РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
КОМИСИЯ ЗА ЗАЩИТА НА КОНКУРЕНЦИЯТА

Р Е Ш Е Н И Е
№ 1088
София, 29.10.2026 г.

Комисията за защита на конкуренцията в състав:

ПРЕДСЕДАТЕЛ:
Росен Карадимов

ЗАМ.-ПРЕДСЕДАТЕЛ:
Радомир Чолаков

ЧЛЕНОВЕ:
Валерия Герова
Димитър Данаилов
Емилия Колева
Жельо Бойчев
Мирослава Христова

при секретар-протоколист Захари Сръндев, разгледа в открито заседание на 29.10.2026 г. преписка **№ КЗК-94/95/96/2026 г.,** докладвана от наблюдаващия проучването член на КЗК - г- н Димитър Данаилов.

В Комисията за защита на конкуренцията (КЗК) е образувано производство по преписка № **КЗК-94/26.01.2026 г.** във връзка с постъпила жалба с вх. № ВХР-3078/29.12.2025 г., подадена от страна на Сдружение „ПТТ Перник - Радомир“ срещу Решение № D51422553/19.12.2025 г. на генералния директор на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ ДП (ДП „НКЖИ“) за определяне на изпълнител в „открита“ процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир: Проектиране на част от участъка Перник – Радомир, строителство на железен път, контактна мрежа, съоръжения и авторски надзор на целия участък“, открита с Решение № F717425/23.07.2025 г. на възложителя, с уникален номер в ЦАИС ЕОП: 00233-2025-0021.

На 26.01.2026 г. в Комисията за защита на конкуренцията (КЗК) е образувано производство по преписка № **КЗК-95/26.01.2026 г.** във връзка с постъпила жалба с вх. № ВХР-3083/29.12.2025 г., подадена от страна на “Консорциум Страбаг Рейл Кънстракшън“ ДЗЗД срещу Решение № D51422553/19.12.2025 г. на генералния директор на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ ДП (ДП „НКЖИ“) за определяне на изпълнител в „открита“ процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир: Проектиране на част от участъка Перник – Радомир, строителство на железен път, контактна мрежа, съоръжения и авторски надзор на целия участък“, открита с Решение № F717425/23.07.2025 г. на възложителя, с уникален номер в ЦАИС ЕОП: 00233-2025-0021.

На 26.01.2026 г. в Комисията за защита на конкуренцията (КЗК) е образувано и производство по преписка № **КЗК-96/26.01.2026 г.** във връзка с постъпила жалба с вх. № ВХР-3092/29.12.2025 г., подадена от страна на Обединение „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД“ срещу Решение № D51422553/19.12.2025 г. на генералния директор на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ ДП (ДП „НКЖИ“) за определяне на изпълнител в „открита“ процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир: Проектиране на част от участъка Перник – Радомир, строителство на железен път, контактна мрежа, съоръжения и авторски надзор на целия участък“, открита с Решение № F717425/23.07.2025 г. на възложителя, с уникален номер в ЦАИС ЕОП: 00233-2025-0021.

С протоколно определение № ПРЗ-133/05.02.2026 г. от закрито заседание на КЗК, Председателят на Комисията, на основание чл. 214 от ЗОП, във вр. с чл. 144 от АПК, във вр. чл. 213 от ГПК,

обединява преписка № КЗК-94/26.01.2026 г., преписка № КЗК-95/26.01.2026 г. и преписка № КЗК-96/26.01.2026 г. за разглеждане в общо производство, като новата преписка се води под № **КЗК-94/95/96/2026 г.**

С Определение № 153/12.02.2026 г., постановено по преписка № КЗК-94/95/96/2026 г., КЗК допуска предварително изпълнение на Решение № D51422553/19.12.2025 г. на генералния директор на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ ДП. Определение № 153/12.02.2026 г. на КЗК, постановено по преписка № КЗК-94/95/96/2026 г., е потвърдено от Върховния административен съд (ВАС) с издадено от нето Определение № 3122/19.03.2026 г.

СЪЩНОСТ НА ЖАЛБАТА НА СДРУЖЕНИЕ „ПТТ ПЕРНИК - РАДОМИР“

Дружеството – жалбоподател оспорва отстраняването си от участие в обжалваната обществена поръчка на основание чл. 107, т. 2, б. „а“ от ЗОП, тъй като е представил оферта, която не отговаря на предварително обявените условия за изпълнение на поръчката. С подадената жалба дружеството оспорва изложените от страна на комисията констатации и мотиви, възприети от възложителя в издаденото от него решение за класиране и избор на изпълнител. Счита, че посочените в решението на възложителя мотиви са неверни и необосновани, което е довело до неправилно приложение на материалния закон, за което излага следните съображения:

В жалбата се обяснява, че при разглеждане по същество на предложението за изпълнение на поръчката на Сдружение „ПТТ Перник - Радомир“, помощният орган на възложителя е установил следните несъответствия: *„Участникът е представил „Предложение за изпълнение на поръчката“ Образец № 2, съдържащо изпитванията „План за изпълнение на обекта“, в който при планирането на изпълнението на строителството не са предвидени изискванията за изпълнение на строително-монтажните работи, влакове и електрически „прозорци“ за една от дейностите, изрично посочени от Възложителя, а именно: за „Прехвърляне на съществуващия оптичен кабел“ и за „Извършване на тестове по железния път контактната мрежа, включително естествено изпитване на новите съоръжения“, което не отговаря на изискванията на Възложителя, посочени в т. 2.2. „Планиране и изпълнение на строителството“ от Образец № 2 „Предложение за изпълнение на поръчката“, а именно: „Задължително трябва да се предвидят влакови и електрически „прозорци“ при: ... Извършване на тестове по железния път, контактната мрежа, включително естествено изпитване на новите съоръжения“. Техническата спецификация изисква бъдещият изпълнител да извърши всички тестове, необходими за демонстриране на съответствието с изпитванията на оперативната съвместимост (съгласно Техническата спецификация, част 1 „Общи положения 4.1.5 (3) Приложение № 1 към документацията за обществената поръчка). Съгласно задължителната нормативна уредба, един от тези тестове е оценката на динамичните характеристики и качеството на токоприемане съгласно точка 6.2.4.5 на Регламент 1301/2014 (ТСОС Енергия)“.*

Жалбоподателят намира така направените от комисията констатации, обективирани в Протокол № 5 от 21.10.2025 г. за неверни и не кореспондиращи с представеното от Сдружение „ПТТ Перник – Радомир“ предложение за изпълнение на поръчката по Образец № 2, тъй като:

1) По отношение липсата на предвидени при изпълнение на строително- монтажните работи, влакове и електрически „прозорци“ за една от дейностите, изрично посочени от възложителя, а именно „Прехвърляне на съществуващия оптичен кабел“ и за „Извършване на тестове по железния път, контактната мрежа, включително естествено изпитване на новите съоръжения“ в жалбата се излага, че съгласно условията на Приложение 11 към Техническата спецификация (ТС) „УПРАВЛЕНИЕ НА „ПРОЗОРЦИ“ В ГРАФИКА ЗА ДВИЖЕНИЕ НА ВЛАКОВЕТЕ“ от документацията за участие в процедурата, възложителят в „т.2 ИЗИСКВАНИЯ“ е посочил следното:

„(1) За реализацията на проекта за модернизация на жп участъка Перник — Радомир не е допустимо пълно прекъсване на влаковото движение по всички текущи пътища и коловози едновременно в едно междугарие и гара като влаковото движение трябва да се осъществява с електрическа/дизелова тяга.

(2) Всички строителни дейности, извършвани от ИЗПЪЛНИТЕЛЯ, трябва в най- малка степен да предизвикват смущения в графика за движение на влаковете.

(3) Строителните дейности по коловозите на гарите Перник, Батановци и Радомир трябва да се извършват поетапно, без цялостно спиране на дейността по експлоатация на гарите.

(4) Строителните дейности в гарите да бъдат организирани поетапно така че прилежащите индустриални клонове да може да бъдат обслужвани от жп транспорт.

(9) Движение на влакове да може да се извършва в участъка по другия текущ път, с електрическа/дизелова тяга, след като е изграден втори текущ път и след като е разрешено движението на влаковете, по условията на: „Инструкция за прекъсване и възстановяване действието на обекти на железопътната инфраструктура, управлявана от ДП НКЖИ, при извършване на реконструкции, модернизации, подновявания, рехабилитации и ремонти“, влязла в сила на 30.01.2013 г. със заповед №190/30.01.2013 г., на Генералния директор на ДП НКЖИ и „Инструкция за осъществяване на движение на влаковете по време на извършване на реконструкция, модернизация, обновяване (подновяване), рехабилитация и замяна (ремонт) в рамките на поддръжката по обекти на железопътната инфраструктура, управлявана от ДП НКЖИ, влязла в сила на 20,03.2017 г. със заповед №551/17.03.2017 г. на Генералния директор на ДПНКЖИ. ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ може да ползва „прозорци“ и „пълно прекъсване“ в прилежащите междугария, както следва:

(a) Разрешава се пълно прекъсване на влаковото движение по един от текущите пътища;

(b) При условие че е разрешено пълно прекъсване на влаковото движение по един от текущите пътища, то по другия в този период няма да се разрешава ползване на „прозорци" без доказана технологична необходимост. При доказана такава за строително-монтажни работи по пътя в експлоатация могат да се разрешат влакови и/или електрически „ прозорци “ с продължителност до 2 часа. При необходимост от по- голяма продължителност за работа в „ прозорци “ с максимална продължителност до 6 часа ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ трябва да осигури трансбордиране за негова сметка“.

Жалбоподателят прави извод, че видно от възприетата технологична последователност за изпълнение от Сдружение „ПТТ Перник - Радомир“, описана в т. 2.2. „Планиране и изпълнение на строителството“, а) организация и технологична последователност за изпълнение на обекта съгласно издадените разрешения за строеж, включително приложимите прегледи при извършването на СМР от стр. 92 на План за изпълнение на обекта, работите се изпълняват по един от текущия път, през времето за което движението се осъществява по втория текущ път. Предвид това намира, че посочената технология за изпълнение отговаря на изискванията на т. 2, (9), подт. а) на Приложение 11. Обяснява, че обектът се изпълнява на участъка по км на трасето, като работите започват по Път 1 с осигурено влаково движение по Път 2. При завършване на работите в участъка в условия на „пълно прекъсване“ се възстановява движение по Път 1 и съответно стартират работите по Път 2, който се затваря за движение.

В жалбата се посочва, че последователността подробно е онагледена в т. 3.2. Работна програма за строителство, неразделна част от предложението му. Освен това, всички съоръжения са планирани за изпълнение на два етапа, съответно по Път 1 и Път 2. При завършване на работите в обхвата на съответния текущ път са планирани и провеждането на натурни изпитвания на съответното съоръжение. Посочва, че изпитването на новите съоръжения е осигурено в разрешеното прекъсване на влаковото движение по единия текущ път и няма технологична необходимост от ползване на „прозорци“.

По отношение на дейността „Прехвърляне на съществуващия оптичен кабел“ посочва, че в т. 12 „СЪЩЕСТВУВАЩ ОПТИЧЕН КАБЕЛ“ на част 3 от ТС, възложителят е посочил: *„Кабелът с въздушно окачване по стълбовете на контактната мрежа е в експлоатация от 1997 г. Намира се на края на експлоатационния си живот от 25 години. Кабелът да бъде опазван и експлоатиран до изграждане и въвеждане в експлоатация на нови оптични кабелни линии“*. Жалбоподателят обяснява, че задълженията на изпълнителя са определени в Приложение 12 „Опазване на съществуващи съоръжения на осигурителната техника и телекомуникации“, т. 1 „СЪЩЕСТВУВАЩ ОПТИЧЕН КАБЕЛ“, (3) *„При изпълнението на проекта ще бъде задължително опазването на съществуващия оптичен кабел, временно изместване при нужда и прехвърляне по новото трасе на железопътната линия“*. Излага в жалбата, че предвидените от възложителя дейности по оптичния кабел са посочени от Сдружение „ПТТ Перник – Радомир“, в т. 2.2. „Планиране и изпълнение на строителството“, а) организация и технологична последователност за изпълнение на обекта съгласно издадените разрешения за строеж, включително приложимите прегледи при извършването на СМР от стр. 92 на План за изпълнение на обекта. Визираният оптичен кабел (ОК) е въздушно окачен по стълбовете на контактната мрежа в участъка от Перник разпределителна до гара Радомир (с продължение към Долни Раковец и РП Александър Димитров) ADSS (All Dielectric Self Suported) с 30 броя едномодови оптични влакна. Твърди, че изграждането на новата контактна мрежа е технологично и логически обвързана с изместване и прехвърляне по новото трасе на оптичния кабел (ОК). Всички дейности по изграждане на кабелната мрежа (КМ) и прехвърляне старо/ново трасе се изпълняват в условията на „пълно прекъсване“ и във „влакови и електрически прозорци“. Жалбоподателят намира, че констатацията на помощният орган за необходимостта от осигуряване на влакови и електрически „прозорци“ е обща и не посочва конкретно и мотивирано в кой участък по км на трасето от предложената технологична последователност от участника съществува риск за нарушаване целостта на съществуващия оптичен

кабел, за да бъде необходимо неговото временно изместване извън предвидените от него прозорци. Твърди, че видно от съдържанието на т. 2.2. Планиране и изпълнение на строителството, в описанието на а), жалбоподателят е предвидил „прозорци“ за прехвърляне на КМ по новото/старо трасе на железопътната линия, същевременно и наличния ОК. В допълнение към предното, намира констатацията на помощния орган за невярна, тъй като всички необходими действия са предвидени от него в предложението му - всички прехвърляния е предвидено да се извършат в заложените от него „прозорци“, без да е необходимо да се предвиждат нови, допълнителни „прозорци“. Посочва още, че в изложението на т. g) необходимата информация за удовлетворяване на изискванията за оценка съответствието за оперативна съвместимост и съответствие съгласно ЗУТ от т. 2.2. „Планиране и изпълнение на строителството“ от стр. 362 на План за изпълнение на обекта, е представил планираните тестови процедури в пълно съответствие с изискванията на възложителя.

Жалбоподателят обобщава, че видно от фактическото съдържание на Предложение за изпълнение на поръчката по Образец № 2 на Сдружение „ПТТ Перник - Радомир“, в него са предвидени технически решения и мерки, които да не възпрепятстват нормалната експлоатация на линията, включително са предвидени необходимите за изпълнението на строително-монтажните работи влакови и електрически „прозорци“ и прекъсвания, поради което предложението отговаря на всички условия поставени от възложителя.

2) По отношение тестовете за оценка на динамичните характеристики и качеството на токоприемане съгласно точка 6.2.4.5 на Регламент 1301/2014 (ТСОС Енергия) жалбоподателят счита, че комисията, без да се е запознала в цялост с всички условия и отговорности, посочени в процедурата, си е позволила да тълкува и вменява дейности и задължения на участника като е посочила, че *„Изискуемите тестове по отношение на ТСОС Енергия са технологично и логически обвързани с необходимостта да се предвидят влакови и/или електрически „прозорци“ за цялото трасе, за цялата подсистема „Енергия“, независимо от предвиденото й предаване по отделни участъци, което не отговаря, както на условията в Регламент 1301/2014, така и на изискванията на Възложителя, посочени в Документацията на обществената поръчка“.*

В жалбата се посочва, че по условията на т. 6.2.4.5. „Оценка на динамичните характеристики и качеството на токоприемане (интегриране в подсистема) от Регламент 1301/2014“ е определено следното:

„1) Основната цел на това изпитване е да открие грешки в проектното разпределение и изграждането, а не да оцени основния проект по принцип.

2) Измерванията на параметрите на взаимодействие се извършват в съответствие със спецификацията, посочена в допълнение Д, пореден номер [9]; (изм. РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2023/1694)

3) Тези измервания трябва се извършват със съставен елемент на оперативната съвместимост — пантограф, който е с характеристики за среден контактен натиск според изискванията от точка 4.2.11 от настоящата ТСОС, за проектната скорост на линията, с отчитане на аспекта, свързани с минималната скорост и страничните коловози.

4) Инсталираната въздушна контактна линия се приема, ако резултатите от измерванията съответстват на изискванията от точка 4.2.12.

5) За скорости на експлоатация до 120 km/h (системи за променлив ток) и до 160 km/h (системи за постоянен ток), измерването на динамичните характеристики не е задължително. В този случай трябва да се използват алтернативни методи за откриване на грешки в изграждането, например измерване на размерите, съответстващи на въздушната контактна линия съгласно точка 4.2.9.

6) Оценката на динамичните характеристики и качеството на токоприемането за интегриране на пантографа в подсистемата „Подвижен състав“ са посочени в точка 6.2.3.20 от ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав“.

Жалбоподателят излага още, че съгласно РЪКОВОДСТВО ЗА ПРИЛАГАНЕ НА ТСОС „Енергия“, изготвен от Европейска железопътна агенция Rue Marc Lefrancq, 120 BP 20392F-59307 Valenciennes Cedex France с Референтен номер на ERA: ERA/GUI/07-2011/INT, версия 2.00 от дата:16 октомври 2014г., като общ коментар е подчертано, че Техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) не следва да се считат за ръководство за проектиране и че не е и пълен списък на оценките, които следва да бъдат извършени преди началото на експлоатацията на съответната подсистема. Излага още, че процесът на въвеждане в експлоатация на стационарни инсталации се регулира от националното законодателство в областта на строителството и националните процедури за въвеждане в експлоатация, които обхващат всички елементи, включително тези, които не попадат в обхвата на ТСОС. Предвидените в ТСОС изисквания обхващат само елементите, които имат значение от гледна точка на оперативната съвместимост за осигуряване на съвместимостта на подсистемата „Енергия“

(както е определена в директивата за оперативната съвместимост) с отговарящо на ТСОС железопътно возило.

Обяснява още, че в сравнение с предишните ТСОС, изискванията относно динамичните характеристики и качеството на токоприемането са отделени от методите за оценка. В тази връзка жалбоподателят твърди, че тестването за доказване съответствието с Техническите спецификации за оперативната съвместимост (за което се твърди, че не е предвидил влакови „прозорци“ по време на изпълнение на проекта) - т.е. получаване на ЕО сертификата за подсистема Енергия, е предвидено да се изпълнява по време на тестовете за въвеждане в експлоатация, видно от текста на проекта на договор, приложен в документацията, като това е периодът след предаване на обекта от изпълнителя на възложителя с Акт 15. В жалбата се твърди още, че задълженията, отговорностите и условията по отношение на ТСОС Енергия са посочени от възложителя в проекта на договор (неразделна част от документацията за участие) в част „ОПРЕДЕЛЕНИЯ“, за *„Прозорец“ и „Срок за съобщаване на дефекти“*. Посочва, че липсва определение за лице за оценяване по отношение на оперативна съвместимост. Жалбоподателят излага още, че за обезпечаване срока за съобщаване на дефекти, възложителят изисква гаранция по условията на чл. 18, ал.2 *„ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ е длъжен да поддържа тази гаранция до окончателното изтичане на Срока за съобщаване на дефекти, а именно: до датата на издаване на разрешение за ползване на обекта и ЕО сертификат за проверка на структурна/структурните подсистема/и, в обхвата на този договор“*. В чл. 44 от проекта на договор възложителят е вменил: *„ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ се задължава да отстрани, допълни и приведе в съответствие строителството, за да докаже съответствието на подсистема „Инфраструктура“ и „Енергия“ за издаване на положителен ЕО Сертификат от Нотифицирания орган (NoBo)“*.

В жалбата се обяснява, че в Техническото предложение от стр. 365 в т. g) необходимата информация за удовлетворяване на изискванията за оценка съответствието за оперативна съвместимост и съответствие съгласно ЗУТ от т. 2.2. „Планиране и изпълнение на строителството“, жалбоподателят е посочил всички изисквания, заложени от възложителя по отношение на Тестовете за приемане на системата, приложение на системата за Електрификация, включващи верификация, доказваща, че изискваният критерий е достигнат при режими на обикновени и срещащи се грешки по отношение на: - Управлението на системата за електрификация; - Секциониране; - Напрежения и токове в системата; - Измерване на крачни и допирни напрежения; - Тестове на късо съединение; - Геометрия на контактната мрежа; - Допустими габарити на безопасност.

Твърди още, че посочените изисквания в Техническата спецификация, част 1 „Общи положения“, 4.1.5 (3) Приложение № 1 към документацията за обществената поръчка са изпълнени и той е предвидил за тестване новите структурни подсистеми (във всяка фаза/етап), за да се осигури, че е налице увереност и съответстват на приложимите съществени изисквания за оперативна съвместимост и национални норми за удостоверяване на тяхното безопасно интегриране в железопътната система на ЕС.

Видно от всичко счита, че изпълнението на буква „в“ от процедурата за проверка, регламентирана в Приложение 1б към чл. 48, ал. 1 (Наредба № 57 /2004г. изм. и доп., бр. 94 от 2023 г.), попада извън обхвата на задълженията на участника и съответно извън обема и съдържанието на Техническото предложение. В подкрепа на горното посочва и разпоредбата на чл. 59, ал. 1 от проекта на договор, където възложителят в Раздел „XV. ПРИЕМАНЕ НА РАБОТАТА НА ИЗПЪЛНИТЕЛЯ“. Посочва и, че чл. 176, ал. 1 от ЗУТ е пределно ясен и категоричен в тази насока - с този акт се извършва предаването на строежа от строителя. Също така чл. 177 от ЗУТ определя, че приемните изпитания на целия обект се извършват между издаването на Акт 15 и Акт 16 и по тази причина изпитванията ще бъдат извършени, но за тях не се плануват „прозорци“, доколкото те са в периода след предаване на обекта на възложителя и зависят изцяло от неговите преценки и възможности. След подписването на Акт 15 и преди изпълнение на разпоредбата на ал. (2) от същия член, а именно: *„Получаване на Разрешение за ползване на Обекта (и всяка негова част) от ДНСК съгласно Наредба № 2 и издаване от Нотифициран орган на ЕО сертификати за проверка за изпълнението на съществените изисквания за оперативна съвместимост на модернизираните подсистеми „Инфраструктура“ и „Енергия“, съгласно действащото българско законодателство, удостоверяват качественото и пълно изпълнение на възложените с този договор работи“*, ще може да се пристъпи към изпълнението на точка *„в) проверява окончателното извършване на подсистемата като цяло“*, от Приложение 1б към чл. 48, ал. 1 (НАРЕДБА 57 от 9.06.2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната

железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз (Загл. изм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г., бр. 84 от 2010 г., бр. 5 от 2012 г.,изм. и доп., бр. 94 от 2023 г.).

Ето защо, жалбоподателят намира твърденията на помощният орган, обективирани в Протокол № 5 от 21.10.2025 г., за неправомерни, защото се отнасят за различна хипотеза, и по-конкретно: когато участник не е предвидил „прозорци“ за изпълнението на тези тестове за разглеждане на проекта, не е спазил изследванията на възложителя, посочени в Техническата спецификация Приложение № 1 към документацията за обществената поръчка *(„ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ е длъжен да проектира, изгради и тества нови структурни подсистеми така, че на всяка фаза (етап) да е налице увереност, че те съответстват на приложенията, съществуващи изследвания за оперативна съвместимост и национални норми, позволяващи да се уверят в протичащото безопасно интегриране в железопътната система на ЕС“*), в т. 3., подт. Образец № 2 „Предложение за изпълнение на поръчката“ (*„Оглеждат се 3.2. взаимовръзките между строителни дейности последователността и взаимообвързването на отделните дейности/етапи и тяхната логическа последователност (например една дейност/етап зависи от изпълнението на друга преди нея“)* и на чл. 25, ал. 1, т. 1 и чл. 40, ал. 1 от проект на договор - Приложение № 2 към документацията за обществената поръчка (относно приложимите ТСОС, с оглед постигане на оперативна съвместимост на включените в обхвата на договора структурни подсистеми), не могат да бъдат приложени към неговото предложение и не съответстват на изискванията на възложителя.

Счита, че помощният орган на възложителя го е подвел, като в проекта на решение и в доклада си за работа е записал: *„Възложителят е поставил въпроса Участникът да предвиди изпълнението на тези тестове в режим на „прозорец“.*

Посочва, че поради липсата на категоричен запис в Техническата спецификация, комисията си е позволила да тълкува изискванията на възложителя с определения, като технологично и логически обвързани с необходимостта да се предвидят влакови и/или електрически „прозорци“, с което незаконосъобразно си е позволила да допълва условията на процедурата.

В допълнение към всичко гореизложено, моли да се има предвид, че строителството е нормативно регулирана дейност и всички строители изграждат строежите съобразно изискванията на закона. Обяснява, че не е нужно в своите технически предложения изпълнителите да повтарят предвидените в многобройните нормативни актове изисквания, за да “докажат”, че ще изпълняват строежа съгласно законовите разпоредби. Счита, че изискванията на закона се спазват във всички случаи и всички участници ще изпълнят строителството при използване на съответните “прозорци”, когато и където е необходимо, а в неговото предложение са заложени всички необходими влакови прозорци и всички необходими изпитвания, за периода от началото на строителството до подписване на Акт 15 за обекта. С оглед изложеното твърди, че офертата на Сдружение „ПТТ Перник - Радомир“ е изцяло съобразена с указанията на възложителя и принципите на ЗОП.

Предвид изложеното моли КЗК да уважи подадената жалба като основателна и да отмени издаденото решение за класиране, като върне процедурата с указания до възложителя за извършване на ново класиране.

Претендира направените разноски, включително за юрисконсултско възнаграждение. Прави възражение за прекомерност на размера на евентуално поискани разноски за адвокатско възнаграждение, претендирани от ответната страна.

СЪЩНОСТ НА ЖАЛБАТА НА “КОНСОРЦИУМ СТРАБАГ РЕЙЛ КЪНСТРАКШЪН“ ДЗЗД

Дружеството – жалбоподател “Консорциум Страбаг Рейл Кънстракшън“ ДЗЗД оспорва издаденото решение за избор на изпълнител като незаконосъобразно, тъй като офертата, подадена от класирания на първо място участник - ДЗЗД „ИСПА“ не отговаря на изискванията на възложителя, подробно посочени в документацията на обществената поръчка и същият е следвало да бъде отстранен при оценка на офертите. Намира и, че обжалваното решение следва да бъде отменено като незаконосъобразно, тъй като е прието в нарушение на императивни разпоредби на ЗОП, както и в противоречие с основните принципи по чл. 2 от ЗОП - принципите за равнопоставеност и недопускане на дискриминация между участниците, за пропорционалност, свободна конкуренция, публичност и прозрачност.

На първо място посочва, че ценовата оферта на обединение ДЗЗД „ИСПА“ и приложенията към нея не съдържат електронен подпис. В жалбата се посочва, че нито в Протокол № 4 от 19.12.2025 г., нито в Протокол № 11 от 19.12.2025 г., нито в решението за определяне на изпълнител не се съдържа констатация на комисията относно това, дали ценовата оферта на ДЗЗД „ИСПА“ е валидно подписана и излага, че липсата на положен подпис върху ценовата оферта означава липса на волеизявление, а оттам и липса на документ от правна гледна точка. В тази връзка твърди, че подадената от ДЗЗД „ИСПА“ ценова оферта и приложенията към нея не е подписана и в този случай не може да се приеме, че е налице валидно подадена от участника ДЗЗД „ИСПА“ оферта.

