

**ДОГОВОР**  
**ЗА РЕЦИКЛИРАНЕ НА ПЪТНИЧЕСКИ ВАГОНИ**

№ 142/22.05.....2020 г.

Днес, 22.05..... 2020 г. в гр. София между:

„БДЖ - ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД, със седалище и адрес на управление: гр. София 1080, община Столична, район „Средец“, ул. „Иван Вазов“ № 3, вписано в Търговския регистър при Агенция по вписванията, ЕИК № 175405647, представлявано от Любен Нанов – Управител и Иван Вълчев – Прокуррист, наричани по-долу за краткост „ВЪЗЛОЖИТЕЛ”,

и  
„ВАГОНЕН ЗАВОД - ИНТЕРКОМ“ АД, със седалище и адрес на управление: БЪЛГАРИЯ; Област Габрово; Община Дряново; ПК 5370 гр. Дряново; ул. „Шипка“ №4, регистрирано в Търговския регистър при Агенция по вписванията, ЕИК №200984996, ИН по ДДС № BG200984996, представлявано от Валери Димитров и Даниела Казамаков, наричан по-долу за краткост „ИЗПЪЛНИТЕЛ”,

на основание чл. 112, ал. 6 във вр. чл. 138, ал. 1, във вр. с чл. 79, ал. 1, т. 3, бук. „б” от Закона за обществените поръчки, и одобрен Доклад №01-00-158/16.04.2020г. от Управителя и Прокурриста на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД, се сключи настоящият Договор при следните условия:

### I. ПРЕДМЕТ НА ДОГОВОРА.

Чл. 1. Предмет на настоящия договор е извършване на услуга - рециклиране на 8 /осем/ броя пътнически вагони, съгласно Техническа и конструктивна документация, собственост на Възложителя и Техническа спецификация – Технически условия Приложение № 1 към настоящия Договор.

Чл. 2. **Предаване, приемане, рециклиране, пътни и спирачни проби на вагоните:**

1. Място за предаване и рециклиране на вагоните – на територията на Изпълнителя: ВЗ гр. Дряново;

2. Място за приемане на вагоните – ВД гр. Горна Оряховица

Чл. 3. (1) След приключване на цялостния ремонт и балансирането му се извършват пътни и спирачни проби,

(2) Пътните и спирачните проби се организират от Възложителя, извършват се с участие на негови представители, като за извършената проба се съставя протокол, и са за сметка на Изпълнителя, а времето за извършване на пътната проба от датата на уведомлението за готовност, получено от Изпълнителя до приключването и, установено с двустранния протокол не се счита за време на ремонт.

(3) Разстоянието на пътните и спирачните проби е минимум 50 км в една посока на подходящ участък по жп мрежата на Р. България с разрешената за съответните участъци скорост, като задължително трябва да се достигне до максималната конструктивна скорост на вагона - 140км/ч;

(4) За извършените действия по ал. 2 и ал. 3 – се съставя двустранен протокол от представителите на Възложителя и при констатиране на несъответствия, вагоните се връщат за ремонт и след приключването му пътната и спирачната проба се повтарят при гореизложените условия.

### II. СРОК НА ДОГОВОРА.

Чл.4. С цел привеждане на рециклираните вагони в съответствие с изискванията на РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 1302/2014 НА КОМИСИЯТА от 18 ноември 2014 година, относно

**ЗАЛИЧЕНИ ЛИЧНИ ДАННИ**  
на основание Регламент 2016/679



техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Подвижен състав — локомотиви и пътнически подвижен състав“ на железопътната система в Европейския съюз, Изпълнителят предприема всички необходими действия така, че в срок преди 21.12.2020 г. ремонтът на вагоните да бъде приключен и същите да са въведени в експлоатация по установения законов ред.

#### Чл.5. Гаранционни срокове:

1. Гаранционен срок след извършване на рециклиране на всеки един вагон е 36 /тридесет и шест/ месеца, считано от датата на протокола за приемането на вагона от рециклиране, след въвеждането му в експлоатация.

2.Гаранционен срок на отделни възли и агрегати, съгласно Техническа спецификация Приложение № 1.

### III. ЦЕНИ И НАЧИН НА ПЛАЩАНЕ.

Чл.6. (1) Стойността на обособените позиции на рециклирането на всеки един от вагоните, предмет на договора, са съгласно чл. 7, ал. 1, т.1 до т.8 към настоящия договор.

(2) Цените по чл. 7 са с включени всички разходи по изпълнението на услугата предмет на настоящия договор, в т.ч. ремонт съгласно „Правилник за капитален ремонт на пътнически вагони“, Техническа и конструктивна документация за рециклиране (Проект LP 16), собственост на Възложителя, както и Техническа спецификация - Приложение № 1.

(3) Цените за видовете ремонт не подлежат на промяна по време на изпълнение на договора.

(4) В предложените цени за изпълнение на обществената поръчка, са включени всички разходи за труд, задължителни проверки, измервания, дефектоскопия, материали, агрегати, възли и резервни части, възнаграждения на персонала на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ, застраховки, командировки, консумативи, печалба и всички други разходи, които биха възникнали и са необходими за качествено, точно и пълно изпълнение на всички дейности, предмет на обществената поръчка.

(5) Изпълнителят дължи на Възложителя авансово плащане в размер на 30% от общата стойност по чл. 7, ал. 1 от настоящия договор, дължимо в срок до 30 /тридесет/ дни, считано от датата на представяне на следните документи: проформа фактура за авансово плащане, както и гаранция, обезпечаваща пълния му размер /100%/. Изплатеният от Възложителя аванс се приспада пропорционално до пълното усвояване или възстановяване на аванса.

Чл.7 (1) Общата стойност на договора е в размер на 4 150 000 лв. (четири милиона сто и педесет хиляди лева), без ДДС, формирана както следва:

1. За обособена позиция №1, сума в размер на 180 096, 00 лв. (сто и осемдесет хиляди деветдесет и шест лева), без ДДС.

2. За обособена позиция №2, сума в размер на 338 746,00 лв. (триста тридесет и осем хиляди седемстотин четиридесет и шест лева), без ДДС.

3. За обособена позиция №3, сума в размер на 394 922,00 лв. (триста деветдесет и четири хиляди деветстотин двадесет и два лева), без ДДС.

4. За обособена позиция №4, сума в размер на 560 148, 54 лв. (петстотин и шестдесет хиляди сто четиридесет и осем лева и петдесет и четири стотинки), без ДДС.

5. За обособена позиция №5, сума в размер на 560 148, 55 лв. (петстотин и шестдесет хиляди сто четиридесет и осем лева и петдесет и пет стотинки), без ДДС.

6. За обособена позиция №6, сума в размер на 705 312, 97 лв. (седемстотин и пет хиляди триста и дванадесет лева и деведесет и седем стотинки), без ДДС.

7. За обособена позиция №7, сума в размер на 705 312, 97 лв. (седемстотин и пет хиляди триста и дванадесет лева и деведесет и седем стотинки), без ДДС.

8. За обособена позиция №8, сума в размер на 705 312, 97 лв. (седемстотин и пет хиляди триста и дванадесет лева и деведесет и седем стотинки), без ДДС.

**ЗАЛИЧЕНИ ЛИЧНИ ДАННИ**

на основание Регламент 2016/679



(2) Цената, посочена в чл.7, ал.1, е крайна цена на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ, за времето на изпълнение на Договора и не подлежи на промяна, освен в случаите, изрично уговорени в този Договор и в съответствие с чл.116 от Закона за обществените поръчки /ЗОП/.

**Чл.8. (1)** Заплащането на стойността за извършения ремонт на всеки вагон се извършва в срок до 30 /тридесет/ календарни дни след извършване на ремонта на всеки брой вагон и представяне на следните документи:

1. Оригинална фактура, издадена на името на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД – с адрес: 1080 гр. София, ул. „Иван Вазов“ № 3, с посочени МОЛ. Фактурата, освен задължителните реквизити следва да съдържа следните данни: № на договора, номера на вагона/ите;

2. Подписан от упълномощени представители на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ и ИЗПЪЛНИТЕЛЯ приемателно-предавателен протокол (за приемане) – по приложен образец;

3. Подписан от упълномощени представители на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ и ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ приемателно-предавателен протокол (за предаване) – по приложен образец;

4. Протокол от извършена пътна и спирачна проба;

5. Документи за въвеждане в експлоатация.

(2) Всяко плащане ще се извършва от ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ по банков път по сметка на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ:

Банка: *Д.С.К.*

IBAN: *BG15 STSA 93000021384149*

SWIFT BIC код: *STSA.BG.S.F*

Титуляр на сметката: *Б.З. - Интерком АД*

(3) Адрес, на който трябва да се изпращат документите за извършване на плащането: гр. София 1080, ул. „Иван Вазов“ №3, Получател: „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, Дирекция „ДЖПС“.

#### IV. ПРАВА И ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА СТРАНИТЕ.

**Чл.9. ВЪЗЛОЖИТЕЛЯТ** има право:

1. Да получи от ИЗПЪЛНИТЕЛЯ, при посочените в настоящия договор условия и срокове, качествено изпълнение на дейностите предмет на договора по рециклиране на 8 броя вагони, съгласно Техническа спецификация - Приложение № 1 и „Правилник за капитален ремонт на пътнически вагони;

2. Да изисква от ИЗПЪЛНИТЕЛЯ да изпълнява в срок и без отклонения съответните дейности, съгласно настоящия договор;

3. Да извършва проверка във всеки момент от изпълнението на договора относно качество и стадии на изпълнение, без това да пречи на оперативната дейност на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ;

4. Да прави рекламации при установяване на некачествен ремонт, който не е в съответствие с Техническа спецификация на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ и Правилник за капитален ремонт на пътнически вагони, неразделна част към договора;

5. Да изисква, при необходимост и по своя преценка, обосновка от страна на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ на изготвените от него отчети, доклади, разработки, материали или съответна част от тях;

6. Да изисква от ИЗПЪЛНИТЕЛЯ преработване или доработване на некачествено извършените услуги в съответствие с уговореното в Договора;

7. Да задържи или усвои съответна част от гаранцията за изпълнение при неизпълнение от страна на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ на клаузи от договора и да получи неустойка в размера, определен в Раздел VII от настоящия договор;

8. По всяко време да командирова свои длъжностни лица за текущ или перманентен контрол през целия етап на ремонт на съответния вагон или партида, като командировъчните разходи за длъжностните лица на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ са за сметка на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ;

9. Да извършва проверка на технологичното оборудване и квалификацията на персонала, зает с ремонта на вагоните.

**ЗАЛИЧЕНИ ЛИЧНИ ДАННИ**

на основание Регламент 2016/679

3



**Чл. 10. ВЪЗЛОЖИТЕЛЯТ** е длъжен:

1. Да участва, чрез упълномощени представители, при предаването и приемането на вагона/ите, предмет на настоящия договор, заедно с представители на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ;

2. Да предостави разрешение на Изпълнителя за ползване на Техническа и конструктивна документация за рециклиране (Проект LP 16), както и да предостави „Правилник за капитален ремонт на пътнически вагони”, инструкции за ремонт и нормативни документи, касаещи изпълнението предмета на поръчката;

3. Да заплати на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ възнаграждение в размер, при условията и в срокове съгласно настоящия договор;

4. Да предостави и осигури достъп на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ до информацията, необходима за извършването на Услугите, предмет на Договора, при спазване на относимите изисквания или ограничения, съгласно приложимото право;

5. ВЪЗЛОЖИТЕЛЯТ се задължава да не разпространява под каквато и да е форма всяка предоставена му от ИЗПЪЛНИТЕЛЯ информация, имаща характер на търговска тайна;

6. Да оказва съдействие на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ във връзка с изпълнението на този Договор, включително и за отстраняване на възникнали пречки пред изпълнението на Договора, когато ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ поиска това;

7. Да изпрати представител/и за участие при извършването на пътна проба на всеки вагон след приключване на цялостния му ремонт;

8. Да приеме ремонтирания вагон от ИЗПЪЛНИТЕЛЯ, съгласно клаузите на настоящия договор.

**Чл. 11. ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ** има право:

1. Да получи уговореното възнаграждение при условията и в сроковете, посочени в настоящия договор;

2. Да иска от ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ необходимото съдействие за осъществяване на работата по договора, включително предоставяне на нужната информация и документи за изпълнение на договора.

