoterminowego (na przejazd) świadectwa sprawności technicznej.
10. Świadectwa sprawności technicznej, wydane na okres międzynaaprawczy lub na jego uzupełnienie, rejestruje lub przekazuje do rejestracji wystawiający, celem wprowadzenia do informatycznych systemów ewidencji i zarządzania taborem.
11. Egzemplarze oryginałów świadectw sprawności technicznej przechowuje jednostka macierzysta wagonu. Dyrektor jednostki macierzystej odpowiada za ich dystrybucję, gromadzenie i rejestrację w systemach informatycznych ewidencji i zarządzania taborem według wytycznych zawartych w procedurach użytkownika aplikacji oraz za ich archiwizację i fizyczną likwidację.
12. Świadectwa sprawności technicznej wystawiane przez Komisarzy Odbiorczych na wagony nowe, po naprawach okresowych, wózki szerokotorowe komunikacji przestawczej przechowuje Biuro Taboru „PKP Intercity” S.A., a także w ilości po jednym egzemplarzu przekazywane są do Jednostki Macierzystej, na pojazd oraz dla Komisarza Odbiorczego, który świadectwo wystawił.
13. W przypadku uszkodzenia wagonu w następstwie awarii, decyzję o jego niezdatności do eksploatacji, powodującą równocześnie utratę ważności świadectwa sprawności technicznej, podejmuje Zakład Spółki dokonujący komisyjnej oceny stanu technicznego wagonu, powiadamiając jednostkę macierzystą wagonu i Biuro Taboru „PKP Intercity” S.A.
14. Wagon\wózek szerokotorowy komunikacji przestawczej, którego świadectwo sprawności technicznej utraciło ważność, należy wyłączyć z eksploatacji.
15. Nieważne świadectwa sprawności technicznej należy przechowywać przez co najmniej 3 lata od dnia utraty ważności, a następnie zniszczyć.

**§4****Zasady dopuszczenia wagonów do eksploatacji**

1. Dopuszczenie wagonu do eksploatacji oznacza, że wagon spełnia wymagania formalne i techniczne określone przepisami prawa powszechnego, DSU i dokumentacją techniczną.
2. Do dopuszczania wagonów do eksploatacji, na podstawie „Zawiadomienia o naprawieniu wagonów nadających się do ponownego włączenia do przewozów” Mw-581, upoważnieni są pracownicy „PKP Intercity” S.A. aktualnie wykonujący czynności związane z utrzymaniem wagonów, zatrudnieni na stanowiskach: rewidenta i odbiorcy technicznego, z zastrzeżeniem pkt. 6.
3. Aktualny, imienny wykaz pracowników jednostki macierzystej upoważnionych do dopuszczania wagonów do eksploatacji w danym punkcie utrzymania powinien:

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.  
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja o utrzymaniu wagonów pasażerskich  
Bw-1**

Data wydania:

Obowiązuje od dnia:

**Strona 19 z 36**

- 1) zawierać imię, nazwisko i stanowisko pracownika,
  - 2) być podpisany przez Dyrektora jednostki macierzystej i przechowywany w jednostce macierzystej,
  - 3) być umieszczony w każdym punkcie utrzymania wagonów danej jednostki macierzystej w widocznym miejscu.
4. Pracownicy, o których mowa w pkt. 2, są zobowiązani dopilnować, aby wagon dopuszczany przez nich do eksploatacji spełniał wymagania, o których mowa w punkcie 6.
5. Bezpośrednio po ukończonej naprawie okresowej, poawaryjnej, dokonaniu ulepszenia lub modernizacji, wagon dopuszcza do eksploatacji Komisarz Odbiorczy „PKP Intercity” S.A. przez wystawienie świadectwa sprawności technicznej.
6. Dopuszczenie do eksploatacji wagonu, który został uprzednio wyłączony z eksploatacji, może nastąpić, jeżeli:
- 1) wagon posiada ważne świadectwo sprawności technicznej wystawione zgodnie z przepisami prawa powszechnego przywołanymi w podstawie prawnej niniejszej Instrukcji,
  - 2) wagon posiada ważny przegląd kontrolny i okresowy oraz nie zachodzi realna możliwość przekroczenia dopuszczalnego czasu lub przebiegu do następnego przeglądu kontrolnego lub okresowego, zgodnie z obowiązującą dla danego typu wagonu DSU,
  - 3) została wykonana naprawa bieżąca lub poawaryjna, bądź usunięto usterki i inne nieprawidłowości, o ile zachodziła taka potrzeba,
  - 4) znaki i napisy na wagonie są czytelne oraz zgodne z obowiązującymi przepisami.
7. Włączenie wagonu do ruchu po wykonaniu:
- 1) naprawy bieżącej z wyłączeniem ze składu pociągu (w tym reklamacyjnej),
  - 2) przeglądu okresowego,
  - 3) naprawy okresowej oraz przeglądu zerowego,
  - 4) naprawy poawaryjnej,
- następuje po wystawieniu przez upoważnionego pracownika wymienionego w punkcie 2 oraz, w przypadku szczególnym przez Komisarza Odbiorczego, „Zawiadomienia o naprawieniu wagonów nadających się do ponownego włączenia do przewozów” - druk Mw-581.
8. Wagon wyłączony z eksploatacji nie może być włączony do ruchu, z wyjątkiem przejazdu na miejsce wykonania naprawy, modernizacji, jazd próbnych albo doświadczalnych lub wskazanego miejsca postoju. Przejazd taki może się odbywać pod warunkiem, że stan techniczny wagonu nie stanowi zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz posiadać ważne jednorazowe świadectwo sprawności technicznej o którym mowa w §3 pkt. 9.
9. Wykonanie przeglądu zerowego, przeglądu okresowego, naprawy okresowej na poziomie P4, P5 i naprawy pozaplanowej z wyłączeniem, podlega rejestracji w systemach informatycznych ewidencji i zarządzania taborem.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.  
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