На следващо място в жалбата се твърди, че представеното от ДЗЗД „ИСПА“ техническо предложение не отговаря на изискванията на възложителя, като допуснатата оферта до оценка и класиране е „неподходяща“ по смисъла на пар. 2, т. 25 от ЗОП. В жалбата се твърди, че фактическите констатации на комисията, изложени в Протокол № 4 от 16.10.2025 г., Протокол № 11 от 10.12.2025 г. и в доклада по чл. 60 от ЗОП относно техническото предложение на участника ДЗЗД „ИСПА“ не съответстват на действителното съдържание на офертата му.

Излага, че в своето техническо предложение, както и в ценовото предложение и работната програма за строителство, участникът ДЗЗД „ИСПА“ не е предвидил дейности по временна сигнализация и монтиране на пултове за временно управление („ПВУ“). Посочва, че това представлява съществено неизпълнение на изискванията на възложителя, заложени в процедурата, което опорочава офертата на участника ДЗЗД „ИСПА“.

В жалбата се обяснява, че задължението за предвиждане на временна сигнализация и монтиране на ПВУ, както и последствията при неизпълнение на това задължение произтичат от разпоредби от тръжната документация, техническата спецификация, част 2 Функционални изисквания, т. 5 Обхват на работите по железен път и съоръжения, подточка (1), буква d), Правилата за техническа експлоатация на железопътната инфраструктура на Държавно предприятие Национална компания Железопътна инфраструктура и др. Обобщава, че съгласно посочените изисквания, участниците в тръжната процедура трябва да включат в своите технически предложения, ценови предложения и работна програма за строителството изграждането на временна сигнализация и ПВУ и то по отношение и на трите гари - гара Перник, гара Батановци и гара Радомир, като за гара Перник изрично е записано, че участникът предложил срок за действие (работа) на съществуващата осигурителна техника (съществуваща маршрутно релейна централизация МРЦ) при строителството на гара Перник, по - голям от 540 дни, ще бъде предложен за отстраняване.

Посочва и, че е от съществено значение при всички изброени компоненти на офертата да е налице точна и ясна разбивка на отделните елементи от временната сигнализация и ПВУ, като между тях следва да съществува проследимост и взаимосвързаност в технически, финансов и времеви аспект, с оглед осигуряване възможност за възложителя да упражни контрол при изпълнението им във всеки един от тези аспекти. Още повече, че действието на осигурителната техника в гара Перник е и компонент който влиза в оценката на участниците по технически показател, с максимално определени 5 точки, т.е участника предложил срок на действие на осигурителна техника (съществуващо МРЦ) в гара Перник до 540 календарни дни, но не повече, ще получи максимален брой точки определени в методиката за оценка. От друга страна участника предложил действие на съществуваща сигнализация в гара Перник повече от 540 календарни дни от началото на строителството на тара Перник, същият ще бъде отстранен от по нататъшно участие в процедурата.

Моли да се има предвид, че изискването за включване на временна сигнализация и ПВУ от участниците е кумулативно, тъй като се изисква едновременното им включване в техническото предложение (респективно в описателната част на технологията и работната програма за строителство) и в ценовото предложение на участниците. Твърди, че ДЗЗД „ИСПА“ не е включил временната сигнализация и ПВУ най-малко в ценовото си предложение, което е в нарушение на изискванията и води до отстраняване на участника.

Твърди, че в своето техническо предложение /текстова част относно плана за изпълнение на строителството/и график за изпълнение на строителството /работна програма за изпълнение на строителството/, участникът ДЗЗД „ИСПА“ не е предвидил влакови и електрически „прозорци“ при изпълнение на дейностите в гарите свързани със СМР с въздушните релсови връзки на контактната мрежа между коловозите, както и изпълнение на СМР по пресичанията на железопътната линия с други комуникации (електропроводи 20КВ, 11 ОКБ, токопроводи, газопроводи и т.н), в противоречие

с обявените условия и изисквания в документацията. По-конкретно твърди, че липсата на предвидени влакови и електрически „прозорци“ за дейностите по контактна мрежа касае следните позиции: - РЦ 8, ДКС 8.19 „Монтаж на проводници и въжета“ от Приложение № 3 Образци, Образец № 5 Ценово предложение от документацията за поръчката; - РЦ 8, ДКС 8.20 „Монтаж на захранващи фидери“ от Приложение № 3 Образци, Образец № 5 Ценово предложение; - РЦ 9, ДКС- та от 9.1.1.1 - 9.1.1.26 („ВЛ 110 кV "Славей” км 29+875“, „ВЛ 110 кV "Славей - Елица" км 33+835“;“ВЛ 440 кV "Люлин - Рударци" км 34+416 и км 34+395“, „ВЛ ПО кV "Елица" км 43+061“, „ВЛ ПО кV "Елица" км 46+033“, „ВЛ ПО кV "Косача" км 46+052“, „ВЛ ПО кV "Върба" км 46+103“, „ВЛ 20 кV "Бела вода" км 33+872“; „ВЛ 20 кV "Мерел" км 34+289“; „ВЛ 20 кV "Богданов дол" км 34+327“; „ВЛ 20 кV "Богданов дол" км 34+820“; „ВЛ 20 кV "Богданов дол" км 35+264“, „ВЛ 20 кV км 37+670“; „ВЛ 20 кV км 40+062“; „ВЛ 20 кV км 40+091“, „ВЛ 20 кV км 42+696“; „ВЛ 20 кV км 43+019“; „ВЛ 20 кV км 43+030“; „ВЛ 20 кV км 44+128“; „ВЛ 20 кV км 44+142“; „ВЛ 20 кV км 44+150“ „ВЛ 20 кV км 45+306“; „ВЛ 20 кV км 45+727“; „ВЛ 20 кV км 45+947“; „ВЛ 20 кV км 45+961“; „ВЛ 20 кV км 45+976“) от Приложение №3 Образци, Образец № 5 Ценово предложение от документацията за поръчката.

В жалбата твърди, че техническото предложение на участника ДЗЗД „ИСПА“ е изготвено в нарушение на чл. 101, ал. 5 от ЗОП и поради следните липси и несъответствия:

- в техническо предложение/предложението за изпълнение на поръчката (текстова част/план за изпълнение на строителството) на участника ДЗЗД „ИСПА“ липсва организация и технологична последователност за изпълнение на обекта съгласно издадените разрешения за строеж, включително приложимите прегледи при извършването на СМР – твърди, че частникът ДЗЗД „ИСПА“ не е включил подготвителни работа, изграждане на временни бази, пътища за достъп до обекта, изсичане на храсти и растителност. Липсват прегледи при изпълнение на СМР и подготовка на документация съгласно Наредба № 3 от 31 юли 2003 г. за съставяне на актове и протоколи по време на строителството;

- в техническо предложение/предложението за изпълнение на поръчката (текстова част/план за изпълнение на строителството) на участника ДЗЗД „ИСПА“ липсва осигуряване на влаково движение с електрическа тяга по железопътната линия по време на изпълнение на договора – твърди, че участникът ДЗЗД „ИСПА“ не е описал как е осигурил влаково движение с електрическа тяга по коловозите, които следва да бъдат в експлоатация в гарите Перник, Батановци и Радомир;

- в техническо предложение /предложението за изпълнение на поръчката (текстова част/план за изпълнение на строителството) на участника ДЗЗД „ИСПА“ липсват строителни дейности в режим на „прозорци“ и трансбордиране - участникът ДЗЗД „ИСПА“ не е описал всички дейности по отделно в какъв режим на работа ще се изпълняват, дали в „прозорци“, „пълни прекъсвания“ или в режим на влаково движение, което е в противоречие с изискванията, а именно, че следва задължително да се посочват кои дейности ще бъдат изпълнявани в „прозорци“ и кои в пълно прекъсване на влаковото движение;

- в техническо предложение /предложението за изпълнение на поръчката (текстова част/план за изпълнение на строителството) на участника ДЗЗД „ИСПА“ липсва планиране на ресурси и механизация за строителство – твърди, че участникът ДЗЗД „ИСПА“ не е предвидил необходимите ресурси и механизация необходима за изпълнение на строителството. За дейностите по 1 - изграждане на жлезен път, 2 - изграждане на контактна мрежа, 3- изграждане на ел. захранване на гара Перник, гара Батановци и гара Радомир, 4 - изграждане на осветление на гара Перник, гара Батановци, гара Радоми, спирка Кракра, спирка Копаница и спирка Бела вода, 5 - изграждане на тунел 1 и тунел 2, 6 - изграждане на шумозащитна ограда, 7 - изграждане на съоръжения, 8 - изграждане на земни работа, няма планирани необходимите ресурси и механизация;

- в техническо предложение /предложението за изпълнение на поръчката (текстова част/план за изпълнение на строителството) на участника ДЗЗД „ИСПА“ липсва предвиждане на управление на взаимодействието между екипите, участващи в процеса на строителството – твърди, че участникът ДЗЗД „ИСПА“ не е описал управлението на взаимодействието между екипите, участващи в процеса на изпълнение. Липсва каквато и да е информация относно взаимодействие с Консултант и Лицето за оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост;

- в техническо предложение /предложението за изпълнение на поръчката (текстова част/план за изпълнение на строителството) на ДЗЗД „ИСПА“ липсва организация на доставката на материали (срок, етапи, място и начин на складиране) – твърди, че участникът ДЗЗД „ИСПА“ не е предвидил

организация и доставка на основни материали. Липсва място на доставка и складиране, както и основни доставки за железен път, контактна мрежа и съоръжения;

- в техническо предложение /предложението за изпълнение на поръчката (текстова част/план за изпълнение на строителството) на ДЗЗД „ИСПА“ липсва необходимата информация за удовлетворяване на изискванията за оценка съответствието за оперативна съвместимост и съответствие съгласно ЗУТ – твърди, че участникът ДЗЗД „ИСПА“ не е посочил какви действия ще предприеме за спазване изискванията за оценка съответствието с оперативна съвместимост и съответствието съгласно ЗУТ.

На следващо място в жалбата се твърди, че офертата на участника ДЗЗД „ИСПА“ в частта относно работната програма за проектиране не отговаря на предварително обявените условия, а именно липсват (не са онагледени) дейностите “шенаж и репераж” по железен път, както и “оборудване за безопасност в тунелите”, съгласно Регламент (ЕС) № 1301/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 година относно техническите спецификации за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Енергия“ на железопътната система в ЕС Текст от значение за ЕИП), като същите са описани в текстовата част за проектиране. Твърди, че в работната програма за проектиране на ДДЗД „ИСПА“ липсва и точна продължителност на проектирането за реконструкция на гара Батановци.

Твърди още, че офертата на участника ДЗЗД „ИСПА“ е вътрешно противоречива - технически предложение /предложението за изпълнение на поръчката (текстова част/план за изпълнение на строителството не съответства на представената работна програма за строителството. В своята работна програма за строителството участникът ДЗЗД „ИСПА“ не е включил дейности, които са включени в текстовата част на техническото предложение, а това препятства установяване на действителното съдържание на офертата му от помощната комисия и е следвало да доведе до отстраняването му от участие в състезанието:

- в работната програма за строителство на участника ДЗЗД „ИСПА“ не са отразени дейности, които ще се изпълняват във влакови и електрически „прозорци“, макар и такива да са отразени в текстовата част от предложението за изпълнение на поръчката;

- в работната програма за строителство на ДЗЗД „ИСПА“ липсват дейности /СМР/ заложени в текстовата част на участника, а именно: временно строителство на тунелите, оборудване за безопасност в тунелите, електрозахранване на гара Батановци, осветление на спирка Кракра, Бела вода и Копаница и гара Батановци;

- участникът ДЗЗД „ИСПА“ не се е съобразил и изпълнил условията по отношение на съответствие /разбивка/ на ДКС /дейности по ключови събития/ с подхода на избраната технология /техническото предложение и график на изпълнение/;

- в работните графици, представени в офертата на участника ДЗЗД „ИСПА“ са допуснати съществени отклонения от изискванията, което е основание участника да бъде отстранен, а не класиран. Твърди, че сроковете за изпълнение на Тунел № 1 и Тунел № 2 от представените от ДЗЗД „ИСПА“ два отделни работни графика за изпълнение на тунели не съответстват на срока за изпълнение, посочен в работната програма за изпълнение на строителството. Твърди и, че в работната програма за изпълнение на строителството липсват дейности за изпълнение на Тунел № 1 и Тунел № 2. Счита, че представянето на няколко отделни графика не може да се приравни на изпълнение на изискването за единна работна програма, доколкото по този начин се натрупват и разпокъсват изискванията, вместо да се изпълнят в тяхната цялост и системна взаимосвързаност. Според него, липсата на дейности по тунели на основния график по строителството се явява порок, който води до изкривяване на декларираните срокове, опорочава се скелета на организацията на строителството, компрометира критични взаимовръзки на изпълнение (критичен път), необходими за изпълнение на дейностите качествено и в срок. Такъв начин на представяне на работния график е в грубо и явно нарушение на изискванията на възложителя и препятства реалната проверка на предложената организация на строителството от страна на комисията по чл. 103 от ЗОП;

- в своето техническо предложение/описателна част/, работен график и ценово предложение, участника ДЗЗД „ИСПА“ не е взел под внимание изискването на възложителя, залегнало в изходни данни, 4.1\10_NOISE PROTECT- OK\ 10_2_STRUC TURAL\Editable\05-T- SP-XX-NP-PV-001018-01, в който проект една част от шумозащитната стена се предвижда да се изгради в участъка от км 29+050,200 до ~ км 29+378 от страна на път 2. Съответно участника не е предвидил средства и ресурси за изграждането на шумозащитна стена в дадения участък и следва да бъде отстранен от процедурата;

- в своето техническо предложение /описателна част / и работен график, участника ДЗЗД „ИСПА“ не е изпълнил изискването, залегнало в Техническите спецификации, а именно да осигури движение на влаковете с електрическа тяга по коловозите в гарите Перник, Батановци и Радомир, както следва: - за гара Перник - през целият период на строителството да бъдат осигурени най-малко три електрифицирани коловоза за влаково движение; за гара Батановци - през целия период на строителството да бъдат осигурени най-малко два електрифицирани коловоза за влаково движение; за гара Радомир през целия период на строителството да бъдат осигурени най- малко три електрифицирани коловоза за влаково движение.

- в своето техническо предложение и работен график ДЗЗД „ИСПА“ не е описало по кои коловози и ЖП стрелки се изпълнява работата и по кои коловози и ЖП стрелки и колко на брой коловози се осъществява влаковото движение с електрическа тяга при работа в гарите Перник, Батановци и Радомир. По този начин участника не е осигурил необходимата пропускателна възможност на гарите Перник, Батановци и Радомир, което е в разрез с изискването и Техническите спецификации част от документацията за поръчката;

- в своето техническо предложение, “Планиране и изпълнение на строителството”, “Работна програма за проектиране” и “Работна програма за строителство”, участника ДЗЗД “ИСПА” не е предвидил проектиране и изграждане на временни варианти за осъществяване на влаково движение с електрическа/дизелова тяга между новоизградени участъци и съществуващото положение на железен път при изходна гърловина на гара Перник разпределителна, страна гара Перник;

- в своето техническо предложение, “Планиране и изпълнение на строителството”, “Работна програма за проектиране” и “Работна програма за строителство”, участника ДЗЗД „ИСПА“ не е предвидил възстановяване на директната електрифицирана ЖП връзка от и към тара Разменна (триъгълника), избягвайки пресичането на едно ниво с уличната мрежа- твърди, че не е предвидена възможност за приемане и изпращане на влакове по направление от/за тара Разменна на минимум два приемно-отправни коловози;

- в своето техническо предложение, “Работна програма за строителство”, участника ДЗЗД „ИСПА“, не е предвидил изграждане на предпазни огради;

- в своето техническо предложение, “Работна програма за строителство”, участника ДЗЗД „ИСПА“ не е предвидил изграждане на противопожарни водопроводи - гара Перник, гара Радомир и гара Батановци.

На следващо място в жалбата се твърди, че ДЗЗД „ИСПА“ не отговаря на критериите за подбор по отношение на изискуемия общ оборот:

В жалбата се посочва, че доколкото участникът, определен за изпълнител в процесния търг ДЗЗД „ИСПА“, е обединение на юридически лица, което няма самостоятелна правосубектност, изискването за минимален оборот следва да бъде изпълнено заедно от двамата участници в обединението.

Жалбоподателят твърди, че ДЗЗД „ИСПА“, чрез участващите в него съдружници „Интерконекта“ ЕООД и „СА.И.Е.“ ЕООД, не покрива изискването за минимален общ оборот и е следвало да бъде отстранено. Посочва, че при преглед на публикуваните в Търговския регистър годишни финансови отчети за 2022 г., 2023 г. и 2024 г. на двамата съдружници в ДЗЗД „ИСПА“ се установява, че общите им обороти по смисъла на точка 65, § 1 от ДР на Закона за обществените поръчки за всяка от трите години са в размер на 101 367 000 лева (без ДДС), който е значително по-малко от изискуемия общ оборот в размер на минимум 450 000 000 лева без ДДС. Счита, че комисията е можела о лесно да провери съответствието с този критерий за подбор независимо от декларираното от участника в ЕЕДОП и е разполагала с право да поиска допълнителни доказателства за доказване на изискването за оборот, когато е налице несъответствие. Счита и, че изискването за оборот не може да бъде постигнато и чрез посочените от ДЗЗД „ИСПА“ трима подизпълнители - „Евротранспроект“ ООД, „ПОРР Бау ГмбХ“ - клон София, „Алстом Транспорт“ С.А. – Румъния, независимо дали в качеството им на подизпълнители или на трети лица. Твърди, че изпълнението на изискването за оборот не може да бъде постигнато чрез позоваване на оборота на трети лица, тъй като той е величина за изминал период от време и като такава не може да бъде прехвърлян или предоставян от трети лица (като даването на налична парична сума в заем). Ето защо, съдружниците в ДЗЗД „ИСПА“ не могат да се позовават на оборота на „Евротранспроект“ ООД , „ПОРР Бау ГмбХ“ - клон София, КЧТ и „Алстом Транспорт“ С.А. - Румъния, за да докажат съответствие с изискването за минимален общ оборот от 450 000 000 лева без ДДС. Счита, че по същия начин, изискването за минимален размер на оборот не може да се

докаже от участник чрез използваните от него подизпълнители - в конкретния случай ДЗЗД „ИСПА“ не може да изпълни изискването за общ оборот от 450 000 000 лева без ДДС чрез избраните от него подизпълнители - „Евротранспроект“ ООД, „ПОРР Бау ГмбХ“ - клон София, КЧТ и „Алстом Транспорт“ С.А. - Румъния.

Счита още, че дори подизпълнителите да покриват изискванията за минимален общ оборот спрямо дела, който те ще изпълняват, това не намалява размера и не освобождава участника ДЗЗД „ИСПА“ от задължението да покрие самостоятелно изискването на минимален общ оборот от 450 000 000 лева без ДДС.

Обръща внимание, че от участника е декларирано, че „ПОРР Бау ГмбХ“ - клон София, КЧТ, „Евротранспроект“ ООД и „Алстом Транспорт“ С.А. (Румъния) ще участват като трети лица и подизпълнители, но не е направено уточнение и разграничение дали те ще участват едновременно като трето лице и като подизпълнител или само в едно от тези две качества. Този пропуск на комисията намира за съществен, тъй като когато едно и също лице участва едновременно и в двете качества следва да бъде ясно и точно посочено - с каква цел и за какво ще бъде използван капацитета му като трето лице и съответно за какво то ще участва директно като подизпълнител. Освен това, ако едно лице участва едновременно като трето лице и като подизпълнител, то следва да попълни и представи различни документи в тези си две качества, а такъв документ за задължаване на третото лице „Алстом Транспорт“ С.А. (Румъния) не фигурира в списъка на документите към офертата на ДЗЗД “ИСПА”.

Твърди, че ДЗЗД „ИСПА“ не отговаря на критериите за подбор по отношение на изискуемия опит, поставен от възложителя в раздел „Технически и професионални възможности“ от обявлението и в т. 2.3. от документацията за обществената поръчка.

В жалбата се посочва, че след извършена справка в регистъра за двамата участници в обединение ДЗЗД „ИСПА“, не е установил данни дружеството „СА.И.Е ЕООД да е изпълнило както самостоятелно, така и в обединение, нито инфраструктурен железопътен обект със скорост 120 км/ч или по-висока през последните пет (5) години, считано от датата на подаване на офертата, като изпълнението да включва а/ железен път на една тара с изградени минимум три приемно - отправни коловози и прилежащо междугарие, и б/ контактна мрежа; нито ново строителство на железопътен/пътен или метро тунел с дължина над 500 метра, за последните десет години, считано от датата на подаване на офертата, каквито са изискванията на възложителя. Твърди, че тези констатации се потвърждават от публикациите за изпълнени от „СА.И.Е“ ЕООД проекти на собствения на дружеството уебсайт. По отношение на „Интерконекта“ ЕООД, в качеството му на правоприемник на „ТОДИНИ БЪЛГАРИЯ“ ООД в обединение ДЗЗД „ЗГОП БЪЛГАРИЯ“ със СД „ЗГОП“ АД (Р. Сърбия), се установява наличие на сключен Договор № 11274/30.10.2020 г. за обект: „Проектиране и строителство за модернизация на коловозното развитие на Централна тара София и ж.п. участък Централна тара София - Волуяк“ по проект „2014- BG-TMC-0133-W - Развитие на жп възел София: ж.п. участък София – Волуяк“. В жалбата се посочва, че към настоящия момент изпълнението на посочения договор не е приключило, който факт на възложителя е известен, доколкото той е възложител на проекта.

Предвид изложеното намира, че „Интерконекта“ ЕООД не може да се позовава на посочения обект за доказване на критериите за подбор по отношение на професионалния опит. В този смисъл счита, че и за този участник в обединението не е доказано наличие на изискуемия професионален опит, поради което участникът ДЗЗД “ИСПА” е следвало да бъде отстранен от участие в гореописаната обществена поръчка на основание чл. 107, т. 1, предл. 1-во от ЗОП.

Посочва, че в Протокол № 11 е отразено, че участникът ще използва следните подизпълнители при изпълнение на СМР: „Порр Бау ГмбХ - клон София“ - ще изпълнява дял от обществената поръчка - 16% от обема на изпълнение на обществената поръчка и съответно от стойността на обществената поръчка съгласно ценовото предложение на ДЗЗД „ИСПА“ и „Алстом Транспорт" АД - ще изпълнява дял от обществената поръчка - 10% от обема на изпълнение на обществената поръчка и съответно от стойността на обществената поръчка съгласно ценовото предложение на ДЗЗД „ИСПА“. Обобщава, че на подизпълнители за изпълнение на СМР ще бъдат възложени 26% от обема на обществената поръчка и съответно от стойността на обществената поръчка. Счита, че да се разчита изцяло на капацитета на трето лице (в случая само на „Порр Бау ГмбХ - клон София, тъй като от „Алстом Транспорт“ АД няма вписана декларация от трето лице при изброяване на съпътстващите офертата документи), което ще изпълнява едва 16% от обема на поръчката да покрие изцяло изискуемия опит е в противоречие с духа

на ЗОП, заложените в него принципи цели. Посочва, че установената практика приема за неправилно разбирането, че ако участникът желае да покрие критериите за подбор относно професионална компетентност и опит за изпълнение на поръчката чрез използване на капацитета на трето лице, то последното следва да предостави своя опит само чрез декларация. Макар да е свободен да установява връзки с лица, на чиито възможности да разчита, и да избира правното естество на тези връзки, участникът все пак е длъжен да представи доказателство, че действително ще разполага с ресурси на тези образувания, които не му принадлежат и които са необходими за изпълнението на определена поръчка. Професионалната компетентност и опитът се предоставят чрез пряко участие на третото лице в изпълнението на частта от поръчката. за която е необходим този капацитет. В този смисъл намира, че участникът не може да разчита на възможностите на други лица, за да отговори само формално на изискванията на възлагащия орган.

В жалбата се твърди и, че подизпълнителите не отговарят на критериите за подбор по отношение на изискуемия опит:

Твърди, че декларираният подизпълнител „Алстом Транспорт“ С.А. (Румъния) не отговаря на поставените минимални изисквания за технически и професионални способности по отношение на строително-монтажните работи (т. 2.3 на стр. 14-15 от Документацията за обществената поръчка) съответстващи на декларираните дейности, които ще изпълнява.

От констатациите, отразени в Протокол № 11 от 10.12.2025 г. (стр. 5): „Алстом Транспорт“ С.А. - ще изпълнява дял от обществената поръчка - 10% от обема на изпълнение на обществената поръчка и съответно от стойността на обществената поръчка съгласно ценовото предложение на ДЗЗД „ИСПА“, като дейностите, конто ще изпълнява са: - Доставки за контактната мрежа в гарите Перник, Батановци и Радомир; Извършване на СМР за контактната мрежа в гарите Перник, Батановци и Радомир; Доставки за изграждане на двупътен, електрифициран скоростен байпас при тара Батановци и изграждане на 3 разделяй поста, осигуряващи връзка с тара Батановци и тара Разменна; Доставки за изграждане на нова контактна мрежа за двупътна линия; Извършване на СМР за изграждане на нова контактна мрежа за двупътна линия; Извършване на СМР за надграждане на система SKADA; Алстом Транспорт АД ще участва във всички дейности по приемане на строителството на обекта и въвеждането му в експлоатация“.

Жалбоподателят посочва, че при направена справка в Националната електронна система за обществени поръчки в Румъния (https://www. e-licitatie. ro/pub/notices/contract-award-notices/list/3/1), публична и свободно достъпна, се съдържат 12 записа на сключени договори с подизпълнителя Алстом Транспорт С.А. (Румъния): два от договорите е с обект „доставки“, четири възлагания са за „услуги“ - „Услуги по поддръжка на електрически рамки на метрото и железопътни превозни средства на метрото“, един от договорите с обект „строителство“ е извън референтния период от 5 години от датата на подаване на офертата, а друг договор за строителство е за изпълнение на метро - проект „Проектиране и изпълнение на инфраструктурни работа (конструктивна носеща част, релсов път, довършителни работа, инсталационни системи), автоматизация на трафика, присъединяване към електрозахранване, свързани с инвестиционния обект Метролиния I на Клуж. Обект „Проектиране и изпълнение на работа, свързани с инвестиционни обекти - Лот 1: „Модернизация на железопътната линия Карансебеш - Тимишоара - Арад, Лот 1 Карансебеш – Лугож“ - Алстом Траснпорт АД е част обединение с други две дружества. Договорът № 158/18 декември 2023 г. е със срок за изпълнение 102 месеца, което означава че този обект не е завършен и не може да бъде ползван за покриване на критериите за подбор.

Обект “Рехабилитация на железопътната линия Брашов-Симерия, компонент на коридора Рейн-Дунав, за движение с максимална скорост 160 км/ч, участък Брашов-Сигишоара, подучастъци: 1. Брашов-Апата и 3. Ката-Сигишоара” - подписан е Договор № 16/5 март 2020 г. Към края на трети триместър на 2025 г. са изпълнени 48.98% от строителните работи и е достигнато 45.86% финансово изпълнение, което означава, че към датата на подаване на офертата този обект не е завършен и не може да бъде ползван за покриване на критериите за подбор. (Bv- Sighisoara-S1si-S3-Stadiu-Q3-2025.pdf.