**Чл. 12. ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ** е длъжен:

1. Да извърши възложената поръчка качествено, в пълен обем, съгласно договореният срок в настоящия договор;

2. Да предостави на Възложителя възможност за извършване на технически контрол при изпълнение на поръчка;

3. Да отстранява за своя сметка всички забележки и неизправности, констатирани от Възложителя в рамките на гаранционния срок;

4. Да извести писмено Възложителя за готовността за предаване и приемане на ремонтирания вагон, минимум 3 /три/ дни преди предаването/приемането;

5. Да не предоставя документи и информация на трети лица относно изпълнението на поръчката, както и да не използва информация, станала му известна при изпълнение на задълженията му по настоящия договор;

6. При необходимост от промяна на материалите, влагани при ремонта, същите да бъдат писмено одобрени от отдел „Ремонт и експлоатация на вагони” към „БДЖ - Пътнически превози” ЕООД” преди влягането им, в 15-дневен срок от получаване на писмено искане от страна на Изпълнителя.

## **У. КАЧЕСТВО. РЕКЛАМАЦИИ.**

**Чл. 13. ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ** носи пълна отговорност за вреди, причинени пряко и косвено в резултат от извършения ремонт.

**Чл. 14. (1)** В случай на некачествено извършен ремонт, в резултат на който има пострадали хора, обезщетенията, които им се дължат, са за сметка на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ.

**(2)** ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ отстранява за своя сметка скрити дефекти и недостатъци, появили се в гаранционните срокове.

**ЗАЛИЧЕНИ ЛИЧНИ ДАННИ**  
на основание Регламент 2016/679



(3) Рекламации за качество, скрити дефекти и недостатъци се правят в рамките на гаранционния срок.

(4) В 3-дневен срок от изпращане на уведомлението за рекламация за качество, скрити дефекти и недостатъци, ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ изпраща свой представител за констатирането им и подписване на рекламационен протокол – по приложен образец. Уведомлението се счита за получено, ако е изпратено по един от начините, предвидени в настоящия договор, както и на електронен адрес, факс и пощенски адрес. В уведомлението, изрично, Възложителят декларира, че санкциите от Раздел VII на настоящия договор се налагат на Изпълнителя от изпращане на уведомлението.

**Чл. 15.** В случай, че изпълнителят не изпрати свой представител за констатиране на рекламациите за качество, скрити дефекти и недостатъци и подписване на рекламационен протокол, се счита, че рекламацията е приета без възражения от ИЗПЪЛНИТЕЛЯ и същия търпи санкциите при условията на Раздел VII от

**Чл. 16.** При непостигнато съгласие относно възникнала рекламация, същата се удостоверява чрез акт на независим акредитиран орган на територията на Република България.

**Чл. 17.** Установените дефекти в рекламационния протокол се отстраняват от ИЗПЪЛНИТЕЛЯ в 3-дневен срок от предаване на вагона в депо на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ или на територията на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ за отстраняване на дефекта. Ако срокът по предходното изречение е обективно невъзможен за изпълнение, ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ предлага на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ по-дълъг срок със съответната техническа обосновка. ВЪЗЛОЖИТЕЛЯТ не може да откаже в горния случай по-дългия срок, ако е обоснован.

**Чл. 18.** Всички новодоставени агрегати, възли или резервни части, които се влагат при извършването на ремонта, предмет на договора трябва да бъдат нови, оригинални и да отговарят на техническите изисквания на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ.

**Чл. 19.** При възникване на обстоятелства за рекламация, гаранционните срокове се увеличават с времето, през което вагонът е извън експлоатация, поради причина на рекламацията, до уреждане и отстраняване на рекламационния дефект.

**Чл. 20.** ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ отстранява за своя сметка скрити дефекти и недостатъци, появили се в гаранционните срокове, съгласно чл.5 от настоящия договор.

**Чл. 21.** Вагонът се счита за приет от рекламационен ремонт след подписване на Обр. ВП10<sup>а</sup>.

## VI. ГАРАНЦИИ

**Чл. 22. (1)** При подписването на този Договор, ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ представя на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ:

1. Гаранция за изпълнение в размер на 5% /пет на сто/ от стойността на договора без ДДС, а именно 207 500 лв. (двеста и седем хиляди и петстотин лева), която служи за обезпечаване на изпълнението на задълженията на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ по договора.

2. Гаранция за авансово предоставените средства с която Изпълнителят се задължава да обезпечи 100% авансово предоставените средства по този договор с „гаранция за обезпечаване на авансово предоставените средства“ в размера на плащането по чл. 6, ал.5 от настоящия договор.

(2) Гаранциите по т. 1 и т. 2 се представят в една от следните форми по избор на Изпълнителя:

- безусловна и неотменяема банкова гаранция, в оригинал, или

- застраховка, която обезпечава изпълнението чрез покритие на отговорността на

Изпълнителя, в оригинал, или

- парична сума /депозит/, внесена по банковата сметка на Възложителя: „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД - Банка: „ЮРОБАНК БЪЛГАРИЯ“ АД, IBAN: BG29 BPB1 7942 3376 5165 05, BIC: BPBIBGSF.

(4) Гаранцията по ал. 1, т. 2 се представя заедно с искане за авансово плащане и е със срок на валидност от датата на искането за авансово плащане до пълното приспадане на аванса, и се освобождава до 3 дни след връщане или усвояване на аванса, като Изпълнителят е длъжен да поддържа валидността на гаранцията за авансово плащане до пълното приспадане или връщане на аванса.

ЗАЛИЧЕНИ ЛИЧНИ ДАННИ  
на основание Регламент 2016/679



**Чл.23.** Когато Гаранцията за изпълнение по чл. 22, ал. 1, т.1 се представя под формата на парична сума, същата се внася по [банковата сметка на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ, посочена в Документацията за обществената поръчка] / [следната банкова сметка на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ:

Банка: „**ЮРОБАНК БЪЛГАРИЯ**” АД

BIC: **BPVIBGSF**

IBAN: **BG29 BPVI 7942 3376 5165 05**

**Чл. 24. (1)** Когато като гаранция за изпълнение се представя банкова гаранция, ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ предава на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ оригинален екземпляр на банкова гаранция, издадена в полза на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ, която трябва да отговаря на следните изисквания:

1. Да бъде безусловна и неотменяема банкова гаранция и да съдържа задължение на банката - гарант да извърши плащане при първо писмено искане от ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ, деклариращ, че е налице неизпълнение на задължение на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ или друго основание за задържане на Гаранцията за изпълнение по този Договор;

2. Да бъде със срок на валидност за целия срок на действие на Договора, плюс 30 (тридесет) дни след изтичане срока на Договора, като при необходимост срокът на валидност на банковата гаранция се удължава или се издава нова.

(2) Банковите разходи по откриването и поддържането на Гаранцията за изпълнение във формата на банкова гаранция, както и по усвояването на средства от страна на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ при наличието на основание за това, са за сметка на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ.

**Чл. 25. (1)** Когато като Гаранция за изпълнение се представя застраховка, ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ предава на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ оригинален екземпляр на застрахователна полица, издадена в полза на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ, в която ВЪЗЛОЖИТЕЛЯТ е посочен като трето ползващо се лице (бенефициент), която трябва да отговаря на следните изисквания:

1. Да обезпечава изпълнението на този Договор чрез покритие на отговорността на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ;

2. Да бъде със срок на валидност за целия срок на действие на Договора, плюс 30 (тридесет) дни след изтичане срока на Договора.

(2) Разходите по сключването на застрахователния договор и поддържането на валидността на застраховката за изисквания срок, както и по всяко изплащане на застрахователно обезщетение в полза на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ, при наличието на основание за това, са за сметка на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ.

**Чл. 26. (1)** ВЪЗЛОЖИТЕЛЯТ освобождава Гаранцията за изпълнение в срок до 30 (тридесет) дни след изтичане срока на Договора, приключване на изпълнението на Договора и окончателно приемане на услугите в пълен размер, ако липсват основания за задържането от страна на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ на каквато и да е сума по нея.

(2) Освобождаването на Гаранцията за изпълнение се извършва, както следва:

1. Когато е във формата на парична сума – чрез превеждане на сумата по банковата сметка на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ;

2. Когато е във формата на банкова гаранция – чрез връщане на нейния оригинал на представител на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ или упълномощено от него лице;

3. Когато е във формата на застраховка – чрез връщане на оригинала на застрахователната полица на представител на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ или упълномощено от него лице.

(3) ВЪЗЛОЖИТЕЛЯТ може по искане на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ да освобождава съответна част от Гаранцията за изпълнение след приключване и приемане по реда на договора на всеки вагон/и. В този случай, Гаранцията за изпълнение не може да бъде под определения в процедурата размер на 5% от неизпълнената част от предмета по договора. В случай на поэтапното освобождаване ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ предоставя на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ документ за изменение на първоначалната банкова гаранция или нова банкова гаранция, съответно застраховка.

(4) Гаранцията или съответната част от нея не се освобождава от ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ, ако в процеса на изпълнение на Договора е възникнал спор между страните относно неизпълнение на задълженията на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ и въпросът е отнесен за решаване пред съд. При решаване на спора в полза на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ, той може да пристъпи към усвояване на гаранциите.

**Чл. 27 (1)** ВЪЗЛОЖИТЕЛЯТ има право да задържи съответна част от Гаранцията за изпълнение и да се удовлетвори от нея, когато ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ не изпълни някое от своите

**ЗАЛИЧЕНИ ЛИЧНИ ДАННИ**  
на основание Регламент 2016/679



задължения по Договора, както и в случаите на некачествено, частично и забавено изпълнение, на което и да е задължение на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ, като усвои такава част от Гаранцията за изпълнение, която съответства на уговорената в Договора неустойка за съответния случай на неизпълнение.

(2) ВЪЗЛОЖИТЕЛЯТ има право да задържи гаранцията за изпълнение в пълен размер, в следните случаи:

1. При пълно неизпълнение, в т.ч. когато услугите не отговарят на изискванията на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ довели до разваляне на Договора от страна на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ на това основание;

2. При прекратяване на дейността на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ или при обявяването му в несъстоятелност.

(3) Във всеки случай на задържане на Гаранцията за изпълнение, ВЪЗЛОЖИТЕЛЯТ уведомява ИЗПЪЛНИТЕЛЯ за задържането и неговото основание. Задържането на Гаранцията за изпълнение изцяло или частично не изчерпва правата на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ да търси обезщетение в по-голям размер.

**Чл. 28.** Когато ВЪЗЛОЖИТЕЛЯТ се е удовлетворил от Гаранцията за изпълнение и Договорът продължава да е в сила, ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ се задължава в срок до 10 /десет/ дни да допълни Гаранцията за изпълнение, като внесе усвоената от ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ сума по сметката на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ или предостави документ за изменение на първоначалната банкова гаранция или нова банкова гаранция, съответно застраховка, така че във всеки момент от действието на Договора размерът на гаранцията за изпълнение да бъде в съответствие с изискванията на Договора.

**Чл. 29.** ВЪЗЛОЖИТЕЛЯТ не дължи лихва за времето, през което средствата по Гаранцията за изпълнение са престояли при него законосъобразно.

## VII. САНКЦИИ. ОТГОВОРНОСТИ.

**Чл. 30. (1)** При частично изпълнение на рециклирането, предмет на настоящия договор, ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ дължи неустойка в размер на 10 % от стойността на неизпълнението и произлезлите от това вреди, щети и пропуснати ползи, ако са в по-голям размер.

(2) При престой на вагона, поради констатирани неизправности след извършения ремонт, ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ дължи обезщетение в размер на 100.00 лв. /сто лева/ на ден. Обезщетението се дължи след изтичане на срока за отстраняване на дефекта по чл.17 от настоящия договор.

**Чл. 31.** При пълно неизпълнение на услугата, предмет на настоящия договор, ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ дължи на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ неустойка в размер на 15 % от общата стойност на договора или произлезлите от това вреди, щети и пропуснати ползи, ако са в по-голям размер. В този случай, ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ дължи на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ възстановяване на авансово платените суми, ведно със законната лихва върху тях.

**Чл. 32.** ВЪЗЛОЖИТЕЛЯТ може да удържа и усвоява начислените неустойки от гаранцията за изпълнение или от всяка друга дължима сума на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ по настоящия договор.