 <b>PKP INTERCITY</b>	<b>Nr instrukcji: BOSZ_I_314</b>	<b>Wydanie 2</b>
<b>Tytuł:</b> <p style="text-align: center;"><b>Instrukcja o utrzymaniu wagonów pasażerskich Bw-1</b></p>	Data wydania:	Obowiązuje od dnia:
	<b>Strona 20 z 36</b>	

## §5

### Zasady wyłączenia wagonów z eksploatacji

1. Wagon nie może być eksploatowany, jeżeli:
  - 1) jego świadectwo sprawności technicznej utraciło ważność,
  - 2) wymaga wykonania czynności wskazanych w poziomie utrzymania P1, P2, P3 oraz P4 i P5,
  - 3) w razie dalszej eksploatacji zachodzi uzasadnione prawdopodobieństwo przekroczenia dopuszczalnego czasu bądź przebiegu do następnego wymaganego przeglądu okresowego lub naprawy okresowej – zgodnie z obowiązującym dla danego typu wagonu DSU,
  - 4) wymaga wykonania naprawy bieżącej z wyłączeniem ze składu pociągu, poawaryjnej, oraz naprawy gdy nastąpiły uszkodzenia w wyniku wypadku,
  - 5) znaki i napisy na wagonie są nieczytelne lub niezgodne z obowiązującymi przepisami,
  - 6) zewnętrzne oględziny wagonu lub działanie zespołów, podzespołów, części, układów, obwodów mogą wskazywać na uszkodzenia lub inne istotne nieprawidłowości,
  - 7) w drodze decyzji administracyjnej Prezesa UTK został wyłączony z eksploatacji lub ograniczono jego eksploatację.
2. Wyłączenia wagonów z eksploatacji dokonują rewidenci taboru według zasad zawartych w odrębnych przepisach, przywołanych w podstawie prawnej niniejszej Instrukcji.
3. Dyrektorzy jednostek macierzystych i Biuro Bezpieczeństwa Centrali „PKP Intercity” S.A. zobowiązani są do podjęcia wszelkich niezbędnych działań techniczno-organizacyjnych tak, aby wagony wyłączone z eksploatacji były należycie zabezpieczone przed dewastacją, kradzieżą, warunkami środowiskowymi.
4. Wyłączenie wagonu z eksploatacji oznacza, że wagon nie spełnia wymagań formalnych lub technicznych określonych przepisami prawa powszechnego oraz wymaganiami określonymi w pkt. 1.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.  
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>



Tytuł:

**Instrukcja o utrzymaniu wagonów pasażerskich  
Bw-1**

Data wydania:

Obowiązuje od dnia:

Strona 21 z 36

**ROZDZIAŁ II****Zasady i wymagania związane z utrzymaniem wagonów****§6****Postanowienia ogólne**

1. Utrzymanie wagonów musi być realizowane z uwzględnieniem:
  - 1) postanowień przepisów prawa powszechnego,
  - 2) postanowień niniejszej Instrukcji, DSU oraz innych przepisów wewnętrznych „PKP Intercity” S.A. obejmujących zagadnienia związane z utrzymaniem wagonów.
2. Czynności utrzymania zapobiegawczego wagonów (przeglądy) są podstawowo realizowane w jednostkach macierzystych, bądź eksploatujących wagony (w przypadku oddelegowania) oraz przez zewnętrzne podmioty gospodarcze, z którymi podpisano umowy na wykonanie tych czynności.
3. Utrzymanie naprawcze (naprawy okresowe) jest realizowane przez zewnętrzne podmioty gospodarcze (zakłady naprawcze) na podstawie umów oraz w przypadkach szczególnych w jednostkach macierzystych Spółki.
4. Zgodnie z obowiązującymi uregulowaniami jednostki macierzyste Spółki, wykonujące prace w zakresie utrzymania, zostały ujęte w spisie znajdującym się w Biurze Taboru, który zawiera:
  - 1) ich dane identyfikacyjne,
  - 2) określenie poziomów utrzymania, do których realizacji posiadają wykwalifikowanych pracowników oraz niezbędne zaplecze techniczne.
5. Spis jednostek macierzystych podlega aktualizacji przez Biuro Taboru „PKP Intercity” S.A. odnośnie poziomu utrzymania P4 i P5 na wniosek zainteresowanej jednostki macierzystej.
6. Zaleca się, a od nowych wymaga się, aby zewnętrzne podmioty gospodarcze posiadały certyfikat pod nazwą Świadectwo Zgodności, nadany przez „PKP Intercity” S.A. określające możliwości wykonywania czynności przeglądowych i naprawczych zgodnie z DSU. Zewnętrzne podmioty gospodarcze oraz jednostki macierzyste wykonujące naprawy okresowe, poawaryjne, modernizacje wagonów zobowiązane są posiadać odpowiednie wyposażenie techniczne oraz wykwalifikowane kadry.
7. Zarządzanie i nadzór nad procesem utrzymania wagonów w Spółce należy do obowiązków odpowiedniej komórki organizacyjnej Centrali Spółki „PKP Intercity” S.A.
8. Zarządzanie i nadzór nad procesem utrzymania wagonów w jednostce macierzystej należy do obowiązków właściwego merytorycznie pracownika, określonego w regulaminie organizacyjnym jednostki macierzystej.
9. System utrzymania wagonów obejmuje:

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.  
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja o utrzymaniu wagonów pasażerskich  
Bw-1**

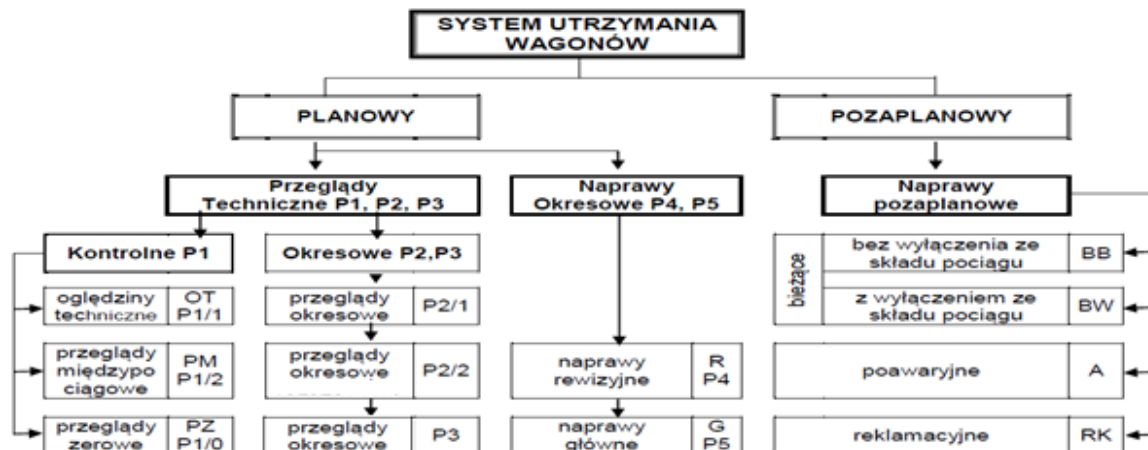
Data wydania:

Obowiązuje od dnia:

Strona 22 z 36

- 1) przeglądy techniczne kontrolne:
  - a) oględziny techniczne P1/1 – OT (poziom 1),
  - b) przeglądy międzypociągowe P1/2 – PM (poziom 1),
  - c) przeglądy zerowe P1/0 – PZ (poziom 1),
- 2) przeglądy techniczne okresowe:
  - a) przegląd okresowy P2/1 P2/1 – (poziom 2),
  - b) przegląd okresowy P2/2 P2/2 - (poziom 2),
  - c) przegląd okresowy P3 P3 – (poziom 3),
- 3) naprawy okresowe:
  - a) rewizyjne P4– R (poziom 4),
  - b) główne P5– G (poziom 5),
- 4) naprawy pozaplanowe:
  - a) bieżące:
    - bez wyłączenia ze składu pociągu BB,
    - z wyłączeniem ze składu pociągu BW,
  - b) poawaryjne A,
  - c) reklamacyjne RK.

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



**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione. Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja o utrzymaniu wagonów pasażerskich  
Bw-1**

Data wydania:

Obowiązuje od dnia:

**Strona 23 z 36****§7****Dokumentacja związana z procesem utrzymania wagonów**

1. Dokumentacja związana z procesem utrzymania wagonów obejmuje:
  - 1) dokumentację projektowania systemu utrzymania wagonów,
  - 2) dokumentację techniczną wagonów,
  - 3) plan utrzymania,
  - 4) dokumentację systemu utrzymania (DSU),
  - 5) dokumentację czynności związanych z utrzymaniem wagonów,
  - 6) opis zarządzania dokumentacją systemu utrzymania.
2. W odniesieniu do pkt. 1 podpunkt 1, dokumentację projektowania systemu utrzymania wagonów, dla wagonów nowych lub wprowadzanych do eksploatacji w „PKP Intercity” S.A. po raz pierwszy, dla wagonów modernizowanych oraz tych, dla których zmieniono system utrzymania - opracowuje producent, dostawca lub wykonawca ulepszeń lub modernizacji, w razie potrzeby przy współpracy z jednostką badawczą upoważnioną do przeprowadzania badań koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji lub zezwolenia, zgodnie z przepisami prawa powszechnego przywołanymi w podstawie prawnej niniejszej Instrukcji.
3. W odniesieniu do punktu 1 podpunkt 2 dokumentację techniczną wagonów stanowią:
  - 1) dokumentacja techniczno-ruchowa wagonu oraz jego zespołów i podzespołów (DTR),
  - 2) warunki techniczne odbioru wagonu oraz jego zespołów i podzespołów (WTO),
  - 3) dokumentacja konstrukcyjna wraz z warunkami technicznymi wykonania (WTW) w zakresie określonym umową o dostawie wagonu.
4. W dokumentację techniczną, o której mowa w punkcie 3, w zakresie określonym umową dotycząca zakupu, naprawy lub modernizacji pojazdów powinny być wyposażone: Biuro Taboru. oraz Zakłady Spółki „PKP Intercity” S.A.
5. W odniesieniu do punktu 1 podpunkt 3, postanowienia niniejszej Instrukcji oraz DSU stanowią plan utrzymania wagonów.
6. W odniesieniu do punktu 1 podpunkt 4, DSU stanowi podstawowy dokument, w oparciu o który jest realizowany proces utrzymania danego typu wagonu. Biuro Taboru „PKP Intercity” S.A. oraz Zakłady Spółki powinny posiadać DSU dla wszystkich typów wagonów, natomiast zewnętrzne podmioty gospodarcze dla wagonów, których utrzymanie realizują. Wykaz dokumentacji systemu utrzymania znajduje się w Biurze Taboru.
7. W odniesieniu do punktu 1 podpunkt 5, dokumentacja czynności związanych z utrzymaniem wagonów obejmuje wzory dokumentów, protokołów, ewidencji itp., o których jest mowa w niniejszej Instrukcji.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.  
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

**Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>**

Tytuł:

**Instrukcja o utrzymaniu wagonów pasażerskich  
Bw-1**

Data wydania:

Obowiązuje od dnia:

**Strona 24 z 36**

8. Dla wszystkich nowych, modernizowanych lub ulepszanych zespołów, podzespołów i systemów montowanych w wagonach jest wymagana Dokumentacja Techniczno-Ruchowa, w tym katalog części zamiennych.
9. Warunki Techniczne Odbioru są wymagane dla tych nowych, naprawianych lub modernizowanych zespołów, podzespołów, części, układów i obwodów montowanych w wagonach, które wymagają określonych badań podczas przeprowadzenia odbioru technicznego, zgodnie z przepisami wewnętrznymi „PKP Intercity” S.A. określającymi zasady i tryb wykonywania odbiorów technicznych pojazdów kolejowych, wyrobów używanych do budowy, przebudowy, modernizacji i naprawy pojazdów oraz stosowania znaków odbiorczych przez Komisarzy Odbiorczych „PKP Intercity” S.A. przywołanych w podstawie prawnej niniejszej Instrukcji.
10. Dla potrzeb warsztatowych, w „PKP Intercity” S.A. (zależnie od potrzeb i własnych możliwości technicznych, na poziomie centrali lub jednostki macierzystej) opracowaniu podlegają dokumentacje technologiczne przeglądów poszczególnych typów wagonów, instrukcje demontażu - montażu, zbiorcze karty pomiarowe układu biegowego lub inne karty pomiarowe, wytyczne, itp. oparte na postanowieniach DSU oraz dokumentacji technicznej.
11. Za zarządzanie DSU oraz pozostałą dokumentacją związaną z procesem utrzymania odpowiada Biuro Taboru „PKP Intercity” S.A.

**§8****Planowanie przeglądów i napraw okresowych**

1. Planowaniu podlega wykonywanie przeglądów okresowych i napraw okresowych.
2. Planem przeglądów technicznych kontrolnych (OT i PM) jest harmonogram obrządzania składów pociągów pasażerskich na torach postojowych, sporządzany przez właściwą dla danej stacji jednostkę macierzystą „PKP Intercity” S.A. lub inną jednostkę świadczącą usługi utrzymaniowe wagonów „PKP Intercity” S.A.
3. Przeglądy techniczne okresowe (P2/1, P2/2, P3) wagonów planuje jednostka macierzysta na podstawie przewidywanych przebiegów wagonów, z uwzględnieniem ustalonych przebiegów (okresów) i cykli przeglądowych określonych w DSU.
4. Naprawy okresowe wagonów na poziomie P4, P5 planuje Biuro Taboru „PKP Intercity” S.A. z uwzględnieniem określonych w DSU przebiegów (okresów) i cykli naprawczych.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.  
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja o utrzymaniu wagonów pasażerskich  
Bw-1**

Data wydania:

Obowiązuje od dnia:

Strona 25 z 36

**§9****Kwalifikowanie i kierowanie wagonów do napraw pozaplanowych**

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

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.  
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja o utrzymaniu wagonów pasażerskich  
Bw-1**

Data wydania:

Obowiązuje od dnia:

**Strona 26 z 36**

- 1) komisja sporządza protokół oceny stanu technicznego wagonu kwalifikowanego do naprawy poawaryjnej,
- 2) protokół oceny stanu technicznego wagonu kwalifikowanego do naprawy poawaryjnej należy przekazać do Biura Taboru „PKP Intercity” S.A. celem podjęcia ostatecznej decyzji.