Обект „Проектиране и изпълнение на работите, свързани с инвестиционния обект „Рехабилитация на железопътната линия Дърмънешти - Викшани - Граница - Етап 1, електрификация”: Лот 1 - Работа по електрификация, Договорът № 76 с изпълнителя (обединение от Алстом Транспорт АД и A&S

ТУРИСТИЧЕСКО СТРОИТЕЛСТВО) е сключен на 26 август 2025 г., поради което този договор няма как да е изпълнен към датата на подаване на офертата по настоящата процедура.

Проект „Проектиране и изпълнение на работа, свързани с инвестиционната цел „Модернизация на железопътната инфраструктура между жп гарите Букурещ Север - Жилава - Гюргево Север - Гюргево Северна граница - Лот 2“ ще се изпълнява от обединение между АРКАДА КОМПАНИЯ и SC Alstom Transport SA, като Договорът № 71 е подписан на 14 август 2025 г., поради което този договор няма как да е изпълнен към датата на подаване на офертата по настоящата процедура.

Последният запис е за обект „Проектиране и изпълнение на работа, свързани с инвестиционната цел „Електрификация и рехабилитация на железопътната линия Клуж Напока - Орадя - Епископия Бихор“, Лот 1 Клуж-Напока - Агиреш“ Договор № 189 / 30 декември 2022 г. е подписан с обединение от Алстом Транспорт АД и АРКАДА КОМПАНИЯ, като срокът за изпълнение е определен на 102 месеца. Видно от изложеното и този договор се изпълнява към момента и няма как да служи за доказване на минимално изискуемите критерии за подбор по отношение на изпълнен референтен обект съобразно обхвата и обема дейности, конто ще изпълнява като подизпълнител.

Твърди, че деклариранияят подизпълнител „Порр Бау ГмбХ - трето лице клон София КЧТ“ не отговаря на поставените минимални изисквания за технически и професионални способности по отношение на строително-монтажните работа (т. 2.3 на стр. 14-15 от Документацията за обществената поръчка) съответстващи на декларираните дейности, които ще изпълнява.

Счита, че предвид така разпределения обем и видове дейности, които подизпълнителят трябва да изпълни, той трябва да е изпълнил инфраструктурен железопътен обект със скорост 120 км/ч или по-висока през последните пет (5) години, считано от датата на подаване на офертата, като изпълнението да включва а/ железен път на една тара с изградени минимум три приемно - отправни коловози и прилежащо междугарие, и б/ ново строителство на железопътен/пътен или метро тунел с дължина над 500 метра, за последните десет години, считано от датата на подаване на офертата.

Посочва, че в справка в публични регистри, „Порр Бау ГмбХ“ (Принципала) е изпълнил Договор № 3703/05.07.2011, с предмет: Модернизация на железопътната отсечка Стамболийски - Пловдив в границите край стрелка № 3 (км. 138+755) по път № 1 и начало стрелка № 1 (км. 138+810) по път № 2 на западната гърловина тара Стамболийски до начало стрелка № 2 (км. 154+564) по път № 1 и край стрелка № 4 (км. 154+606) по път № 2 на западна гърловина тара Пловдив, включително тара Тодор Каблешков, част от проект: „Модернизация на железопътен участък Септември - Пловдив - част от Транс- европейската железопътна мрежа“. Обектът е въведен в експлоатация през март 2017 г. (https://www.rail-infra.bg/bg/170). Видно от описанието на строителните дейности, влизащи в обхвата на проекта, в обхвата на проекта не влиза изпълнение ново строителство на ж.п. тунел, а за ж.п. обект не влиза в 5-годишния период. Друг обект, изпълнен от принципала Порр Бау ГмбХ, като водещ партньор в Сдружение "Железопътна инфраструктура 2011" е „Реконструкция и електрификация на железопътна линия Пловдив - Свиленград", позиция 2, която обхваща 38-километровата отсечка Харманли - Свиленград - гръцка граница, включително всички гари и спирки между тях“. Обектът е въведен в експлоатация през май 2016 г. (https://www.rail- infira.bg/bg/1711, като видно от описанието на строителните дейности, влизащи в обхвата на проекта, в обхвата на проекта не влиза изпълнение ново строителство на ж.п. тунел, а за ж.п. обект не влиза в 5-годишния период. При справка на страницата на Принципала Порр Бау ГмбХ от посочени общо 162 проекта, включително големи инфраструктурни обекти - изпълнение на железопътната инфраструктура на Тунел Коралм, завършен декември 2025 г. (след датата за подаване на оферти); проект по линия от Делхи до Меерут, завършен декември 2025 г. (след датата за подаване на оферти); ж.п. Тунел Винервалд, приключен декември 2012 г. (извън референтния период от 10 години преди датата на подаване на офертите), ж.п. тунел Лайнц, завършен октомври 2012 г. (извън референтния период от 10 години преди датата на подаване на офертите); Централна тара Виена, завършен декември 2015 г. (извън референтния период от 5 години); Ж.п. тара Санкт Пьолтен, завършен декември 2010 г. (извън референтния период от 5 години). Предвид изложеното, жалбоподателят счита, че Порр Бау ГмбХ клон София не покрива изискуемия минимален опит, съобразно дела и разпределението на работите от поръчката, които се е задължил да изпълнява и предоставя в качеството си на трето лице на участника.

В жалбата се твърди още, че видно от констатациите в Протокол № 11, подизпълнителят „Евротранспроект“ ООД ще изпълнява проектиране и авторски надзор с процент 3,5% от обема на

изпълнение на обществената поръчка и съответно от стойността на обществената поръчка съгласно ценовото предложение на ДЗЗД „ИСПА“.

В жалбата се посочва, че след направена справка в РОП е видно, че дружеството има 4 сключени договора с ДП “НКЖИ”, като три от тях са за “авторски надзор“ и един от 31.07.2025 г. за „Изготвяне на инвестиционен проект, технически спецификации за строителство и изработване на ПУП за изграждане на железопътна връзка с летище Пловдив”, който от една страна не е приключил и от друга - не покрива минималните изисквания на възложителя. Посочва, че видно от направените констатации „Евротранспроект“ ООД не покрива изискуемия минимален опит, съобразно дела и разпределението на работите от поръчката, конто се е задължил да изпълнява и предоставя в качеството си на трето лице на участника.

В подадената жалба се твърдят и следните други несъответствия и пропуски в офертата на ДЗЗД „ИСПА“:

- на първо място ДЗЗД „ИСПА“ не отговаря на изискванията към участниците по отношение на тяхното лично състояние- посочва, че единствено ДЗЗД „ИСПА“ е представило декларация за отсъствие на обстоятелствата по чл. 5к, параграф 1 от Регламента на Съвета (ЕС) № 833/2014 г. от 31 юли 2014 г., относно ограничителните мерки с оглед на действията на Русия, дестабилизиращи положението в Украйна, изменен с Регламент (ЕС) № 2022/576 на Съвета от 8 април 2022 г., Регламент (ЕС) № 2022/1269 на Съвета от 21 юли 2022 г. и Регламент (ЕС) № 2025/395 на Съвета от 24 февруари 2025 г. В жалбата се сочи, че такава декларация не е представена нито от отделните партньори в обединението, нито от третите лица и подизпълнителите на ДЗЗД “ИСПА”;

- участникът ДЗЗД „ИСПА“ не разполага с персонал и ръководен състав с определената от възложителя професионална компетентност за изпълнение на поръчката, а именно: 1. Предложеният Ръководител на екип не притежава необходимите образование и професионална квалификация, а именно: “Образование и професионална квалификация: образователно-квалификационна степен минимум „бакалавър“. Професионален опит: да е изпълнявал функциите на Ръководител или Заместник- ръководител на екип в един завършен обект/договор за ново строителство и/или модернизация и/или реконструкция на железопътна инфраструктура по смисъла на Закон за железопътния транспорт (ЗЖТ) или еквивалент“; 2. Предложеният Ръководител на проектантския екип не притежава необходимите образование и професионална квалификация, а именно: Образование и професионална квалификация: образователно-квалификационна степен най-малко „бакалавър“, професионална квалификация „строителен инженер“, специалност „Транспортно строителство" или еквивалент. Професионален опит: да е изпълнявал функциите на Ръководител/Заместник- ръководител на проектантски екип в един завършен проект/договор за ново строителство и/или модернизация и/или рехабилитация и/или реконструкция на железопътна инфраструктура по смисъла на Закон за железопътния транспорт (ЗЖТ); 3. Предложеният от Порр Бау ГмбХ - Клон София КЧТ Ключов експерт „Железен път“ от една страна не притежава необходимите образование и професионална квалификация, а именно: Образование и професионална квалификация: образователно-квалификационна степен минимум „бакалавър"; професионална квалификация - „строителен инженер", специалност „Транспортно строителство" или еквивалент: Професионален опит: да е изпълнявал функциите на Ключов експерт или експерт „Железен път” в минимум един завършен обект/договор за ново строителство и/или модернизация и/или реконструкция на железопътна инфраструктура по смисъла на Закон за железопътния транспорт (ЗЖТ) или еквивалент“. От друга страна, предложеният ключов експерт не отговаря на изискването на възложителя “За чуждестранните лица, Възложителят приема деклариране на еквиваленти на образователно-квалификационна степен, професионална квалификация и правоспособност, съгласно законодателството на държавата, в която са придобити/установени от лицата, имащи право да изпълняват дейностите в обхвата на поръчката. Условието се прилага и за български граждани, придобили образованието си в чужбина. Чуждестранните лица и български граждани, придобили образованието си в чужбина доказват съответствието си при условията на чл.112, ал.1, т.2 от ЗОП, в съответствие с изискванията за признаване на диплом и и професионални квалификации, посочени в Закона за висшето образование и Закон за признаване на професионалните квалификации”; 4. Предложеният Ключов експерт „Съоръжения" не притежава необходимите образование и професионална квалификация, а именно: “Образование и професионална квалификация: образователно-квалификационна степен минимум „бакалавър", професионална квалификация - „строителен инженер"; специалност „Транспортно

строителство" или „Строителство на сгради и съоръжения", или „Промишлено и гражданско строителство" или еквивалент. Професионален опит: да е изпълнявал функциите на Ключов експерт или експерт „Съоръжения" в минимум един завършен обект/договор за ново строителство и/или модернизация и/или реконструкция на железопътна инфраструктура по смисъла на Закон за железопътния транспорт (ЗЖТ) или еквивалент"; 5. Предложеният Ключов експерт „Тягово и нетягово електрозахранване и контактна мрежа" не притежава необходимите образование и професионална квалификация, а именно: Образование и професионална квалификация: образователно-квалификационна степен минимум „бакалавър", професионална квалификация - „електроинженер"; специалност „Елекгроенергетика и електрообзавеждане" или „Електрически транспорт" или еквивалент. Професионален опит: да е изпълнявал функциите на Ключов експерт или експерт „Тягово и нетягово електрозахранване и контактна мрежа" или „Контактна мрежа" в минимум един завършен обект/договор за ново строителство и/или модернизация и/или реконструкция на железопътна инфраструктура по смисъла на Закон за железопътния транспорт (ЗЖТ) или еквивалент". Твърди, че друга съществена липса в документите, част от офертата на ДЗЗД „ИСПА" е факта, че участникът е декларирал, че ще използва ресурсите на трето лице, а именно „Алстом Транспорт" А.С. - Ключов експерт „Тягово и нетягово електрозахранване и контактна мрежа". Въпреки това, комисията не е констатирала „Алстом Транспорт" А.С. да е представило декларация, с която да потвърждава, че предоставения ресурс ще бъде на разположение на ДЗЗД „ИСПА";

- твърди още, че ДЗЗД „ИСПА" не е изпълнило коректно задължението си да представи дейностите, които ще изпълнява всеки член на обединението. Жалбоподателят твърди, че е посочено единствено и само процентно разпределение и най-общо на изпълнение на строителни дейности;

- твърди, че в подточки 2.3.6.3. и 2.3.6.4, от документацията на обществената поръчка възложителят е въвел следните изисквания към участниците:

„2.3.6.3. Участникът трябва да има внедрена система за управление на качеството по стандарт БДС EN ISO 9001:2015 ши еквивалент, с обхват на сертификация включващ предмета на поръчката (проектиране и строителство на обекти/елементи на железопътна инфраструктура). Възложителят приема и други доказателства за еквивалентни мерки за осигуряване на качеството при условията на чл. 64, ал. 7 от ЗОП.

2.3.6.4. Участникът да има внедрена система за опазване на околната среда по стандарт БДС EN ISO 14001:2015 ши еквивалент, с обхват на сертификация, включващ предмета на поръчката (проектиране и строителство на обекти/елементи на железопътна инфраструктура). Възложителят приема и други доказателства за еквивалентни мерки за опазване на околната среда при условията на чл. 64, ал. 7 от ЗОП".

Жалбоподателят счита, че ДЗЗД „ИСПА" не отговаря на тези изисквания като се има предвид, че всеки от посочените сертификати по ISO следва да бъде с обхват, включващ предмета на поръчката (проектиране и строителство на обекти/елементи на железопътна инфраструктура). Посочва, че един от члена на обединението „СА.И.Е" ЕООД притежава сертификати по EN ISO 9001:2015 (валиден до 24 ноември 2026 г.) и БДС EN ISO 14001:2015 (валиден до 24 ноември 2026 г.), но нито един от двата няма в обхвата си проектиране и строителство на обекти/елементи на железопътна инфраструктура, каквото е изискването на възложителя по процедурата.

Предвид изложеното, жалбоподателят моли КЗК да отмени издаденото от възложителя решение за избор на изпълнител.

Моли възлагане на направените по производството разноски за държавна такса и възнаграждение за процесуален представител - юрисконсулт.

Дружеството – жалбоподател представя допълнително становище по производството с вх. № към КЗК-94/25.02.2026 г. (по ел. поща), в което поддържа изложените в първоначално представената жалба срещу решението на възложителя.

СЪЩНОСТ НА ЖАЛБАТА НА ОБЕДИНЕНИЕ „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД"

Дружеството Обединение „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД" оспорва отстраняването си от участие в процедурата, като не е съгласен с направените от помощния орган констатации и изводи.

Намира, че комисията е нарушила принципа на равнопоставеност, като е възприела диференциран подход при анализа на съответствието на техническите предложения на участниците с изискванията на

възложителя. Твърди, че от една страна, комисията е посочила конкретно, включително чрез посочване на съответни части от офертата на Обединение „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД“, защо счита, че техническото му предложение не отговаря на изискванията, а от друга, при излагането на мотиви защо счита техническото предложение на ДЗЗД „ИСПА“ за съответстващо с условията на възложителя не е конкретизирала защо и как съответните му части отговарят на изискванията. Сочи, че липсва дори запис, че те отговарят на изискванията, послужили за мотив на комисия да отстрани от по- нататъшно участие в процедурата Обединение „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД“, липсва каквото и да е било препращане към техническото предложение на ДЗЗД „ИСПА“ с посочване на конкретни страници, обособени части от техническото предложение и т.н. Според жалбоподателя, за едно и също съдържание и еднаква по вид информация, комисия е решила да посочи конкретни фактически констатации по отношение на техническото предложение на единия от участниците (отстранения участник Обединение „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД“), а за класирания на първо място участник е представила изцяло бланкетни, несъдържащи никаква конкретна информация мотиви, които са недостатъчни, за да обосноват съответствието на техническото му предложение с изискванията на възложителя.

В тази връзка, в жалбата се твърди липса на мотиви на решението на възложителя. Счита, че комисията е длъжна да изложи нарочни мотиви относно извършената от нея преценка дали офертите на участниците съответстват на минималните изисквания на възложителя. Излага, че в конкретния случай и видно от съдържанието на Протокол № 4, комисията не е изложила мотиви по отношение на конкретни фактически обстоятелства, доказващи съответствието на техническото предложение на ДЗЗД „ИСПА“ с изискванията на възложителя. На стр. 3 от Протокол № 4 комисията е констатирала единствено, че участникът е представил Предложение за изпълнение на поръчката - Образец № 2, съдържащ изискваната информация в пълен обем и съгласно изискванията на възложителя. Според жалбоподателя, подобна абстрактно формулирана констатация е лишена от каквото и да било съдържание и не може да бъде приета като достатъчно конкретна, за да послужи като мотив за приемането на решението на възложителя. Излага, че от нея не могат да бъдат извлечени конкретните факти и обстоятелства, въз основа на които комисията е стигнала до заключението, че техническото предложение на ДЗЗД „ИСПА“ отговаря на поставените изисквания. В тази връзка намира, че нито Протокол № 4, нито в решението се съдържат изискуемите мотиви за преценка на техническото предложение на ДЗЗД „ИСПА“ и за допускането му до по-нататъшно участие в процедурата.

В жалбата се излагат и доводи, относно незаконосъобразното отстраняване от процедурата на жалбоподателя Обединение „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД”:

На първо място намира, че е налице незаконосъобразно дописване на документацията, чрез въвеждане на нови изисквания от страна на комисията.

Сочи, че незаконосъобразно комисията е дописала изискванията на документацията по процедурата по отношение на изискванията за задължително използване на „прозорци” за тестове в реални експлоатационни условия. В жалбата се обяснява, че е налице липса на категорично, детайлно и еднозначно предварително формулирани, обосновани на безпрекословна нормативно установена практика в железопътното строителство и предварително обявени критерии за оценка на офертите на участниците в процедурата от страна на възложителя изисквания, които да са базирани на задължително приложимата негова специфична уредба при изпълнение на строително- монтажните дейности по обекта и които биха могли да доведат до евентуално неправомерно отстраняване от по-нататъшно участие на участници в процедурата. Доказателство за това счита отсъствието на изрично и прецизно обосновани от гледна точка на приложимите специфични за железопътната превозна дейност нормативи уточнения от страна на възложителя в публикуваните документация за участие, приложенията към нея и в Техническата спецификация в отделните й части, определящи обстоятелствата, при които за реализацията на различните изпълнявани тестове (в частност различните видове, касаещи контактната мрежа, в тяхното многообразие по отношение на същност и условия за провеждане и в зависимост от поставената цел), е задължително използването на влакови и електрически „прозорци“.

В жалбата се посочва, че съгласно Приложение № 3, обр.2, възложителят е определил критериите за оценка на Предложението за изпълнение на поръчката от участника в процедурата в частта му 2.2. Планиране и изпълнение на строителството. В жалбата се посочва, че никъде (по всяка вероятност, осъзнавайки многообразието на превежданите тестове и съответните специфични изисквания за тяхното осъществяване) възложителят не си е позволил да поставя подобно принципно изискване,

изначално дискриминационно към участниците в процедурата, задължително да предвидят изпълнението на тестовете за оценка на динамичните характеристики и качество на токоприемане съгласно точка 6.2.4.5 на Регламент 1301/2014 (ТСОС Енергия), които се провеждат в реални експлоатационни условия, в режим на „прозорец“, с неоснователния мотив да се обезпечи безопасността на персонала, пътниците и гражданите, намиращи се в близост до железопътната инфраструктура, който не е базиран на никакъв норматив, приложим при осъществяване на поддръжката и превозната дейност на територията на железопътната инфраструктура на Република България.

В този смисъл допуска, че и останалите участници в процедурата са се съобразили единствено с първоначално обявените условия и критерии за провеждане на тестовете, касаещи контактната мрежа, а не нормативно несъстоятелния изтъкнат аргумент за задължителна необходимост от провеждане на тестовете за оценка на динамичните характеристики и качество на токоприемане в рамките на „прозорец“, който фигурира единствено в решението на комисията.

На следващо място твърди, че комисията не е отчела обективните изисквания на задължително приложимата действаща специфична уредба на възложителя, която е хармонизирана с европейските нормативи, в т.ч. и с приложимите съществени изисквания за оперативна съвместимост и съответните национални норми, позволяващи да се удостовери тяхното безопасно интегриране в железопътната система на ЕС.

В жалбата се излага, че единственият аргумент на възложителя за провеждане на тези тестове в рамките на „прозорци“, но непочиващ на нито един приложим за случая нормативен документ, касаещ приемане и въвеждане в експлоатация на обекти от железопътната инфраструктура (Наредба № 58 от 2.08.2006 г. за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт, Правила за техническа експлоатация на железопътната инфраструктура на Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура”, Наредба № 57 от 9.06.2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз, Закон за железопътния транспорт и Закон за устройство на територията), съгласно неговото решение е, че *„проектната скорост за проекта е значително по-голяма от скоростта, с които се експлоатира съществуващата жп линия и анализирайки потенциалните рискове за безопасността, Възложителят е поставил изискване Участникът да предвиди изпълнението на тези тестове в режим на „прозорец с което да се обезпечи безопасността на персонала, пътниците и гражданите, намиращи се в близост до железопътната инфраструктура“*. Това твърдение намира за невярно и не основаващо се на приложимата нормативна уредба, регламентираща безопасната поддръжка и експлоатация на железопътната инфраструктура, както отнасящата се до безопасни и здравословни условия на труд на поддържащия и експлоатационен персонал. Излага, че доказателство за това е и утвърдената и нормативно регламентирана дългогодишна практика на възложителя при въвеждане в експлоатация на новоизградени или модернизирани за значително по-висока скорост за движение на влаковете железопътни участъци от предишната, изразяваща се в предварително оповестяване на населението по средствата за масово осведомяване за предстоящото въвеждане в експлоатация на новоизградения обект.

Отново посочва, че на нито едно място в документацията и Техническата спецификация възложителят не е предвидил изрично, че тестовете в реални експлоатационни условия следва да бъдат извършвани в режим на „прозорци“. Напротив, възложителят е предвидил изискване към участниците за предвиждане на влакови и електрически „прозорци“ общо при извършване на тестове по железния път, контактната мрежа, включително натурно изпитване на новите съоръжения. Твърди, че в конкретния случай, Обединение „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД“ е предвидило такива „прозорци“ за всички тестове, изрично цитирани в документацията, а възложителят го е отстранил въз основа на несъществуващи изисквания, което е недопустимо и е самостоятелно основание за отмяната на издаденото решение за класиране. Счита още, че констатираните от комисията несъответствия на техническото му предложение са неправилни и не кореспондират с депозираната от него оферта.

Следващото твърдение в жалбата е, че участникът ДЗЗД „ИСПА“ незаконосъобразно е класирано на първо място в процедурата. Счита, че класираното на първо място дружество не е доказало съответствието си с поставените от възложителя критерии за подбор и по – конкретно, че неправилно е представило само една Декларация за отсъствие на обстоятелствата по чл. 5к, параграф 1 от

Регламента на Съвета (ЕС) № 833/2014 г. от 31 юли 2014 г., относно ограничителните мерки с оглед на действията на Русия, дестабилизиращи положението в Украйна, изменен с Регламент (ЕС) № 2022/576 на Съвета от 8 април 2022 г. и Регламент (ЕС) № 2022/1269 на Съвета от 21 юли 2022 г., подписана от представляващия ДЗЗД „ИСПА“.

Последното твърдение в жалбата е за несъответствие на техническото предложение на ДЗЗД „ИСПА“ с изискванията на възложителя. В жалбата отново се сочи, че комисията не е изложила каквито и да било мотиви защо счита техническото предложение на ДЗЗД „ИСПА“ за съответстващо с изискванията на възложителя. Предвид това намира, че техническото предложение на ДЗЗД „ИСПА“ в частта, в която следва да бъдат предвидени „прозорци“ в съответствие с изискванията на Приложение № 3, образец № 2, не съответства на изискванията, тъй като ДЗЗД „ИСПА“ не е предвидило всички тестове, посочени от възложителя, да се изпълняват в режим на „прозорци“.

Жалбоподателят моли КЗК да отмени издаденото решение за избор на изпълнител и да върне процедурата за продължаване от последното законосъобразно действие (етап оценяване на техническите предложения за съответствие с изискванията на възложителя за минимално съдържание).

В открито заседание на КЗК, процесуалният представител на жалбоподателя претендира направените разноски, включително за адвокатско възнаграждение. Прави възражение за прекомерност на размера на евентуално поискани разноски за адвокатско възнаграждение, претендирани от ответната страна.

СТАНОВИЩЕ НА ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ

Възложителят е представил становища по всяка една по подадените жалби от Сдружение „ПТТ Перник - Радомир“, “Консорциум Страбаг Рейл Кънстракшън“ ДЗЗД и Обединение „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД“.

Възложителят намира подадените жалби срещу Решение № D51422553/19.12.2025 г. (№73/19.12.2025 г.) на Генералния директор на ДП НКЖИ за определяне на изпълнител на обществена поръчка с предмет: „Модернизация т железопътната линия София - Перник - Радомир: Проектиране на част от участъка Перник – Радомир, строителство на железен път, контактна мрежа, съоръжения и авторски надзор на целия участък“, откритата с Решение № F717425/23.07.2025 г. за неоснователни и недоказани.

По всяка една от подадените три жалби моли възлагане на разноски за юрисконсултско възнаграждение в размер определен, съгласно Наредба за заплащането на правната помощ. Прави и възражение за прекомерност на евентуално поискани разноски за адвокатско възнаграждение, претендирани от насрещните страни.

СТАНОВИЩЕ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНАТА СТРАНА

Дружеството ДЗЗД „ИСПА“, заинтересована по преписката страна, е представило становище с вх. № към КЗК-94/24.02.2026 г. по изложените твърдения в жалба с вх. № ВХР-3078/29.12.2025 г., подадена от страна на Сдружение „ПТТ Перник - Радомир“, жалба с вх. № ВХР-3083/29.12.2025 г., подадена от страна на “Консорциум Страбаг Рейл Кънстракшън“ ДЗЗД и жалба с вх. № ВХР-3092/29.12.2025 г., подадена от страна на Обединение „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД“. Класираното на първо място дружество намира и трите подадени жалби за неоснователни и недоказани и моли КЗК да ги остави без уважение.

Моли КЗК да му възложи направените в настоящото производство от негова страна разноски за адвокатско възнаграждение. Прави възражение за прекомерност на поисканите от жалбоподателите размери на адвокатски възнаграждения.

ФАКТИЧЕСКА ОБСТАНОВКА

Идентификация на страните:

А. СДРУЖЕНИЕ „ПТТ ПЕРНИК - РАДОМИР“ – жалбоподател, създадено с договор за създаване на обединение от 18.09.2025 г. между „ПСТ Груп“ ЕАД, „Трансстрой- Варна” АД и “Тодини Коструциони Дженерали С.П.А.“, с адрес: гр. София 1517, район „Подуяне“, ул. “Бесарабия“ № 114, представлявано от И. Досев.

„ПСТ Груп“ ЕАД е вписано в Търговския регистър към Агенция по вписванията с ЕИК: 831928535, със седалище и адрес на управление: гр. София 1517, район „Подуяне“, ул. “Бесарабия” № 114, представлявано от изпълнителния директор И. Досев.

„Трансстрой- Варна” АД е вписано в Търговския регистър към Агенция по вписванията с ЕИК: 103044422, със седалище и адрес на управление гр. Варна 9000, район „Одесос“, ул. „Хан Омуртаг” № 2, представлявано от П. Стилиянов

“Тодини Коструциони Дженерали С.П.А.“, е дружество, надлежно учредено и съществуващо по италианското законодателство, със седалище и адрес на управление в Република Италия, гр. Рим, пиацале Луидзи Струнцо № 23-31, 00144, данъчен номер 01959721000, регистрирано в регистъра на компаниите в Рим с № 08105460581, представлявано от Дж. Мартини.