**Чл. 33.** В случай, на закъснение в плащане на извършените услуги, ВЪЗЛОЖИТЕЛЯТ дължи обезщетение на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ в размер на законната лихва за всеки ден закъснение, но не повече от 5 % от стойността на неизпълнението

**Чл. 34.** Отделно от горните санкции, ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ носи пълна имуществена отговорност за вреди, причинени пряко и/или косвено на трети лица, в резултат от некачествено извършен ремонт на пътническите вагони, в рамките на гаранционния срок, определен в настоящия договор.

## VIII. СЪОБЩЕНИЯ

**Чл. 35.** Всички съобщения между страните, свързани с изпълнението на настоящия договор, са валидни, ако са направени в писмена форма и са подписани от упълномощени представители на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ и ИЗПЪЛНИТЕЛЯ.

**Чл. 36.** За дата на получаване на съобщението се смята:

**ЗАЛИЧЕНИ ЛИЧНИ ДАННИ**

на основание Регламент 2016/679



1. датата на предаване на ръка;
2. датата на обратната разписка, когато е изпратено по пощата;
3. датата на приемането, когато е изпратено по факса.
4. датата на изпращане на електронното съобщение.

Чл. 37. За валидни адреси за кореспонденция между страните, свързани с изпълнение на настоящия договор и предаване на документи от Договора се смятат:

**ЗА ВЪЗЛОЖИТЕЛ:**

гр. София, 1080  
ул. „Иван Вазов” № 3  
Дирекция „ПЖПС  
тел. 088 902 2441  
088 900 2755  
e-mail vtonev@bdz.bg  
n\_nikolov@bdz.bg

**ЗА ИЗПЪЛНИТЕЛ:**

гр. *Дряново*  
ул. *Цицарка № 4*  
тел. *06.76.7.24.74*

e-mail *VZ.int.euro.com@mail.bg*  
*инж. Петко Василев*  
*т. 0888 674 505*

Чл. 38. При промяна на адреса, съответната страна е длъжна да уведоми другата в тридневен срок от промяната.

### XI. ФОРСМАЖОР

Чл. 39. Страните не носят отговорност за пълно или частично неизпълнение на задълженията по договора, ако то се дължи на „непреодолима сила” (форсмажор).

Чл. 40. Страната, която е изпаднала в невъзможност да изпълни задълженията си поради настъпило форсмажорно обстоятелство, е длъжна в 5-дневен срок да уведоми писмено другата страна за възникването му, както и за предполагаемия период на действие и прекратяване на форсмажорното обстоятелство като представя съответните официални документи, издадени от компетентните органи, удостоверяващи наличието на форсмажор.

### XII. СПОРОВЕ

Чл. 41. Всеки спор, породен от този договор или отнасящ се до него, ще бъде разрешаван доброволно по пътя на преговори, взаимни консултации и обмен на мнения, като постигнатото съгласие между страните ще бъде оформено в писмено споразумение.

Чл. 42. В случай, че не бъде постигнато съгласие по предходния член, всички спорове, породени от този договор или отнасящи се до него, ще бъдат разрешавани по съдебен ред, пред компетентния съд в гр. София, като се прилага българското материално и процесуално право.

### XIII. ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ДОГОВОРА

Чл. 43. (1) Този Договор се прекратява:

1. С изтичане на срока на Договора;
  2. С изпълнението на всички задължения на страните по него;
  3. При настъпване на пълна обективна невъзможност за изпълнение, за което обстоятелство засегнатата страна е длъжна да уведоми другата страна в срок до 10 /десет/ дни от настъпване на невъзможността.
  4. При прекратяване на юридическо лице – страна по Договора без правопримство, по смисъла на законодателството на държавата, в която съответното лице е установено;
  5. При условията по чл. 5, ал. 1, т. 3 от Закона за икономическите и финансовите отношения с дружествата, регистрирани в юрисдикции с преференциален данъчен режим, контролираните от тях лица и техните действителни собственици.
  6. При настъпване на условията по чл. 118 от Закон за обществените поръчки.
- (2) Договорът може да бъде прекратен:
1. По взаимно съгласие на страните, изразено в писмена форма;
  2. Едностранично от ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ без писмено предизвестие, когато ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ:  
2.1 забави изпълнението на някое от задълженията си с повече от 30 дни;

**ЗАЛИЧЕНИ ЛИЧНИ ДАННИ**  
на основание Регламент 2016/679



2.2. не отстрани в разумен срок, определен от ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ, констатирани нередности;

2.3. не изпълни точно някое от задълженията си по ДОГОВОРА;

2.4. бъде обявен в несъстоятелност или когато е в производство по ликвидация.

**Чл. 44. (1)** Всяка от страните, може да развали Договора при виновно неизпълнение на съществено задължение на другата страна по Договора, при условията и с последиците съгласно чл. 87 и сл. от Закона за задълженията и договорите, чрез отправяне на писмено предупреждение от изправната страна до неизправната и определяне на подходящ срок за изпълнение. Разваляне на Договора не се допуска, когато неизпълнената част от задължението е незначителна с оглед на интереса на изправната страна.

(2) ВЪЗЛОЖИТЕЛЯТ може да развали Договора само с писмено уведомление до ИЗПЪЛНИТЕЛЯ и без да му даде допълнителен срок за изпълнение, ако поради забава на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ то е станало безпредметно.

**Чл. 45.** При прекратяване Договора в случаите по чл. 118, ал.1 от ЗОП, Възложителят не дължи обезщетение на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ за претърпени от прекратяването на Договора вреди, освен ако прекратяването е на основание чл. 118, ал. 1, т. 1 от ЗОП. В последния случай, размерът на обезщетението се определя в споразумение, подписано от страните, а при непостигане на съгласие – по реда на клаузата за разрешаване на спорове по този Договор.

**Чл. 46. (1)** Във всички случаи на прекратяване на Договора, освен при прекратяване на юридическо лице – страна по Договора без правоприемство:

1. ВЪЗЛОЖИТЕЛЯТ и ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ съставят констативен протокол за извършената към момента на прекратяване работа и размера на евентуално дължимите плащания;

2. ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ се задължава:

а) да преустанови предоставянето на услугите, с изключение на такива дейности, каквито може да бъдат необходими и поискани от ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ;

б) да предаде на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ всички документи, изготвени от него в изпълнение на Договора до датата на прекратяването;

в) да върне на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ всички документи и материали, които са собственост на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ и са били предоставени на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ във връзка с предмета на Договора.

**Чл. 47.** При предсрочно прекратяване на Договора, ВЪЗЛОЖИТЕЛЯТ е длъжен да заплати на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ реално изпълнените и приети по установения ред услуги, а ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ е длъжен да възстанови на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ неусвоената част от авансово предоставените средства. Когато прекратяването на Договора е по вина на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ, той дължи и законната лихва върху частта от авансово предоставените средства, подлежащи на връщане, за периода от датата на прекратяване на Договора до тяхното връщане.

#### XIV. ЗАЩИТА НА ЛИЧНИТЕ ДАННИ

**Чл. 48. (1).** При обработването на лични данни по повод изпълнение предмета на настоящия договор, ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ гарантира, че служителите му, ангажирани с изпълнението на договора, са поели ангажимент за поверителност. ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ гарантира, че ще подпомага ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ в изпълнение на изискванията за сигурност на личните данни по повод настоящия договор, като незабавно го информира при нарушения в сигурността на данните, предоставя адекватна и навременна информация, прилага надлежни технически и организационни мерки и др.

(2). ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ изпълнява дейностите си по договора при стриктно спазване на разпоредбите на действащото законодателство в областта на защита на личните данни – Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 година относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните) и Закона за защита на личните данни ЗЗЛД, като прилага подходящите технически и организационни мерки за защита на данните и гарантиране правата на субектите на данни. Същият няма право да превъзлага, както и да включва други

9

**ЗАЛИЧЕНИ ЛИЧНИ ДАННИ**  
на основание Регламент 2016/679



обработващи при извършване на каквито и да е дейности по обработването на лични данни, без предварително писмено разрешение на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ.

(3). С изпълнението на предмета на договора, ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ е длъжен да заличи или върне на възложителя (съобразно писмените указания на възложителя) всички лични данни, предоставени при и по повод изпълнение на договора.

(4). ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ, като обработващ лични данни по настоящия договор, е длъжен да поддържа регистър за дейността по обработването им и във всеки един момент да може да докаже спазването на Регламент (ЕС) 2016/679 и ЗЗЛД.

## XV. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Чл. 49. Настоящият договор може да бъде изменян, по реда и при условията на чл.116 от ЗОП.

Чл. 50. При настъпване на форсмажорни обстоятелства срокът на действие на настоящия договор се удължава с тяхното времетраене.

Чл. 51. За неуредени в този договор въпроси се прилага действащото законодателство на Република България.

Настоящият договор се състои се от 10 /десет/ страници и се състави, подписа и подпечата в два еднообразни екземпляра, по един за всяка от страните.

Приложения, неразделна част от този договор:

1. Приложение № 1 - Техническа спецификация;
2. Приложение № 2 - Ценово предложение на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ;
3. Приложение № 3 – Образец ВП 10 \*.
4. Приложение № 4 - Пакет образци на протоколи (4.1 до 4.5);

ВЪЗЛОЖИТЕЛ:

Любен Нянов  
Управител на  
"БДЖ-Пътнически превози"

Иван Вълчев  
Прокурист на  
"БДЖ-Пътнически превози" ЕООД



ИЗПЪЛНИТЕЛ:



Анна Владиславова

**ЗАЛИЧЕНИ ЛИЧНИ ДАННИ**  
на основание Регламент 2016/679





# “БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ” ЕООД ЦЕНТРАЛНО УПРАВЛЕНИЕ

ул. “Иван Вазов” № 3, София 1080, България  
факс: (+359 2) 9878869  
bdz\_passengers@bdz.bg  
www.bdz.bg

**ЗАЛИЧЕНИ ЛИЧНИ ДАННИ**  
на основание Регламент 2016/679



ОДОБРЯВАМ:

**ЛЮБЕН НАНОВ**  
УПРАВИТЕЛ НА  
„БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ” ЕООД

**ИВАН ВЪЛЧЕВ**  
ПРОКУРИСТ НА  
„БДЖ – ПП” ЕООД

## ТЕХНИЧЕСКА СПЕЦИФИКАЦИЯ

за

обществена поръчка с предмет „Довършване рециклирането на 8 /осем/ броя пътнически вагони, в състоянието в което са, собственост на „БДЖ-Пътнически превози” ЕООД за едногодишен период”

Изпълнението на поръчката трябва да бъде съобразено със следните задължителни етапи:

I. Вагоните от серия 6080 определени за рециклиране се подават за ремонт в състоянието в което са, като във протоколите за предаване за ремонт се записва стария (съществуващия) номер на вагона:

- |                     |                     |
|---------------------|---------------------|
| 1. 5152 6080 556-6; | 5. 5152 6080 603-6; |
| 2. 5152 6080 602-8; | 6. 5152 6080 571-5; |
| 3. 5152 6080 576-4; | 7. 5152 6080 617-6; |
| 4. 5152 6080 561-6; | 8. 5152 6080 592-1; |

II. Елементите, материалите и възлите от вагоните, които не са изградени и/или монтирани - подлежат на ремонт и рециклиране, по съществуващ проект за рециклиране на пътнически вагони от серия 2044. Изпълнението на проекта се извършва съгласно „Технически условия” на „БДЖ” ЕАД, за рециклиране на пътнически вагони (*Приложение 1*, изготвени на базата на техническа документация на „Проект ELP 16 от 1998 г.”), със следните допълнения:

1. Общо за „Технически условия, Приложение №1 към договор от 02.04.2009г.”

Освен записаните нормативи в Техническите условия за рециклиране на вагони, могат да бъдат използвани и еквивалентни такива.

2. По т. 1. от „Технически условия, Приложение №1 към договор от 02.04.2009г.”

- 2.1 Вагоните са предназначени за движение само на територията на Република България;
- 2.2 Максимална конструктивна скорост 140 км/ч;



1.1 Вагоните да са оборудвани с одобрени:

- Гумена втулка за водене на шинтона с размери на монтираната гумена втулка съгласно чертеж № 58.095-04.002/7 – А.