**§10****Kwalifikowanie i kierowanie wagonów do przeglądów okresowych  
i napraw okresowych**

1. Wagon, który osiągnął w eksploatacji wyznaczony przebieg międzyprzeglądowy lub okres międzyprzeglądowy albo okres międzynaprawczy lub przebieg międzynaprawczy, należy skierować do przeglądu okresowego lub naprawy okresowej.
2. Odpowiedzialność za przestrzeganie obowiązujących cykli przeglądowych i naprawczych ponosi Dyrektor jednostki macierzystej.
3. Wagon kierowany do przeglądu okresowego lub naprawy okresowej powinien być:
  - 1) w stanie zapewniającym bezpieczny transport do miejsca wykonania przeglądu lub naprawy,
  - 2) oczyszczony,
  - 3) z opróżnionymi zbiornikami fekaliiów w wagonie wyposażonym w zamknięte układy WC.
4. Przed skierowaniem do przeglądu okresowego lub naprawy okresowej przez podmiot zewnętrzny, wagon należy poddać komisijnym oględzinom. Oględziny wagonu kierowanego do przeglądu okresowego lub naprawy okresowej przeprowadza komisja złożona z pracowników wyznaczonych przez Dyrektora Zakładu Spółki, przy czym w oględzinach wagonu kierowanego do naprawy okresowej może uczestniczyć także Komisarz Odbiorczy lub inny pracownik Centrali Spółki.
5. Wzór protokołu komisyjnych oględzin wagonu kierowanego do przeglądu okresowego lub naprawy okresowej wykonywanej przez podmiot zewnętrzny lub Zakłady Spółki jest określony w załączniku do niniejszej Instrukcji. Dopuszcza się zamiennie stosowanie wzoru protokołu z aktualnych DSU.
6. Wraz z wagonem kierowanym do przeglądu okresowego lub naprawy okresowej należy przekazać następujące dokumenty:
  - 1) kartę utrzymania wagonu z kompletem kart podzespołów,
  - 2) dokumentację zbiorników sprężonego powietrza,
  - 3) zamówienie na przegląd lub naprawę z określeniem ich rodzaju zgodnie z aktualnie obowiązującą procedurą zakupową. Zamówienia nie sporządza się w przypadku wagonów

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.  
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>



Tytuł:

**Instrukcja o utrzymaniu wagonów pasażerskich  
Bw-1**

Data wydania:

Obowiązuje od dnia:

**Strona 27 z 36**

kierowanych na przeglądy okresowe na poziomach P2 i P3 jeżeli wykonywane są przez Zakłady Spółki lub inne podmioty zewnętrzne objęte umową.

- 4) protokół komisyjnych oględzin wagonu,
- 5) zamówienie na modernizację, o ile jest przewidziana dla danego wagonu.

Dokumenty, o których mowa wyżej, kompletuje i wysyła jednostka macierzysta, załączając wykaz przekazanej dokumentacji.

7. Przykładowe karty utrzymania wagonu oraz wzory kart podzespołów są określone w załączniku do niniejszej Instrukcji oraz DSU.
8. Podstawowe zasady, jakich należy przestrzegać przy wyłączaniu wagonów z pociągów oraz kierowaniu ich do przeglądów i napraw, a także zwracaniu do użytkowników po przeglądach i naprawach, określone są w §4, 5 niniejszej Instrukcji.

**§11****Przekazywanie wagonów do przeglądu okresowego lub naprawy okresowej**

1. Przekazanie wagonu do przeglądu okresowego odbywa się w ustalonym punkcie zdawczo-odbiorczym na terenie zakładu wykonującego przegląd okresowy lub na stacji macierzystej, a przekazanie wagonu do naprawy okresowej odbywa się w miejscu określonym umową zawartą pomiędzy „PKP Intercity” S.A. i podmiotem naprawiającym.
2. Przyjęcie wagonu do przeglądu okresowego lub naprawy okresowej przez przedstawiciela wykonawcy winno być potwierdzone protokołem zdawczo-odbiorczym.
3. Protokół zdawczo-odbiorczy podpisują:
  - 1) przedstawiciel wykonawcy przeglądu okresowego lub naprawy okresowej,
  - 2) przedstawiciel właściciela, użytkownika wagonu,
  - 3) Komisarz Odbiorczy lub inny pracownik Centrali Spółki dla wagonów kierowanych do P3, P4 i P5.

**§12****Postępowanie podczas wykonywania przeglądu okresowego lub naprawy okresowej wagonów**

1. Przeglądy okresowe i naprawy okresowe wagonów winny być wykonywane zgodnie z DSU, WTO, DTR i ustaleniami niniejszej Instrukcji.
2. Zakłady „PKP Intercity” S.A. oraz zewnętrzne podmioty gospodarcze wykonujące prace w zakresie utrzymania wagonów „PKP Intercity” S.A. zobowiązane są posiadać odpowiednie wyposażenie techniczne oraz odpowiednio wykwalifikowane kadry.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione. Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

**Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>**

Tytuł:

**Instrukcja o utrzymaniu wagonów pasażerskich  
Bw-1**

Data wydania:

Obowiązuje od dnia:

**Strona 28 z 36**

3. W czasie wykonywania przeglądów P3 oraz napraw P4 i P5, a także budowy nowych wagonów właściciela wagonu reprezentują Komisarze Odbiorczy.
4. Komisarze Odbiorczy mają prawo do kontroli wszystkich operacji procesu naprawczego. Szczegółowe prawa i obowiązki Komisarzy Odbiorczych regulują odrębne przepisy.
5. Przeglądy okresowe P3, naprawy okresowe oprócz prac wynikających ze stałego zakresu określonego przez DSU, mogą obejmować prace dodatkowe, na które należy wystawić oddzielne zamówienie.
6. Prace dodatkowe według punktu 5 i te, których konieczność wykonania ujawniła się w trakcie naprawy okresowej, wymagają potwierdzenia przez Komisarza Odbiorczego.
7. W razie stwierdzenia podczas wykonywania naprawy znacznego stopnia zużycia lub uszkodzenia wagonu, uniemożliwiającego prawidłowe wykonanie naprawy lub uzasadniającego jej nieopłacalność – Dyrektor Zakładu Spółki na podstawie komisyjnych oględzin wnioskuje do Biura Taboru co do sposobu dalszego postępowania z przedmiotowym wagonem