Б. “КОНСОРЦИУМ СТРАБАГ РЕЙЛ КЪНСТРАКШЪН“ ДЗЗД – жалбоподател, създадено със споразумение за консорциум от 19.09.2025 г. между „СТРАБАГ“ АГ, Австрия, „ЩРАБАГ” ЕАД и „СТРАБАГ Рейл” а.с,, с адрес: гр. София 1784, бул. „Цариградско шосе“ № 115Г, сграда Мегапарк, ет. 8, представлявано заедно от Д. Коцич и М. Милошевич.

„ЩРАБАГ” ЕАД е вписано в Търговския регистър към Агенция по вписванията с ЕИК: 130463628, със седалище и адрес на управление: гр. София 1309, район „Илинден“, ул. “Кукуш” № 1, представлявано заедно от Х. Обервинклер, М. Везмар и В. Заич, както следва: „*а)ОТ ИЗПЪЛНИТЕЛНИЯ ДИРЕКТОР ЗАЕДНО С ВСЕКИ ЕДИН ОТ ОСТАНАЛИТЕ ЧЛЕНОВЕ НА СЪВЕТА НА ДИРЕКТОРИТЕ; б)ОТ ВСЕКИ ДВАМА ЧЛЕНОВЕ НА СЪВЕТА НА ДИРЕКТОРИТЕ СЪВМЕСТНО; в) ОТ ИЗПЪЛНИТЕЛНИЯ ДИРЕКТОР ИЛИ ВСЕКИ ЕДИН ДРУГ ЧЛЕН НА СЪВЕТА НА ДИРЕКТОРИТЕ СЪВМЕСТНО С ЕДИН ПРОКУРИСТ ИЛИ г)СЪВМЕСТНО ОТ ВСЕКИ ДВАМА ПРОКУРИСТИ“.*

„СТРАБАГ“ АГ, Австрия, е регистрирано в австрийския фирмен регистър под фирмен регистрационен № FN 61689 w, с адрес на управление в гр. Шпитал ан дер Драу, Република Австрия и служебен адрес на “Ортенбургергцрасе” № 27, А-9800, гр. Шпитал ан дер Драу, ул. Ортенбургерщрасе № 27, п.к А-9800, представлявано от М. Енгерт и М. Лоймайр.

„СТРАБАГ Рейл” а.с, е регистрирано в чешкия търговски регистър, воден от Окръжен съд в Усти над Лабем, под фирмен регистрационен № B 1370, с адрес на управление: Усти над Лабем, Република Чехия, ул. „Железничарска“ 1385/29, Стреков, 400 03, дружества представлявани от водещия партньор „СТРАБАГ” АГ, Австрия, представлявано от М. Моцковчяк, Л. Томашек и Я. Свобода.

В. ОБЕДИНЕНИЕ „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД“ ДЗЗД – жалбоподател, създадено с договор за създаване на обединение от 10.09.2025 г. между „МОНОЛИТ СОФИЯ“ АД и „Х.С.С.“ ЕООД, с адрес: гр. София, 1606, район Красно село, ул. „Георги Софийски“ № 52, ет. 2, представлявано от Х. Стефанов.

„МОНОЛИТ СОФИЯ“ АД е вписано в Търговския регистър към Агенция по вписванията с ЕИК: 175226950, със седалище и адрес на управление гр. София, 1606, район „Красно село“, ул. „Георги Софийски“ № 52, ет. 2, представлявано от Х. Стефанов.

„Х.С.С.“ ЕООД е вписано в Търговския регистър към Агенция по вписванията с ЕИК: 130987513, със седалище и адрес на управление гр. София 1606, район „Красно село“, ул. „Георги Софийски“ № 52, ет. 2, представлявано от Х. Стефанов.

Г. ГЕНЕРАЛЕН ДИРЕКТОР НА ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ „ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА” - възложител, по смисъла на чл. 5, ал. 4, т. 1 от ЗОП, вписано в Търговски регистър към Агенция по вписванията с ЕИК: 130823243, със седалище и адрес на управление: гр. София, бул. „Княгиня Мария Луиза” № 110. Генерален директор на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ ДП е К. Шопов.

Д. ДЗЗД „ИСПА” - заинтересовано лице, създадено със Споразумение за създаване на обединение от 15.09.2025 г. между „СА.И.Е“ ЕООД и „ИНТЕРКОНЕКТА“ ЕООД, със седалище и адрес на управление: гр. София 1360, район „Връбница“, ж.к. „Индустриална зона Орион“, ул. „3020-та“ № 34, ет. 5, представлявано от К. Таскова.

„СА.И.Е“ ЕООД е вписано в Търговски регистър към Агенция по вписванията с ЕИК: 202488671, със седалище и адрес на управление: гр. София 1113, район „Изгрев“, ул. „Атанас Далчев“ между бл. 93 и бл. 96, представлявано от В. Петков.

„ИНТЕРКОНЕКТА“ ЕООД е вписано в Търговски регистър към Агенция по вписванията с ЕИК: 204868206, със седалище и адрес на управление: гр. София 1360, район „Връбница“, ж.к. „Индустриална зона Орион“, ул. „3020-та“ № 34, ет. 5, представлявано от К. Таскова.

Установени факти:

1. С Решение № F717425/23.08.2025 г. на възложителя е открита „открита“ процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир: Проектиране на част от участъка Перник –Радомир, строителство на железен път, контактна мрежа, съоръжения и авторски надзор на целия участък“. С решението са одобрени обявлението и документацията за участие в нея, като същата е с уникален номер в ЦАИС ЕОП: : 00233-2025-0021.

1.1. Съгласно раздел IV.4)“Описание на предмета на поръчката (естество и количество на строителни работи, доставки или услуги или указване на потребности и изисквания)“ са предвидени следните основни дейности:

„.....

- Проектиране: Изготвяне на Работен проект (Работни чертежи и детайли) за всички части на техническия проект (включително авторски надзор); Изготвяне на технически проект, ПУП (при доказана необходимост) и работен проект (включително авторски надзор) за спирки Бела вода и Копаница и реконструкцията на гара Батановци;

- Строителство: Удвояване и модернизация на железния път в участъка Перник Разпределителна – Радомир (от км 29+071,91 до км 46+141,677 по Път 1), (от км 29+069,45 до км 46+219,75 по Път 2); Модернизация на коловозното развитие и контактна мрежа в гарите Перник, Батановци и Радомир; Изграждане на двупътен, електрифициран скоростен байпас при гара Батановци и изграждане на 3 разделни поста, осигуряващи връзки с гара Батановци и гара Разменна; Изграждане на нова контактна мрежа за двупътна линия; Надграждане на система SCADA; Изграждане на нова водоотводна система (канавки и дренажи) за целия участък; Изграждане на нова тръбоканална мрежа за нуждите на системите на сигнализация, телекомуникация, енергетика и инсталиране на оптичен кабел; Модернизация на съществуващи железопътни съоръжения, изграждане (строителство) на нови железопътни съоръжения (водостоци, прокари, подпорни стени и др.); Реконструкция/строителство на нови перони с осигурен достъп до тях (5 бр. пешеходни подлези/надлези) за гари Перник и Радомир, както и за спирки Кракра, Бела Вода и Копаница; Изграждане на нова водоотводна система (канавки и дренажи) за целия участък; Изграждане на два двупътни тунела - Батановци с приблизителна дължина 880 м и Бушляк с приблизителна дължина 400 м; Изграждане на 8 бр. мостови съоръжения с отвори от 25 м до 50 м.; Изграждане на 3 бр. пътни пресичания/пътни надлези, недопускащи пресичането на железопътната линия в участъка на едно ниво; Строителство на шумозащитни съоръжения в урбанизирани територии и предпазни огради по протежение на цялото трасе; Реконструкция на пресичания с други инфраструктури (ВиК, ЕСО, ЕРМ Запад, Газопроводи и др.), там където е необходимо.

Посочените количества са ориентировъчни и подлежат на промяна в зависимост от изготвените от Изпълнителя проектни разработки.

Обектът е първа категория съгласно чл. 137, ал. 1, т. 1, буква „а“ от Закона за устройство на територията (ЗУТ) и чл. 3 от Наредба №1 от 30.07.2003 г. за номенклатурата на видовете строежи.

Пълното описание на изискванията на Възложителя е посочено в Техническата спецификация, Приложение № 1 от документацията за обществената поръчка.

Всички изходни данни, Приложение 1 към Техническата спецификация са достъпни на следните линкове:
https://zop.railinfra.bg:3737/BuyerProfile/PernikRadomirTransportSystem/Изходни%20данни%20част%20%201.rar
https://zop.railinfra.bg:3737/BuyerProfile/PernikRadomirTransportSystem/Изходни%20данни%20част%20%202.rar
https://zop.railinfra.bg:3737/BuyerProfile/PernikRadomirTransportSystem/Изходни%20данни%20част%20%203.rar
https://zop.railinfra.bg:3737/BuyerProfile/PernikRadomirTransportSystem/Изходни%20данни%20част%20%204.1.rar
https://zop.railinfra.bg:3737/BuyerProfile/PernikRadomirTransportSystem/Изходни%20данни%20част%20%204.rar
https://zop.railinfra.bg:3737/BuyerProfile/PernikRadomirTransportSystem/Изходни%20данни%20част%20%205.1.rar
https://zop.railinfra.bg:3737/BuyerProfile/PernikRadomirTransportSystem/Изходни%20данни%20част%20%205.rar
https://zop.railinfra.bg:3737/BuyerProfile/PernikRadomirTransportSystem/Изходни%20данни%20част%20%206.rar“.

2. Съгласно Обявлението, в него е налична следната относима информация:

„.....
Критерий за възлагане (1)
Вид(BT-539-Lot)
Цена
Наименование(BT-734-Lot)
ПТ1-Цена

Описание(BT-540-Lot)

*ПТ1 = (Цmin/Цi)*70, където:*

Цmin е най-ниската предложена цена в лева от всички оферти, допуснати до оценка;

Цi – цената в лева предложена от i-тата оферта, .

Резултатът се закръгля до втория знак след десетичната запетая.

Параметри на критериите за възлагане

Критерий с тегловна стойност

Тегло (процентен дял, точна величина) - 70

Критерий за възлагане (2)

Вид(BT-539-Lot)

Качество

Наименование(BT-734-Lot)

ПТ2 – Техническа оценка.

Описание(BT-540-Lot)

Показателят ПТ2 има тежест 30 % от общите точки за оценка на офертата (КО). Максималната стойност на ПТ2 е 30 точки и се изчислява по формулата:

ПТ2 = К1 + К2 , където:

1. К1 – Изготвяне на технически проект за спирки Бела вода и Копаница и реконструкцията на гара Батановци - максимален брой точки 3;

2. К2 - Строителство - максимален брой точки 27;

Параметри на критериите за възлагане

Критерий с тегловна стойност

Тегло (процентен дял, точна величина) - 30

.....“.

3. Видно от Документацията, в нея е налична следната относима информация:

„.....

III. ИЗИСКВАНИЯ КЪМ УЧАСТНИЦИТЕ

.....

2. КРИТЕРИИ ЗА ПОДБОР

При участие на обединения, които не са юридически лица, съответствието с критериите за подбор, свързани с професионална компетентност и опит за изпълнение на поръчката, както и тези за регистрация, представяне на сертификат или друго условие, необходимо за изпълнение на поръчката, съгласно изискванията на нормативен или административен акт, се доказва от съответните членове на обединението съобразно разпределението на участието им в изпълнението на дейностите, предвидено в договора за създаване на обединението.

Когато участникът предвижда участие на подизпълнители, те трябва да отговарят на критериите за подбор, съобразно вида и дела от поръчката, който ще изпълняват, и за тях да не са налице основания за отстраняване от процедурата.

Когато участникът предвижда участие на трети лица, те трябва да отговарят на съответните критерии за подбор, за доказването на които участникът ще използва техния капацитет и за тях да не са налице основанията за отстраняване от процедурата.

2.1.Годност (правоспособност) за упражняване на професионална дейност

2.1.1. Участникът трябва да бъде вписан в Централния професионален регистър на строителя (ЦПРС) към Камарата на строителите в България за изпълнение на строежи от втора група: строежи от транспортната инфраструктура, съгласно чл. 5, ал. 1, т. 2 от Правилника за реда за вписване и водене на Централния професионален регистър на строителя (ПРВВЦПРС), първа категория строежи, съгласно чл. 5, ал. 6, т.2.1 от ПРВВЦПРС, а чуждестранните лица – в аналогичен регистър съгласно законодателството всяка на държава членка –на Европейския съюз, както и държава-страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, или на Конфедерация Швейцария, в която са установени, за посочения обхват на дейности, съобразно разпоредбите на чл. 60, ал. 1 и § 2, т. 7 от ДР на ЗОП и на чл. 16 и чл. 17 от Закона за камарата на строителите (ЗКС).

В случаите по чл. 3, ал. 3 и ал. 4 от ЗКС, съответствието с критерия за подбор се прилага към лицето, което самостоятелно ще изпълнява съответната дейност съобразно разпределението на участието.

Участникът не може да използва капацитета на трети лица по отношение на критерия за подбор.

2.1.2. За доказване съответствието с критерия се представя следния документ:

2.1.2.1. Заверено копие на валидно удостоверение за вписване в Централния професионален регистър на строителя към Камарата на строителите в България за изпълнение на строежи от втора група: строежи от транспортната инфраструктура, съгласно чл. 5, ал. 1, т. 2 от Правилника за реда за вписване и водене на Централния професионален регистър на строителя (ПРВВЦПРС), първа категория строежи, съгласно чл. 5, ал. 6, т. 2.1 от ПРВВЦПРС.

2.1.2.2. Чуждестранните лица, които попадат в обхвата на чл.25а от ЗКС представят удостоверение по т. 2.1.2.1 или в случаите на временно или еднократно предоставяне на строителна услуга, копие на документа по чл. 25а, ал. 2, т.1 от ЗКС, като извършват съответната регистрация за издаване на Удостоверение по чл.25а, ал.4 от ЗКС, във връзка с чл.112, ал.1, т.4 от ЗОП.

2.1.2.1.Документът се представя от участника, определен за изпълнител в случая на чл. 112, ал. 1, т. 2 от ЗОП.

2.2. Икономическо и финансово състояние на участниците. Изисквано минимално ниво:

2.2.1. Участникът трябва да е реализирал за последните 3 (три) приключили финансови години минимален общ оборот, изчислен на база годишните обороти.

Съгласно §2, т.66 от Допълнителните разпоредби на ЗОП „Годишен общ оборот“ е сумата от нетните приходи от продажби по смисъла на Закона за счетоводството.

2.2.2. Участникът трябва да има застраховка „Професионална отговорност“ за проектиране и строителство по чл. 171/чл. 171а от Закона за устройство на територията (ЗУТ) или еквивалент.

В случаите по чл. 3, ал. 3 и ал. 4 от ЗКС, съответствието с критерия за подбор се прилага към лицето, което самостоятелно ще изпълнява съответната дейност съобразно разпределението на участието.

2.2.3. За доказване на икономическото и финансовото състояние на участниците се представят един или няколко от следните документи, във връзка с поставените изисквания:

•По т. 2.2.1.: справка за общия оборот – по образец или

•удостоверения от банки или

•годишни финансови отчети или техни съставни части, когато публикуването им се изисква съгласно законодателството на държавата, в която участникът е установен.

Когато по основателна причина участник не е в състояние да представи поисканите от възложителя документи, той може да докаже своето икономическо и финансово състояние с помощта на всеки друг документ, който възложителят приеме за подходящ.

-По т. 2.2.2.: Доказателства за наличие на застраховка „Професионална отговорност“ за проектиране и строителство, или еквивалент.

2.2.4. Документите се представят при поискване в хода на процедурата в случаите на чл. 67, ал. 5 от ЗОП и съгласно чл. 112, ал. 1, т. 2 от ЗОП, от участника, определен за изпълнител.

2.2.5. Изискване на минимално ниво:

2.2.5.1.Участникът трябва да е реализирал за последните 3 приключили финансови години, в зависимост от датата, на която участникът е създаден или е започнал дейността си, минимален общ оборот в размер не по-малък от 450 000 000 лева без ДДС.

2.2.5.2.Участникът трябва да има застраховка „Професионална отговорност“ за проектиране и строителство съгласно чл.171/чл.171а от Закона за устройство на територията (ЗУТ) или еквивалент, с минимална застрахователна сума съгласно чл. 5, ал. 1, т.1 и ал. 2, т.1 от Наредбата за условията и реда за задължително застраховане в проектирането и строителството (приета с ПМС №38 от 24.02.2004 г., обн., ДВ, бр. 17 от 2.03.2004 г.):

–проектиране за строежи първа категория – 300 000 лева;

–строителство за строежи първа категория – 600 000 лева.

2.3. Технически и професионални способности. Изисквано минимално ниво:

2.3.1. Участникът трябва да е изпълнил дейности по проектиране и строителство с предмет и обем, идентични или сходни с тези на поръчката за:

- последните пет години от датата на подаване на офертата – за строителството;

- последните три години от датата на подаване на офертата – за услугата;

- последните пет години от датата на подаване на офертата – за проектиране и строителството (инженеринг);

Забележка: С оглед естеството на поръчката и спазване на основните принципи на закона, възложителят предоставя алтернативи за доказване на опита, а именно: доказване на опит за строителство за последните 5 г., кумулативно с доказване на опит от услуги по проектиране за последните 3 години или в алтернатива – доказване на изпълнение на инженеринг за последните 5 години.

Ако дейностите по проектиране са изпълнени в рамките на инженеринг, същите представляват строителство по смисъла на приложимото законодателство. Предвид изложеното относимият период на опита за проектиране по договор за инженеринг е 5 години.

За целите на настоящата поръчка „дейности за строителство с предмет и обем, идентични или сходни с предмета и обема на поръчката“, се разбира:

1. Ново строителство и/или модернизация и/или реконструкция на железопътна инфраструктура по смисъла на Закон за железопътния транспорт (ЗЖТ) или еквивалент, със скорост 120 км/ч или по-висока, за последните пет години, считано от датата на подаване на офертата, като изпълнението включва:

а/ железен път на една гара с изградени минимум три приемно - отправни коловози и прилежащо междугарие,

и

б/ контактна мрежа.

и

2. Ново строителство на железопътен/пътен или метро тунел с дължина над 500 метра, за последните десет години, считано от датата на подаване на офертата.

За „изпълнена дейност за строителство“ се приема, тази, която към датата на подаване на офертата е одобрена и приета от съответния възложител, клиент, получател, или компетентен орган, или чрез посочване на публичен регистър, в който е публикувана информация за изпълненото строителство.

За целите на настоящата поръчка за „дейност за услуга по проектиране с предмет идентичен или сходен с предмета на поръчката“ се разбира дейност включваща: изготвяне на технически и/или работен проект за ново строителство и/или модернизация и/или реконструкция на железопътна инфраструктура по смисъла на Закон за железопътния транспорт (ЗЖТ) или еквивалент със скорост 120 км/ч или по-висока за последните три години, считано от датата на подаване на офертата, като изпълнението включва:

а/ железен път на една гара с изградени минимум три приемно - отправни коловози и прилежащо междугарие

и

б/ контактна мрежа.

За „изпълнена дейност за услуга по проектиране“ се приема тази, която към датата на подаване на офертата е одобрена и приета от съответния възложител, клиент, получател, или компетентен орган, или чрез посочване на публичен регистър, в който е публикувана информация за услугата.

2.3.2. Участникът трябва да разполага с персонал и ръководен състав с определена професионална компетентност за изпълнение на поръчката.

2.3.3. Участникът трябва да прилага системи за управление на качеството.

2.3.4. Участникът трябва да прилага системи или стандарти за опазване на околната среда.

2.3.5. .За доказване на техническите и професионални способности на участниците се представят следните документи, във връзка с поставените изисквания:

2.3.5.1.По т. 2.3.1:

- Списък на строителството, идентично или сходно с предмета на поръчката придружен с удостоверения за добро изпълнение, които съдържат стойността, датата, на която е приключило изпълнението, мястото, вида и обема, както и дали е изпълнено в съответствие с нормативните изисквания, по образец;

- Списък на услугите, които са идентични или сходни с предмета на обществената поръчка, с посочване на стойностите, датите и получателите, заедно с документи, които доказват извършената услуга, по образец /ако е приложимо/.

2.3.5.2.По т. 2.3.2:

- Списък на персонала, който ще изпълнява поръчката и на членовете на ръководния състав, които ще отговарят за изпълнението, както и документи, които доказват професионална компетентност на лицата, по образец.

2.3.5.3.По т. 2.3.3 и т. 2.3.4:

- Сертификати, издадени от независими лица, които са акредитирани по серията европейски стандарт от ИА БСА или от друг национален орган по акредитация, който е страна по Многостранното споразумение за взаимно признаване на Европейската организация за акредитация, за съответната област или да отговарят на изискванията за признаване, съгласно чл. 5а, ал. 2 от Закона за националната акредитация на органи за оценяване на съответствието. Възложителят приема еквивалентни сертификати, издадени от органи, установени в други държави членки, както и други доказателства за еквивалентни мерки за осигуряване на качеството и опазване на околната среда, съгласно чл.64, ал.6 и при условията на чл.64, ал.7 от ЗОП.

2.3.5.4.Документите се представят при поискване в хода на процедурата в случаите на чл. 67, ал. 5 от ЗОП и съгласно чл. 112, ал. 1, т. 2 от ЗОП, от участника, определен за изпълнител.

2.3.6. Изисквано минимално ниво:

2.3.6.1.Участникът трябва да е изпълнил минимум една дейност за проектиране и за строителство с предмет и обем, идентични или сходни с тези на поръчката.

Минималните изисквания могат да бъдат доказани с изпълнението на един или няколко договора/проекта по ново строителство и/или модернизация и/или реконструкция на съответната инфраструктура.

2.3.6.2.Участникът трябва да разполага с персонал и ръководен състав с определена професионална компетентност за изпълнението на поръчката, както следва:

1.Ръководител на екипа

- *Образование и професионална квалификация: образователно-квалификационна степен минимум „бакалавър“.*
- *Професионален опит: да е изпълнявал функциите на Ръководител или Заместник-ръководител на екип в един завършен обект/договор за ново строителство и/или модернизация и/или реконструкция на железопътна инфраструктура по смисъла на Закон за железопътния транспорт (ЗЖТ) или еквивалент.*

2.Ръководител на проектантския екип

- *Образование и професионална квалификация: образователно-квалификационна степен най-малко „бакалавър“, професионална квалификация „строителен инженер“, специалност „Транспортно строителство“ или еквивалент.*
- *Професионален опит: да е изпълнявал функциите на Ръководител/Заместник-ръководител на проектантски екип в един завършен проект/договор за ново строителство и/или модернизация и/или рехабилитация и/или реконструкция на железопътна инфраструктура по смисъла на Закон за железопътния транспорт (ЗЖТ).*

3.Ключов експерт „Железен път“

- *Образование и професионална квалификация: образователно-квалификационна степен минимум „бакалавър“; професионална квалификация – „строителен инженер“, специалност „Транспортно строителство“ или еквивалент.*
- *Професионален опит: да е изпълнявал функциите на Ключов експерт или експерт „Железен път” в минимум един завършен обект/договор за ново строителство и/или модернизация и/или реконструкция на железопътна инфраструктура по смисъла на Закон за железопътния транспорт (ЗЖТ) или еквивалент.*

4.Ключов експерт „Съоръжения“

- *Образование и професионална квалификация: образователно-квалификационна степен минимум „бакалавър“, професионална квалификация – „строителен инженер“; специалност „Транспортно строителство“ или „Строителство на сгради и съоръжения“, или „Промишлено и гражданско строителство“ или еквивалент.*
- *Професионален опит: да е изпълнявал функциите на Ключов експерт или експерт „Съоръжения” в минимум един завършен обект/договор за ново строителство и/или модернизация и/или реконструкция на железопътна инфраструктура по смисъла на Закон за железопътния транспорт (ЗЖТ) или еквивалент.*

5.Ключов експерт „Тягово и нетягово електрозахранване и контактна мрежа“

Образование и професионална квалификация: образователно-квалификационна степен минимум „бакалавър“, професионална квалификация – „електроинженер“; специалност „Електроенергетика и електрообзавеждане“ или „Електрически транспорт“ или еквивалент.

Професионален опит: да е изпълнявал функциите на Ключов експерт или експерт „Тягово и нетягово електрозахранване и контактна мрежа” или „Контактна мрежа“ в минимум един завършен обект/договор за ново строителство и/или модернизация и/или реконструкция на железопътна инфраструктура по смисъла на Закон за железопътния транспорт (ЗЖТ) или еквивалент.

Под „завършен обект/договор/проект“ се разбира такъв, за който към датата на подаване на офертата е одобрен и приет от съответния възложител, клиент, получател или компетентен орган, или чрез посочване на публичен регистър, в който е публикувана информация за изпълнението.

Ръководителят на екипа, Ръководителят на проектантския екип и ключовите експерти трябва да бъдат на разположение през целия период на изпълнение на проекта.

Не се допуска никакво съвместяване на функциите на две или повече позиции от едно лице (Ръководителят на екипа, Ръководителят на проектантския екип и ключовите експерти)!

Смяната на ръководителя на екипа, ръководителя на проектантски екип и ключовите експерти с такива, които не са включени първоначално в Списък на персонала, който ще изпълнява поръчката, и на членовете на ръководния състав, които ще отговарят за изпълнението, в който е посочена професионална компетентност на лицата, е допустимо само със съгласието на Възложителя и се извършва само при условията, посочени в договора.

За чуждестранните лица, Възложителят приема деклариране на еквиваленти на образователно-квалификационна степен, професионална квалификация и правоспособност, съгласно законодателството на държавата, в която са придобити/установени от лицата, имащи право да изпълняват дейностите в обхвата на поръчката. Условието се прилага и за български граждани, придобили образованието си в чужбина. Чуждестранните лица и български граждани, придобили образованието си в чужбина доказват съответствието си при условията на чл.112, ал.1, т.2 от ЗОП, в съответствие с изискванията за признаване на дипломи и професионални квалификации, посочени в Закона за висшето образование и Закон за признаване на професионалните квалификации.

2.3.6.3.Участникът трябва да има внедрена система за управление на качеството по стандарт БДС EN ISO 9001:2015 или еквивалент, с обхват на сертификация включващ предмета на поръчката (проектиране и строителство на обекти/елементи на железопътна инфраструктура). Възложителят приема и други доказателства за еквивалентни мерки за осигуряване на качеството при условията на чл.64, ал.7 от ЗОП.

2.3.6.4. Участникът да има внедрена система за опазване на околната среда по стандарт БДС EN ISO 14001:2015 или еквивалент, с обхват на сертификация, включващ предмета на поръчката (проектиране и строителство на обекти/елементи на железопътна инфраструктура). Възложителят приема и други доказателства за еквивалентни мерки за опазване на околната среда при условията на чл. 64, ал. 7 от ЗОП.

3. ИЗПОЛЗВАНЕ КАПАЦИТЕТА НА ТРЕТИ ЛИЦА. ПОДИЗПЪЛНИТЕЛИ

3.1. Участниците могат да използват капацитета на трети лица, независимо от правната връзка между тях, за доказване съответствие с критериите, свързани с икономическото и финансовото състояние и техническите и професионалните способности при условията на ЗОП.

3.2. Участникът и третото лице, чийто капацитет се използва за доказване на съответствие с критериите, свързани с икономическото и финансовото състояние носят солидарна отговорност за изпълнението на поръчката.