- Хидравлични гасители на колебанията (амортизатори), с характеристики съгласно чертежи: № K147-190-40-2019-07-D-1 и № K147-126-40-2019-07-B-1.

а) В централната степен на окачването

Сила:	Ход:
4000 N	190 mm

б) В буксовата степен на окачването

Сила:	Ход:
1500/1500 N	126 mm

1.2 Монтиране на буксови лагери, които притежават допуск до експлоатация или са експлоатирани в пътнически вагони на „БДЖ – ПП“ ЕООД за период минимум 5 години.

1.3 Монтиране на нови подвесни болтове с нова гайка и нови металогумени елементи между тях и люлката.

1.4 Манометъра разположен над ръчната спирачка да е одобрен тип.

4. По т. 4. от „Технически условия, Приложение №1 към договор от 02.04.2009г.“

4.1 Монтаж на нови теглично-отбивачни съоръжения, съответстващи на EN 15566:2016, EN 15551:2017 или еквивалент.

5. По т. 5. от „Технически условия, Приложение №1 към договор от 02.04.2009г.“

5.1 Салона да не се разделя от стъклена преградна стена.

6. По т.11. от „Технически условия, Приложение №1 към договор от 02.04.2009г.“

6.1 Охлаждащата мощност на уредбата да е не по-малка от 35 kW;

6.2 Указаният тип компресор не е задължителен;

6.3 Указаният тип хладилен агент не е задължителен, но използваният трябва да е от тип шадящ околната среда;

6.4 Енергозахранването на климатичната уредба да позволява работата и в стационарен режим, при подаване на външно захранване към вагона със стойност 3x400 V AC 50 Hz.

6.5 Допуска се мотор-вентилатора на ТВА да е за напрежение 3x400 V AC с плавно пускане и управление на оборотите.

7. По т. 12. от „Технически условия, Приложение №1 към договор от 02.04.2009г.“

7.1 Централният източник на захранване (БГУ-без генераторна уредба) може да е базиран на съвременната концепция за изграждане на енергозахранващи системи на пътнически вагони, използваща управляеми преобразуватели с IGBT транзистори. Допуска се работа на преобразувателя, освен със стандартното за Република България входно напрежение 1500V AC 50 Hz, така и със стандартните напрежения използвани в европейския съюз и регламентирани във фиш на UIC 550.

7.2 Осветление - допуска се основното и допълнителното осветление монтирано в багажниците да бъде изградено със светодиодни осветителни тела като се запази логиката на режимите на пълно осветление (режим 1/1) и половин осветление (режим



и/или както и аварийните режими на работа на осветителната уредба. – референтни документи RIC, фиш UIC 550 и EN 60 077-1: 2004 г. или еквивалент.

- 7.3 Монтаж на 2 броя захранващи контакти (един брой двоен контакт) за напрежение AC 220V 50Hz при всяко място в салона страна прозорец, захранвани от Преобразувател (Инвертор) DC24V(работеш в интервала 18+29V) / AC220V 50Hz /синусоидално/ с мощност от 1500 до 2000W със защита от късо съединение на изхода, защита от пренапрежение на входа. Включването му да е автоматично при наличие на напрежение 1500V към вагона с реле-време за продължаване работата при отпадане на напрежението 1500V с възможност за настройка в интервала от 0 до 30 минути. От бутон разположен на лицевия панел на главното електрическо табло /ГЕТ/ да има възможност за принудително включване/изключване на инвертора. Самоизключване на инвертора при понижаване на входното напрежение под 18V. Инвертора задължително да е разположен в подвагонния сандък на енергозахранващата уредба.
- 7.4 Монтаж на нови NiCd VRLA акумулаторни батерии – 24V 275Ah ±10 Ah;

## 8. По т. 13. от „Технически условия, Приложение №1 към договор от 02.04.2009г.”

- 8.1 Защитно заземяване на металните части на вагона - съгласно фиш UIC 533.
- 8.2 Окабеляването на нисковолтовата инсталация на вагона да се извърши съгласно EN50264-3-1. Кабелите да са от тип неподдържащ горенето, да отговарят на фиш UIC 895 и да са маркирани по подходящ начин с цел лесна инспекция и поддържане.
- 8.3 Окабеляването на високоволтовата инсталация на вагона да се извърши в съответствие с фиш UIC 552.
- 8.4 Междувагонната връзка и магистралния провод да са изпълнени/изградени с 18 – жилни информационни кабели съгласно фиш UIC 558.
- 8.5 Пътническите вагони трябва да са оборудвани с:  
- пожароизвестителна система с две нива на задействане и управление на вентилационната система (минимум три датчика в салона и по един в тоалетните и на платформите на вагона). Всеки пътнически вагон трябва да бъде оборудван минимум с един брой прахов ABC пожарогасител и 8 броя аварийни чукчета, разположени равномерно в салона на вагона;  
- площи в салонната част на вагоните, разположени на места с добра видимост, с монтирани рамки за реклама – минимум 2 бр.
- 8.6 Изисквания към безопасността - използваните материали да съответстват на изискванията на EN 45545-2:2013+A1:2015 или еквивалент

Всеки един от пътническите вагони, упоменати по-горе, по настоящем е в различно техническо състояние, в следствие на което трябва да се извършат различни монтажни, ремонтни и технологични операции, за да се доведат съответните вагони до състояние, позволяващо пускането им в експлоатация след довършване на рециклирането.

Необходимите монтажни, ремонтни и технологични операции, както и броят части са в зависимост от техническото състояние на всеки един пътнически вагон подлежащ за довършване на рециклирането и са в обема съгласно описаното в следните документи:

- Части и материали, необходими за довършване на рециклирането на пътнически вагони (Приложение 2).
- Човекочасове за довършване на процесите за рециклиране на 8 бр. пътнически вагони (Приложение 3).
- Части, които е необходимо да бъдат подменени с нови и процеси които трябва да се повторят (Приложение 4).

При извършване на ревизии и проверки на монтирани вече части, материали и възли по вагоните и при установяване на необходимост от замената им с нови, същите се монтират от и за сметка на избрания Изпълнител.

За елементи, материали и възли от вагоните, които не са изградени и/или монтирани, както и за завършения вагон, Изпълнителя разработва пълен комплект техническа документация (чертежи, електрически и монтажни схеми, инструкции за експлоатация и



ремонт и списък на уързо износващи се части за новите елементи), които предоставя на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД. Документацията се предава от Изпълнителя на Възложителя в два екземпляра, в срок до 10 работни дни преди предаване на първия вагон от ремонт.

III. След приключване ремонта на всеки един вагон, всички необходими действия за получаване на Разрешение за въвеждане в експлоатация и нов номер на вагона, в съответствие с клаузите на Наредба № 57/09.06.2004 г. се извършват от Изпълнителя на поръчката, като след получаване на нов номер, в протокола за предаване на вагона от ремонт се вписва старият и новият номер на вагона.

#### **Гаранции:**

- Колооси – 5 (пет) години от датата на пускане в експлоатация на вагона;
- Колела – 5 (пет) години от датата на пускане в експлоатация на вагона;
- Нови елементи, монтирани при преокомплектоване на колоосите – гаранция съгласно действащите технически спецификации на „БДЖ – ПП“ ЕООД и „Холдинг БДЖ“ ЕАД.
- Ролкови лагери – пробег 600 000 км или 3 години, считано от датата на монтаж. Изчислителната основна номинална дълговечност трябва да бъде 3 000 000 км пробег за не по-малко от 90% от всички монтирани лагери;
- Спирачна система – съгласно „Правилник за капитален ремонт на пътнически вагони на БДЖ“:
- Противововличаща система – 24 (двадесет и четири) месеца от датата на пускане в експлоатация на вагона;
- Странични и челни врати – 24 (двадесет и четири) месеца от датата на пускане в експлоатация на вагона;
- Високоволтова инсталация – 24 (двадесет и четири) месеца от датата на пускане в експлоатация на вагона;
- Нисковолтова инсталация – 24 (двадесет и четири) месеца от датата на пускане в експлоатация на вагона;
- Отоплителна и охладителна инсталации – 24 (двадесет и четири) месеца от датата на пускане в експлоатация на вагона;
- Озвучителна система – 24 (двадесет и четири) месеца от датата на пускане в експлоатация на вагона;
- Тоалетна (за цялата система) – 24 (двадесет и четири) месеца от датата на пускане в експлоатация на вагона;
- Оборудване на вагона – 24 (двадесет и четири) месеца от датата на пускане в експлоатация на вагона;
- Боя – 5 години без преобоядисване при третиране с 5% воден разтвор на оксалова киселина и препарат за премахване на графити;
- За всички монтирани възли, детайли и части – 24 (двадесет и четири) месеца от датата на пускане в експлоатация на вагона;

#### **Изисквания за предаване на вагоните:**

Вагоните се предават на групи. Всяка група се състои от до 3 (три) вагона.

Преди предаване на готовите вагони, след приключване на цялостния ремонт и балансирането му, да се извърши пътна и спирачна проба организирана от Възложителя и заплатена от Изпълнителя, на разстояние минимум 50 км, в една посока на подходящ участък по жп мрежата на Р. България, за която се издава протокол. Пътната проба се извършва с участие на представители на Възложителя с разрешената за съответните участъци скорост. За извършената пътна проба се издава протокол.

Приемането на вагон като готов от ремонт се извършва след завършване на рециклирането, извършването на пътната проба, получаване на нов номер и Разрешение за въвеждане в експлоатация.

*Пътните и спирачни проби може да се извършат и на групи вагони, като задължително се достига максимална конструктивна скорост на вагона (140 км/ч). Организирането на пътната проба е за сметка на Възложителя, като времето за извършването ѝ от датата на уведомление за готовност, получено от Изпълнителя до*



При установяване на несъответствия вагоните се връщат за ремонт и след приключването му пътната и спирачна проба се повтарят при горните условия.

За ремонтните вагони Изпълнителя предоставя на Възложителя:

1. „Технически паспорт на вагона“, съдържащ:

**За типа вагон:**

- Конструктивни чертежи на нововградените елементи, възли и детайли;
- Схеми на електрическата инсталация на вагона и на главното електрическо табло;
- Техническа документация за отделните електрически блокове и възли, вкл. монтажна схема и схема на връзките за новите елементи;
- Инструкции за експлоатация и ремонт на енергозахранващата, осветителната, отоплителната, климатичната, озвучителната, пожароизвестителна и информационна системи;
- Техническа документация за главното електрическо табло, вкл. монтажна схема и схема на връзките в таблото;

**За всеки рециклиран вагон:**

- Размерни схеми за балансиране на вагона и теглово балансиране след ремонт;
  - Протокол за стационарно приемателно изпитване на микропроцесорни антиблокиращи (противоповличащи) системи.
  - Протокол за стационарно изпитване на отоплителната и охладителната системи.
  - Протокол от капацитивен тест на акумулаторната батерия.
  - Протокол за електрическите изпитания на системите на вагона.
  - Протоколи от изпитанията на отделните части и агрегати;
  - Протокол за приемателно изпитание на автоматичната спирачка;
  - Протокол от пътна и спирачна проба на вагона;
  - Сертификат за качество за използваните материали и части;
  - Декларация за съответствие за използваните материали и части;
  - Сведения VI-13 и известие обр. ВП-10а;
  - Разрешение за въвеждане в експлоатация;
2. Документация съгласно договора (протоколи от приемане);

**ЗАЛИЧЕНИ ЛИЧНИ ДАННИ**  
на основание Регламент 2016/679



## ТЕХНИЧЕСКИ УСЛОВИЯ

### 1. ТЕХНИЧЕСКИ ДАННИ ЗА ВАГОНА

Салонен вагон, тип Y	UIC 567-1
Междурелсие	1435 мм
Дължина на вагона между буферите	24500 мм
Дължина на коша на вагона	24200 мм
База на вагона	17200 mm
Височина на буферите	1060 mm
Височина на вагона	4250 mm
Височина на пода	1255 мм
Ширина на вагона	2880 мм
Тип на талигата	DVJ - Gorlitz 5a
База на талигата	2500 мм
Маса на вагона	38-41 т
Брой на седалките	I класа - 58, II класа - 78
Отопление и охлаждане-Едноканално въздушно отопление с охладителна система	
Електрозахранване	- централно, 1500V, 50 Hz
Осветление	- флуоресцентни лампи с индивидуални инвертори
Акумулаторни батерии	- никел-кадмиеви, 275±10 Ah, 24 V
Зарядно устройство	- централен инвертор 1500V, 50 Hz / 24 V DC
Спирачна система	Кноп KE-GPR (D)
Противоповличаща защита	микропроцесорна
Спирачни цилиндри	8 бр. x 10" (254 mm)
Максимална скорост	160км/ч
Минимален радиус на вписване	150м
Габарит	UIC 505-1
Стойка за сигнален диск и сигнални светлини	UIC 532
Странични входни врати	автоматични, плъзгащи се, UIC 560
Информационно - разговорна уредба	UIC 568
Междувагонен преход	UIC 561.

