

ДОГОВОР
ЗА РЕЦИКЛИРАНЕ НА ПЪТНИЧЕСКИ ВАГОНИ

№ 170 / 29.06.2020 г.

Днес, 29.06.2020 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, представявано от Любен Нанов – Управител и Иван Вълчев – Прокурист, наричани по-долу за краткост „ВЪЗЛОЖИТЕЛ“,

и

„КОЛОВАГ“ АД, със седалище и адрес на управление: БЪЛГАРИЯ; Област Пазарджик; Община Септември; ПК 4490 гр. Септември; ул. „Л. Каравелов“ № 2 В, регистрирано в Търговския регистър при Агенция по вписванията, ЕИК № 112131492, ИН по ДДС № BG112131492, представявано от Емил Стоянов Йончев, 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 № 03-07-483/29.05.2020г. от Управителя и Прокуриста 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 7 /седем/ 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 преби на вагоните:

1. Място за предаване и рециклиране на вагоните – на територията на Изпълнителя: „Коловаг“ АД.

2. Място за приемане на вагоните – ВРУ Септември.

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

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

(3) Разстоянието на пътните и спирачните преби 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 - 140 km/ч.

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

(5) В случай на констатирани несъответствия и при възникване на необходимост от извършването на повторните преби по ал. 4, разходите са за сметка на Изпълнителя.

Заличени лични данни на основание Регламент 2016/679.

111/4

II. СРОК НА ДОГОВОРА.

Чл.4. (1) С цел привеждане на рециклираните вагони в съответствие с изискванията на РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 1302/2014 НА КОМИСИЯТА от 18 ноември 2014 година, относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Подвижен състав — локомотиви и пътнически подвижен състав“ на железопътната система в Европейския съюз, Изпълнителят приема всички необходими действия така, че в срок до 21.12.2020 г. ремонтът на вагоните да бъде приключен и същите да са въведени в експлоатация по установения законов ред.

(2) Срокът за изпълнение на ремонта обвързва Изпълнителя при условие, че Възложителят спази всички срокове за плащане на авансово предоставените средства, описани по-долу.

Чл.5. Гаранционите срокове след извършване на рециклиране на всеки един вагон са съгласно § 92 от „Правилник за капитален ремонт на пътнически вагони“, считано от датата на протокола за приемането на вагона от рециклиране.

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 LP16), 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 качественото, точно и пълно изпълнение на всички дейности, предмет на обществената поръчка.

(5) Възложителят дължи на Изпълнителя авансово плащане в размер на 50% 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 от цената на всеки един предаден и приет вагон до пълното усвояване или възстановяване на аванса.

Чл.7 (1) Общата стойност на договора е в размер на 3 450 000,00 лв. (*три милиона четиристотин и петдесет хиляди лева*), без ДДС, формирана както следва:

1. За вагон № 5152 6080 568-1, обособена позиция №1, сума в размер на 354 630,00 лв. (*триста петдесет и четири хиляди шестстотин и тридесет лева*), без ДДС.

2. За вагон № 5152 6080 596-2, обособена позиция №2, сума в размер на 453 090,00 лв. (*четиристотин петдесет и три хиляди и деведесет лева*), без ДДС.

3. За вагон № 5152 6080 577-2, обособена позиция №3, сума в размер на 443 780,00 лв. (*четиристотин четиредесет и три хиляди седемстотин и осемдесет лева*), без ДДС.

4. За вагон № 5152 6080 579-8, обособена позиция №4, сума в размер на 407 570,00 лв. (*четиристотин и седем хиляди петстотин и седемдесет лева*), без ДДС.

5. За вагон № 5152 6080 570-7, обособена позиция №5, сума в размер на 529 780,00 лв. (петстотин двадесет и девет хиляди седемстотин и осемдесет лева) без ДДС.

6. За вагон № 5152 6080 581-4, обособена позиция №6, сума в размер на 629 600,00 лв. (шестстотин двадесет и девет хиляди и шестстотин лева), без ДДС.

7. За вагон № 5152 6080 625-9, обособена позиция №7, сума в размер на 631 550,00 лв. (шестстотин тридесет и една хиляди петстотин и петдесет лева), без ДДС.