3.3. Документите за поетите от третите лица задължения следва по безусловен начин да удостоверяват, че през цялото време на изпълнение на поръчката (включително и в случаите на удължаване на срока на изпълнение) участникът ще разполага с ресурсите на третото лице.

3.4. Третите лица трябва да отговарят на съответните критерии за подбор, за доказването на които участникът ще използва техния капацитет и за тях да не са налице основанията за отстраняване от процедурата.

3.5. Когато участник в процедурата е обединение от физически и/или юридически лица, той може да докаже изпълнението на критериите за подбор с капацитета на трети лица при спазване на условията по чл. 65, ал. 2–4 от ЗОП.

3.6. Когато участниците възнамеряват да използват подизпълнители, те посочват в офертата си за участие подизпълнителите и дела от поръчката, който ще им възложат. В този случай те трябва да представят доказателство за поетите от подизпълнителите задължения.

3.7. Доказателствата за поетите от подизпълнителите задължения следва по безусловен начин да удостоверяват следните обстоятелства:

- *даденото от подизпълнителя съгласие да изпълни определен дял от предмета на обществената поръчка;*
- *какъв дял от предмета на обществената поръчка ще изпълни подизпълнителя. Делът следва да е в процентно изражение от обема на изпълнение и съответно от стойността на поръчката съгласно Ценовото предложение на участника;*
- *какви дейности от предмета на обществената поръчка ще изпълни подизпълнителя в рамките на посочения дял;*
- *поето от подизпълнителя задължение да подпише своевременно договор за подизпълнение с участника;*
- *поето от подизпълнителя задължение да изпълни горепосочените дейности, представляващи съответен дял от предмета на обществената поръчка качествено, съобразно изискванията на възложителя и в съответствие с Предложението за изпълнение на участника;*
- *поето от подизпълнителя задължение да не превъзлага на други лица дейностите (или част от тях), които са включени в предмета на сключения между него и изпълнителя договор за подизпълнение.*

3.8. Подизпълнителите трябва да отговарят на съответните критерии за подбор съобразно вида и дела от поръчката, който ще изпълняват, и за тях да не са налице основания за отстраняване от процедурата.

3.9. Независимо от възможността за използване на подизпълнители отговорността за изпълнение на договора за обществена поръчка е на изпълнителя.

3.10. Подизпълнителите нямат право да превъзлагат една или повече от дейностите, които са включени в предмета на договора за подизпълнение.

3.11. След сключване на договора и най-късно преди започване на изпълнението му, изпълнителят уведомява възложителя за името, данните за контакт и представителите на подизпълнителите, посочени в офертата. Изпълнителят уведомява възложителя за всякакви промени в предоставената информация в хода на изпълнението на поръчката.

3.12. Не могат да се ползват подизпълнител/и и трето лице/а, които попадат в обхвата на забраните и ограниченията, поставени в чл. 5к, параграф 1 от Регламента на Съвета (ЕС) № 833/2014 г. от 31 юли 2014 г., относно ограничителните мерки с оглед на действията на Русия, дестабилизиращи положението в Украйна, изменен с Регламент (ЕС) № 2022/576 на Съвета от 8 април 2022 г., Регламент (ЕС) № 2022/1269 на Съвета от 21 юли 2022 г. и Регламент (ЕС) № 2025/395 на Съвета от 24 февруари 2025 г.

4. ДЕКЛАРИРАНЕ НА ЛИЧНО СЪСТОЯНИЕ И СЪОТВЕТСТВИЕ С КРИТЕРИИТЕ ЗА ПОДБОР. ЕЛЕКТРОНЕН ЕДИНЕН ЕВРОПЕЙСКИ ДОКУМЕНТ ЗА ОБЩЕСТВЕНИ ПОРЪЧКИ (ЕЕЕДОП). РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2014/833 НА СЪВЕТА ОТ 21 ЮЛИ 2014 Г.

4.1. При подаване на офертата за участие участникът декларира липсата на основанията за отстраняване и съответствието с критериите за подбор чрез представяне на единен европейски документ за обществени поръчки (ЕЕДОП). В него се предоставя съответната информация, изисквана от възложителя и се посочват националните бази данни, в които се съдържат декларираните обстоятелства или компетентните органи, които съгласно законодателството на държавата, в която участникът е установен, са длъжни да предоставят информация. Единният европейски документ за обществени поръчки се предоставя в електронен вид по образец, утвърден с акт на Европейската комисия (еЕЕДОП).

4.2. Когато участникът е посочил, че ще използва подизпълнители и/или капацитета на трети лица за доказване на съответствието с критериите за подбор, за всяко от тези лица се представя отделен еЕЕДОП, който съдържа изискуемата информация.

4.3. Възложителят може да изисква по всяко време след отварянето на офертите представяне на всички или част от документите, чрез които се доказва информацията, посочена в ЕЕДОП, когато това е необходимо за законосъобразното възлагане на поръчката.

4.4. Когато участникът е обединение, което не е юридическо лице, еЕЕДОП се подава от всеки от участниците в обединението. При необходимост от деклариране на обстоятелства, относими към обединението, еЕЕДОП се подава и за обединението.

4.5. Когато физическите лица по чл. 54, ал. 2 и 3 от ЗОП са повече от едно и за тях няма различие по отношение на обстоятелствата по чл. 54, ал. 1, т. 1, 2 и 7 и чл. 55, ал. 1, т. 5 от ЗОП, еЕЕДОП може да се подпише само от едно от тези лица, в случай че подписващият разполага с информация за достоверността на декларираните обстоятелства по отношение на останалите задължени лица. В този случай в еЕЕДОП могат да се съдържат и обстоятелствата по чл. 54, ал. 1, т.т. 3-6 и чл. 55, ал. 1, т.т. 1 и 4 от ЗОП, както и тези, свързани с критериите за подбор, ако лицето, което го подписва може самостоятелно да представлява съответния стопански субект. За избягване на неяснота във волята на участника, се препоръчва всеки участник, който се позовава на чл. 41, ал. 1 от ППЗОП да посочи изрично, че именно това е неговата воля. Посочването може да стане чрез изричен запис в самия еЕЕДОП, Част II: Информация за икономическия оператор, раздел Б: Информация за представителите на икономическия оператор, поле „Ако е необходимо, посочете подробна информация за представителството (форми, обхват, цел...):“.

4.6. При деклариране на обстоятелствата по чл. 54, ал. 1, т.т. 3-6 и чл. 55, ал. 1, т. 1 и т. 4 от ЗОП, както и тези, свързани с критериите за подбор, ЕЕДОП може да бъде подписан от едно от лицата, които могат самостоятелно да представляват участника.

4.7. При необходимост от деклариране на обстоятелствата по чл. 54, ал. 1, т.т. 3-6 и чл. 55, ал. 1, т. 1 и т. 4 от ЗОП, както и тези, свързани с критериите за подбор, относими към обединение, което не е юридическо лице, представляващият обединението подава еЕЕДОП за тези обстоятелства.

4.8. Когато документи, свързани с участие в обществени поръчки, се подават от лице, което представлява участника по пълномощие, в еЕЕДОП се посочва информация относно обхвата на представителната му власт.

4.9. В ЕЕДОП се представят данни относно публичните регистри, в които се съдържа информация за декларираните обстоятелства или за компетентния орган, който съгласно законодателството на съответната държава е длъжен да предоставя информация за тези обстоятелства служебно на възложителя.

4.10. Физическите лица по чл. 54, ал. 2 и ал. 3 от ЗОП подписват еЕЕДОП с квалифициран електронен подпис (КЕП). Това е приложимо и в случаите по чл. 47, ал. 2 от ППЗОП.

4.11. еЕЕДОП не може да се подписва от упълномощено лице за случаите по чл. 54, ал. 1, т. 1, 2 и 7 и чл. 55, ал. 1, т. 5 от ЗОП (т.н. „лични“ обстоятелства). Това изискване не се отнася до случаите по чл. 54, ал. 3 и 55, ал. 3 от ЗОП и по чл. 41, ал. 1 от ППЗОП, които третират различни хипотези.

4.12. еЕЕДОП е неразделна част от Информацията относно личното състояние и критериите за подбор от офертата на участника.

4.13. За спазване на забраните и ограниченията, поставени в чл. 5к, параграф 1 от Регламента на Съвета (ЕС) № 833/2014 г. от 31 юли 2014 г., относно ограничителните мерки с оглед на действията на Русия, дестабилизиращи положението в Украйна, изменен с Регламент (ЕС) № 2022/576 на Съвета от 8 април 2022 г., Регламент (ЕС) № 2022/1269 на Съвета от 21 юли 2022 г. и Регламент (ЕС) № 2025/395 на Съвета от 24 февруари 2025 г., всеки участник представя към еЕЕДОП попълнена и подписана с квалифициран електронен подпис (КЕП) Декларация за отсъствие на обстоятелствата по чл. 5к, параграф 1 от Регламента на Съвета (ЕС) № 833/2014 г. от 31 юли 2014 г., относно ограничителните мерки с оглед на действията на Русия, дестабилизиращи положението в Украйна, изменен с Регламент (ЕС) № 2022/576 на Съвета от 8 април 2022 г., Регламент (ЕС) № 2022/1269 на Съвета от 21 юли 2022 г. и Регламент (ЕС) № 2025/395 на Съвета от 24 февруари 2025 г., по образец.

.....

IV. ОФЕРТА ЗА УЧАСТИЕ

.....

2. СЪДЪРЖАНИЕ НА ОФЕРТИТЕ

2.1. Информация относно личното състояние и критериите за подбор

2.1.1. Единен европейски документ за обществени поръчки (ЕЕДОП) в съответствие с изискванията на чл. 67 от ЗОП и условията на възложителя;

.....

2.2. Техническо предложение, по образец № 1, което съдържа:

2.2.1. предложение за изпълнение на поръчката в съответствие с Техническата спецификация и изискванията на възложителя, по образец № 2;

2.2.2. декларация, че при изготвяне на офертата са спазени задълженията, свързани с данъци и осигуровки, опазване на околната среда, закрила на заетостта и условията на труд, по образец № 3.

Участниците могат да получат необходимата информация за задълженията, свързани с данъци и осигуровки, опазване на околната среда, закрила на заетостта и условията на труд в страната, които са в сила и относими към предмета на поръчката, както следва:

- относно задълженията, свързани с данъци и осигуровки – Национална агенция за приходите, електронен адрес: www.nap.bg,

- относно задълженията, свързани с опазване на околната среда – Министерство на околната среда и водите, електронен адрес: www.moew.government.bg ,

- относно задълженията, свързани със закрила на заетостта и условията на труд в страната – Министерство на труда и социалната политика, електронен адрес: www.mlsp.government.bg:

- относно задълженията, свързани със закрила на заетостта – Агенция по заетостта, електронен адрес: https://www.az.government.bg

- относно задълженията, свързани с условията на труд в страната – Изпълнителна агенция Главна инспекция по труда, електронен адрес: www.gli.government.bg

2.2.3. декларация по чл. 102, ал. 1 и ал. 2 от ЗОП, ако е приложимо, по образец № 4;

2.3. Ценово предложение, обхващащо предложението на участника относно цената за придобиване, по образец № 5 с приложения към него.

.....

VIII. ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1 – ТЕХНИЧЕСКА СПЕЦИФИКАЦИЯ;

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2 – ПРОЕКТ НА ДОГОВОР;

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3 – ОБРАЗЦИ НА ДОКУМЕНТИ И УКАЗАНИЕ ЗА ПОДГОТОВКАТА ИМ;

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4 – МЕТОДИКА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА КОМПЛЕКСНА ОЦЕНКА НА ОФЕРТИТЕ“.

3.1. Видно от утвърдения образец № 1 – предложение за изпълнение на поръчката, участниците декларират следното:

„.....

С настоящето Ви представяме нашето техническо предложение за изпълнение на поръчката в обявената от Вас, открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир: Проектиране на част от участъка Перник – Радомир, строителство на железен път, контактна мрежа, съоръжения и авторски надзор на целия участък.“

Като неразделна част от Техническото предложение, прилагаме:

1.Предложение за изпълнение на поръчката, по образец № 2;

2.Декларация, че при изготвяне на офертата са спазени задълженията, свързани с данъци и осигуровки, опазване на околната среда, закрила на заетостта и условията на труд, по образец № 3;

3.Декларация по чл. 102, ал. 1 и ал. 2 от ЗОП, ако е приложимо, по образец № 4.

Забележка: С подписването на офертата чрез функционалностите на платформата от лице с представителна власт по закон или по пълномощие се считат за подписани всички документи, които съдържат волеизявление на това лице и не се налага отделното подписване на техническото предложение!

С подписването на офертата се потвърждава верността на документи, които не са представени в оригинал.

Указания към попълване на Образец № 1:

1.Техническото предложение по Образец № 1 е неразделна част от офертата на участника;

2.Ако участникът е обединение, Образец № 1 се представя от името на обединението участник;

3.Когато документи, свързани с участие в обществени поръчки, се подават от лице, което представлява участника по пълномощие, в еЕЕДОП се посочва информация относно обхвата на представителната му власт.

3.2. Съгласно утвърдения образец № 2 – Предложение за изпълнение на поръчката, участниците декларират следното:

„.....

С настоящето Ви представяме нашето предложение за изпълнение на поръчката в съответствие с Техническата спецификация и изискванията на Възложителя в обявената от Вас, открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир: Проектиране на част от участъка Перник – Радомир, строителство на железен път, контактна мрежа, съоръжения и авторски надзор на целия участък“, като приемаме всички условия за участие в нея, както следва:

Декларираме, че сме запознати с условията за участие в обявената от Вас процедура и изискванията на ЗОП.

Съгласни сме с поставените от Вас условия и изисквания в документацията за обществената поръчка и ги приемаме без възражения.

Представяме Ви нашето предложение за изпълнение на поръчката, както следва:

ПЛАН ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ОБЕКТА (План)

В този План Участникът трябва да представи своята организация и последователност за изпълнение на всички дейности, съответстващи на изискванията на Възложителя, техническите спецификации и на приложимите изисквания на нормативните актове, създадени от законодателен или друг компетентен държавен орган.

Планът на Участника трябва да съдържа минимум:

1. Планиране

При съставяне/изготвяне на своят план за изпълнение на обекта, Участникът трябва да отчете обстоятелствата необходими за изпълнение на дейностите по проектиране и строителство и изискванията на Възложителя и да определи:

а) заинтересованите страни, които са свързани с проектирането и строителството на обекта;

b) изискванията на тези заинтересовани страни, които са свързани с плана за изпълнение на проекта, където е приложимо.

2. Дейности

2.1. Планиране и изпълнение на проектирането

В тази част всеки Участник трябва точно и ясно да изложи организацията по отношение на дейностите по проектиране, по съгласуване на проектите, по подготовка на документи за издаване на разрешения за строеж за изграждането на спирки Бела вода и Копаница, и реконструкцията на гара Батановци, и по изготвяне на работни чертежи и детайли, изготвени въз основа на техническия проект на Възложителя. Предложението трябва да съдържа:

а) определяне на изискванията за проектиране на техническия проект за изграждането на спирки Бела вода и Копаница и реконструкцията на гара Батановци;

b) определяне на изискванията за работните чертежи и детайли, изготвени въз основа на техническия проект на Възложителя;

c) определяне на естеството и продължителността задачите по проектиране;

d) определяне на ресурсите, необходими за постигането на съответствие с изискванията за проектиране;

e) управление на взаимодействието между екипите, участващи в процеса на проектиране;

f) документираната информация, необходима за доказателство, че изискванията относно проектирането удовлетворяват оценка съответствието за оперативна съвместимост и съответствие съгласно ЗУТ.

2.2. Планиране и изпълнение на строителството.

В тази част всеки Участник трябва точно и ясно да изложи организация и технологична последователност на строителството.

Описанието на технологията трябва да включва като минимум:

а) организация и технологична последователност за изпълнение на обекта съгласно издадените разрешения за строеж, включително приложимите прегледи при извършването на СМР;

b) осигуряване на влаково движение с електрическа тяга по железопътната линия по време на изпълнение на договора;

c) строителни дейности в режим на „прозорци“ и трансбордиране;

d) планиране на ресурси и механизация за строителство;

e) управление на взаимодействието между екипите, участващи в процеса на строителството;

f) организация на доставката на материали (срок, етапи, място и начин на складиране);

g) необходимата информация за удовлетворяване на изискванията за оценка съответствието за оперативна съвместимост и съответствие съгласно ЗУТ .

Участникът трябва да вземе предвид факта, че железопътната линия ще бъде в експлоатация по време на изпълнение на договора. В тази връзка, Участникът трябва да предвиди за своя сметка всякакви технически решения и мерки, които да не възпрепятстват нормалната експлоатация на линията, включително да предвиди необходимите за изпълнението на строително-монтажните работи влакови и електрически „прозорци“ и прекъсвания.

Задължително трябва да се предвидят влакови и електрически „прозорци“ при:

- Работа в гарите свързани с СМР с въздушните есови връзки на контактната мрежа между коловозите;

- Изпълнение на дейности нарушаващи габарита на двата пътя (например: изправяне на напречници на контактната мрежа, демонтаж на „Г-образни“ светофори и т.н.);

- Прехвърляне на съществуващия оптичен кабел;

- Изпълнение на СМР по пресичанията на железопътната линия с други комуникации (електропроводи, топлопроводи, газопроводи и т.н);

- Извършване на тестове по железния път, контактната мрежа, включително натурно изпитване на новите съоръжения.

Прозорците се представят в часове, като число закръглено до втория знак след десетичната запетая.

Ако в предложението на участника не са предвидени „прозорци“ за изброените по-горе дейности, участникът ще бъде предложен за отстраняване от по-нататъшно участие в процедурата.

3. Работна програма

В тази част от предложението си за изпълнение на поръчката всеки Участник трябва да онагледи времевото изпълнение на изложените дейности в етапите по проектиране и строителство.

3.1. Работна програма за проектиране

Работната програма се представя в календарни дни на диаграма на Гант, по метода на „критичният път“, спрямо условно определена стартова дата, от която следва начало, край и продължителност за всяка дейност по проектиране.

Онагледяват се последователността и взаимовръзките между проектните дейности по етапи и взаимообвързаността на отделните дейности/етапи и тяхната логическа последователност (например една дейност/етап зависи от изпълнението на друга преди нея.

За дейностите по проектиране задължително се посочва продължителност за проектиране на спирки Бела вода и Копаница и реконструкцията на гара Батановци и изготвяне на работни чертежи и детайли, изготвени въз основа на техническия проект на Възложителя.

Ако в предложената Работна програма липсват дейности, и/или не са в съответствие с представената информация от участника в т.2.1 планиране и изпълнение на проектирането, участникът ще бъде предложен за отстраняване от по-нататъшно участие в процедурата.

3.2. Работна програма за строителство

Работната програма се представя в календарни дни на диаграма на Гант, по метода на „критичният път“, спрямо условно определена стартова дата за подписване на акт обр. 2/2а за откриване на строителна площадка и за определяне на строителна линия и ниво, от която следва начало, край и продължителност за всяка дейност по строителство до подписване на констативен акт за установяване годността за приемане на строежа (приложение образец № 15) съгласно Наредба № 3 от 31.07.2003 г. за съставяне на актове и протоколи по време на строителството (обн., ДВ, бр. 72 от 2003 г.) на Министъра на регионалното развитие и благоустройството.

Онагледяват се последователността и взаимовръзките между строителни дейности/етапи и взаимообвързаността на отделните дейности/етапи и тяхната логическа последователност (например една дейност/етап зависи от изпълнението на друга преди нея).

Задължително се онагледява строителството (дейности/СМР) на спирки Бела вода и Копаница и реконструкцията на гара Батановци, дейностите по изпълнение на двата тунела и дейностите свързани с осигурителна техника на гара Перник по време на строителството.

Задължително на работната програма за строителство се посочват дейности/СМР, които ще се изпълняват в режим на „прозорци“ или при прекъсване на влаково движение, съгласно информацията, представена в текстовата част на предложението за изпълнение.

Ако в предложената работна програма на участника са посочени дейности/СМР, които ще се изпълняват в режим на „прозорци“ или при прекъсване на влаково движение, които не са в съответствие с информацията представена в текстовата част на предложението за изпълнение на участника, участникът ще бъде предложен за отстраняване от по-нататъшно участие в процедурата.

Ако предложената Работна програма не е в съответствие с представените дейности в т.2.2 планиране и изпълнение на строителството на участника, участникът ще бъде предложен за отстраняване от по-нататъшно участие в процедурата.

Гарантираме, че ще изпълним поръчката точно, качествено и в пълно съответствие с изискванията на възложителя и действащата нормативна уредба.

Декларираме че, срокът за изпълнение на обществена поръчка с предмет: „Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир: Проектиране на част от участъка Перник – Радомир, строителство на железен път, контактна мрежа, съоръжения и авторски надзор на целия участък“ ще бъде ……. (словом: ……..) месеца (не повече от 42 месеца), който срок не е непрекъсваем и е сбор от сроковете на следните дейности:

1. ДЕЙНОСТИ ПО ПРОЕКТИРАНЕ И АВТОРСКИ НАДЗОР:

1.1. Изготвяне на технически проект и ПУП (при доказана необходимост) за спирки Бела вода и Копаница и реконструкцията на гара Батановци, считано от началната дата за изпълнение на договора със срок за изпълнение до..... месеца (не повече от 6 месеца);

- Изготвяне на технически проект за спирки Бела вода и Копаница и реконструкцията на гара Батановци“, срокът за изготвянето му е ..... календарни дни.

Участник, предложил срок за изготвяне на технически проект за спирки Бела вода и Копаница и реконструкцията на гара Батановци по-малък от 90 и по-голям от 180 календарни дни, предложението на Участника няма да се оценява и същият ще бъде предложен за отстраняване от по-нататъшно участие в процедурата.

За срок на проектиране се счита продължителността от началната дата на изпълнение на Договора до предаване на проекта на Консултанта за одобряване. Представя се в календарни дни, като цяло число.

1.2. Работен проект (работни чертежи и детайли) за участък Перник - Радомир, включващо осъществяване на авторски надзор по време на строителството, считано от началната дата за изпълнение на договора със срок за изпълнение до ..... месеца (не повече от 42 месеца). Проектните разработки се изготвят и представят във вид, който отговаря на изискванията на ТС и на Наредба № 4. Проектните разработки трябва да отговарят на изискванията на Наредба № 55 /и на Наредба № 57/.

2. ДЕЙНОСТИ ПО СТРОИТЕЛСТВО (СМР) – срок за изпълнение на СМР до ..... месеца (не повече от 36 месеца), от датата на откриване на първата строителна площадка (протокол обр. № 2а) до датата на подписване на последния констативен акт за установяване годността за приемане на строежа (приложение № 15) без забележки, съгласно Наредба № 3 от 31.07.2003 г. за съставяне на актове и протоколи по време на строителството (обн. ДВ, бр. 72 от 2003 г.) на Министъра на регионалното развитие и благоустройството (Наредба № 3 от 31.07.2003 г.).

- За Тунел № 1 - ..... календарни дни (не по-малко от 440 календарни дни) продължителност за изграждане от датата на подписване на Протокол за откриване на строителна площадка и за определяне на строителна линия и ниво, съгласно Наредба № 3 от 31 юли 2013 г. за съставяне на актове и протоколи по време на строителството (Наредба № 3) до подписване на Акт за приемане на конструкцията (Приложение № 14) съгласно Наредба № 3.

Участник предложил продължителност за изграждане на тунел №1 по-малка от 440 календарни дни, предложението на Участника няма да се оценява и същият ще бъде предложен за отстраняване от по-нататъшно участие в процедурата.

- За Тунел № 2 - ..... календарни дни (не по-малко от 200 календарни дни) продължителност за изграждане от датата на подписване на Протокол за откриване на строителна площадка и за определяне на строителна линия и ниво, съгласно Наредба № 3 от 31 юли 2013 г. за съставяне на актове и протоколи по време на строителството (Наредба № 3) до подписване на Акт за приемане на конструкцията (Приложение № 14) съгласно Наредба № 3.

Участник, предложил продължителност за изграждане на тунел №2 по-малка от 200 календарни дни, предложението на Участника няма да се оценява и същият ще бъде предложен за отстраняване от по-нататъшно участие в процедурата.

Забележка: Под подписан Акт за приемане на конструкцията (Приложение № 14 към чл. 7, ал. 3, т. 14) съгласно Наредба № 3 се счита: прието изпълнението конструкцията на тунела, който е в състояние да понесе по време на последващото изпълнение на довършителните СМР, както и при експлоатацията му всички постоянни, временни и особени натоварвания съгласно проекта и действащата нормативна уредба, както и одобрени всички документи по изпълнението ѝ: работните проекти, декларации за експлоатационни показатели/декларации за характеристиките на строителния продукт на вложените строителни продукти, дневници за изпълнените работи, заповедна книга на строежа, съставените актове, протоколи.

- Дейности свързани с осигурителната техника на гара Перник - ..... календарни дни (не повече от 540 календарни дни).

Участник, предложил срок за действие на осигурителната техника (съществуващо МРЦ) при строителството в гара Перник, по-голям от 540 календарни дни, предложението на Участника няма да се оценява и същият ще бъде предложен за отстраняване от по-нататъшно участие в процедурата.

- Продължителност за превключване старо-ново трасе (продължителност на пълно прекъсване на влаковото движение, изчислено в часове за всички превключвания) срокът е ..... часа.*

Участник, предложил обща продължителност на пълно прекъсване на влаковото движение по-малък от 288 часа, предложението на Участника няма да се оценява и същият ще бъде предложен за отстраняване от по-нататъшно участие в процедурата.*

Участник, предложил обща продължителност на пълно прекъсване на влаковото движение по-голям от 576 часа, предложението на Участника няма да се оценява и същият ще бъде предложен за отстраняване от по-нататъшно участие в процедурата.*

** Преустановяване на движението на влаковете за 24 часа и повече се счита за пълно прекъсване.*

Декларираме, че гаранционните срокове за изпълнените видове работи ще са съгласно Наредба № 2 от 31 юли 2003 г. за въвеждане в експлоатация на строежите в Република България и минимални гаранционни срокове за изпълнени строителни и монтажни работи, съоръжения и строителни обекти, издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството (обн., ДВ, бр. 72 от 2003 г.).

Декларираме, че гаранционните срокове започват да текат от датата на издаване на Разрешението за ползване на строежа.

Декларираме, че ще отстраняваме за своя сметка всички констатирани дефекти и неизправности от Възложителя.

Ако участник не е изготвил своето Предложение за изпълнение на поръчката в съответствие с изискванията на Възложителя, посочени в Техническата спецификация (Приложение № 1 към Документацията), и/или предложението му не е съобразено с изискванията на Възложителя и Техническата спецификация то същият ще бъде предложен за отстраняване от по-нататъшно участие в процедурата.

Запознати сме, че договорът ще се сключи при условията на чл. 114 от ЗОП.

Приложения:

……

Забележка: С подписването на офертата чрез функционалностите на платформата от лице с представителна власт по закон или по пълномощие се считат за подписани всички документи, които съдържат волеизявление на това лице и не се налага отделното подписване на предложението за изпълнение на поръчката!

С подписването на офертата се потвърждава верността на документи, които не са представени в оригинал.

Указания към попълване на Образец № 2:

1. Предложението за изпълнение на поръчката по Образец № 2 се прилага към Техническото предложение, което е неразделна част от офертата на участника;

2. Ако участникът е обединение, Образец № 2 се представя от името на обединението участник".