### 2. РАМА И КОШ НА ВАГОНА

Гредите на рамата по отношение на корозия трябва да отговарят на изискванията съгласно „Правилник за капитален ремонт на пътнически вагони на БДЖ”.  
Към рамата на вагона да се монтират нови греди, конзоли и планките съобразени с габаритите на монтираните под рамата агрегати (топловъздушен агрегат, охлаждащия агрегат, електрозахранващото устройство, нови спирачни механизми, подвагонен тръбен план и т.н).  
Рамата да позволява монтаж на плъзгаща врата с прибиране на стъпалото.  
Кошът на вагона да се модифицира. Покрива и челните стени да се запазят като



по отношение на корозия те трябва да отговарят на изискванията съгласно „Правилник за капитален ремонт на пътнически вагони на БДЖ”.  
Страничните стени да бъдат заменени с нови съобразени с новите входни и челни врати и прозорци.

### 3. ТАЛИГА

Талигата да се модернизира за осигуряване на подобрени ходови качества и намаляване на шума чрез вграждане на допълнителни метало гумени елементи, подобряване на ефективността на спирачната система чрез използване на дискови спирачки, нова конструкция на люлката, заземяване на краищата на осите и електронна противоповличаща защита.

#### 3.1 Основни технически параметри на талигата на модернизираната талига DVJ -Gortitz 5A.

Междурелсие	1435 мм
База на талигата	2500 мм
Диаметър на колелото, ново	920+ 10 мм
Диаметър на колелото, износено	860 мм
Диаметър/ширина на спирачния диск	610/110 мм
Спирачни цилиндри	4x10"
Спирачни накладки	2x200 см <sup>2</sup> x35мм, тип 4.2, UIC 541-3
Маса на талигата	6000 kg
Максимална маса на натоварен вагон	53000 kg
Максимална скорост	160 km/h
Амортисьори вертикален и хоризонтален (за централното ресорно окачване)	8000 N. 150 mm/10 cm/s
Амортисьор несиметричен, натягане (за буксовото ресорно окачване)	600-1500 N, 100 mm/ 10cm/s
Заземяване на краищата на осите	бронзова четка
Защита от плъзгане на колелото	контрол от микропроцесор, UIC 541-05
Лагер	2x120/240 цилиндричен ролков
Плавност на хода (по Шперлинг)	макс. 2,5

#### 3.2 Рама на талигата

След разглобяване рамата на талигата да се подложи на дробоструене. Преди продължаване на работата да се проверяват основните размери, след това да се извършва тест за пукнатини. Когато рамата се определи като годна, излишните окачвания на спирачките и допълнителните надлъжни елементи да се отстраняват. Новите допълнителни надлъжни елементи, носачите на амортисьорите и надлъжните поддържащи ленкери и осигурителни скоби да се заварят към рамата на талигата. Подготовката за заваряване да отговаря на UIC 842-3, заваряването да отговаря на UIC 842-5. 897-9, 897-12, 897-13, качеството на заварките да е В1 или А1. Безразрушителното изпитване на заварките да се извърши в съответствие с UIC 897-13 и 897-14.

Рамата на талигата да бъде обработена допълнително ако е необходимо, за да се отстранят деформациите, причинени от режещите и заваръчни операции, както и



производствени дефекти и изкривявания, причинени от експлоатацията. Високо прецизни машини CNC да обработят контактните повърхности на шпинтоните, да направят нови центриращи отвори, да обработят присъединителните повърхности на люлката. Конзоли на дисковите спирачни комплекти да бъдат заварени и свързани с новите повърхности на обработената рама на талигата.

### 3.3 Централноболтова греда

След дробоструене и проверка за пукнатини, старите амортизатори и държачите на напречните носещи греди да бъдат отстранени, след това да бъдат заварени нови носачи за амортизаторите, ленкерите, плъзгалките, хоризонталните отбивачки и основа за централния лагер. Подготовката за заваряване да отговаря на UIC 842-3, заваряването да отговаря на UIC 842-5, 897-9, 897-12, 897-13, качеството на заварките е В1 или А1. Безразрушителното изпитване на заварките да се извърши в съответствие с UIC 897-13 и 897-14.

Движението на централно болтовата греда да се ограничи в надлъжна посока с ленкери, а в напречна посока движението да е свободно до 26 мм, след това то да се ограничава с отбивачки с прогресивни силови характеристики.

### 3.4 Колооси, лагери, оси и принадлежности

Реконструираната талига да е снабдена с нови колооси, съгласно изискванията на UIC 813/ EN 13260.

Оста на колоостта да е със шийка  $\varnothing 120$  мм, при 2000 мм разстояние между средите на шийките, лагерно осигуряване да с гайка, марката на материала да е EA1N (съгласно EN 13261). Колелата са моноблок, марката на материала е ER7T (съгласно EN 13262), ходов профил съгласно EN 13715 - S1002/h28/e32.5/6.7%. Съпротивление  $\leq 0.01\Omega$ . На всяка колоос да се монтират по 2 неделими спирачни диска с възможност за замяна с делими такива. Размерите на спирачните дискове да са  $\varnothing 610 \times 110$  mm. Разположението на дисковете върху оста да е S1002 съгласно фиш на UIC 515-1.

Буксовите лагери да са тип WJ/WJP с размери  $\varnothing 120 \times \varnothing 240 \times 80$ , с размери на ролките  $\varnothing 30 \times 48$ , с качества съгласно EN 12080.

На една от буксите на всяка колоос да е монтиран импулсен датчик за подаване на сигнал към системата за защита на колелото от плъзгане. Защитата на колелото от плъзгане да е с микропроцесорна система съгласно изискванията на фиш на UIC 541-05. Импулсния датчик включва зъбно колело, което в същото време служи като диск на края на оста. Измененията на магнитното поле на това зъбно колело се превръща в електрически импулс в импулсния датчик, като по този начин произвежда сигнал, пропорционален на ъгловата скорост на колелото.

Един от краищата на оста на всяка талига да е снабден с бронзова четка за заземяване на оста, за да се избегне заземяването през лагерите

Оригиналните лагерни букси да се използват отново след почистване и проверка на размерите.

Капаците на буксите да са нови с маркировката на БДЖ. Капаците за буксите на които се монтират импулсни датчици да се доставят с микропроцесорната система против плъзгане.

### 3.5 Букса



Оригиналните букси тип Gorliiz 5 остават. Компонентите на буксите се ремонтират при необходимост.

Буксовото окачване да се комплектова с хидравличен демпфер с несиметрични характеристики.

Конструкцията на буксовия възел да осигурява безопасно поддържане в случай на ступване на пружината.

Буксите на осите да са свързани към рамата на талигата чрез заземяващи предпазни резистори, освен една букса на ос за всяка талига, която да е снабдена с бронзова втулка за заземяване края на оста.

Техническите данни на заземяващите предпазни резистори да са както следва:

Максимален ток	2000 A - 0.1 s
Номинален ток	15 A
Максимално напрежение	15 kV
Съпротивление	0.1 Ohm $\pm$ 10 %

### 3.6 Централно ресорно окачване.

Ваната на люлката да е нова конструкция. Окачването и да е с нови подвесни болтове с металогумени елементи между тях и люлката.

Хоризонталната позиция и относително успоредното нагласяване на люлката да се осигури чрез надлъжен ленкер.

### 3.7 Амортизтори

Централното окачване да има вертикални и хоризонтални хидравлични демпфери. Ходът на хидравличните демпфери да е 150 мм, факторът на затихване с:  $k = 8000 \text{ N}/10\text{cm}/\text{sec}$ .

Първичното (буксовото) ресорно окачване да е снабдено с хидравлични депфери с ход 100 mm несиметрични, с коефициент  $k=600$  до  $1500 \text{ N}/10 \text{ cm}/\text{sec}$ .

### 3.8 Връзки талига-кош

Връзката между надресорната греда и централно-болтовата греда на рамата на вагона да е осигурена с плосък централен лагер. Страничните плъзгалките да могат да се регулират по височина.

### 3.9 Окачване

Първичното (буксовото) окачване на талигата да е осигурено с единична спирална пружина, имаща пружинна константа  $1.4 \text{ mm}/\text{kN}$ .

Вторичното (централно) окачване да е осъществено с двойни пружини на люлката с пружинна константа  $3.2 \text{ mm}/\text{kN}$ . Ламелната гумена подложки под подвеските на люлката да са с пружинна константа  $0.2 \text{ mm}/\text{kN}$  за всяка подвеска. Номиналната височина на люлковата пружина да е 338 мм под празен вагон.

Отношението на първичното и вторично окачвания да е: 17:83 %.

Напречното окачване да е осигурено от гумени пръстени в буксите и от подвеските на люлковото окачване. Резултантната напречна пружинна константа (коравина) на вагона да е  $2.5 \text{ mm}/\text{kN}$ .

### 3.10. Спирачна система

Всяка талига да се оборудва с по четири спирачни комплекти, съответно по два на колоос (по един за всеки спирачен диск), състоящи се от спирачен цилиндър-регулатор комплект с лостова система. Спирачните комплекти да са типова и одобрена за БДЖ конструкция, позволяваща лесен монтаж и демонтаж към



модернизирана талига Gorlitz 5a. Всеки спирачен комплект предава чрез спирачните накладки спирачната сила към спирачния диск. В зависимост от начина на монтаж към талигите, спирачните комплекти да са ляво и дясно изпълнение. Всеки спирачен комплект, в зависимост от предавателното отношение на лостовата система да има възможност за реализиране на натискови сили на всеки накладкодържател  $18.2^{+0.2}$  kN.

### 3.10.1 Спирачни цилиндър-регулатори

Спирачните цилиндри-регулатори да са с диаметър на буталото 10" (254 mm).. Те са с вградени регулатори на лостовата спирачна система, автоматично компенсирани износването на накладките и диска и поддържащи константно разстояние между тях. Диапазонът на регулиране трябва да е от 0 до min 130 mm. Свързването на спирачните цилиндри-регулатори с въздушната система на спирачката на вагона да е чрез пневматичен вход с размер  $\frac{1}{2}$ ", разположен на дъното на всеки спирачен цилиндър и гъвкави маркучи с холендрови гайки. На талигата с ръчна спирачка на всяка колоос да се монтират по един спирачен комплект с привод за ръчна спирачка. Предаването на силата от ръчното колело, намиращо се в предверието на вагона към спирачните комплекти с привод за ръчна спирачка, да се извършва чрез предавателен механизъм и гъвкава връзка – стоманено въже в броня.

### 3.10.2 Лостова спирачна система

Лостовата спирачна система предава спирачната сила от спирачния цилиндър-регулатор към спирачния диск. Тя служи и за монтаж спирачния цилиндър-регулатор към рамата на талигата. Състои се от хоризонтални челюсти към които чрез шарнирни връзки да се монтират спирачния цилиндър и накладкодържателите, лагеруващи в средната си част към опора, свързана чрез сайлент блок за конзола към рамата на талигата. За осигуряване паралелното водене на накладкодържателите и поемане на реакциите на спирачните сили в тях при спиране, да се предвидят подвески свързани към конзолата за спирачните комплекти. Накладкодържателите да са типова и одобрена за БДЖ конструкция и да осигуряват лесен монтаж на накладките и надеждно функциониране на заключващия механизъм. На всеки накладкодържател да бъде предвидена релефна маркировка „БДЖ“. Всички шарнирни връзки да са изпълнени от повърхностно-закалени стоманени болтове и втулки.