**§13****Odbiór wagonu po przeglądzie okresowym i naprawie okresowej**

1. Odbiór wagonu po przeglądzie okresowym lub naprawie okresowej odbywa się na podstawie Dokumentacji Systemu Utrzymania i Warunków Technicznych Odbioru, zgodnie z Dokumentacją Techniczno-Ruchową.
  - 1) Odbioru wagonów po wykonanych przeglądach okresowych na poziomie P1/0, P2 dokonują pracownicy uprawnieni przez dyrektora jednostki macierzystej,
  - 2) Odbioru wagonów po wykonanych naprawach okresowych, poawaryjnych (jeżeli ich zakres obejmował wymianę wózka(-ów) lub naprawę układu biegowego o zakresie mającym wpływ na bezpieczeństwo eksploatacji wagonu) oraz przeglądach na poziomie P3, dokonują Komisarze Odbiorczy,
  - 3) Za jakość wykonania przeglądów i napraw odpowiada przede wszystkim wykonawca oraz dokonujący ich odbioru.
2. Po zakończeniu przeglądu okresowego na poziomie P2 oraz przeglądu zerowego P1/0 odbiór techniczny wagonu kończy się podpisaniem przez uprawnionego pracownika użytkownika protokołu odbioru wagonu, a po zakończeniu naprawy okresowej na poziomie P4, P5 lub przeglądu na poziomie P3 – przez Komisarza Odbiorczego. Protokół taki powinien być wcześniej podpisany przez przedstawiciela zakładu naprawiającego. Załącznikiem do protokołu odbioru wagonu po wykonaniu przeglądu okresowego jest wypełniona "Podstawowa karta pomiarowa wagonu pasażerskiego". Wzór karty jest określony w załączniku niniejszej Instrukcji, parametry

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.  
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

**Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>**

Tytuł:

**Instrukcja o utrzymaniu wagonów pasażerskich  
Bw-1**

Data wydania:

Obowiązuje od dnia:

**Strona 29 z 36**

- techniczne określone w DSU dla danego typu wagonu. Dopuszcza się tworzenie „Podstawowej karty pomiarowej wagonu pasażerskiego” i archiwizowanie w wersji cyfrowej (informatycznej).
- Odbiory wagonów po przeglądach P3, naprawach P4 i P5 realizowane są na podstawie Uchwały Zarządu „PKP Intercity” S.A. określającej zasady i tryb wykonywania odbiorów technicznych pojazdów kolejowych, wyrobów używanych do budowy, przebudowy, modernizacji i naprawy pojazdów oraz stosowania znaków odbiorczych przez Komisarzy Odbiorczych w „PKP Intercity” S.A.
  - Data ukończenia naprawy okresowej na poziomie P4, P5, jest data podpisania protokołu odbioru która jest jednakowa z datą wystawienia świadectwa sprawności technicznej i datą naniesioną w trafarecie na pudle wagonu. Datą ukończenia przeglądu okresowego jest data podpisania protokołu odbioru po przeglądzie okresowym przez komisarza lub uprawnionego pracownika użytkownika która to winna zostać naniesiona na ścianę czołową wagonu.
  - Komisarz Odbiorczy zgłasza niezwłocznie poprzez systemy informatyczne ukończenie naprawy okresowej wagonu, przesyłając Świadectwa Sprawności Technicznej do Biura Taboru i Zakładu Spółki będącego jednostką macierzystą wagonu.
  - Wagon po powrocie z naprawy okresowej do jednostki macierzystej należy poddać, przed przekazaniem do ruchu, przeglądowi zerowemu P1/0.
  - Wykonanie naprawy bieżącej wagonu z wyłączeniem ze składu pociągu (BW) naprawiający rejestruje w systemie informatycznym oraz informuje jednostkę macierzystą faksem lub pocztą elektroniczną.
  - Włączenie wagonu do ruchu po wykonaniu:
    - naprawy bieżącej z wyłączeniem ze składu pociągu (w tym reklamacyjnej),
    - przeglądu okresowego,
    - naprawy okresowej oraz przeglądu zerowego,
    - naprawy poawaryjnej,następuje po wystawieniu „Zawiadomienia o naprawieniu wagonów nadających się do ponownego włączenia do przewozów” - druk Mw-581.
  - Wykonanie przeglądu zerowego P1/0, przeglądu okresowego, naprawy okresowej i naprawy pozaplanowej z wyłączeniem ze składu pociągu podlega ewidencjonowaniu w systemach informatycznych.
  - Warunki gwarancji i rękojmi określa się w umowach na naprawy wagonów, zawartych z zakładami naprawiającymi.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.  
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja o utrzymaniu wagonów pasażerskich  
Bw-1**

Data wydania:

Obowiązuje od dnia:

Strona 30 z 36

**ROZDZIAŁ III****Wprowadzenie nowych rozwiązań konstrukcyjnych i materiałów****§14****Ogólne zasady wprowadzania w wagonach nowych rozwiązań konstrukcyjnych i materiałów**

1. Mając na względzie postęp techniczny, rachunek ekonomiczny, zmiany asortymentu produkcji dostawców, wnioski z analiz niezawodności wagonów, zwiększenie konkurencyjności na rynku oraz inne istotne czynniki, dotychczas stosowane rozwiązania konstrukcyjne oraz materiały mogą być zastępowane innymi: nowymi lub używanymi, lecz nie stosowanymi w wagonach „PKP Intercity” S.A.
2. Wprowadzający nowe rozwiązanie techniczne, technologiczne, materiałowe powinien wykazać, że wprowadzana zmiana spowoduje podniesienie walorów technicznych, użytkowych względnie komfortu. Wprowadzone rozwiązanie nie może powodować obniżenia dotychczasowego standardu.
3. Rozwiązania mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu powinny posiadać stosowne badania jednostek badawczych, potwierdzone stosownymi certyfikatami bądź atestami dopuszczającymi je do stosowania w kolejnictwie. Przy wprowadzaniu nowych rozwiązań konstrukcyjnych i materiałów, przeprowadzanie eksploatacji próbnej.