3.2. Видно от утвърдения Образец № 5 „Ценово предложение", в него участниците декларират следното:

„.....

С настоящето Ви представяме нашето ценово предложение за участие в обявената от Вас, открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир: Проектиране на част от участъка Перник – Радомир, строителство на железен път, контактна мрежа, съоръжения и авторски надзор на целия участък, съобразно условията на документацията за поръчката и договорните условия, както следва:

1. Договорна цена без ДДС:.....лева

Словом:.

2. ДДС (начислено върху договорната цена по т.1):.....лева

Словом:

3. Договорната цена по т.1 се формира като сума от:

3.1. Договорна цена за дейности от ЦР 1 до ЦР 2 (без ДДС): …… лева

3.2. Договорна цена за дейности по Строителство от ЦР 3 до ЦР 12 (без ДДС): ……лева

4. Непредвидени разходи – до 10% от цената по т.3.2: .....лева

Словом:

5.ДДС (начислено върху непредвиденитеразходи по т.4):..... лева

Словом:.

6. Обща стойност (1+2+4+5):.....лева

Словом:.

Декларираме, че желаем да получим Авансово плащане в размер на …… лв. без ДДС, представляваща .....% (не повече от 10% (словом: десет процента)) от договорната цена без ДДС.

Стойността по т.1 – Договорна цена без ДДС следва да бъде пренесена в Списъка с изисквания, т. 3 Ценово предложение, т.3.1. – Предлагана обща цена за изпълнение на поръчката без включен ДДС от офертата на участника в Централизираната автоматизирана информационна система „Електронни обществени поръчки" (ЦАИС ЕОП).

Поемаме ангажимент да изпълним поръчката в съответствие с изискванията Ви, заложени в Техническата спецификация и всички останали изисквания на възложителя, съгласно документацията за обществената поръчка.

Гарантираме, че при така предложените от нас условия, в предложените от нас цени сме включили всички разходи по изпълнение на поръчката в описания вид и обхват, както и са предоставени съгласно Указания за попълване на ценовото предложение.

Декларираме, че ще предоставим исканите от възложителя дейности, съобразно предмета на поръчката, съгласно оферираните от нас по-горе стойности за целия срок на изпълнение на договора и няма да ги изменяме, освен в полза на възложителя.

Запознати сме с условието, че когато за предложението на участник са налице обстоятелствата по чл.72, ал. 1 от ЗОП, участникът ще трябва да обоснове начина на образуване на предложението в офертата по смисъла на чл. 72, ал. 2 от ЗОП.

Приложение: Разбивка на предлаганата цена по дейности

Забележка: С подписването на офертата чрез функционалностите на платформата от лице с представителна власт по закон или по пълномощие се считат за подписани всички документи, които съдържат волеизявление на това лице и не се налага отделното подписване на ценовото предложение.

С подписването на офертата се потвърждава верността на документи, които не са представени в оригинал..

Указания към попълване на Образец № 5:

1. Ценовото предложение по Образец № 5 е неразделна част от офертата на участника;

2. Ако участникът е обединение, Образец № 5 се представя от името на обединението участник;

3. Извън Ценовото предложение по Образец № 5 не трябва да е посочена никаква информация относно цената.

4. Стойностите се представят в лева, с точност до втория знак след десетичната запетая.

5. При разлика в записите цифром и словом, за верни се считат тези със словом;

6. Участникът носи отговорността за грешки или пропуски в изчисляването на предлаганите от него цени".

3.2.1. Съгласно разписаното Приложение към Ценовото предложение Образец № 5, в него е посочено следното:

„.....

УКАЗАНИЯ

КЪМ РАЗБИВКАТА НА ПРЕДЛАГАНАТА ЦЕНА ПО ДЕЙНОСТИ

„Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир: Проектиране на част от участъка Перник – Радомир, строителство на железен път, контактна мрежа, съоръжения и авторски надзор на целия участък

РАЗБИВКА НА ДОГОВОРНАТА ЦЕНА

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Плащането на всички позиции ще бъде извършено на базата на разбивката на договорната цена на Договора в съответствие с Условията на договора. Описанията на позициите, дадени в разбивката, по никакъв начин не ограничават задълженията на Изпълнителя по договора да предостави изпълнение на работи, описани другаде в книжата.

Всички позиции трябва да бъдат остойностени в ЛЕВА (BGN). Предлаганата цена не трябва да включва ДДС.

Независимо от начина, по който са формулирани отделните позиции, Изпълнителят приема, че въведените стойности са за работи, завършени съгласно условията на договора.

Ще се счита, че той е взел изцяло предвид всички изисквания и задължения, било то упоменати или предполагащи се, обхванати във всички части на договора и че е остойностил в съответствие с това всички позиции, съдържащи се тук.

Ето защо цената на договора трябва да включва всички непредвидени и извънредни разходи и рискове от всякакъв вид, необходими за изпълнението, завършването и пускането в действие на всички работи, в съответствие с договора. Ако в разбивката не са посочени отделни под-позиции, то се счита, че цените и сумите включват всички разходи, свързани с различните позиции в разбивката...“.

3.3. Видно от утвърдения Образец № 6 –„*Декларация за отсъствие на обстоятелствата по чл. 5к, параграф 1 от Регламент на Съвета (ЕС) № 833/2014 от 31 юли 2014 г., относно ограничителните мерки с оглед на действията на Русия, дестабилизиращи положението в Украйна, изменен с Регламент (ЕС) № 2022/576 на Съвета от 8 април 2022 г., Регламент (ЕС) № 2022/1269 на Съвета от 21 юли 2022 г. и Регламент (ЕС) № 2025/395 на Съвета от 24 февруари 2025 г.“*, участниците декларират следното:

„.....

ДЕКЛАРИРАМ, ЧЕ:

В дружеството, което представлявам:

I. Няма руско участие, надвишаващо ограниченията, поставени в чл. 5к, параграф 1 от Регламент на Съвета (ЕС) № 833/2014 от 31 юли 2014 г., относно ограничителните мерки с оглед на действията на Русия, дестабилизиращи положението в Украйна, изменен с Регламент (ЕС) № 2022/576 на Съвета от 8 април 2022 г. и Регламент (ЕС) № 2022/1269 на Съвета от 21 юли 2022 г. и Регламент (ЕС) № 2025/395 на Съвета от 24 февруари 2025 г. В тази връзка декларирам изрично, че:

1. Участникът/определеният за изпълнител (ненужното се зачертава), когото представлявам (и никое от лицата, които са членове на обединението) не е руски гражданин и не пребивава в Русия (за физическо лице) или юридическо лице, образувание или орган, установен(о) в Русия;

2. Участникът/определеният за изпълнител (ненужното се зачертава), когото представлявам (и никое от лицата, които са членове на обединението) не е юридическо лице, образувание или орган, което/който е повече от 50% директно или индиректно притежавано от субект по точка 1;

3. Нито аз, нито дружеството, което представлявам е физическо или юридическо лице, образувание или орган, което/който действа от името или по указание на лице, посочено по-горе в точки 1 и 2;

4. Няма участие, което надвишава 10% от стойността на поръчката, на подизпълнител, доставчик или трето лице, на чиито капацитет разчита дружеството (обединението), което представлявам, както е посочено в точки от 1 до 3.

II. Има руско участие, надвишаващо ограниченията, поставени в чл. 5к, параграф 1 от Регламент на Съвета (ЕС) № 833/2014 от 31 юли 2014 г., относно ограничителните мерки с оглед на действията на Русия, дестабилизиращи положението в Украйна, изменен с Регламент (ЕС) № 2022/576 на Съвета от 8 април 2022 г. , Регламент (ЕС) № 2022/1269 на Съвета от 21 юли 2022 г. и Регламент (ЕС) № 2025/395 на Съвета от 24 февруари 2025 г., както следва: .....

.....

.....

Забележка: При попълването на декларацията неотносимият раздел се зачертава.

.....

Указания към попълване на Образец №6:

1. Декларацията по Образец № 6 се подписва задължително от законния представител на участника/определения за изпълнител;

2. Ако участникът е обединение, декларацията по Образец № 6 се представя от името на обединението участник/определено за изпълнител и се подписва задължително от представляващия обединението“.

3.4. Видно от Техническите спецификации, Част 1 „Общи положения“, в нея е предвидено следното:

„.....

4.1 Проектиране

.....

4.1.5 ЕО проверка и оценка на съответствието с ТСОС. Задължения на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ

(1) Подсистемите, които са предмет на проекта и приложимите към тях ТСОС, са изброени по-долу:

⌂ Подсистема „Инфраструктура“ на железопътната система на Европейския съюз /по определението, дадено в Приложение II на Директива (ЕС) 2016/797, подсистемата, включва следните елементи: „Релсите, стрелките, железопътните прелези, инженерните конструкции (мостове, тунели и др.), свързаните с релсовия път гарови елементи (включително входове, перони, зони за достъп, центрове за поддръжка, тоалетни, информационни системи, както и характеристиките на достъпа за лицата с увреждания и лицата с ограничена подвижност, обезопасяващото и предпазното оборудване“/. За подсистема „Инфраструктура“, се прилагат изискванията на:

- Регламент (ЕС) № 1299/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 година относно техническите спецификации за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Инфраструктура“ на железопътната система в Европейския съюз и неговите актуални изменения и допълнения (ТСОС ИНФ);

- Регламент (ЕС) №1300/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 година относно техническите спецификации за оперативна съвместимост, свързани с достъпността на железопътната система на Съюза за лица с увреждания и лица с намалена подвижност и неговите актуални изменения и допълнения (ТСОС ЛНП);

- Регламент (ЕС) №1303/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 година - относно техническа спецификация за оперативна съвместимост по отношение на „Безопасността в железопътните тунели" на железопътната система на ЕС и неговите актуални изменения и допълнения (ТСОС БЖТ).

⌂ Подсистема „Енергия" на железопътната система в Европейския съюз /по определението, дадено в Приложение II на Директива (ЕС) 2016/797, подсистема „Енергия" включва: „Електрозахранващата система, включително контактната мрежа и системата за измерване и таксуване на консумацията на електрическа енергия по железопътната линии"/. Към подсистема „Енергия", се прилагат изискванията на ТСОС „Енергия", определени в Регламент (ЕС) № 1301/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 година относно техническите спецификации за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Енергия" на железопътната система в ЕС и неговите актуални изменения и допълнения (ТСОС ЕНЕ) ;

(2) Подсистемите следва да съответстват на изискванията за оперативна съвместимост, определени в съответните регламенти, посочени по-горе.

(3) ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ е длъжен да проектира, изгради и тества новите структурни подсистеми така, че на всяка фаза (етап) да е налице увереност, че те съответстват на приложимите съществени изисквания за оперативна съвместимост и национални норми, позволяващи да се удостовери тяхното безопасно интегриране в железопътната система на ЕС.

(4) При наличие на установени несъответствия или неопределености с изискванията на приложимата ТСОС от лицето, отговорно за извършване на оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост /Нотифициран орган/, ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ е длъжен своевременно да ги отстрани.

(5) ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ е длъжен да оказва съдействие на Нотифицирания орган, при извършването на ЕО проверки на фазите проектиране, изграждане и окончателно изпитване (съгласно ТСОС), с оглед издаването от Нотифицирания орган, на ЕО „Сертификат за проверка", на всяка от подсистемите „Инфраструктура" и „Енергия", необходими за въвеждане в експлоатация на изградените и модернизираните по проекта подсистеми, на основание чл. 115г, ал. 1 от Закона за железопътния транспорт и чл. 44д от Наредба № 57 за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система на Европейския съюз.

(6) ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ дължи съдействие, за отстраняване на евентуални несъответствия в подсистемите, възпрепятстващи въвеждането в експлоатация на обекта по чл. 115г, ал. 1 от Закона за железопътния транспорт".

3.5. Видно от утвърдените и разписани по процедурата Технически спецификации, в Приложение 11 „Управление на „Прозорци" в графика за движение на влаковете" е тях е налична следната относима информация:

„.....

1 ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

(1) По време на строителните работи съществуващата железопътна линия трябва да остане в нормална експлоатация. Следователно всички дейности, извършвани от ИЗПЪЛНИТЕЛЯ, трябва в най-малка степен да предизвикват смущения в графика за движение на влаковете.

(2) Във връзка с горното ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ ще има право на „прозорци" в движението на влаковете и пълно прекъсване на движението на влаковете при доказана технологична необходимост.

(3) ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ трябва да спазва изискванията на „Инструкция за прекъсване и възстановяване действието на обекти на железопътната инфраструктура, управлявана от ДП НКЖИ, при извършване на реконструкции, модернизации, подновявания, рехабилитации и ремонти", влязла в сила на 30.01.2013 г. със заповед №190/30.01.2013 г. на Генералния директор на ДП НКЖИ.

(4) ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ трябва да спазва изискванията на „Инструкция за осъществяване на движение на влаковете по време на извършване на реконструкция, модернизация, обновяване (подновяване), рехабилитация и замяна (ремонт) в рамките на поддръжката по обекти на железопътната инфраструктура, управлявана от ДП НКЖИ, влязла в сила на 20.03.2017 г. със заповед №551/17.03.2017 г. на Генералния директор на ДП НКЖИ.

(5) ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ трябва да спазва изискванията на системата за управление на прекъсванията на влаковото движение на ДП НКЖИ, съгласно „Инструкция за „прозорци" по железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ", както и да спазва всички свързани нормативни документи.

(6) ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ трябва да назначи отговорно лице, което да координира съвместните действия с ДП НКЖИ и което ще действа като координатор при назначаване на „прозорци".

(7) Назначеното лице трябва да има опит в дейността на ДП НКЖИ и трябва напълно да познава правилата на ДП НКЖИ и наредбите, свързани с прекъсванията на влаковото движение по линията, с цел извършване на жп строителство, в съответствие с наредбите на ДП НКЖИ да изисква разрешение за назначаване на „прозорци".

(8) За целта лицето трябва има съответното удостоверение, издадено в съответствие с Наредба № 56 на МТС.

2 ИЗИСКВАНИЯ

(1) За реализацията на проекта за модернизация на жп участъка Перник – Радомир не е допустимо пълно прекъсване на влаковото движение по всички текущи пътища и коловози едновременно в едно междугарие и гара, като влаковото движение трябва да се осъществява с електрическа/дизелова тяга.

(2) Всички строителни дейности, извършвани от ИЗПЪЛНИТЕЛЯ, трябва в най-малка степен да предизвикват смущения в графика за движение на влаковете.

(3) Строителните дейности по коловозите на гарите Перник, Батановци и Радомир трябва да се извършват поетапно, без цялостно спиране на дейността по експлоатация на гарите.

(4) Строителните дейности в гарите да бъдат организирани поетапно, така че прилежащите индустриални клонове да може да бъдат обслужвани от жп транспорт.

(5) ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ носи отговорност, след приключване на всички работи по време на железопътните „прозорци“ и/или пълно прекъсване на влаково движение, инфраструктурата да бъде върната на ДП НКЖИ в безопасно и надеждно състояние за експлоатация на железопътната система.

(6) ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ е длъжен да съобрази тези изисквания при подготовка на работната програма за изпълнение на дейностите при строителството.

(7) ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ трябва да предвиди, за своя сметка, всякакви технически решения и мерки, които да не възпрепятстват нормалната експлоатация на линията.

(8) ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ може да ползва „прозорци“ за извършване на строителни работи в сервитута на линията до 6 часа. Разрешаването на тези влакови и електрически „прозорци“ ще е възможно само при осигурено от ИЗПЪЛНИТЕЛЯ трансбордиране на пътническите влакове. Всички разходи за трансбордиране на пътниците по време на разрешените „прозорци“ и пълни прекъсвания на влаковото движение ще са за сметка на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ.

(9) Движение на влакове да може да се извършва в участъка по другия текущ път, с електрическа/дизелова тяга, след като е изграден втори текущ път и след като е разрешено движението на влаковете, по условията на: „Инструкция за прекъсване и възстановяване действието на обекти на железопътната инфраструктура, управлявана от ДП НКЖИ, при извършване на реконструкции, модернизации, подновявания, рехабилитации и ремонти“, влязла в сила на 30.01.2013 г. със заповед №190/30.01.2013 год. на Генералния директор на ДП НКЖИ и „Инструкция за осъществяване на движение на влаковете по време на извършване на реконструкция, модернизация, обновяване (подновяване), рехабилитация и замяна (ремонт) в рамките на поддръжката по обекти на железопътната инфраструктура, управлявана от ДП НКЖИ, влязла в сила на 20.03.2017 г. със заповед №551/17.03.2017 г. на Генералния директор на ДП НКЖИ. ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ може да ползва „прозорци“ и „пълно прекъсване“ в прилежащите междугария, както следва:

(a) Разрешава се пълно прекъсване на влаковото движение по един от текущите пътища;

(b) При условие че е разрешено пълно прекъсване на влаковото движение по един от текущите пътища, то по другия в този период няма да се разрешава ползване на „прозорци“ без доказана технологична необходимост. При доказана такава за строително-монтажни работи по пътя в експлоатация могат да се разрешат влакови и/или електрически „прозорци“ с продължителност до 2 часа. При необходимост от по-голяма продължителност за работа в „прозорци“ с максимална продължителност до 6 часа ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ трябва да осигури трансбордиране за негова сметка;

(c) При условие че е доказана технологична нужда от пълно прекъсване на влаковото движение при строителството на жп линията и по двата пътя, съвпадаща със старото трасе, то продължителност – 24, 36, 48 или 72 часа максимум. С оглед условията на предходните точки за работа в „прозорци“ и пълно прекъсване на влаковото движение, при възникване на необходимост от трансбордиране на пътници, всички дейности по осъществяване на трансбордирането са за сметка на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ.

(10) Трансбордирането на пътниците ще се извършва чрез автобуси по маршрута Перник – Радомир – Перник. Времето на превоза ще бъде съгласувано от ИЗПЪЛНИТЕЛЯ с ДП НКЖИ, БДЖ-ПП и други заинтересовани лицензирани жп превозвачи, чийто трасета са засегнати, преди получаване на „прозорците“. При необходимост от работа в „прозорци“ или пълно прекъсване на влаковото движение в междугарието Перник разпределителна – Перник, трансбордирането на пътниците ще се извършва и/или от гара Перник разпределителна.

(11) ВЪЗЛОЖИТЕЛЯТ не гарантира, че по време на строителните работи гореспоменатите „прозорци“ ще могат да бъдат осигурени с продължителност и в периоди, искани от ИЗПЪЛНИТЕЛЯ.

(12) ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ да подготви технологичен и организационен график за строителството, което включва работните периоди събота и неделя и през тъмната част от денонощието.

(13) При разработването на графика за „прозорци“ ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ, съвместно с КОНСУЛТАНТА да координира своите „прозорци“ с „прозорците“, предоставяни на ИЗПЪЛНИТЕЛИТЕ по взаимодействащите Договори (участък София – Перник). Не се допуска разрешаване на влакови „прозорци“ по единия път при пълно прекъсване на влаковото движение по другия от текущите пътища.

3 ПРИНЦИПИ ПРИ РАЗРАБОТВАНЕ НА „ПРОЗОРЦИ“

(1) При използване на влакови и/или електрически „прозорци“ ще бъде нарушена пропускателната способност на участъка.

(2) За строителните дейности в условията на влакови и/или електрически „прозорци“ трябва да се изработи график, включващ тяхната продължителност и последователност. Процедурите по искане, съгласуване и разрешаване на „прозорци“ са регламентирани в Инструкция за „прозорци“ по железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ на Генерален директор на ДП НКЖИ. ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ следва да спазва стриктно изискванията и дейностите предвидени в нормативните документи, регламентиращи работата в жп транспорт, както и в „Инструкция за прекъсване и възстановяване действието на обекти на железопътната инфраструктура, управлявана от ДП НКЖИ, при извършване на реконструкции, модернизации, подновявания, рехабилитации и ремонти“.

(3) Трябва да се вземат предвид изискванията на чл. 23, ал. 1 от Закона за железопътен транспорт (в частта: ограничения при ползване на жп инфраструктура), чл. 9, ал. 1 и чл. 13, ал. 1 от „Наредба №41 за достъп и използване на железопътната инфраструктура на територията на Република България“, информация за предстоящите строителни работи във вид на календарен план-график и на тази база предвидени „прозорци“, трябва да постъпва при железопътните превозвачи във време, преди началото на разработка на задание за ГДВ (график за движение на влаковете). Този срок е най-късно началото на месец март на годината предхождаща тази година, в която ще се реализират тези „прозорци“.

(4) За всеки конкретен „прозорец“, в зависимост от продължителността и местоположението му, може да се изисква алтернативен транспорт за пътниците, който ще е за сметка на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ.

(5) ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ трябва да предостави искането си за „прозорци“ за следващия месец, не по-късно от 20-то число на предходния месец, както и да информира ДП НКЖИ поне 24 часа по-рано, ако не може да използва разрешените

му „прозорци“. В случай че този отказ за ползване на „прозорец“ касае корекции в разписанията на пътнически влакове, то информацията трябва да постъпи в ДП НКЖИ поне 10 денонощия преди това.

(6) В процеса на работа на междугарията и в гарите ще се налага прекъсване действието на съоръжения и устройства на осигурителната техника (междугарови блокировки, АПУ, гарови централизации – частично или цялостно) за различни периоди от време. ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ трябва предварително да прецизира необходимостта от прекъсвания с оглед те да бъдат минимални и да не създават предпоставки за нарушаване изискванията за безопасност на превозите. Предварителният разчет е необходим, за да може ДП НКЖИ да прецени къде ще се наложи командироване на допълнителен експлоатационен персонал, създаване на временна организация на работата и др. допълнителни мероприятия, които са технологично необходими“.

3.6. Видно от утвърдения проект на договор, в него е предвидено следното:

„.....

„Прозорец“ (влаков и/или електрически) - Периодът от време, през който организирано се преустановява движението на влаковете по обособена част от железопътната инфраструктура за извършване на строителни, ремонтни и монтажни работи по железния път, съоръженията и контактната мрежа или работи на външни организации в границите на отчуждението на ДП НКЖИ.

.....

Чл. 25. (1) ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ се задължава:

1. Да изпълни Работите и всички свои задължения по Договора с професионалната грижа на добър търговец, качествено, точно и в срок, в съответствие с действащото българско и относимото европейско законодателство, съобразно ТС, Офертата си и изискванията на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ, при условията и сроковете, предвидени в настоящия Договор, в съответствие с издадените строителни книжа и с изискванията на чл. 169, ал. 1 от ЗУТ и на приложимите ТСОС, с оглед постигане на оперативна съвместимост на включените в обхвата на договора структурни подсистеми, както и с правилата за изпълнение на строителните и монтажните работи и на мерките за опазване на живота и здравето на хората на строителната площадка;

.....

Чл. 40. (1) ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ е длъжен да извърши строителството с професионалната грижа на добър търговец, като спазва строителните, техническите и технологичните правила и нормативи за съответните дейности и при изпълнение на одобрения/те инвестиционен/ни проект/и, ТС, изискванията на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ, посочени в Документацията и приложимите нормативни разпоредби и ТСОС“.

4. Съгласно изготвения Протокол № 1 от работата на комисията, в него е отразена следната относима информация:

„.....

До крайния срок за подаване на оферти 22.09.2025 г., 23:59 в система ЦАИС ЕОП, са постъпили оферти, както следва:

№ Участник Дата и час на подаване Декриптиране от участника Декриптиране от комисията

1 ОБЕДИНЕНИЕ „ГЕОСТРОЙ ПЪТСТРОЙ-ПЕРНИК“ 19 сеп 2025 (пет), 16:42:55 23 сеп 2025 (вто), 9:22:57 23 сеп 2025 (вто), 14:01:19

2 ОБЕДИНЕНИЕ „ДОГУШ ДЖИ ПИ“ 19 сеп 2025 (пет), 19:11:40 23 сеп 2025 (вто), 8:25:21 23 сеп 2025 (вто), 14:01:40

3 ДЗЗД ИСПА 19 сеп 2025 (пет), 19:26:20 21 сеп 2025 (нед), 9:19:54 23 сеп 2025 (вто), 14:01:58

4 СДРУЖЕНИЕ „ПТТ ПЕРНИК-РАДОМИР“

19 сеп 2025 (пет), 20:24:26 23 сеп 2025 (вто), 8:50:00 23 сеп 2025 (вто), 14:02:37

5 КОНСОРЦИУМ „СТРАБАГ РЕЙЛ КЪНСТРАКШЪН“ ДЗЗД 19 сеп 2025 (пет), 20:52:50 23 сеп 2025 (вто), 9:10:10 23 сеп 2025 (вто), 14:02:58

6 ОБЕДИНЕНИЕ „ЖП ПЕРНИК 2025“ 19 сеп 2025 (пет), 22:40:14 23 сеп 2025 (вто), 8:26:02 23 сеп 2025 (вто), 14:03:44

7 ОБЕДИНЕНИЕ „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД“ 19 сеп 2025 (пет), 23:57:24 23 сеп 2025 (вто), 12:08:54 23 сеп 2025 (вто), 14:03:58

След преглед на списъка на подадените оферти в системата, съгласно изискванията на чл. 51, ал. 8от ППЗОП, членовете на комисията попълниха и подписаха декларации по чл. 103, ал. 2 от ЗОП.

Съгласно посоченото в документацията за обществената поръчка и Обявлението, настоящата обществена поръчка се възлага и ще се проведе при условията на чл. 104, ал. 2 от ЗОП, във връзка с чл. 61 от ППЗОП, а именно: Възложителят е предвидил оценката на техническите и ценовите предложения на участниците в настоящата процедура за възлагане на обществена поръчка да се извърши преди разглеждане на документите за съответствие с критериите за подбор.

Съгласно чл. 54, ал. 2 от ППЗОП, след декриптирането на офертите от председателя на комисията, в публичната преписка на поръчката автоматично се визуализира информация за участниците, датата и часа на подаването на офертата, както и информация за ценовите предложения от офертите на участниците, както следва:

1. Ценово предложение на „ОБЕДИНЕНИЕ ПЪТСТРОЙ ГЕОСТРОЙ – ПЕРНИК - предлагана обща цена - 419 398 070,00 лв. без ДДС;

2. Ценово предложение на ОБЕДИНЕНИЕ „ДОГУШ ДЖИ ПИ“ - предлагана обща цена - 567 925 502,00 лв. без ДДС;

3. Ценово предложение на ДЗЗД ИСПА - предлагана обща цена 421 283 219,00 лв. без ДДС;

4. Ценово предложение на СДРУЖЕНИЕ „ПТТ ПЕРНИК-РАДОМИР“ - предлагана обща цена 418 709 209,00 лв. без ДДС;

5. Ценово предложение на КОНСОРЦИУМ „СТРАБАГ РЕЙЛ КЪНСТРАКШЪН“ ДЗЗД - предлагана обща цена 499 889 621,48 лв. без ДДС;

6. Ценово предложение на ОБЕДИНЕНИЕ „ЖП ПЕРНИК 2025” - предлагана обща цена 469 022 951,56 лв. без ДДС;

7. Ценово предложение на ОБЕДИНЕНИЕ „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД“ - предлагана обща цена 413 135 504,00 лв. без ДДС“.

5. Видно от съставения Протокол № 4, в него е налична следната относима информация:

„.....