### 3.10.3 Спирачни накладки

На всеки накладкодържател да се монтират накладки са с площ  $2 \times 200$  cm<sup>2</sup>, дебелина  $a = 35$  mm, размер  $c = 15$  mm - съгласно фиш на UIC 541-3, приложение А.1. Тип на накладките – за пътнически вагони, произведени от органичен материал за скорости до 200 км/ч, тип 4.2, изпитани със спирачни дискове от сив чугун, задължително посочени като допуснати от UIC I 4.2 за международно съобщение в приложение I 4.2 на фиш на UIC 541-3, 6-то издание от 2006 г.

### 3.10.4 Спирачен процес

Когато спирачката е задействана, спирачните накладки се прилепват към спирачния диск. Кинетичната енергия на вагона се превръща в топлина в резултат на триенето между накладките и спирачния диск. Топлината се поема от диска, след което се отделя чрез охлаждащите му ребра.



Коефициентът на триене на накладките е почти постоянен по време на спирането, независимо от скоростта или силата, приложена към спиращите накладки. По този начин кривата на забавяне е почти постоянна по време на целия спиращ процес.

Функционирането на спиращата система да се индицира от двусекционен спиращ индикатор, разположен от двете страни на вагона. Едната секция да отбелязва състоянието на ръчната спиращка, а другата на пневматичната спиращка. Отделен въздушен резервоар с обем 9 литра, да осигурява въздух на спиращия индикатор.

Манометър с диаметър  $\varnothing 100$ , разположен над ръчната спиращка във вагона, да показва налягането в спиращите цилиндър-регулатори.

#### **4 ТЕГЛИЧНО-ОТБИВАЧНИ СЪОРЪЖЕНИЯ**

Теглично-отбивачните съоръжения да са съгласно изискванията на UIC 530-1, 528, 527 и 520.

Вагонът да е оборудван с куки с товароносимост 1000 kN и винтови спрягове с товароносимост 850 kN.

Буферите да са с ход 110 mm и метало-гумен пакет с товароносимост мин. 320 kN.

Буферният талер да е с закръгление 560 mm, скосен поради изисквания за напречен габарит.

#### **5. СПИРАЧНА СИСТЕМА**

##### **5.1 Пневматична спиращка**

Вагонът да е оборудван със спираща система тип KE-GPR (D). Типът на функциониращия вентил да е KEОсSL, комплектован с бързодействащ ускорител EB3. Преводачът на налягане да е Du 21/1.27.

Главният въздухопровод да е с размер 1", спиращите ръкави - съгласно изискванията на фиш UIC 541-1. Челните въздухоспирателни кранове да са с размер 1", тип LH3 и да съответстват по конструкция, габаритни, присъединителни размери на т.1.2 на UIC541-1 и приложения 1a и 1c на UIC542. Те трябва да са с единична ръкохватка, фиксираща се в двете крайни положение "отворен" – "затворен" чрез външна пружина.

Да се монтират въздушни резервоари с обем 150 л. и 2 броя по 9 л.

Изпускателните вентили да са електро-пневматичен тип, разположени по 2 броя в близост до всяка талига.

Въздухоразпределителната система да е изпълнена от стоманени безшевни тръби свързани с безрезбови съединения.

От двете страни на вагона да са предвидени ръкохватки за изолиране на спиращката, режимен превключвател, ръкохватки на вентила за бързо разхлабване, индикатори за спиращното действие.

Към вагона да се монтира спомагателен въздухопровод с размер 1" за обслужване на допълнителните консуматори на въздух. Спиращите ръкави да са съгласно изискванията на фиш UIC 541-1 завършващи с Н-муфа. Челните въздухоспирателни кранове на спомагателния въздухопровод да са с размер 1",



тип LN3 с единична ръкохватка, фиксирана в двете крайни положение чрез външна пружина.

### 5.2 Аварийна (внезапна) спирачка

Аварийната спирачка да е с пневматично командване и одобрена за БДЖ конструкция. Да се състои от внезапен клапан, монтиран в рамата на вагона който се задейства пневматично от 2 броя активатори, разположени в салона на вагона на преградните стени салон/ предверие. При задействане ръкохватката на съответния активатор да остава изтеглена, а връщането в изходно положение да става чрез квадратен ключ. Задействането на внезапната спирачка да е съпроводено от звуков сигнал на свирка, монтирана на внезапния клапан и светлинен сигнал в главното ел.табло.

### 5.3 Ръчна спирачка

Ръчната спирачка да действа на едната талига, чрез спирачните комплекти с привод за ръчна спирачка, монтирани за всяка колоос на талигата с ръчна спирачка. Задействането ѝ да става чрез ръчно колело, разположено в предверието на вагона. Спирачната маса на ръчната спирачка да бъде min 8 t.

## 6. ВЪТРЕШНО ОБОРУДВАНЕ

### 6.1 Подова конструкция

Основата на пода да е от гофрирана ламарина с дебелина 1.5 мм и височина на профила 35 мм, монтирана между централно болтовите греди на рамата. Конзолните части на рамата са покрити с 3 мм плоска ламарина. Надлъжните удължения на гофрираните ламарини да са свързани с непрекъснати заварки. Пространството между гофрираната ламарина и техническия шперплат да е запълнено с термоизолационна вата.

Между техническият шперплат и покритието на пода да се постави 5mm компенсаторна подова вложка.

Покритието на пода да е с противоплъзгащо покритие със степен на горимост клас "В", в съответствие с UIC 564-2.

Подът на тоалетната да е покрит с усилен със стъклопласт полиестерно корито.

### 6.2 Преградни стени

Преградните стени на коридора и тоалетната на вагона да са изработени от шпервани плоскости покрити с покритие със степен на горимост клас "В", в съответствие с UIC 564-2.

### 6.3 Облицовка

Вътрешните обшивки на вагона да са изградени на модулен принцип изработени от полимерни материали. Ширината на модулите в салона да съответства на стъпката на прозорците. В тавана да са скрити в канал осветителни тела. Цялата повърхност на вагона, изключвайки вратите и прозорците, да е покрита с 50 мм ефективна шумова и топлинна изолация не съдържаща азбест.

Салона да се раздели на две зони със стъклена преградна стена.

Стените на тоалетната да са покрити със специално оформени части, включващи тоалетната седалка и мивката.

### 6.4 Вътрешни врати

Вътрешните врати да отговарят на спецификациите на UIC 567 и UIC 560.



Вратите на салона да имат алуминиева рамка, стъклен панел и 780 мм ширина. Вратите да са с пневматично или електрическо управление.

## 7. ПРОЗОРЦИ И ВРАТИ

### 7.1 Прозорци

Прозорците да са с два различни размера и две различни изработки. Прозорците в салона да имат номинален размер 1200x1010 мм, а прозорците в тоалетната и предверията да са с размери 600x1010 мм.

Прозорците да са клапови или фиксирани. Прозорците на сепаретата да са отварящи се, останалите прозорци да са фиксирани.

Прозорците на тоалетната да се клапови матирани, като на горния прозорец на височината на очите да има нематиран квадрат за наблюдаване. Прозорците в предверията да са неподвижни, по един от всяка страна.

Стъкло пакети-УПС 564-1.

### 7.2 Врати

Входните врати да са автоматични плъзгащо-изхвърлящи се в съответствие с фиш УПС 560 с електропневматично или електрическо командване и блокировка при определена скорост имащи следните характеристики:

- отваряне и затваряне от вън и от вътре с бутон;
- централно затваряне на вратите от локомотива или от всяка врата, отговарящо на изискванията на фиш на УПС 560;
- управлението на автоматичното задействане и блокировка на вратите в зависимост от скоростта на движение се задействува при скорост над 5 km/h;
- аварийен включвател със звуков сигнал с ръчка за пътниците и квадратен ключ за обслужващия персонал;
- при срещане на препятствие вратата да се връща в отворено положение и цикълът да започва отново;
- управление на вратите- с микропроцесор, включително и диагностициране;
- да са оборудвани с допълнителен секретен ключ;

В отворено положение свободната ширина да е около 800 мм. Механизмът на вратите да задейства сгъваемите стъпала.

Заклучените врати да могат да се освободят ръчно с аварийен лост.

Затворените крила на вратите да могат да се заключват с квадратен ключ отвътре и отвън.

Преминаването между вагоните да е през двукрили алуминиеви плъзгащи се врати със свободна ширина от 960 мм. с пневматично или електрическо управление.

След известен период вратата да се затваря автоматично като при срещане на препятствие вратата да се отваря отново. Ключалки, които могат да се задействат с квадратен ключ да са монтирани да заключват вратите, като в същото време блокират устройството за отваряне на вратата.

Вратите на тоалетните да са с блокировка която задейства индикатори показващи „свободно –заето”.

### 7.3 Преходни съоръжения.

Да съответствуват на УПС 561. Гумените мехове да са нови. Качеството на гумата



да отговаря на фиш на UIC 845.

### **8. ТООАЛЕТНА**

Вагонът да се захранва с вода съгласно UIC 563 от водни резервоари снабдени с нагреватели в двата края на вагона, имащи капацитет от 380 литра всеки. Резервоарите да могат да бъдат пълнени от двете страни през стандартни пълнещи глави.

Водата да се подава към мивката и тоалетното гърне посредством ел.магнитен клапан, управляван от бутон. Водата да се загрява до 30°C в основния резервоар от нагреватели 800 W/220V.

Водата да се подава към мивката и тоалетното посредством ел.магнитен клапан, управляван от бутон. Количеството на измиващата вода да се контролира от реле време. Допълнителен резервоар с капацитет 2 литра, задействан от съгстен въздух да се използва за измиване на тоалетната.

Водните резервоари заедно с удълженията на тръбите и вентилите да имат топлинна изолация, гарантираща не замръзване на водата 12 часа след изключване на нагревателите. Ако температурата на водата стане по-ниска от 5 °C, то резервоарите да се изпускат автоматично.

Обзавеждането на тоалетния възел да е със стъклопластови модули и контакт 220V, 50Hz за маломощни консуматори.

### **9. ВЪТРЕШНО ОБЗАВЕЖДАНЕ**

#### **9.1 Седалки**

Седалките за първа класа да отговарят на UIC 567 с конфигурация 2+1, освен за единичната седалка до входната врата..

Седалките за втора класа да отговарят на UIC 567 с конфигурация 2+2, освен за единичната седалка до входната врата..

Спецификациите на седалките да са:

#### **Първа класа:**

500 мм широки между облегалките на ръцете. Облегалката да може да се накланя на 15°. Да имат сгъваема масичка и място за списания и стъпенка за краката на пътника .

#### **Втора класа:**

450 мм широки между сгъваемите подлакътници. Облегалките да са фиксирани. Да имат място за списания и стъпенка за краката на пътника .

Доставчикът/ производителят на седалките представя писмени референции от железопътни превозвачи и администрации, доказващи техническите и експлоатационни качества на произведени/ доставени седалки за пътнически вагони.

#### **9.2 Багажници**

В салона по цялата му дължина да се монтират багажници. В тях да е разположено локалното осветление, високоговорители и терморегулатори.

#### **9.3 Други принадлежности**

Фиксирани маси да са между седалките, монтирани в сепарета.



Във всяко сепаре на стената да са монтирани кошчета за боклук. В предверието да има 25 литров съд за отпадъци.

На надлъжния ръб на багажника да се поставят номерата на местата.

Да има един пожарогасител с капацитет 6 килограма разположен в предверието страна ръчна спирачка. В шкафа на ел.таблото да има пожароизвестителен датчик.

#### 9.4 Изисквания към материалите за вътрешното оборудване и обзавеждане

Разработката, производството и проверката на работата и материалите за вътрешното оборудване и обзавеждане да са в съответствие със следните нормативни и стандартизационни документи:

Кодове (фишове) на UIC (Международен железничарски съюз): UIC 567-1 и 2 UIC 564-2 допълнение 13 (1991) - предписания, относно противопожарната защита и борбата с пожарите за използвания в международно съобщение железопътен състав, в който се превозват пътници или се причислява към пътническия тип вагони, използвани в международно съобщение.

Приложими стандарти по отношение на избора и свойствата на материалите по време на пожар в подвижен състав и други: БДС (български държавни стандарти), когато не са в разрез с европейските и международните, EN (European standards), BS (British Standards), NF (Association Française de Normalisation), DIN (Deutsches Institut für Normung), ASTM (American Society for Testing and Materials), ISO и др.