(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 10 /десет/ 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 и се изписва стар номер и нов номер (предварителен номер);

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.

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

Банка: Юробанк България“ АД

IBAN: BG77BPBI81701719001255

SWIFT/BIC код: BPBIBGSF

Титуляр на сметката: „Коловаг“ 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 „ГЖПС”.

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 7 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 извърши 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 рекламиации 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 изгответните 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 командира 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 ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ. В случай, че ИЗПЪЛНИТЕЛЯ пожелае постоянно присъствие на длъжностни лица на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ, на територията на завода, разходите остават за сметка на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ;

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

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 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 в срок. Предаването се удостоверява с приемо-предавателен протокол подписан между страните.

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 ремонтирани вагони 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 ремонтиралите вагони, минимум 3 /три/ дни преди предаването/приемането и представи предварителният номер на всеки от вагоните;

5. Да не предоставя документи и информация на трети лица, относно изпълнението на поръчката, освен информация, нужна на доставчиците на стоки и услуги за рециклирането, както и да не използва информация, станала му известна при изпълнение на задълженията му по настоящия договор за цели, без връзка с настоящата поръчка;

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 влагането им, в 15-дневен срок от получаване на писмено искане от страна на Изпълнителя.

V. КАЧЕСТВО. РЕКЛАМАЦИИ.

Чл. 13. ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ носи пълна отговорност за вреди, причинени пряко и косвено в резултат от извършения ремонт в рамките на гаранционния срок при правилна експлоатация.

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.

(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 reklamация за качество, скрити дефекти и недостатъци, ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ изпраща свой представител за констатирането им и подписване на reklamационен протокол – по приложен образец. Уведомлението се счита за получено, ако е изпратено по един от начините, предвидени в настоящия договор, както и на електронниен адрес, факс и пощенски адрес.

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

Чл. 16. При непостигнато съгласие относно възникнала reklamация, същата се удостоверява от двустранно одобрено вещо лице, от Списъка на специалистите, утвърдени за вещи лица, за съдебния район на СГС.

Чл. 17. Установените дефекти в reklamационния протокол се отстраняват от ИЗПЪЛНИТЕЛЯ в срок от 7 работни дни 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 reklamация, гаранционните срокове на съответните детайли, възли и/или системи се увеличават с времето, през което вагонът е извън експлоатация, поради причина на reklamацията, до уреждане и отстраняване на reklamационния 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 reklamационен ремонт след подписане на Обр. ВП10^a.

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 172 500,00 лв. (*сто седемдесет и две 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 BPBI 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.

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: BPBIBGSF

IBAN: BG29 BPBI 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 ида 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 полizza, издадена в полза на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ, в която ВЪЗЛОЖИТЕЛЯТ е посочен като трето ползвашо 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 поетапното 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 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, т.е. когато до 21.12.2020 г. не е предаден нито един напълно ремонтиран вагон и това е довод до развалянена Договора от страна на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ;

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, т.е. когато до 21.12.2020 г. не е предаден нито един напълно ремонтиран вагон, 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. (1) В случай, на закъснение в плащане на извършените услуги, ВЪЗЛОЖИТЕЛЯТ дължи обезщетение на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ в размер на 10 % от стойността на неизпълнението и произлезлите от това вреди, щети и пропуснати ползи, ако са в по-голям размер.

(2) В случай, че ВЪЗЛОЖИТЕЛЯТ прекрати договора на основание чл.118, ал.1, т.1 от ЗОП - когато е необходимо съществено изменение на поръчката, което не позволява договорът бъде изменен на основание чл. 116, ал. 1 от ЗОП, ВЪЗЛОЖИТЕЛЯТ дължи обезщетение на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ в размер на 10 % от стойността на неосъществения остатък от възложената изработка и произлезлите от това вреди, щети и пропуснати ползи, ако са в по-голям размер.

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 гаранционните срокове, 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:

- 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“ №
Дирекция „ГДКС“

ЗА ИЗПЪЛНИТЕЛ:

гр. Септември
ул. Л. Каравелов
тел.: (

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

IX. ФОРСМАЖОР

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

Чл. 40. Страната, която е изпаднала в невъзможност да изпълни задълженията си поради настънило форсажорно 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 форсажорното обстоятелство като представя съответните официални документи, издадени от компетентните органи, удостоверяващи наличието на форсажор.