Комисията подробно разгледа техническите предложения, за установяване съответствието им с изискванията и условията на Възложителя, на участниците по реда на постъпване в Централизираната автоматизирана информационна система „Електронни обществени поръчки“ (ЦАИС ЕОП), както следва:

Участник ДЗЗД „ИСПА“

Комисията извърши проверка за съответствие с изискванията на техническата спецификация и предварително обявените условия в документацията за обществена поръчка и констатира, както следва:

1. В част „Изисквания, документи и образци“, точка 2. „Техническо предложение“ от Централизирана автоматизирана информационна система „Електронни обществени поръчки“ (ЦАИС ЕОП), участникът е представил:

- *Техническо изпълнение, по образец № 1;*
- *Предложение за изпълнение на поръчката, по образец № 2;*
- *Декларация, че при изготвяне на офертата са спазени задълженията, свързани с данъци и осигуровки, опазване на околната среда, закрила на заетостта и условията на труд, по образец № 3;*
- *Декларация за конфиденциалност по чл. 102, ал. 1 и 2 от ЗОП, по образец № 4, като в образеца е посочено „неприложимо“;*
- *Планиране. Планиране и изпълнение на проектирането;*
- *Планиране и изпълнение на строителството - ТОМ I;*
- *Планиране и изпълнение на строителството - ТОМ II;*
- *Планиране и изпълнение на строителството - ТОМ III;*
- *Приложени № 1 – Технологична последователност за изпълнение на строителството и вкл. пълни прекъсвания и „прозорци“*
- *Работна програма за проектиране – Линеен график за изпълнение на проектирането*
- *Работна програма за изпълнение на строителството – Линеен график за изпълнение на строителството*
- *Работна програма за изпълнение на строителството – Линеен график за изпълнение на строителството – тунел Тунел №1*
- *Работна програма за изпълнение на строителството – Линеен график за изпълнение на строителството – тунел Тунел №2*

2. При подробното разглеждане на предложението за изпълнение на поръчката (Образец № 2) Комисията е установила, както следва:

Участникът е декларирал, че срокът на изпълнение на обществена поръчка ще бъде 41,3 (словом: четиридесет един цяло и три) месеца, който срок не е непрекъсваем и е сбор от сроковете на следните дейности:

За ДЕЙНОСТИ ПО ПРОЕКТИРАНЕ И АВТОРСКИ НАДЗОР:

- За изготвяне на технически проект и ПУП (при доказана необходимост) за спирки Бела вода и Копаница и реконструкцията на гара Батановци, считано от началната дата за изпълнение на договора – до 6 месеца;

- За изготвяне на технически проект за спирки Бела вода и Копаница и реконструкцията на гара Батановци“ – 90 календарни дни;

За ДЕЙНОСТИ ПО СТРОИТЕЛСТВО:

- За изпълнение на СМР – до 35,3 месеца, от датата на откриване на първата строителна площадка (протокол обр. № 2а) до датата на подписване на последния констативен акт за установяване годността за приемане на строежа (приложение № 15) без забележки;

- За изграждане на Тунел № 1 – 440 календарни дни от датата на подписване на Протокол за откриване на строителна площадка и за определяне на строителна линия и ниво до подписване на Акт за приемане на конструкцията (Приложение № 14) съгласно Наредба № 3;

- За изграждане на Тунел № 2 – 200 календарни дни от датата на подписване на Протокол за откриване на строителна площадка и за определяне на строителна линия и ниво до подписване на Акт за приемане на конструкцията (Приложение № 14) съгласно Наредба № 3;

- За дейности свързани с осигурителната техника на гара Перник – 540 календарни дни;

- За продължителност за превключване старо-ново трасе (продължителност на пълно прекъсване на влаковото движение, изчислено в часове за всички превключвания) – 288 часа.

3. При разглеждане по същество на Предложението за изпълнение на поръчката се установи следното:

Участникът е представил Предложение за изпълнение на поръчката - Образец № 2, съдържащ изискваната информация в пълен обем и съгласно изискванията на Възложителя.

Предвид констатацията, описана по-горе, представеното техническо предложение за изпълнение на поръчката на участника ДЗЗД „ИСПА“ отговаря на изискванията на Възложителя, посочени в документацията за обществената поръчка.

Във връзка с гореизложеното, комисията взе следното решение:

Допуска участника ДЗЗД „ИСПА“ до по-нататъшно участие, а именно: оценка на офертата по показател „ПТ2-техническа оценка“, включващ подпоказатели К1 и К2, съответно срокове за изпълнение на проектирането и строителството от обявения критерий за определяне на икономически най-изгодната оферта „оптимално съотношение

качество/цена“, по Методиката за определяне на комплексната оценка на офертите разписана в Приложение № 4 към документация за обществената поръчка“.

6. Видно от съставения Протокол № 5, в него на налична следната относима информация:

„.....

Комисията подробно разгледа техническите предложения, за установяване съответствието им с изискванията и условията на Възложителя, на участниците по реда на постъпване в Централизираната автоматизирана информационна система „Електронни обществени поръчки“ (ЦАИС ЕОП), както следва:

Участник Сдружение „ПТТ Перник – Радомир“

Комисията извърши проверка за съответствие с изискванията на техническата спецификация и предварително обявените условия в документацията за обществена поръчка и констатира, както следва:

1.В част „Изисквания, документи и образци“, точка 2. „Техническо предложение“ от Централизирана автоматизирана информационна система „Електронни обществени поръчки“ (ЦАИС ЕОП), участникът е представил:

- *Техническо изпълнение, по образец № 1;*
- *Предложение за изпълнение на поръчката, по образец № 2;*
- *Декларация, че при изготвяне на офертата са спазени задълженията, свързани с данъци и осигуровки, опазване на околната среда, закрила на заетостта и условията на труд, по образец № 3;*
- *Декларация за конфиденциалност по чл. 102, ал. 1 и 2 от ЗОП, по образец № 4;*
- *План за изпълнение на обекта (План)*
- *Работна програма за проектиране*
- *Работна програма за строителство*

2.При подробното разглеждане на предложението за изпълнение на поръчката (Образец № 2) Комисията е установила, както следва:

Участникът е декларирал, че срокът на изпълнение на обществена поръчка ще бъде 42 (словом: четиридесет и два) месеца, който срок не е непрекъсваем и е сбор от сроковете на следните дейности:

За ДЕЙНОСТИ ПО ПРОЕКТИРАНЕ И АВТОРСКИ НАДЗОР:

- *За изготвяне на технически проект и ПУП (при доказана необходимост) за спирки Бела вода и Копаница и реконструкцията на гара Батановци, считано от началната дата за изпълнение на договора – до 6 месеца;*
- *За изготвяне на технически проект за спирки Бела вода и Копаница и реконструкцията на гара Батановци“ – 90 календарни дни;*

За ДЕЙНОСТИ ПО СТРОИТЕЛСТВО:

- *За изпълнение на СМР – до 36 месеца, от датата на откриване на първата строителна площадка (протокол обр. № 2а) до датата на подписване на последния констативен акт за установяване годността за приемане на строежа (приложение № 15) без забележки;*
- *За изграждане на Тунел № 1 – 440 календарни дни от датата на подписване на Протокол за откриване на строителна площадка и за определяне на строителна линия и ниво до подписване на Акт за приемане на конструкцията (Приложение № 14) съгласно Наредба № 3;*
- *За изграждане на Тунел № 2 – 200 календарни дни от датата на подписване на Протокол за откриване на строителна площадка и за определяне на строителна линия и ниво до подписване на Акт за приемане на конструкцията (Приложение № 14) съгласно Наредба № 3;*
- *За дейности свързани с осигурителната техника на гара Перник – 540 календарни дни;*
- *За продължителност за превключване старо-ново трасе (продължителност на пълно прекъсване на влаковото движение, изчислено в часове за всички превключвания) – 288 часа.*

3.При разглеждане по същество на Предложението за изпълнение на поръчката се установи следното несъответствие:

Участникът е представил „Предложение за изпълнение на поръчката“ - Образец № 2, съдържащо изисквания „План за изпълнение на обекта“, в който при планиране на изпълнението на строителството не са предвидени необходимите, за изпълнението на строително-монтажните работи, влакови и електрически „прозорци“ за една от дейностите изрично посочени от Възложителя, а именно: за „Прехвърляне на съществуващия оптичен кабел“ и за „Извършване на тестове по железния път, контактната мрежа, включително натурно изпитване на новите съоръжения“, което не съответства на изискванията на Възложителя, посочени в т. 2.2. „Планиране и изпълнение на строителството“ от Образец № 2 „Предложение за изпълнение на поръчката“, а именно: „Задължително трябва да се предвидят влакови и електрически „прозорци“ при: ... Извършване на тестове по железния път, контактната мрежа, включително натурно изпитване на новите съоръжения“.

За така установените несъответствия в изискванията в Образец № 2 е предвидено, че: „Ако в предложението на участника не са предвидени „прозорци“ за изброените по-горе дейности, участникът ще бъде предложен за отстраняване от по-нататъшно участие в процедурата.“

Техническата спецификация изисква бъдещият изпълнител да извърши всички тестове необходими за демонстриране на съответствието с изискванията на оперативната съвместимост (съгласно Техническата спецификация, част 1 „Общи положения“, 4.1.5 (3) – Приложение № 1 към документацията за обществената поръчка). Съгласно задължителната нормативна уредба, един от тези тестове е оценката на динамичните характеристики и качество на токоприемане съгласно точка 6.2.4.5 на Регламент 1301/2014 (ТСОС Енергия). Тестът се извършва за всички участъци обхванати от даден проект, в съответствие с изискванията на Регламента, където е посочено, че целта на този тест е да открие грешки в изграждането. Тестът се извършва с максималната скорост на разглеждания жп участък. Изискуемите тестове по отношение на ТСОС Енергия са технологично и логически обвързани с

необходимостта да се предвидят „влакови и/или електрически „прозорци“ за цялото трасе, за цялата подсистема „Енергия“, независимо от предвиденото й предаване по отделни участъци.

Отчитайки, че проектната скорост за проекта е значително по-голяма от скоростта, с която се експлоатира съществуващата жп линия и анализирайки потенциалните рискове за безопасността, Възложителят е поставил изискване Участникът да предвиди изпълнението на тези тестове в режим на „прозорец“, с което да се обезпечи безопасността на персонала, пътниците и гражданите намиращи се в близост до железопътната инфраструктура.

Като Участникът не е предвидил „прозорци“ за изпълнението на тези тестове за разглеждания проект, не е спазил изискванията на Възложителя, посочени в Техническата спецификация – Приложение № 1 към документацията за обществената поръчка („ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ е длъжен да проектира, изгради и тества новите структурни подсистеми така, че на всяка фаза (етап) да е налице увереност, че те съответстват на приложимите съществени изисквания за оперативна съвместимост и национални норми, позволяващи да се удостовери тяхното безопасно интегриране в железопътната система на ЕС“), в т. 3., подт. 3.2. Образец № 2 „Предложение за изпълнение на поръчката“ („Онагледяват се последователността и взаимовръзките между строителни дейности/етапи и взаимообвързаността на отделните дейности/етапи и тяхната логическа последователност (например една дейност/етап зависи от изпълнението на друга преди нея.“) и на чл. 25, ал. 1, т. 1 и чл. 40, ал. 1 от Проекта на Договор – Приложение № 2 към документацията за обществената поръчка (относно приложимите ТСОС, с оглед постигане на оперативна съвместимост на включените в обхвата на договора структурни подсистеми).

За така установените несъответствия, в изискванията в Образец № 2 „Предложение за изпълнение на поръчката“ е предвидено, че: „Ако участник не е изготвил своето Предложение за изпълнение на поръчката в съответствие с изискванията на Възложителя, посочени в Техническата спецификация (Приложение № 1 към Документацията), и/или предложението му не е съобразено с изискванията на Възложителя и Техническата спецификация то същият ще бъде предложен за отстраняване от по-нататъшно участие в процедурата“.

Предвид констатациите, описани по-горе, представеното техническо предложение за изпълнение на поръчката на участника Сдружение „ПТТ Перник – Радомир“ не отговаря на изискванията на Възложителя, посочени в документацията за обществената поръчка.

Във връзка с гореизложеното, комисията взе следните решения:

1. Не допуска участника Сдружение „ПТТ Перник – Радомир“ до по-нататъшно участие, а именно: оценка на офертата по показател „ПТ2-техническа оценка“, включващ подпоказатели К1 и К2, съответно срокове за изпълнение на проектирането и строителството от обявения критерий за определяне на икономически най-изгодната оферта „оптимално съотношение качество/цена“, по Методиката за определяне на комплексната оценка на офертите разписана в Приложение № 4 към документация за обществената поръчка.

2. Предлага на Възложителя, участникът Сдружение „ПТТ Перник – Радомир“ да бъде отстранен от по-нататъшно участие в процедурата на основание чл. 107, т. 2, буква „а“ от ЗОП, със следните мотиви: представената оферта на участника не отговаря на предварително обявените условия на Възложителя, посочени в Техническата спецификация, Приложение № 1 от документацията за обществената поръчка и не е изпълнил условията, посочени в т. 2.2. „Планиране и изпълнение на строителството“ на Образец № 2 „Предложение за изпълнение на поръчката“ от Приложение №3 – „Образци на документи и указание за подготовката им“ към документацията за обществената поръчка, и е неподходяща по смисъла на § 2, т. 25, предложение „първо“ от ДР на ЗОП, на основанията посочени подробно по-горе в т.3 от настоящия протокол.

Комисията приключи заседанието на 21.10.2025 г. и реши следващото заседание да продължи работата си с подробното разглеждане на техническите предложения на останалите участниците“.

7. Видно от съставения Протокол № 6, в него е отразена следната относима информация:

„.....

Комисията подробно разгледа техническите предложения, за установяване съответствието им с изискванията и условията на Възложителя, на участниците по реда на постъпване в Централизираната автоматизирана информационна система „Електронни обществени поръчки“ (ЦАИС ЕОП), както следва:

Участник "СТРАБАГ РЕЙЛ КЪНСТРАКШЪН“ ДЗЗД

Комисията извърши проверка за съответствие с изискванията на техническата спецификация и предварително обявените условия в документацията за обществена поръчка и констатира, както следва:

1.В част „Изисквания, документи и образци“, точка 2. „Техническо предложение“ от Централизирана автоматизирана информационна система „Електронни обществени поръчки“ (ЦАИС ЕОП), участникът е представил:

- *Техническо изпълнение, по образец № 1;*
- *Предложение за изпълнение на поръчката, по образец № 2;*
- *Декларация, че при изготвяне на офертата са спазени задълженията, свързани с данъци и осигуровки, опазване на околната среда, закрила на заетостта и условията на труд, по образец № 3;*
- *Декларация за конфиденциалност по чл. 102, ал. 1 и 2 от ЗОП, по образец № 4, като в образеца е посочено „неприложимо“;*

2.При подробното разглеждане на предложението за изпълнение на поръчката (Образец № 2) Комисията е установила, както следва:

Участникът е декларирал, че срокът на изпълнение на обществена поръчка ще бъде 42 (словом: четиридесет и два) месеца, който срок не е непрекъсваем и е сбор от сроковете на следните дейности:

За ДЕЙНОСТИ ПО ПРОЕКТИРАНЕ И АВТОРСКИ НАДЗОР:

- За изготвяне на технически проект и ПУП (при доказана необходимост) за спирки Бела вода и Копаница и реконструкцията на гара Батановци, считано от началната дата за изпълнение на договора – до 6 месеца;

- За изготвяне на технически проект за спирки Бела вода и Копаница и реконструкцията на гара Батановци“ – 90 календарни дни;

За ДЕЙНОСТИ ПО СТРОИТЕЛСТВО:

- За изпълнение на СМР – до 36 месеца, от датата на откриване на първата строителна площадка (протокол обр. № 2а) до датата на подписване на последния констативен акт за установяване годността за приемане на строежа (приложение № 15) без забележки;

- За изграждане на Тунел № 1 – 440 календарни дни от датата на подписване на Протокол за откриване на строителна площадка и за определяне на строителна линия и ниво до подписване на Акт за приемане на конструкцията (Приложение № 14) съгласно Наредба № 3;

- За изграждане на Тунел № 2 – 200 календарни дни от датата на подписване на Протокол за откриване на строителна площадка и за определяне на строителна линия и ниво до подписване на Акт за приемане на конструкцията (Приложение № 14) съгласно Наредба № 3;

- За дейности свързани с осигурителната техника на гара Перник – 540 календарни дни;

- За продължителност за превключване старо-ново трасе (продължителност на пълно прекъсване на влаковото движение, изчислено в часове за всички превключвания) – 288 часа.

3.При разглеждане по същество на Предложението за изпълнение на поръчката се установи следното:

Участникът е представил Предложение за изпълнение на поръчката - Образец № 2, съдържащ изискваната информация в пълен обем и съгласно изискванията на Възложителя.

Предвид констатацията, описана по-горе, представеното техническо предложение за изпълнение на поръчката на участника „СТРАБАГ РЕЙЛ КЪНСТРАКШЪН“ ДЗЗД отговаря на изискванията на Възложителя, посочени в документацията за обществената поръчка.

Във връзка с гореизложеното, комисията взе следното решение:

Допуска участника „СТРАБАГ РЕЙЛ КЪНСТРАКШЪН“ ДЗЗД до по-нататъшно участие, а именно: оценка на офертата по показател „ПТ2-техническа оценка“, включващ подпоказатели К1 и К2, съответно срокове за изпълнение на проектирането и строителството от обявения критерий за определяне на икономически най-изгодната оферта „оптимално съотношение качество/цена“, по Методиката за определяне на комплексната оценка на офертите разписана в Приложение № 4 към документация за обществената поръчка.

Комисията приключи заседанието на 30.10.2025 г. и реши следващото заседание да продължи работата си с подробното разглеждане на техническите предложения на останалите участниците.

8. Видно от съставения Протокол № 8, в него е отразена следната относима информация:

„.....

Комисията подробно разгледа техническите предложения, за установяване съответствието им с изискванията и условията на Възложителя, на участниците по реда на постъпване в Централизираната автоматизирана информационна система „Електронни обществени поръчки“ (ЦАИС ЕОП), както следва:

Участник ОБЕДИНЕНИЕ „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД“

Комисията извърши проверка за съответствие с изискванията на техническата спецификация и предварително обявените условия в документацията за обществена поръчка и констатира, както следва:

1.В част „Изисквания, документи и образци“, точка 2. „Техническо предложение“ от Централизирана автоматизирана информационна система „Електронни обществени поръчки“ (ЦАИС ЕОП), участникът е представил:

- *Техническо изпълнение, по образец № 1;*
- *Предложение за изпълнение на поръчката, по образец № 2;*
- *Декларация, че при изготвяне на офертата са спазени задълженията, свързани с данъци и осигуровки, опазване на околната среда, закрила на заетостта и условията на труд, по образец № 3;*
- *Декларация за конфиденциалност по чл. 102, ал. 1 и 2 от ЗОП, по образец № 4, като в образеца е посочено „неприложимо“.*

Приложения:

- *Планиране и изпълнение на проектирането;*
- *Работна програма за проектиране и авторски надзор;*
- *Планиране и изпълнение на строителството – том 1;*
- *Планиране и изпълнение на строителството – том II а;*
- *Планиране и изпълнение на строителството – том II б;*
- *Планиране и изпълнение на строителството - том III;*
- *Работна програма за строителството;*
- *Работна програма за строителството на тунел Батановци;*
- *Работна програма за строителството на тунел Бушлак;*
- *Списък на пълните прекъсвания при изпълнение на строителството.*

2.При подробното разглеждане на предложението за изпълнение на поръчката (Образец № 2) Комисията е установила, както следва:

Участникът е декларирал, че срокът на изпълнение на обществена поръчка ще бъде 42 (словом: четиридесет и два) месеца, който срок не е непрекъсваем и е сбор от сроковете на следните дейности:

За ДЕЙНОСТИ ПО ПРОЕКТИРАНЕ И АВТОРСКИ НАДЗОР:

- За изготвяне на технически проект и ПУП (при доказана необходимост) за спирки Бела вода и Копаница и реконструкцията на гара Батановци, считано от началната дата за изпълнение на договора – до 6 месеца;

- За изготвяне на технически проект за спирки Бела вода и Копаница и реконструкцията на гара Батановци“ – 90 календарни дни;

За ДЕЙНОСТИ ПО СТРОИТЕЛСТВО:

- За изпълнение на СМР – до 36 месеца, от датата на откриване на първата строителна площадка (протокол обр. № 2а) до датата на подписване на последния констативен акт за установяване годността за приемане на строежа (приложение № 15) без забележки;

- За изграждане на Тунел № 1 – 440 календарни дни от датата на подписване на Протокол за откриване на строителна площадка и за определяне на строителна линия и ниво до подписване на Акт за приемане на конструкцията (Приложение № 14) съгласно Наредба № 3;

- За изграждане на Тунел № 2 – 200 календарни дни от датата на подписване на Протокол за откриване на строителна площадка и за определяне на строителна линия и ниво до подписване на Акт за приемане на конструкцията (Приложение № 14) съгласно Наредба № 3;

- За дейности свързани с осигурителната техника на гара Перник – 540 календарни дни;

- За продължителност за превключване старо-ново трасе (продължителност на пълно прекъсване на влаковото движение, изчислено в часове за всички превключвания) – 288 часа.

3.При разглеждане по същество на Предложението за изпълнение на поръчката се установиха следните несъответствия:

Участникът е представил „Предложение за изпълнение на поръчката“ - Образец № 2, съдържащо изисквания „План за изпълнение на обекта“, в който при планиране на изпълнението на строителството не са предвидени необходимите, за изпълнението на строително-монтажните работи, влакови и електрически „прозорци“ за една от дейностите изрично посочени от Възложителя, а именно: за „Извършване на тестове по железния път, контактната мрежа, включително натурно изпитване на новите съоръжения“, което не съответства на изискванията на Възложителя, посочени в т. 2.2. „Планиране и изпълнение на строителството“ от Образец № 2 „Предложение за изпълнение на поръчката“, а именно: „Задължително трябва да се предвидят влакови и електрически „прозорци“ при: … Извършване на тестове по железния път, контактната мрежа, включително натурно изпитване на новите съоръжения“.

За така установеното несъответствие в изискванията в Образец № 2 е предвидено, че: „Ако в предложението на участника не са предвидени „прозорци“ за изброените по-горе дейности, участникът ще бъде предложен за отстраняване от по-нататъшно участие в процедурата.“

Техническата спецификация изисква бъдещият изпълнител да извърши всички тестове необходими за демонстриране на съответствието с изискванията на оперативната съвместимост (съгласно Техническата спецификация, част 1 „Общи положения“, 4.1.5 (3) – Приложение № 1 към документацията за обществената поръчка). Съгласно задължителната нормативна уредба, един от тези тестове е оценката на динамичните характеристики и качество на токоприемане съгласно точка 6.2.4.5 на Регламент 1301/2014 (ТСОС Енергия). Тестът се извършва за всички участъци обхванати от даден проект, в съответствие с изискванията на Регламента, където е посочено, че целта на този тест е да открие грешки в изграждането. Тестът се извършва с максималната скорост на разглеждания жп участък. Изискуемите тестове по отношение на ТСОС Енергия са технологично и логически обвързани с необходимостта да се предвидят „влакови и/или електрически „прозорци“ за цялото трасе, за цялата подсистема „Енергия“, независимо от предвиденото й предаване по отделни участъци.

Отчитайки, че проектната скорост за проекта е значително по-голяма от скоростта, с която се експлоатира съществуващата жп линия и анализирайки потенциалните рискове за безопасността, Възложителят е поставил изискване Участникът да предвиди изпълнението на тези тестове в режим на „прозорец“, с което да се обезпечи безопасността на персонала, пътниците и гражданите намиращи се в близост до железопътната инфраструктура.

Като Участникът не е предвидил „прозорци“ за изпълнението на тези тестове за разглеждания проект, не е спазил изискванията на Възложителя, посочени в Техническата спецификация – Приложение № 1 към документацията за обществената поръчка („ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ е длъжен да проектира, изгради и тества новите структурни подсистеми така, че на всяка фаза (етап) да е налице увереност, че те съответстват на приложимите съществени изисквания за оперативна съвместимост и национални норми, позволяващи да се удостовери тяхното безопасно интегриране в железопътната система на ЕС“), в т. 3., подт. 3.2. Образец № 2 „Предложение за изпълнение на поръчката“ („Онагледяват се последователността и взаимовръзките между строителни дейности/етапи и взаимообвързаността на отделните дейности/етапи и тяхната логическа последователност (например една дейност/етап зависи от изпълнението на друга преди нея.“) и на чл. 25, ал. 1, т. 1 и чл. 40, ал. 1 от Проекта на Договор – Приложение № 2 към документацията за обществената поръчка (относно приложимите ТСОС, с оглед постигане на оперативна съвместимост на включените в обхвата на договора структурни подсистеми).

За така установените несъответствия, в изискванията в Образец № 2 „Предложение за изпълнение на поръчката“ е предвидено, че: „Ако участник не е изготвил своето Предложение за изпълнение на поръчката в съответствие с изискванията на Възложителя, посочени в Техническата спецификация (Приложение № 1 към Документацията), и/или предложението му не е съобразено с изискванията на Възложителя и Техническата спецификация то същият ще бъде предложен за отстраняване от по-нататъшно участие в процедурата“.

Участникът е представил „Работна програма за строителството“, в която е предвидил „прозорец“ за изпълнението на тестове (по железния път, контактната мрежа, включително натурно изпитване на новите съоръжения) за участъка на гара Батановци, което не отговаря на предложението му в представения „План за изпълнение на обекта“, което не съответства на изискванията на Възложителя, посочени в т. 3., подт. 3.2. „Работна програма за строителство“ от Образец № 2 „Предложение за изпълнение на поръчката“, а именно: „Задължително на работната програма за строителство се посочват дейности/СМР, които ще се изпълняват в режим на „прозорци“ или при прекъсване на влаково движение, съгласно информацията, представена в текстовата част на предложението за изпълнение“.

За така установеното несъответствие в изискванията в Образец № 2 е предвидено, че: „Ако в предложената работна програма на участника са посочени дейности/СМР, които ще се изпълняват в режим на „прозорци“ или при прекъсване на влаково движение, които не са в съответствие с информацията представена в текстовата част на предложението за изпълнение на участника, участникът ще бъде предложен за отстраняване от по-нататъшно участие в процедурата.“

Предвид констатацията, описана по-горе, представеното техническо предложение за изпълнение на поръчката на участника ОБЕДИНЕНИЕ „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД“ не отговаря на изискванията на Възложителя, посочени в документацията за обществената поръчка.

Във връзка с гореизложеното, комисията взе следните решения:

1. Не допуска участника ОБЕДИНЕНИЕ „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД“ до по-нататъшно участие, а именно: оценка на офертата по показател „ПТ2-техническа оценка“, включващ подпоказатели К1 и К2, съответно срокове за изпълнение на проектирането и строителството от обявения критерий за определяне на икономически най-изгодната оферта „оптимално съотношение качество/цена“, по Методиката за определяне на комплексната оценка на офертите разписана в Приложение № 4 към документация за обществената поръчка.