Забележка: Доставчикът има право да предпочете всеки от изброените стандарти, ако стандартът е в съответствие с изискванията на UIC.

#### 10. ИЗОЛАЦИЯ

Цялата повърхност на вагона, освен вратите и прозорците, да бъде покрита с 50 мм дебела базалтова вата разположена между външната и вътрешната стена. Изолацията на страничните стени да е нарязана до колоните да е с алуминиево фолио.

Покривът да е изолиран с базалтова вата, залепена към алуминиево фолио в зоната между шприглите.

#### 11. ОТОПЛЕНИЕ, ВЕНТИЛАЦИЯ, ОХЛАЖДАНЕ

Вагонът да е с топовъздушно отопление, като топлият въздух се подава в салона чрез въздушни канали, разположени по дължината на вагона на нивото на пода под прозорците. Автоматично, чрез терморегулатори и термодатчици да се поддържа температура в салона  $22^{\circ}\text{C} \pm 2^{\circ}\text{C}$ .

Топловъздушният агрегат / ТВА / да е разположен в средата на вагона, под рамата, в който са монтирани: един мотор-вентилатор 220 V/ 50Hz, два нагревателя с мощност 20 kW, общо 40 kW, предпазни стопилки за аварийно изключване на отоплението при липса на обдухване на нагревателите, два изпарителя /от системата за охлаждане /.

Нагревателите в ТВА да са изградени от 54 отоплителни елемента по 630 W 220 V, с обща мощност по 20 kW, разделени на две секции по 12 kW и 8 kW.

Над топовъздушния агрегат във въздушните канали да са разположени клапи А,



за засмукване на външен / свеж / въздух, вътрешен / от вагона / или смесен.

В режим на предварително отопление на вагона, до достигане на температура в салона  $23^{\circ}\text{C}$ , въздухът да се засмуква от вътрешността на вагона.

В режим на терморегулиране / след достигане на температура  $23^{\circ}\text{C}$  / при външна температура над  $-5^{\circ}\text{C}$  да се засмуква само външен / свеж / въздух, а при температура под  $-5^{\circ}\text{C}$  да се засмуква смесен / външен и вътрешен / въздух.

Когато външната температура е под  $+5^{\circ}\text{C}$  нагревателите да работят с пълна мощност –  $2 \times 20 \text{ kW}$ , а когато температурата е над  $+5^{\circ}\text{C}$  – само  $2 \times 12 \text{ kW}$ .

Мотор-вентилаторът да засмуква външен или вътрешен въздух и подава във вагона през въздушните канали въздух с дебит над  $2000 \text{ m}^3 / \text{час}$ . Да се осигури извеждането на замърсения въздух извън вагона посредством таванни вентилатори.

Във високоволтовия шкаф / ВВШ /, разположен под рамата, да са монтирани високоволтови контактори, високоволтови предпазители – един главен  $50 \text{ A}$  и два  $25 \text{ A}$ , за двата нагревателни кръга, реле контрол наличие на високо напрежение, разединител за високо напрежение, блок-контакт за затворен капак на ВВШ, изключващ консуматорите преди отваряне на капака.

Наличието на високо напрежение  $1500 \text{ V } 50 \text{ Hz}$ , да се регистрира в главното електрическо табло, разположено в платформата на вагона.

Зададената температура в салона на вагона  $22^{\circ}\text{C} \pm 2^{\circ}\text{C}$  да се контролира от термодатчици и терморегулатори, следящи външна температура:  $-5^{\circ}\text{C}$ ,  $+5^{\circ}\text{C}$ ,  $+21^{\circ}\text{C}$  и вътрешна температура:  $+19^{\circ}\text{C}$ ,  $+23^{\circ}\text{C}$ ,  $+80^{\circ}\text{C}$ , дуостат – следящ едновременно външната температура и тази във въздушните канали.

Отоплението на тоалетните да е с топъл въздух от топовоздушните канали от салона се извежда навън чрез вентилатори.

В режим на вентилация, мотор-вентилаторът да засмуква свеж въздух през клапа А, / нагревателите не са включени / и да го подава през въздушните канали в салона.

В режим на охлаждане, охлажданият от изпарителя въздух да се подава през въздушните канали в салона.

За осъществяване на необходимата циркулация на въздуха в салона, на тавана на вагона да са монтирани вентилатори.

Въздушното електрическо отопление, вентилация и охлаждане в салона на вагона да се превключват автоматично в зависимост от външната температура – при температура до  $+21^{\circ}\text{C}$  работи отоплението, при температура от  $+21^{\circ}\text{C}$  до  $+24^{\circ}\text{C}$  – вентилация и при температура над  $+24^{\circ}\text{C}$  – охлаждане.

### Охладителна уредба

Предназначението на уредбата е да предотвратява прегряването в салона на вагона при високо летни температури и за осигури комфортна температура за пътниците.

Уредбата да се състои от следните блокове:

- блок понижаващ трансформатор  $1500 \text{ V } 50 \text{ Hz} / 2 \times 220 \text{ V } 50 \text{ Hz}$
- блок преобразувател - трифазен инвертор  $3 \times 400 \text{ V } 50 \text{ Hz}$ .
- блок кондензатор – включващ кондензатор, два вентилатора, компресор,



- резервоар за фреона
- изпарител / монтиран в ТВА /

Технически данни на уредбата:

- Захранване - чрез трифазен инвертор 1500 V 50 Hz / 3 x 400 V 50 Hz.
- Захранващ блок - 10 kVA
- Охладителна мощност - 26 kW
- Охладителна течност - фреон 134 R
- Компресор - SZ 120
- Вентилатори за кондензатора - 2 x 500 W , захранване 3 x 400 V 50 Hz

## 12. ЕЛЕКТРОЗАХРАНВАНЕ НА ВАГОНА

Високоволтовото захранване 1500 V 50 Hz да се получава от електрическия локомотив чрез високоволтов междувагонен кабел тип NSGAFou 185 мм<sup>2</sup>. На рамата на вагона да са монтирани по два броя високоволтови разклонителни кутии и еднополюсни контакти 800 A 3000 V, разположени по диагонал, които да са обвързани с високоволтов кабел тип NSGAFou 185 мм<sup>2</sup>.

Вагонът да бъде окомплектован с по два надлъжни и напречни електропровода с високоволтов проводник специален за напрежение 3 600 V със сечение 1 x 185 мм<sup>2</sup>.

Високото напрежение да се ползва за захранване на високоволтовите консуматори – ел.нагреватели и др.

Заряда на акумулаторните батерии / АБ / и захранване на нисковолтовите консуматори се получава от блок безгенераторна уредба БГУ.

БГУ преобразува монофазното високо напрежение 1500 V 50 Hz в напрежение 29 V DC.

За захранване на променливотоковите консуматори във вагона – ел.двигатели, компресори, нагреватели за водните резервоари и др. да се монтира блок, осигуряващ от монофазното високо напрежение 1500 V 50 Hz, вторични напрежения 220 V / 3 x 380 V 50 Hz. с необходимата мощност.

Във вагона трябва да е монтирано устройства за външно стационарно зареждане на акумулаторните батерии от напрежение 220 V / 3 x 380 V 50 Hz, съгласно UIC 554-1.

Допуска се вторичните напрежения – 29 V DC, 220 V / 3 x 380 V 50 Hz и външното захранване да бъдат оформени в общ блок.

Акумулаторната батерия е никел-кадмиева 24 V 275 ± 10 Ah. Изводните клеми “+” и “-” на батерията да са изолирани от корпуса на вагона, което да се следи от устройство, монтирано в главното ел.табло.

Захранването на охлаждащата уредба да е от преобразувател 1500 V 50 Hz / 3 x 380 V 50 Hz.

Основното осветление на вагона да се осъществява от флуоресцентни лампи 36 W, захранвани от индивидуални инвертори 24 V DC / 220 V AC, в съответствие с UIC 555-1, монтирани на тавана като индиректно осветление. Като допълнително осветление в салона да са монтирани в багажниците над седалките флуорисцентни тела 18 W, захранвани от индивидуални инвертори 24 V DC / 220



V AC, с възможност за включване и изключване от пътниците. В платформите да са монтирани осветителни тела 18 W, а в тоалетните – ел. лампа 25 W.

Осветлението да може да се включи на два режима - позиция 1/1 - пълно осветление и позиция 1/2 - половин осветление в салона при което могат да се включват осветителните тела в багажниците.

Ако БГУ не работи, осветлението автоматично да се превключва в режим 1/2 когато напрежението на АБ е под 21.5 V, а при напрежение под 18.5 V системата да се включва на аварийно осветление.

След започване на зареждане на АБ и натискане на бутон 1/1 – пълно осветление, същото да се включва отново.

Сигналните червени светлини за края на влака могат да се включат с квадратен ключ независимо от бутоните за осветление, в съответствие с UIC 532.

### 13. ГЛАВНО ЕЛЕКТРИЧЕСКО ТАБЛО

Главното електрическо табло да се монтира в платформата на вагона, изградено с елементи на 19"-система и да отговаря на UIC 550.

В таблото да се монтират:

- командно – контролен панел, включващ бутони за включване и изключване на осветителната уредба в режими "1/1" и "1/2", на отоплителната, вентилационната и охладителна уредби, на индикатори за нормална работа и авария на отделните системи на вагона, волтметър за индикация напрежението на АБ
- автоматични двуполносни предпазители
- високомощни предпазители
- електронен блок "отопление, вентилация, охлаждане"
- електронен блок "автоматични входни врати"
- електронен блок "противоповличаща система"
- електронен блок "озвучителна уредба"
- блок "информационна разговорна уредба"
- преобразувател 24 V DC / 220 V 50 Hz, за храняване на лаптопи, заряд на GSM и други маломощни консуматори на 220 V 50 Hz
- клеми WAGO за обвързка на ел.таблото с електросистемите на вагона

Опроводяването на вагона да се извършва с проводници и кабели, прекарани в метални тръби под рамата на вагона и в пластмасови тръби или гофрирани метални тръби във вътрешността на вагона.

### 14. ДРУГИ ЕЛЕКТРИЧЕСКИ СИСТЕМИ

#### 14.1 Автоматични входни врати

Автоматичните входни врати да са плъзгащо-изхвърлящи се, съгласно UIC 560.

Командата за затваряне на вратите да може да бъде подадена:

- от превозната бригада на влака от ключалка, разположена близо до вратата с помощта на квадратен ключ;
- ръчно от бутон "затваряне" или автоматично след определено време;
- автоматично при потегляне на влака при скорост от 5 km/h, с което се задейства заключване и блокиране на вратите.



Ако вратата срещне преграда, тя да се отваря и след определено време отново да се затваря.

Отварянето на входните врати да се осъществява с бутон "отваряне" при спрял вагон

#### 14.2. Разговорна информационно-озвучителна уредба

В главното ел.табло да са монтирани разговорна информационна и усилвателна уредби, които да позволяват на превозната бригада да прави информационни съобщения с помощта на микротелефонна гарнитура. Чрез специални бутони съобщенията да могат да се приемат:

- от пътниците в същия вагон;
- от пътниците в целия влак;
- само от машинистите в локомотива

В салона на вагона в багажниците, в платформите и в тоалетните да са монтирани високоговорители, като от ел.таблото може да се регулира усилването на звуковия сигнал.

#### 14.3 Микропроцесорна противоположача система

Електронният блок на системата да се монтира в главното ел.табло. Блокът освен командване, контрол и диагностика на системата, да указва и изминатите от вагона километри.

#### 14.4 Преобразувател 24 V DC / 220 V 50 Hz

Да служи за хранене на маломощни консуматори за напрежение 220 V 50 Hz – лаптопи, заряд на GSM и др.

#### 14.5 Магистрален 13/ 18 -жилен кабел

Да служи за предаване на команди за дистанционно затваряне на входните врати, за дистанционно включване и изключване на осветлението на влака, за предаване на информационните съобщения от превозната бригада и др.

За реализиране на горните команди и съобщения да се ползва 18-жилен кабел, като 5 от жилата да се оставят свободни за ползване при въвеждане на допълнителни команди. Куплунзите да бъдат 13-клемни, с оглед куплиране с наличните куплунзи във вагоните на БДЖ.