**§15****Eksploatacja próbna**

1. Wprowadzenie do powszechnego stosowania nowych lub dotychczas niestosowanych rozwiązań konstrukcyjnych (podzespołów, zespołów, części) i materiałów, jeśli mają one wpływ na bezpieczną eksploatację wagonów wymaga przeprowadzenia eksploatacji próbnej według programu zatwierdzonego przez Biuro Taboru „PKP Intercity” S.A., po uprzednim uzgodnieniu z jednostką badawczą upoważnioną do przeprowadzania badań koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji.
2. Eksploatacja próbna może być zarządzona przez Dyrektora Biura Taboru „PKP Intercity” S.A. także w innych przypadkach stosowania nowych lub dotychczas niestosowanych rozwiązań konstrukcyjnych (zespołów, podzespołów, części) i materiałów, nawet jeśli nie mają one wpływu na bezpieczną eksploatację wagonów.
3. Eksploatacja próbna wymaga szczególnej uwagi ze strony eksploatującego wagon, a jej przebieg i mierzone parametry powinny być dokumentowane.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.  
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>



Tytuł:

**Instrukcja o utrzymaniu wagonów pasażerskich  
Bw-1**

Data wydania:

Obowiązuje od dnia:

Strona 32 z 36

**ROZDZIAŁ IV****Dokumenty wagonu i ich obieg****§16****Dokumenty ewidencyjne wagonu**

1. Karta utrzymania wagonu.
  - 1) kartę utrzymania wagonu prowadzi jednostka macierzysta „PKP Intercity” S.A. odrębnie dla każdego wagonu. Wzór karty utrzymania wagonu podany jest w załączniku niniejszej instrukcji oraz DSU,
  - 2) kartę utrzymania dla nowego wagonu wprowadzonego do eksploatacji zakłada jednostka macierzysta.
2. Karta zespołu i podzespołu wagonu pasażerskiego:
  - 1) kartę zespołu i podzespołu należy prowadzić dla wymienionych niżej zespołów i podzespołów, wg wzorów załączonych do niniejszej Instrukcji oraz zawartych w DSU:
    - a) wózek wagonowy,
    - b) przetwornica statyczna,
    - c) prądnica wagonowa,
    - d) bateria akumulatorów,
    - e) zestaw kołowy.
  - 2) kartę dla nowego zespołu lub podzespołu wprowadzanego do eksploatacji zakłada jednostka macierzysta, której go przydzielono. W przypadku montażu nowego zespołu lub podzespołu podczas naprawy wagonu, kartę zakłada naprawiający, a w przypadku budowy nowego pojazdu, jego producent. Kartę należy dołączyć do dokumentacji odbiorczej,
  - 3) zapisów w karcie zespołu lub podzespołu dotyczących badań, naprawy, demontażu i montażu w wagonie dokonuje upoważniony pracownik jednostki macierzystej lub zakładu naprawiającego.
3. Dokumentacja zbiorników sprężonego powietrza - dokumentacja rejestracyjna zbiorników sprężonego powietrza podlega zasadom określonym w przepisach prawa o dozorcze technicznym, przywołanych w podstawie prawnej niniejszej Instrukcji oraz zasadom ogłoszonym przez Transportowy Dozór Techniczny (TDT).
4. Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego bądź zezwolenie - postępowanie związane ze świadectwem dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego bądź zezwoleniem dopuszczającym wagon do eksploatacji jest opisane w § 2 niniejszej Instrukcji.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.  
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>



Tytuł:

**Instrukcja o utrzymaniu wagonów pasażerskich  
Bw-1**

Data wydania:

Obowiązuje od dnia:

**Strona 33 z 36**

5. Świadectwo sprawności technicznej - postępowanie związane ze świadectwem sprawności technicznej pojazdu kolejowego dla wagonu jest opisane w punkcie §3 niniejszej Instrukcji.

**§17****Ewidencja napraw wagonów**

1. Dla rejestracji napraw bieżących dokonanych w wagonie bez wyłączenia ze składu pociągu jednostka macierzysta zobowiązana jest prowadzić odpowiedni rejestr.
2. Zakres wykonanej naprawy bieżącej z wyłączeniem ze składu pociągu (BW) naprawiający rejestruje w "Protokole zdawczo-odbiorczym ..." oraz systemach informatycznych.
3. Rejestrację przeglądów okresowych i napraw okresowych – w kartach utrzymania wagonów według wzoru będącego załącznikiem do niniejszej Instrukcji lub według karty z DSU – prowadzi wyznaczony pracownik jednostki macierzystej.
4. Wykonanie napraw bieżących wagonów z wyłączeniem ze składu pociągu, przeglądów okresowych i napraw okresowych należy rejestrować w systemach informatycznych według wytycznych zawartych w procedurach użytkownika.