X. 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.

XI. ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ДОГОВОРА

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

1. С изпълнението на всички задължения на страните по него;
2. При заличаване на юридическо лице – страна по Договора без правоприемство;
3. 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;
5. При настъпване на условията по чл. 118 от Закон за обществените поръчки.

(2) Договорът може да бъде прекратен и по взаимно съгласие на страните, изразено в писмена форма;

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) ВЪЗЛОЖИТЕЛЯT може да развали Договора само с писмено уведомление до ИЗПЪЛНИТЕЛЯ и без да му даде допълнителен срок за изпълнение, когато ИЗПЪЛНИТЕЛЯT:

2.1. не отстрани повече от два пъти в разумен срок, определен от ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ, констатирани съществени отклонения от "Техническа спецификация на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ и Правилник за капитален ремонт на пътнически вагони при приемането на вагон след ремонт. При спор за срока, същият се определя чрез акт на независим акредитиран орган на територията на Република България.

2.2. бъде обявен в несъстоятелност.

(3) ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ може да развали Договора само с писмено уведомление до ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ и без да му даде допълнителен срок за изпълнение, когато ВЪЗЛОЖИТЕЛЯТ:

3.1. забави дължимо плащане с повече от 30 дни;

3.2. бъде обявен в несъстоятелност.

Чл. 45. (1) Във всички случаи на прекратяване или разваляне на Договора, освен при заличаване на юридическо лице – страна по Договора без правоприемство:

1. ВЪЗЛОЖИТЕЛЯТ и ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ съставят констативен протокол за извършената към момента на прекратяване работа, резервните части, които са налични на склад при Изпълнителя и са осигурени за вагоните, предмет на настоящия договор, както 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. 46. При предсрочно прекратяване на Договора на основание чл.118, ал.1, т.2 и т.3 от ЗОП или при разваляне на договора, поради неизпълнение на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ, ВЪЗЛОЖИТЕЛЯТ е длъжен да заплати на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ реално изпълнените и приети по установения ред услуги, а ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ е длъжен да възстанови на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ неприспадната част от авансово предоставените средства

XII. ЗАЩИТА НА ЛИЧНИТЕ ДАННИ

Чл. 47. (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/EО (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 обработващи при извършване на каквото 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.

Заличени лични данни на основание Регламент 2016/679.

XIII. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Чл. 48. Настоящият договор може да бъде изменян, по реда и при условията на чл.116 от ЗОП .

Чл. 49. При настъпване на форсмажорни обстоятелства срокът на действие на настоящия договор се удължава с тяхното времетраене.

Чл. 50. За неуредени в този договор въпроси се прилага действащото законодателство на Република България.

Чл. 51. Договорът подлежи на нотариална заверка на подписите, с оглед прилагането на чл. 417 от ГПК.

Настоящият договор се състои се от 11 /единадесет/ страници и се състави, подписа и подпечатана 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^a .
4. Приложение № 4 - Пакет образци на протоколи (4.1 до 4.5);

ВЪЗЛОЖИТЕЛ:

Любен Нацов

Управител на

“БДЖ-Пътнически превози” ЕООД

Иван Вълчев

Прокуррист на

“БДЖ-Пътнически превози” ЕООД

ИЗПЪЛНИТЕЛ:

Емил Йончев

Изпълнителен директор на

“Коловаг” АД



Заличени лични данни на основание Регламент 2016/679.



Към договор
N 170/29.06.2020г.

“БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ” ЕООД

ЦЕНТРАЛНО УПРАВЛЕНИЕ

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



ОДОБРЯВАМ:

ЛЮБЕН НАНОВ
УПРАВИТЕЛ НА
„БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ” ЕООД

ИВАН ВЪЛНЕВ
ПРОКУРИСТ НА
„БДЖ – ПП” ЕООД

ТЕХНИЧЕСКА СПЕЦИФИКАЦИЯ

за

обществена поръчка с предмет „Рециклиране на 7 /седем/ 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 568-1; | 5. № 5152 6080 570-7; |
| 2. № 5152 6080 596-2; | 6. № 5152 6080 581-4; |
| 3. № 5152 6080 577-2; | 7. № 5152 6080 625-9; |
| 4. № 5152 6080 579-8; | |

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*, изгответи 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;

3. По т. 3. от „Технически условия, Приложение №1 към договор от 02.04.2009г.”