18-жилният кабел да се окомплектова с 13-клемни ножови и гнеzdови куплунзи, като 5-те жила останат свободни, монтирани в края на вагона / по един ножов и гнеzdов куплунг /, за обвързка на вагоните във влаковия състав.

#### 15. ПНЕВМАТИЧНА СИСТЕМА

Проектирането на пневматичната система да е в съответствие с UIC 567, Въздухът да се подава до пневматичните елементи независимо от спирачната система от въздушен резервоар с капацитет 75 литра.

#### 16. ПРОТИВОПОЖАРНА ЗАЩИТА

Конструкцията на металната конструкция на модернизирания кош да е съобразена с изискванията на фиш на UIC 564-2.

Отоплителната, климатичната и вентилационната системи, твърдите не-термопластични материали, текстилните изделия, гумени уплътнения за врати и прозорци, пенливите материали, електрическите кабели, гумените свързващи проходи, твърдите термопластични материали, подовите настилки и седалките да са съгласно изискванията на фиш на UIC 564-2 минимум клас „В”.



Всеки пътнически вагон трябва да бъде оборудван с един пожарогасител.

### **17. БОЯДИСВАНЕ, МАРКИРАНЕ**

Защитата от корозия и боядисването на вагона да са осъществени в съответствие със съответните инструкции с двукомпонентна полиуретанова боя. Вътрешната повърхност на вагона да е снабдена с шумоконтролиращо покритие. Употребената боя трябва да отговаря на изискванията на фиш UIC 842-5. Външното боядисване трябва да издържа 8 години без пребоядисване при третиране с 5% воден разтвор на оксалова киселина и вещество за премахване на графити.

Заместените части (теглително, буферно и спирачно оборудване) както и блока с лагери да се снабдят с БДЖ маркировка.

Маркирането да се направи в съгласие със спецификациите на БДЖ и инструкциите на RIC.

### **18. ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ВЛАГАНИТЕ ИЗДЕЛИЯ ЕЛЕМЕНТИ И МАТЕРИАЛИ И ДОСТАВЧИЦИТЕ ИМ.**

18.1 Изисквания към влаганите изделия, елементи и материали.

Всички влагани изделия, елементи и материали трябва да отговарят на конструктивната документация и техническите спецификации, одобрени от БДЖ. Всички промени в конструкцията в процеса на работа, свързани с промяна на влаганите изделия, елементи и материали, се предлагат/ разработват от завода извършващ рециклирането на вагоните и одобряват от БДЖ.

18.2 Изисквания към производителите/ доставчиците на влаганите изделия, елементи и материали.

Производителят трябва да бъде сертифициран по изискванията на системата за управление на качеството, съгласно стандартите от серията ISO 9000 и сертифициран за производството на съответното изделие или материал от съответния упълномощен орган. Доставка на всяко влагано изделие или материал да се придружава от сертификат за качество.

Настоящите технически условия са неразделна част – Приложение №.1 към договор за рециклиране на пътнически вагони.

**ЗА ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ:**

"БДЖ" ЕАД

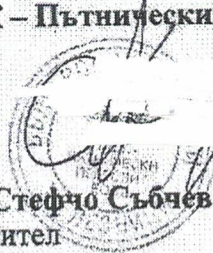
инж. Христо Монев  
Изпълнителен директор



**ЗА ИЗПЪЛНИТЕЛЯ:**

"БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

инж. Стефчо Събчев  
Управител



**ЗАЛИЧЕНИ ЛИЧНИ ДАННИ**

на основание Регламент 2016/679,





## „Вагонен завод – ИНТЕРКОМ” АД

България 5370  
Дряново, ул. Шипка 4

тел: 0676/ 7 24 74  
факс: 0676/ 7 40 83

e-mail: vzintercom@mail.bg

Изх. № 175/13.04.2020 г.

От името на „Вагонен завод-Интерком“ АД,

Във връзка с окончателното предложение за довършване на 8 броя вагони, на Вашето внимание представяме – Таблица, приложена към настоящото писмо.

Още веднъж напомняме, че за да се реализира проекта са необходими минимум 8 месеца. Това е съобразено с дългите срокове за доставка на някои от агрегатите и отделни елементи.

Обща цена за изпълнение на проекта в размер на 4 150 000 лева без ДДС по обособени позиции, както следва:

Позиция	Вагон №	Цена в лева без ДДС
1	556-6	180 096,00 лв.
2	602-8	338 746,00 лв.
3	561-6	394 922,00 лв.
4	576-8	560 148,54 лв
5	603-6	560 148,55 лв.
6	571-5	705 312,97 лв
7	617-6	705 312,97 лв.
8	592-1	705 312,97 лв.

С Уважение:

Валери Димитров

**ЗАЛИЧЕНИ ЛИЧНИ ДАННИ**  
на основание Регламент 2016/679



3. Известие обр. ВП-10а – за изписване на вагоните от ремонт и включването им в експлоатация. Попълва се минимум в два екземпляра, съгласно графите. Подписва се от началника на ремонтния цех или майстора по ремонта и инспектор качество на ремонта, приемчик, (ИКР, Приемчик).

4. при нанася екземпляра

"БДЖ - ПП" ЕАД      Прилож. №22 Форма ВП-10а

ВРЗ/ВРЦ .....

### ИЗВЕСТИЕ №.....

За извършен ремонт на следните вагони във: .....

№	№ ВАГОН	ВИД РЕМОТ
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		
13		
14		

ИКРП при "БДЖ- ПП" ЕООД: .....  
/трите имена/      /подпис/

Началник ВР Цех / М-р ремонт .....  
/трите имена/      /подпис/

Дата ..... 20 ..... г.

Връчване на известието на дежурния ръководител смяна в гарата за извършен ремонт: ..... час, ..... МИН .....

\* Дежурен ръководител смяна: .....  
/трите имена

\* В гарц, където няма дежурен ръководител смяна, съответното става на дежурното лице определено със заповед на Директора на съответното ППП.      ВМ92



### ПРЕДАВАТЕЛНО - ПРИЕМАТЕЛЕН ПРОТОКОЛ

№ .....

Днес ..... 20 год в гара ..... се събра комисия в състав :

- 1 ..... - Ваг. инструктор ППП .....
- 2 ..... - Представител на ремонтния завод
- 3 ..... - ИКРП при "БДЖ-ПП" ЕООД

Комисията състави настоящият протокол относно приемането и предаването за ремонт на вагон № \_\_\_\_\_, собственос на "БДЖ-ПП" ЕООД в завод \_\_\_\_\_

Вид на ремонта : \_\_\_\_\_ Място на извършване : \_\_\_\_\_

Дата на последна ревизия \_\_\_\_\_

Вид на талиците		Тип на колоосите		
		тип колоос	Тип колегло (симетрично/несиметрично)	Дискове (диаметър 590/610/640)
1	№		1	ММ.
			2	ММ.
2	№		3	ММ.
			4	ММ.

Комисия :

1 ..... 2 ..... 3 .....

Приложение: ВП-3 за всеки вагон включен в партидата (по образец, съгласно Работна инструкция РИ 7.5-4/1-2015).



Завод извършващ ремонта

ПРИЕМНО-ПРЕДАВАТЕЛЕН ПРОТОКОЛ  
ЗА ИЗВЪРШЕН РЕМОТ НА ВАГОН

№ вагон

Номера на колосите изпратени за прекомплектовка			
1. Тапига №	Колоси №	1	2
2. Тапига №	Колоси №	3	4

Номера на колосите монтирани на вагона			
1. Тапига №	Колоси №	1	2
2. Тапига №	Колоси №	3	4

Дата: .....

**За завод изпълнителя:**

1. .... Началник ОТК
2. .... Представител на завода

**За "БДЖ-ПП" ЕООД:**

3. .... ИКРП на "БДЖ-ПП" ЕООД;
4. .... Представител на ППП.....

№	Наименование	Цена - лева
1	Планов ремонт	Всичко

Цени са без включен ДДС

Комисия : 1. .... / ОТК на завода / 2. .... / Представител на завода / 3. .... / ИКРПП на "БДЖ-ПП" ЕООД / 4. .... / Представител на ППП .....





## “БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ” ЕООД ЦЕНТРАЛНО УПРАВЛЕНИЕ

ул. “Иван Вазов” № 3, София 1080, България  
тел. (+359 2) 987 88 69  
[bdz\\_passengers@bdz.bg](mailto:bdz_passengers@bdz.bg)  
[www.bdz.bg](http://www.bdz.bg)



### ПРОТОКОЛ от пътна проба

Днес, ..... г. В изпълнение на договор № .....

Комисия в състав:

1. ....  
/трите имена – представител на ППП/
2. ....  
/трите имена – представител на ВРЗ извършил ремонта/

извърши извърши пътна проба с вагон/и с номера както следва:

.....  
.....  
.....

Комисията констатира следното:

Вагон №..... годен/негоден  
Вагон №..... годен/негоден  
Вагон №..... годен/негоден

Забележка: Ненужното се зачерква.

1. ....  
/трите имена – представител на ППП/
2. ....  
/трите имена – представител на ВРЗ извършил ремонта/



# “БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ” ЕООД ЦЕНТРАЛНО УПРАВЛЕНИЕ

ул. “Иван Вазов” № 3, София 1080, България  
 тел.: (+359 2) 987 88 69  
 bdz\_passengers@bdz.bg  
 www.bdz.bg



## РЕКЛАМАЦИОНЕН ПРОТОКОЛ

Днес, ..... г. съгласно телеграма № ..... / ..... 20 ..... г.  
 Комисия в състав:

1. .... /трите имена – Началник цех/
2. .... /трите имена – майстор по ремонт/
3. .... /трите имена – ИКРП – БДЖ – Пътнически превози” ЕООД/
4. .... /трите имена – представител на ППП/
5. .... /трите имена – представител на ВРЗ извършил ремонта/
6. .... /трите имена – представител на ВРЗ извършил ремонта/

се събра в .....  
 със задача да извърши оглед на рекламационния/те вагон/и  
 №: .....

ревизия:  
 ..... 20 ..... г.  
 ..... 20 ..... г.  
 ..... 20 ..... г.

Комисията констатира следното:

.....  
 .....  
 .....

Определя, че гореописаните повреди са в резултат на:

.....  
 .....

Забележка:

1. Ремонтът ще бъде извършен на територията на Ремонтен цех при ..... (към „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД) по одобрена калкулация.
2. Ремонтът ще бъде извършен на територията на Вагоноремонтен завод ..... за негова сметка, включително и придвижването на вагона до завода и обратно.

Забележка: Ненужната точка се зачерква.

- |         |         |         |
|---------|---------|---------|
| 1. .... | 2. .... | 3. .... |
| 4. .... | 5. .... | 6. .... |



ОДОБРЯВАМ:

Приложение № 4.5  
към договор № .....

ЛЮБЕН НАНОВ  
УПРАВИТЕЛ НА  
„БДЖ – ПП” ЕООД

ИВАН ВЪЛЧЕВ  
ПРОКУРИСТ НА  
„БДЖ – ПП” ЕООД

### КАЛКУЛАЦИЯ

за разходи за заета позиция по отстраняване на рекламация  
на вагон № ..... на дата .....

Отстраняване на рекламация на пътнически вагон на коловоз в ремонтен цех

№	Наименование	време	Общо лева
1	Маневрена дейност - общо		
2	Нереализиран приход		
3	Зает коловоз в ремонтен цех		
4	Пълна себестойност		
5	Печалба		
6	Цена без ДДС		
7	Цена с ДДС		

Отстраняване на рекламация на пътнически вагон на екипировъчен коловоз

№	Наименование	време	Общо лева
1	Маневрена дейност - общо		
2	Нереализиран приход		
3	Зает екипировъчен коловоз		
4	Пълна себестойност		
5	Печалба		
6	Цена без ДДС		
7	Цена с ДДС		

Забележки:

1. В посочената цена за маневрена дейност не се включва дизеловото гориво, което се заплаща отделно в зависимост от действително направения разход.
2. Цената за зает коловоз се отнася за всяко започнато денонощие.

Съгласувано с:

..... Николина Даскалова  
Директор дирекция "Финанси"

..... ( )  
Ръководител отдел "ПАФР"

Изготвил:

..... ( )