**§18****Zasady obiegu dokumentów ewidencyjnych**

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

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.  
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

**Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>**

Tytuł:

**Instrukcja o utrzymaniu wagonów pasażerskich  
Bw-1**

Data wydania:

Obowiązuje od dnia:

Strona 34 z 36

**ROZDZIAŁ V****Skreślenie wagonu z ewidencji pojazdów kolejowych****§19****Kwalifikacja wagonu do skreślenia z ewidencji pojazdów kolejowych  
„PKP Intercity” S.A.**

1. Wagon może zostać zakwalifikowany do skreślenia z ewidencji pojazdów kolejowych „PKP Intercity” S.A., w szczególności, gdy:
  - 1) ma znaczne zużycie ostoi, części biegowych lub innych elementów konstrukcji o charakterze istotnym dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
  - 2) ma poważne uszkodzenia wynikłe z działania siły wyższej,
  - 3) jest zbędny z przyczyn eksploatacyjnych (brak zapotrzebowania na pracę wagonu),
  - 4) przywrócenie sprawności wagonu jest technicznie lub ekonomicznie nieuzasadnione lub niemożliwe.
2. Kwalifikacji wagonu do skreślenia z ewidencji pojazdów kolejowych „PKP Intercity” S.A. dokonuje komisja powołana przez Dyrektora Zakładu „PKP Intercity” S.A.. Skład komisji jest następujący:
  - 1) Dyrektor lub Zastępca Dyrektora Zakładu „PKP Intercity” S.A. (przewodniczący komisji),
  - 2) Komisarz Odbiorczy „PKP Intercity” S.A. lub Kontroler „PKP Intercity” S.A.,
  - 3) pracownik Zakładu „PKP Intercity” S.A. (upoważniony przez Dyrektora Zakładu „PKP Intercity” S.A.),
  - 4) inni specjaliści – w razie potrzeby.Skład komisji nie może być mniejszy niż 3 osoby – łącznie z przewodniczącym.
3. Komisja sporządza protokół oceny stanu technicznego wagonu.
4. W razie potrzeby, do protokołu oceny stanu technicznego wagonu powinny być załączone inne dokumenty – np. kalkulacja kosztów ewentualnego przywrócenia sprawności pojazdu, dokumentacja fotograficzna stanu technicznego, itp.
5. Decyzję w sprawie skreślenia wagonu z ewidencji pojazdów kolejowych „PKP Intercity” S.A., podejmuje Zarząd „PKP Intercity” S.A. poprzez podjęcie uchwały.
6. W przypadku zakwalifikowania przez komisję wagonu do skreślenia z ewidencji pojazdów kolejowych, Dyrektor Biura Taboru „PKP Intercity” S.A. przedkłada na posiedzenie Zarządu „PKP Intercity” S.A. następujące dokumenty:
  - 1) wniosek z uzasadnieniem o podjęcie uchwały w sprawie skreślenia danego wagonu z ewidencji pojazdów kolejowych „PKP Intercity” S.A.,

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.  
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja o utrzymaniu wagonów pasażerskich  
Bw-1**

Data wydania:

Obowiązuje od dnia:

**Strona 35 z 36**

- 2) projekt uchwały Zarządu „PKP Intercity” S.A. w sprawie skreślenia wagonu z ewidencji pojazdów kolejowych „PKP Intercity” S.A.,  
Projekt uchwały powinien określać tok dalszego postępowania z wagonem (np. sprzedaż jako zbędny majątek trwały, tryb i formę sprzedaży, przekazanie dla celów muzealnych, itp.).

**§ 20****Zasady techniczne postępowania z częściami odzyskanymi podczas fizycznej likwidacji wagonu**

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

**5. Termin obowiązywania**

Instrukcja Bw-1 obowiązuje od .....03.2017

**6. Wykaz załączników**

- 6.1. Załącznik nr 1 - Wzór „Karta utrzymania wagonu pasażerskiego”,
- 6.2. Załącznik nr 2 - Wzór „Karta utrzymania zespołu - podzespołu wagonu pasażerskiego”,
- 6.3. Załącznik nr 3 - Wzór „Karta podzespołu wagonu pasażerskiego - zestaw kołowy”,
- 6.4. Załącznik nr 4 - Wzór „Protokół komisyjnych oględzin wagonu pasażerskiego kierowanego do przeglądu okresowego / naprawy okresowej”,
- 6.5. Załącznik nr 5 - Wzór „Protokół zdawczo-odbiorczy wagonu przekazywanego do naprawy okresowej”,
- 6.6. Załącznik nr 6 - Wzór „Protokół zdawczo-odbiorczy”,
- 6.7. Załącznik nr 7 - Wzór „Protokół z jazdy próbnej wagonu pasażerskiego”,
- 6.8. Załącznik nr 8 - Wzór „Protokół z odbioru wagonu pasażerskiego po przeglądzie okresowym / naprawie okresowej”.
- 6.9. Załącznik nr 9 - Wzór „Podstawowa karta pomiarowa wagonu pasażerskiego”

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.  
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja o utrzymaniu wagonów pasażerskich  
Bw-1**

Data wydania:

Obowiązuje od dnia:

**Strona 36 z 36**

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.  
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

**Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>**

Tytuł:

**Instrukcja o utrzymaniu wagonów pasażerskich  
Bw-1**

Data wydania:

Obowiązuje od dnia:

**Strona 37 z 36****7. Metryka zmian**

Nr	Zmianę (uzupełnienie) wprowadzono			Zmiana (uzupełnienie) obowiązuje od dnia:	Data i czytelny podpis pracownika wnoszącego zmiany
	Rok	Uchwała Zarządu PKP Intercity S.A.	Poz.		
1	2	3	4	5	6

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.  
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu  
nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>