- 1.1 Вагоните да са оборудвани с одобрени:

 - Гумена втулка за водене на шпинтона с размери на монтираната гумена втулка съгласно чертеж № 58.095-04.002/7 – А.
 - Хидравлични гасители на колебанията (амортисьори), с характеристики съгласно чертежи: № K147-190-40-2019-07-D-1 и № K147-126-40-2019-07-B-1.

a) В централната степен на окачването

| | |
|--------|--------|
| Сила: | Ход: |
| 4000 N | 190 mm |

b) 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 щадящ 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 1/2), 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(работещ 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 действие 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 пражов ABC пожарогасител и 8 броя аварийни чукчета, разположени равномерно в салана 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 обеми 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 замяната 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 бързо 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“;

- Противоповличаща система – 24 (двадесет и четири) месеца от датата на пускане в експлоатация на вагона;

- Страницни 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 пребоядисване 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 пробы 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 приключването ѝ, установено с двустранен протокол не се счита за време на ремонт.

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

За ремонтирани 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 антиблокирящи (противоповличащи) системи.
- Протокол за стационарно изпитване на отоплителната и охладителната системи.
- Протокол от капацитивен тест на акумулаторната батерия.
- Протокол за електрическите изпитвания на системите на вагона.
- Протоколи от изпитванията на отделните части и агрегати;
- Протокол за приемателно изпитване 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;
- Сведение 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.

ПРИЛОЖЕНИЕ №1

Към договор за рециклиране на вагони

ТЕХНИЧЕСКИ УСЛОВИЯ

1. ТЕХНИЧЕСКИ ДАННИ ЗА ВАГОНА

| | |
|--|--|
| Салонен вагон, тип У | UIC 567-1 |
| Междурелсие | 1435 mm |
| Дължина на вагона между буферите | 24500 mm |
| Дължина на коша на вагона | 24200 mm |
| База на вагона | 17200 mm |
| Височина на буферите | 1060 mm |
| Височина на вагона | 4250 mm |
| Височина на пода | 1255 mm |
| Ширина на вагона | 2880 mm |
| Тип на талигата | DVJ - Gorlitz 5a |
| База на талигата | 2500 mm |
| Маса на вагона | 38-41 t |
| 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 | Knorr KE-GPR (D) |
| Противоповличаща защита | микропроцесорна |
| Спирачни цилиндри | 8 бр. x 10" (254 mm) |
| Максимална скорост | 160 km/h |
| Минимален радиус на вписване | 150m |
| Габарит | UIC 505-1 |
| Стойка за сигнален диск и сигнални светлини | UIC 532 |
| Страницни 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 монтирани под рамата агрегати (топловъздушен агрегат, охлаждащ 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”. Странничните 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 | 4×10^6 |
| Спирачни накладки | 2x200 cm ² x35мм, тип 4.2, UIC 541-3 |
| Маса на талигата | 6000 kg |
| Максимална маса на натоварен вагон | 53000 kg |
| Максимална скорост | 160 km/h |
| Амортизори вертикален и хоризонтален (за централното ресорно окачване) | 8000 N. 150 mm/10 cm/s |
| Амортизор несиметричен, натягане (за буксовото ресорно окачване) | 600-1500 N, 100 mm/ 10cm/s |
| Заземяване на краищата на осите | бронзова четка |
| Задита 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 извърши 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 амортизорите и надлъжните поддържащи ленkeri и осигурителни скоби да се заварят към рамата на талигата. Подготовката за заваряване да отговаря на UIC 842-3, заваряването да отговоря 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 отстраният 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 отверстия, да обработят присъединителните повърхности на лулката. 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 амортизори и държачите на напречните носещи греди да бъдат отстранени, след това да бъдат заварени нови носачи за амортизорите, ленкерите, плъзгалките, хоризонталните отбивачки и основа за централния лагер. Подготовката за заваряване да отговоря 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 ленkeri , а в напречна посока движението да е свободно до 26 mm, 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 Ø120 mm, при 2000 mm 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 Ø610x110 mm. Разположението на дисковете върху оста да е S1002 съгласно фиш на UIC 515-1.

Буксовите лагери да са тип WJ/WJP с размери Ø120x Ø240x80, с размери на ролките Ø 30x48, 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 краишата 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.

Капациите на буксите да са нови с маркировката на БДЖ. Капациите 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 счупване 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 ± 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 Амортизори

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

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

3.8 Връзки талига-кош

Връзката между надресорната греда и централно-болтовата греда на рамата на вагона да е осигурена с плосък централен лагер. Страницните плъзгалки 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 гума 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 mm 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

modернизирана талига Gorlitz 5a. Всеки спирачен комплект предава чрез спирачните накладки спирачните 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 компенсиращи 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 холандрови 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 $2 \times 200 \text{ cm}^2$, дебелина а = 35 mm, размер с = 15 mm - съгласно фиш на UIC 541-3, приложение A.1. Тип на накладките – за пътнически вагони, произведени от органичен материал за скорости до 200 km/h, 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 охлаждашите му ребра.

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

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

Манометър с диаметър Ø100, разположен над ръчната спирачка във вагона, да показва налягането в спирачните 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 товарносимост 1000 kN и винтови спрягове с товарносимост 850 kN.

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

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

5. СПИРАЧНА СИСТЕМА

5.1 Пневматична спирачка

Вагонът да е оборудван със спирачна система тип KE-GPR (D). Типът на функционния вентил да е KEOcSL, комплектован с бързодействащ ускорител EB3. Преводацът на налягане да е Du 21/1.27.

Главният въздухопровод да е с размер 1", спирачните 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 1а и 1с 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 спирачката, режимен превключвател, ръкохватки на вентила за бързо разхлабване, индикатори за спирачното действие.

Към вагона да се монтира спомагателен въздухопровод с размер 1" за обслужване на допълнителните консуматори на въздух. Спирачните 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 LH3 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 mm и височина на профила 35 mm, монтирана между централно болтовите греди на рамата. Конзолните части на рамата са покрити с 3 mm 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 противопъзгащо покритие със степен на горимост клас "B", 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 "B", 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 стълката на прозорците. В тавана да са скрити в канал осветителни тела. Цялата повърхност на вагона, изключвайки вратите и прозорците, да е покрита с 50 mm 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 mm 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 mm, а прозорците в тоалетната и предверията да са с размери 600x1010 mm.

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

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-UIC 564-1.

7.2 Врати

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

- отваряне и затваряне от вън и от вътре с буто;
- централно затваряне на вратите от локомотива или от всяка врата, отговарящо на изискванията на фиш на UIC 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 mm. Механизмът на вратите да задейства съваемите стъпала.

Заключените 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 mm. 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 съответствуваат на UIC 561. Гумените мехове да са нови. Качеството на гумата

да отговаря на фиш на UIC 845.

8. Тоалетна

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 пълненци глави.

Водата да се подава към мивката и тоалетното гърне посредством ел.магнитен клапан, управляем 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, управляем от бутон. Количество на измиращата вода да се контролира от реле време. Допълнителен резервоар с капацитет 2 литра, задействан от състен 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 стъкло пластови 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 mm широки между облегалките на ръцете. Облегалката да може да се накланя на 15°. Да имат съвместима масичка и място за списания и стъпенка за краката на пътника.

Втора класа:

450 mm широки между съвместимите 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 е капацитет б 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 mm 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 топловъздушно 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, предгазни стопилки за аварийно изключване на отоплението при липса на обдухване на нагревателите, два изпарителя /от системата за охлажддане /.

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 топловъздушния агрегат във въздушните канали да са разположени клапи A,

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°C , въздухът да се засмуква от вътрешността на вагона.

В режим на терморегулиране / след достигане на температура 23°C / при външна температура над -5°C да се засмуква само външен / свеж / въздух, а при температура под -5°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 m^3 / час. Да се осигури извеждането на замърсения въздух извън вагона посредством тавани вентилатори.

Във високоволтовия шкаф / ВВШ /, разположен под рамата, да са монтирани високоволтови контактори, високоволтови предпазители – един главен 50 A и два 25 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 $22^{\circ}\text{C} \pm 2^{\circ}$ С да се контролира от термодатчици и терморегулатори, следящи външна температура: -5°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 топловъздушните 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, охладеният 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 понижаваш 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 mm². 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 mm².

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 mm².

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 преобразуваmonoфазното 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 monoфазното 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 устройство 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 охладителната 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 бутона 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 двуполюсни 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 захранване на лаптопи, заряд на GSM и други маломощни консуматори на 220 V 50 Hz
- клеми WAGO за обвръзка 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 гофирани метални тръби във вътрешността на вагона.

14. ДРУГИ ЕЛЕКТРИЧЕСКИ СИСТЕМИ

14.1 Автоматични входни врати

Автоматичните входни врати да са плъзгащи-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 противоповличаща 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 захранване 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 гнездови куплунзи, като 5-те жила останат свободни, монтирани в края на вагона / по един ножов и гнездов куплунг /, за обвръзка 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 нетермопластични материали, текстилните изделия, гумени уплътнения за врати и прозорци, пенливите материали, електрическите кабели, гumenите свързвани проходи, твърдите термопластични материали, подовите настилки и седалките да са съгласно изискванията на фиш на UIC 564-2 минимум клас „B”.

Всеки пътнически вагон трябва да бъде оборудван с един пожарогасител.

17. БОЯДИСВАНЕ, МАРКИРАНЕ

Зашитата 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 вещества 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 RJC.

18. ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ВЛАГАНТЕ 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. Доставката 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. Стефан Събчев
Управител

Заличени лични данни на основание Регламент 2016/679.

КОЛОВАГ АД
издадено на 29.05.2020
СЕПТЕМВРИ



До
„БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД
Централно управление
ул., „Иван Вазов“ №3

На вниманието на
г-н Любен Нанов
Управлятел на „БДЖ-ПП“ ЕООД

Приложение

N=2

№ и Договор №: 170 / 29.05.2020.

“БДЖ-ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД
п.к. 1080, гр. София, ул. „Иван Вазов“ №3
03-07-475 / 29.05.20.

относно: “Запитване за оферта за ремонт на вагони“

Уважаеми г-н Нанов,

Във връзка с Ваше писмо № 03-07-475 от 29.05.2020 год. и проведени разговори относно възможността за довършване на преустройство и рециклиране на пътнически вагони с начален срок на ремонт 2009 год., предлагаме на вниманието Ви нашата най-добра оферта както следва:

1. Единични цени пономерно за съответните вагони

| № по ред | Цени за ремонт без ДДС / лева / | Вагон № 51.52 6080 568-1 | Вагон № 51.52 6080 579-8 | Вагон № 51.52 6080 577-2 | Вагон № 51.52 6080 596-2 | Вагон № 51.52 6080 570-7 | Вагон № 51.52 6080 581-4 | Вагон № 51.52 6080 625-9 |
|-------------|---|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| 1 | Цена за ремонта без ДДС / лева / | 354 630.00 | 407 570.00 | 443 780.00 | 453 090.00 | 529 780.00 | 629 600.00 | 631 550.00 |
| 2 | Средна цена за ремонт на 1 брой вагон без ДДС / лева / | | | | 492 857.14 | | | |
| 3 | Обща стойност на ремонта за 7 броя вагони без ДДС / лева / | | | | 3 450 000.00 | | | |

2. Технически изисквания.
3. Начин на плащане

-съгласно договорените

-Аванс

-50% от общата сума до 3 дни след
подписване на договор, но не по-късно
от 12.06.2020 год.

| | |
|---------------------------------------|--|
| - Доплащане | - след подписване на приемо-предавателен протокол за всеки вагон с |
| 4. Срок за изпълнение | -30.12.2020 год. |
| 5. Условия на доставка | - СРТ гара Септември |
| 6. Посочените цени са без нацищен АДС | |
| 7. Срок на валидност на офертата | -30 дни |

инж. Емил Иончев
Изпълнителен директор



гр. Септември
29.05.2020 год.

Заличени лични данни на основание Регламент 2016/679.

Съм Дорога

№ 110

19.09.2015

3. Известие обр. ВП-10а - за изписване на вагоните от ремонт и включването им в експлоатация. Полъavlva 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).

"БДЖ - ПП" ЕАД

Прилож. №22 Форма ВП-10а

4.
при нанасяне
екземпляра.

ВРЗ/ВРЦ

ИЗВЕСТИЕ №.....

За извършен ремонт на следните вагони във:

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

ИКРП при "БДЖ- ПП" ЕООД: /приме име/ /подпись/

Началник ВР Цех / М-р ремонт /приме име/ /подпись/

Дата 20 г.

Бръчкане на известието на дежурния ръководител смяна в гарата 32

извършен ремонт: час, мин

* Дежурен ръководител смяна: /приме име/

* В гарц, където новия дежурен ръководител смяга, бръчкането става на дежурното лице определено със заповед на Директора на съответното ППП. НД92

Приложение № 4.1

ПРЕДАВАТЕЛНО - ПРИЕМАТЕЛЕН ПРОТОКОЛ

№

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

- | | |
|---------|-----------------------------------|
| 1 | - Ваг. инструктор ПГП |
| 2 | - Представител на ремонтния завод |
| 3 | - ИКРП при "БДЖ-ПГ" ЕООД |

Комисията състави настоящият протокол относно приемането и предаването за
ремонт на вагон №, собственост на "БДЖ-ПГ" ЕООД в завод

Вид на ремонта

Дата на последна ревизия

Място на извършване :

| Вид на тапиците | | Тип на колосисте | |
|-----------------|---|------------------|--|
| 1 | № | тип колело | (симетрично/несиметрично) |
| 1 | | 1 | Дисково (диаметър 590/610/640) мм. |
| 2 | | 2 | мм. |
| 3 | | 3 | мм. |
| 4 | | 4 | мм. |

Комисия:

- | | | |
|---------|---------|---------|
| 1 | 2 | 3 |
|---------|---------|---------|

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

Код 800 Бюро № 9 от 29.06.2020.

Приложение №4.2

| | |
|--------------------------|--|
| Запод изпървата ремонтна | ПРИЕМНО-ПРЕДАВАТЕЛЕН ПРОТОКОЛ ЗА ИЗВЪРШЕН РЕМОНТ НА ВАГОН |
|--------------------------|--|

№ вагон

Номера на колоосите изпратени за преокомплектовка

| 1. Галита № | Колооси № | 1 | 2 |
|-------------|-----------|---|---|
| 2. Галита № | Колооси № | 3 | 4 |

Номера на колоосите монтиранни на вагона

| 1. Галита № | Колооси № | 1 | 2 |
|-------------|-----------|---|---|
| 2. Галита № | Колооси № | 3 | 4 |

Дата:

За запод изпълнител:

1. Чачаник ОТК
2. Представител на завода

За "БДЖ-ПИ" ЕООД:
3. ИКРН на "БДЖ-ПИ" ЕООД;
4. Представител на ИИП.....

| № | Наименование | Цена - лева |
|---|---------------|-------------|
| 1 | Гланов ремонт | Всичко |

Испитите са без осъден АДС.

Комисия: 1. / ОТК на завода / 2. / Представител на завода / 3. / ИКРН на "БДЖ-ПИ" ЕООД / 4. / Представител на ИИП.....
/ Представител на ППИ

Ком. договор № 180,
29.06.2020 г.
Приложение 4.3



“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



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 зачеква.

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
№: превизия:

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 когото искам

за негова сметка, включително и придвижването на вагона до завода и обратно.
Забележка: Ненужната точка се зачерква.

1. 2. 3.
4. 5. 6.

ОДОБРЯВАМ:

ЛЮБЕН НАНОВ
УПРАВИТЕЛ НА
„БДЖ – ПП“ ЕООД

ИВАН ВЪЛЧЕВ
ПРОКУРИСТ НА
„БДЖ – ПП“ ЕООД

Приложение № 4.5
към договор № 130/29.06.2020г.

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:

..... ()