2. Предлага на Възложителя, участникът ОБЕДИНЕНИЕ „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД“ да бъде отстранен от по-нататъшно участие в процедурата на основание чл. 107, т. 2, буква „а“ от ЗОП, със следните мотиви: представената оферта на участника не отговаря на предварително обявените условия на Възложителя, посочени в Техническата спецификация, Приложение № 1 от документацията за обществената поръчка и не е изпълнил условията, посочени в т. 2.2. „Планиране и изпълнение на строителството“ на Образец № 2 „Предложение за изпълнение на поръчката“ от Приложение №3 – „Образци на документи и указание за подготовката им“ към документацията за обществената поръчка, и е неподходяща по смисъла на § 2, т. 25, предложение „първо“ от ДР на ЗОП, на основанията посочени подробно по-горе в т.3 от настоящия протокол“.

9. Видно от съставения Протокол № 9, в него е отразена следната относима информация:

„.....

Комисията пристъпи към извършване на оценка по техническите показатели, съгласно Приложение № 4, Методика за определяне на комплексната оценка на офертите, както следва:

.....

1. ДЗЗД „ИСПА“
*К1= (К1min/ К1i)*3=(90/90)*3=3*
*k21 = (Апр.мин / Апр.i)*10=(288/288)*10=10*
*k22 = (Т1изп.мин / Т1изп.i)*7=(440/440)*7=7*
*k23 = (Т2изп.мин / Т2изп.i)*5=(200/200)*5=5*
*k24 = (ОТпр.i /ОТпр.мах)*5=(540/540)*5=5*
К2=k21+k22+k23+ k24=10+7+5+5=27
ПТ2 = К1 + К2 =3+27=30
Участникът ДЗЗД „ИСПА“ получава по показател ПТ2-Техническа оценка – 30 точки.

2. „СТРАБАГ РЕЙЛ КЪНСТРАКШЪН“ ДЗЗД
*К1= (К1min/ К1i)*3=(90/90)*3=3*
*k21 = (Апр.мин / Апр.i)*10=(288/288)*10=10*
*k22 = (Т1изп.мин / Т1изп.i)*7=(440/440)*7=7*
*k23 = (Т2изп.мин / Т2изп.i)*5=(200/200)*5=5*
*k24 = (ОТпр.i /ОТпр.мах)*5=(540/540)*5=5*
К2=k21+k22+k23+ k24=10+7+5+5=27
ПТ2 = К1 + К2 =3+27=30
Участникът „СТРАБАГ РЕЙЛ КЪНСТРАКШЪН“ ДЗЗД получава по показател ПТ2-Техническа оценка – 30 точки“.

10. Видно от съставения Протокол № 10, в него е отразена следната относима информация:

„.....

Комисията пристъпи към разглеждане на ценовите оферти, както следва:

1.ДЗЗД „ИСПА“

Участникът е представил Ценово предложение, съгласно Образец № 5, където е предложил, както следва:

1. Договорна цена без ДДС: 421 283 219,00 лева

Словом: Четиристотин двадесет и един милиона двеста осемдесет и три хиляди двеста и деветнадесет лева

2. ДДС (начислено върху договорната цена по т.1): 84 256 643,80 лева

Словом: Осемдесет и четири милиона двеста петдесет и шест хиляди шестстотин четиридесет и три лева и осемдесет стотинки.

3. Договорната цена по т.1 се формира като сума от:

3.1. Договорна цена за дейности от ЦР 1 до ЦР 2 (без ДДС): 14 246 219,00 лева

3.2. Договорна цена за дейности по Строителство от ЦР 3 до ЦР 12 (без ДДС): 407 037 000,00 лева

4. Непредвидени разходи – до 10% от цената по т.3.2: 40 703 700,00 лева

Словом: Четиридесет милиона седемстотин и три хиляди и седемстотин лева

5.ДДС (начислено върху непредвидените разходи по т.4): 8 140 740,00 лева

Словом: Осем милиона сто и четиридесет хиляди седемстотин и четиридесет лева

6. Обща стойност (1+2+4+5): 554 384 302,80 лева

Словом: Петстотин петдесет и четири милиона триста осемдесет и четири хиляди триста и два лева и осемдесет стотинки.

Участникът е декларирал желание да получи Авансово плащане в размер на 42 128 321,90 лв. без ДДС, представляваща 10% (словом: десет процента) от договорната цена без ДДС.

Участникът поема ангажимент да изпълни поръчката в съответствие с изискванията на Възложителя, заложени в Техническата спецификация и всички останали изисквания, съгласно документацията за обществената поръчка.

Гарантира, че при така предложените условия, в предложените цени са включени всички разходи по изпълнение на поръчката в описания вид и обхват, както и са предоставени съгласно Указания за попълване на ценовото предложение.

Декларира, че ще предостави исканите от възложителя дейности, съобразно предмета на поръчката, съгласно оферираните стойности за целия срок на изпълнение на договора и няма да бъдат изменяни, освен в полза на възложителя.

Декларират, че е запознат с условието, че когато за предложението на участник са налице обстоятелствата по чл.72, ал. 1 от ЗОП, участникът ще трябва да обоснове начина на образуване на предложението в офертата по смисъла на чл. 72, ал. 2 от ЗОП.

Комисията пристъпи към подробно разглеждане на приложената към Образец № 5 Разбивка на предлаганата цена по дейности и установи следното:

Няма несъответствие между изписаното цифром и словом;

Спазено е изискването Сборът на общата сума на ЦР 1 ПРОЕКТИРАНЕ НА СТРОИТЕЛСТВОТО и ЦР 2 ПРОЦЕДУРИ ПО ОТЧУЖДАВАНЕ НА ЗЕМИ да не бъде повече от 3,5% от общата стойност на дейностите за Строителство;

Ценовото предложение е в съответствие с изискванията на възложителя посочени в Образец № 5, от Приложение № 3 „Образци на документи и указание за подготовката им“, към документацията за обществената поръчка.

Предвид гореизложеното, комисията констатира, че ценовото предложение на участника отговаря на изискванията на Възложителя и реши: допуска участника ДЗЗД „ИСПА“ до оценка и класиране, съгласно предварително обявения от Възложителя критерий за определяне на икономически най-изгодната оферта – „оптимално съотношение качество/цена“.

2.„СТРАБАГ РЕЙЛ КЪНСТРАКШЪН“ ДЗЗД

Участникът е представил Ценово предложение, съгласно Образец № 5, където е предложил, както следва:

1. Договорна цена без ДДС: 499 889 621,48 лева

Словом: Четиристотин деветдесет и девет милиона осемстотин осемдесет и девет хиляди шестстотин двадесет и един лева и четиридесет и осем стотинки.

2. ДДС (начислено върху договорната цена по т.1): 99 977 924,30 лева

Словом: деветдесет и девет милиона деветстотин седемдесет и седем хиляди деветстотин двадесет и четири лева и тридесет стотинки.

.....

След извършване на гореописаните действия, комисията пристъпи към извършване на оценка по ценовия показател, съгласно Приложение № 4, Методика за определяне на комплексната оценка на офертите, както следва:

.....

1. ДЗЗД „ИСПА“

*ПТ1= (Цmin/Цi)*70=(421 283 219,00/421 283 219,00)*70=70*

Участникът ДЗЗД „ИСПА“ получава по показател ПТ1-Цена – 70 точки.

2. „СТРАБАГ РЕЙЛ КЪНСТРАКШЪН“ ДЗЗД

*ПТ1= (Цmin/Цi)*70=(421 283 219,00/499 889 621,48)*70=0,84*70=58,80*

Участникът „СТРАБАГ РЕЙЛ КЪНСТРАКШЪН“ ДЗЗД получава по показател ПТ2-Техническа оценка – 58,80 точки.

Комисията пристъпи към оценка и класиране на допуснатите участници съгласно обявения критерий за определяне икономически най-изгодна оферта – оптимално съотношение качество/цена, както следва:

КО = ПТ1+ ПТ2, където:

КО – комплексна оценка на офертите. Максималната стойност 100 точки.

№	Участник	Предложена цена	ПТ1 – Цена	ПТ2 – Техническа оценка	КО – комплексна оценка
1	ДЗЗД „ИСПА“	421 283 219,00 лв.	30	70	100
2	„СТРАБАГ РЕЙЛ КЪНСТРАКШЪН“ ДЗЗД	499 889 621,48 лв.	30	58,80	88,80

След извършване на оценката, комисията класира участниците както следва:

Първо място: ДЗЗД „ИСПА“ с получена оценка 100 точки и предложена договорна цена от 421 283 219,00 лв. (четиристотин двадесет и един милиона двеста осемдесет и три хиляди двеста и деветнадесет лева) без ДДС.

Мотиви: Представената оферта отговаря на изискванията на документацията за обществената поръчка.

Второ място: „СТРАБАГ РЕЙЛ КЪНСТРАКШЪН“ с получена оценка 100 точки и предложена договорна цена от 499 889 621,48 лв. (четиристотин деветдесет и девет милиона осемстотин осемдесет и девет хиляди шестстотин двадесет и един лева и четиридесет и осем стотинки) без ДДС.

Мотиви: Представената оферта отговаря на изискванията на документацията за обществената поръчка“.

11. Видно от съставения Протокол № 11, в него е отразена следната относима информация:

„.....

На основание чл. 104, ал. 4 от ЗОП, във връзка чл. 61, ал. 4 от ППЗОП, комисията ще разгледа еЕЕДОП на участниците класирани на първо и второ място, както следва:

Първо място: ДЗЗД „ИСПА“, с предложена договорна цена от 421 283 219,00 лв. (четиристотин двадесет и един милиона двеста осемдесет и три хиляди двеста и деветнадесет лева) без ДДС.

Второ място: „СТРАБАГ РЕЙЛ КЪНСТРАКШЪН“ ДЗЗД, с предложена договорна цена от 499 889 621,48 лв. (четиристотин деветдесет и девет милиона осемстотин осемдесет и девет хиляди шестстотин двадесет и един лева и четиридесет и осем стотинки) без ДДС.

Комисията пристъпи към подробно разглеждане на документите по чл. 39, ал. 2 от ППЗОП за наличие на основания за отстраняване и за съответствие с критериите за подбор на допуснатия до този етап участник, в съответствие с чл. 61, ал. 4 от ППЗОП, както следва:

- *Участник ДЗЗД „ИСПА“*

Комисията се запозна с представените документи и информация относно личното състояние и критериите за подбор на участника, разгледа ги и ги провери подробно за съответствие с изискванията на ЗОП и изискванията на Възложителя, посочени в обявлението и документацията за обществената поръчка, а именно:

1. По отношение личното състояние

В списъка с изисквания, т. 1. „Изисквания за лично състояние и критерии за подбор“ участникът е приложил следните документи:

1. *еЕЕДОП на ДЗЗД „ИСПА“;*
2. *еЕЕДОП на "СА.И.Е." ЕООД;*
3. *еЕЕДОП на ИНТЕРКОНЕКТА ЕООД*
4. *еЕЕДОП на ЕВРОТРАНСПРОЕКТ ООД;*
5. *еЕЕДОП на „Порр Бау ГмбХ – клон София“ КЧТ;*
6. *еЕЕДОП на „Алстом Транспорт“ АД*
7. *Споразумение за създаване на обединение от 15.09.2025 г. и Приложение № 1- Разпределение на дейностите към Споразумение за създаване на Обединение ДЗЗД „ИСПА“ от 15.09.2025 г.;*
8. *Декларация от трето лице от управителите на „ЕВРОТРАНСПРОЕКТ“ ООД;*
9. *Декларация по чл.66, ал.1 от ЗОП от управителите на „ЕВРОТРАНСПРОЕКТ“ ООД.*
10. *Декларация по чл.36, ал.2 от ППЗОП от "Порр Бау ГмбХ";*
11. *Декларация по чл.66, ал.1 от ЗОП от управителите на „Порр Бау ГмбХ“ – клон София;*
12. *Декларация от трето лице от управителите на „Порр Бау ГмбХ“ – клон София;*
13. *Декларация по чл.66, ал.1 от ЗОП от управителя на „Алстом Транспорт" АД, в качеството му на подизпълнител.*

В списъка с изисквания, т.4. Регламента на Съвета № 833/2014 г. (ЕС) от 31 юли 2014 г., относно ограничителните мерки с оглед на действията на Русия, дестабилизиращи положението в Украйна, участникът е приложил:

Декларация за отсъствие на обстоятелствата по чл. 5к, параграф 1 от Регламента на Съвета (ЕС) № 833/2014 г. от 31 юли 2014 г., относно ограничителните мерки с оглед на действията на Русия, дестабилизиращи положението в Украйна, изменен с Регламент (ЕС) № 2022/576 на Съвета от 8 април 2022 г. и Регламент (ЕС) № 2022/1269 на Съвета от 21 юли 2022 г., по образец №6, подписана с квалифициран електронен подпис от Камелия Таскова, в качеството си на представляващ ДЗЗД „ИСПА“.

По отношение на представеното Споразумение за създаване на обединение и анексите към него е посочено разпределението на участниците в обединението, както следва:

1. *„ИНТЕРКОНЕКТА“ ЕООД – 50 % от строителни дейности;*
2. *„СА.И.Е“ ЕООД – 50 % от строителни дейности.*

Посочен за Водещ партньор е „ИНТЕРКОНЕКТА“ ЕООД, който ще представлява обединението за целите на обществената поръчка.

Изрично е посочено, че всички членове на обединението ще са отговорни солидарно - заедно и поотделно за изпълнението на обществената поръчка.

Посочено е седалище и адрес на управление на дружеството.

Посочено е, че дружеството определя Камелия Таскова да представлява дружеството, във всички етапи от провеждането на процедурата от подаване на оферта до избор на Изпълнител.

Посочени са правата и задълженията на участниците в обединението.

Съгласно Приложение № 1 - Разпределение на дейностите, неразделна част от Споразумение за създаване на Обединение ДЗЗД „ИСПА“ от 15.09.2025 г., разпределението на дейностите при изпълнение на обществена поръчка са общо казано, както следва:

Дейностите по строителство ще се изпълняват от „ИНТЕРКОНЕКТА“ ЕООД и „СА.И.Е“ ЕООД, а проектирането ще се изпълнява от подизпълнителя „ЕВРОТРАНСПРОЕКТ“ ООД.

Посочени са подизпълнители:

а. „Евротранспроект“ ООД – дейности по ЕТАП I - Проектиране;

б. „Порр Бау ГмбХ” - клон София КЧТ - дейности от Етап II – Строителство.

в. „Алстом Транспорт“ АД - дейности от Етап II – Строителство.

1. еЕЕДОП на участника Участник ДЗЗД „ИСПА“:

*Представен еЕЕДОП, *.pdf формат, подписан с квалифициран електронен подпис от Камелия Таскова, в качеството си на представляващ ДЗЗД „ИСПА“, съгласно посоченото в Част II „Информация за икономическия оператор“, раздел Б: „Информация за представителите на икономическия оператор“, полета „Собствено име“, „Фамилно име“, „Длъжност/действащ в качеството си на“ от еЕЕДОП и съгласно посоченото в споразумение за създаване на обединение от 15.09.2025 г.*

2. еЕЕДОП на „ИНТЕРКОНЕКТА“ ЕООД – партньор в обединението:

*Представен еЕЕДОП, *.pdf формат, подписан с квалифициран електронен подпис от Камелия Таскова - управител и представляваща, съгласно посоченото в Част II „Информация за икономическия оператор“, Раздел Б: „Информация за представителите на икономическия оператор“, полета „Собствено име“, „Фамилно име“, „Длъжност/действащ в качеството си на“ от еЕЕДОП и справка в Търговския регистър по партидата на дружеството. По отношение личното състояние комисията установи, че в представените документи не се съдържат липси, непълноти и несъответствие на информацията, както и несъответствие с изискванията към личното състояние.*

3. еЕЕДОП на „СА.И.Е“ ЕООД – партньор в обединението:

*Представен еЕЕДОП, *.pdf формат, който е подписан с квалифициран електронен подпис от Венцислав Петков – управител, съгласно посоченото в Част II „Информация за икономическия оператор“, Раздел Б: „Информация за представителите на икономическия оператор“, полета „Собствено име“, „Фамилно име“, „Длъжност/действащ в качеството си на“ от еЕЕДОП и съгласно справка в Търговския регистър по партидата на дружеството. По отношение личното състояние комисията установи, че в представените документи не се съдържат липси, непълноти и несъответствие на информацията, както и несъответствие с изискванията към личното състояние.*

4. еЕЕДОП на „Евротранспроект“ ООД – трето лице и подизпълнител

*Представен еЕЕДОП, *.pdf формат, подписан с квалифициран електронен подпис от Валентин Михайловски, Иван Здравчев и Тома Йоцов - управители и представляващи, съгласно посоченото в Част II „Информация за икономическия оператор“, Раздел Б: „Информация за представителите на икономическия оператор“, полета „Собствено име“, „Фамилно име“, „Длъжност/действащ в качеството си на“ от еЕЕДОП и извършена справка в Търговския регистър по партидата на дружеството. По отношение личното състояние комисията установи, че в представените документи не се съдържат липси, непълноти и несъответствие на информацията, както и несъответствие с изискванията към личното състояние.*

5. еЕЕДОП на „Порр Бау ГмбХ - клон София“ КЧТ – трето лице и подизпълнител:

*Представен еЕЕДОП, *.pdf формат, който е подписан с квалифициран електронен подпис от Иван Матич – представител на клона и Сашо Костадиновски – представител на клона. Декларирано е, че няма различие по отношение на обстоятелствата по чл. 54, ал. 1, т. 1, 2 и 7 и чл. 55, ал. 1, т. 5 от ЗОП, и разполагат с информация за достоверността на декларираните обстоятелства по отношение на Георг Плева, съгласно посоченото в Част II „Информация за икономическия оператор“, Раздел Б: „Информация за представителите на икономическия оператор“, полета „Собствено име“, „Фамилно име“, „Длъжност/действащ в качеството си на“ от еЕЕДОП и извършена справка в Търговския регистър по партидата на дружеството. По отношение личното състояние комисията установи, че в представените документи не се съдържат липси, непълноти и несъответствие на информацията, както и несъответствие с изискванията към личното състояние.*

6. еЕЕДОП на „Алстом Транспорт“ АД – трето лице и подизпълнител:

*Представен еЕЕДОП, *.pdf формат, който е подписан с квалифициран електронен подпис от Николае Габриел Станчу – Генерален директор, който представлява дружеството самостоятелно. Декларирано е, че няма различие по отношение на обстоятелствата по чл. 54, ал. 1, т. 1, 2 и 7 и чл. 55, ал. 1, т. 5 от ЗОП, и разполага с информация за достоверността на декларираните обстоятелства по отношение на Ксавие Антоан Дюлак - член на Съвета на директорите на „Алстом Транспорт“ АД, Алексей Греков, вицепрезидент /зам.председател/ на Съвета на директорите на „Алстом Транспорт“ АД и Давид Оливие Лоран, президент/председател/ на Съвета на директорите на „Алстом Транспорт“ АД, съгласно посоченото в Част II „Информация за икономическия оператор“, Раздел Б: „Информация за представителите на икономическия оператор“, полета „Собствено име“, „Фамилно име“, „Длъжност/действащ в качеството си на“ от еЕЕДОП. По отношение личното състояние комисията установи, че в представените документи не се съдържат липси, непълноти и несъответствие на информацията, както и несъответствие с изискванията към личното състояние.*

еЕЕДОП на участника ДЗЗД „ИСПА“

1.1. В Част II: „Информация за икономическия оператор“, раздел В: „Информация относно използването на капацитета на други субекти“, участникът декларира, че ще използва капацитета на други субекти.

1.2. В Част II: „Информация за икономическия оператор“, раздел Г: „Информация за подизпълнители, чийто капацитет икономическият оператор няма да използва“, участникът декларира, че ще използва подизпълнители: „Порр Бау ГмбХ – клон София“ КЧТ, „Евротранспроект“ ООД и „Алстом Транспорт“ АД, като съответно тази информация е уточнена в Част IV: „Критерии за подбор“, раздел В: „Технически и професионални способности“ на въпроса „Възлагане на подизпълнители в процентно изражение“, както следва:

- *„Порр Бау ГмбХ – клон София“ – ще изпълнява дял от обществената поръчка -16 % от обема на изпълнение на обществената поръчка и съответно от стойността на обществената поръчка съгласно ценово предложение на ДЗЗД „ИСПА”, като дейностите, които ще изпълняват са: Извършване на СМР за Удвояване и модернизация на железния път в участъка Перник Разпределителна –Радомир (от км 29+071,91 до км 46+141,677 по Път 1), (от км 29+069,45 до км 46+219,75 по Път 2); Извършване на СМР за Модернизация на коловозното развитие в гарите Перник, Батановци и Радомир; Извършване на СМР по част Железен път за Изграждане на двупътен, електрифициран скоростен байпас при гара Батановци и изграждане на 3 разделни поста, осигуряващи връзки с гара Батановци и гара Разменна; Извършване на СМР за Изграждане на два двупътни тунела - Батановци с приблизителна*

дължина 880 м и Бушляк с приблизителна дължина 400 м. „Порр Бау ГмбХ" – клон София ще участва във всички дейности по приемане на строителството на обекта и въвеждането му в експлоатация;

- *„Евротранспроект“ ООД - ще изпълнява дял от обществената поръчка - 3,5 % от обема на изпълнение на обществената поръчка и съответно от стойността на обществената поръчка съгласно ценово предложение на ДЗЗД „ИСПА”, като дейностите, които ще изпълнява са: - Дейности по Етап I – Проектиране, а именно: Изготвяне на Работен проект (Работни чертежи и детайли) за всички части на техническия проект (включително авторски надзор) и*

Изготвяне на технически проект, ПУП (при доказана необходимост) и работен проект (включително авторски надзор) за спирки Бела вода и Копаница и реконструкцията на гара Батановци. Ще участва и в оформянето и подписването на цялата необходима документация за предаване на Обекта на Възложителя съгласно законовите изисквания, включително и при въвеждането му в експлоатация, която се изисква като проектанти на Обекта.

 „Алстом Транспорт" АД - ще изпълнява дял от обществената поръчка - 10 % от обема на изпълнение на обществената поръчка и съответно от стойността на обществената поръчка съгласно ценово предложение на ДЗЗД „ИСПА", като дейностите, които ще изпълнява са: - Доставки за контактна мрежа в гарите Перник, Батановци и Радомир; Извършване на СМР за контактна мрежа в гарите Перник, Батановци и Радомир; Доставки за Изграждане на двупътен, електрифициран скоростен байпас при гара Батановци и изграждане на 3 разделни поста, осигуряващи връзки с гара Батановци и гара Разменна; Извършване на СМР за Изграждане на двупътен, електрифициран скоростен байпас при гара Батановци и изграждане на 3 разделни поста, осигуряващи връзки с гара Батановци и гара Разменна; Доставки за Изграждане на нова контактна мрежа за двупътна линия; Извършване на СМР за Изграждане на нова контактна мрежа за двупътна линия; Извършване на СМР за Надграждане на система SCADA; „Алстом Транспорт" АД ще участва във всички дейности по приемане на строителството на обекта и въвеждането му в експлоатация.

1.3.В Част III: „Основания за изключване", раздел Г: „Специфични национални основания за изключване", е посочена опция „не".

От декларираното в част III „Основания за изключване" от еЕЕДОП, комисията установи, че за участника не са налице основания за отстраняване от процедурата, относно личното състояние на всеки от тях, както и специфични национални основания за изключване, посочени в Раздел III. „Изисквания към участниците", т.1. „Лично състояние на участниците" от документацията за обществената поръчка и същият отговаря на изискванията на Възложителя.

2. По отношение съответствието на участника с изискванията на възложителя към критериите за подбор:

2.1. По отношение критерия за подбор „Годност (правоспособност) за упражняване на професионална дейност"

От декларираната информация в част IV: „Критерии за подбор", раздел А „Годност", на еЕЕДОП е видно, че участникът и всеки от партньорите и подизпълнителите отговарят на изискванията на Възложителя, посочени в Обявлението, и в раздел III „Изисквания към участниците", т.2. „Критерии за подбор", подт. 2.1 от документацията за обществената поръчка, относно изискването за „Годност".

2.2.По отношение критерия за подбор „Икономическо и финансово състояние"

От информацията, посочена в част IV: „Критерии за подбор", раздел Б „Икономическо и финансово състояние" е видно, както следва:

2.2.1. В представения еЕЕДОП на участника ДЗЗД „ИСПА" е деклариран общ оборот за 2022 г., 2023 г. и 2024 г. , който отговаря изискваното минимално ниво на критерия за подбор на Възложителя, посочен в Обявлението и в раздел III „Изисквания към участниците", т. 2. „Критерии за подбор", подт. 2.2.1 и подт. 2.2.5.1 от документацията, а именно: Участникът трябва да е реализирал за последните 3 приключили финансови години, в зависимост от датата, на която участникът е създаден или е започнал дейността си, минимален общ оборот в размер не по-малък от 450 000 000 лева без ДДС.

2.2.2. От информацията, посочена в част IV: „Критерии за подбор", раздел Б „Икономическо и финансово състояние" в еЕЕДОП-ите на ДЗЗД „ИСПА" и на партньора „ИНТЕРКОНЕКТА" ЕООД и „СА.И.Е" ЕООД, както и подизпълнителите и трети лице „Евротранспроект" ООД, „Порр Бау ГмбХ – клон София" КЧТ и „Алстом Транспорт" АД по отношение на застрахователните суми е видно, че отговарят на изискваното минимално ниво на критерия за подбор на Възложителя, посочен в Обявлението и в раздел III „Изисквания към участниците", т. 2. „Критерии за подбор", подт. 2.2.2 и подт. 2.2.5.2 от документацията за обществената поръчка, относно наличие на застраховка „Професионална отговорност" за проектиране и строителство съгласно чл. 171 и чл. 171а от Закона за устройство на територията (ЗУТ) или еквивалент, с минимална застрахователна сума съгласно чл. 5, ал. 1, т.1 и ал. 2, т.1 от Наредбата за условията и реда за задължително застраховане в проектирането и строителството (приета с ПМС №38 от 24.02.2004 г., обн., ДВ, бр. 17 от 2.03.2004 г.).

2.3. По отношение критерия за подбор „Технически и професионални способности"

2.3.1. От информацията, посочена в част IV: „Критерии за подбор", в раздел В „Технически и професионални способности", поле „За поръчки за строителство", извършени строителни дейности от конкретния вид, участникът, чрез подизпълнителите и трети лица „Евротранспроект" ООД, „Порр Бау ГмбХ – клон София" КЧТ и „Алстом Транспорт" АД, отговарят на изискваното минимално ниво на критерия за подбор на Възложителя, посочен в Обявлението и в раздел III „Изисквания към участниците", т.2. „Критерии за подбор", подт. 2.3.1 от документацията, относно изпълнени дейности по строителство с предмет и обем, идентични или сходни с тези на поръчката през последните 5 (пет) години.

2.3.2. От информацията, посочена в част IV: „Критерии за подбор", в раздел В „Технически и професионални способности", поле „За поръчки за услуги", извършени услуги от конкретния вид, участникът, чрез подизпълнителя и трето лице „Евротранспроект" ООД отговаря на изискваното минимално ниво на критерия за подбор на Възложителя, посочен в Обявлението и в раздел III „Изисквания към участниците", т.2. „Критерии за подбор", подт. 2.3.1 и 2.3.6.1 от документацията, относно изпълнена дейност за услуга по проектиране с предмет идентичен или сходен с предмета на поръчката за последните 3 (три) години, считано от датата на подаване на офертата.

2.3.3. По отношение на информацията, посочена в раздел В „Технически и професионални способности", поле „Образователна и професионална квалификация" в еЕЕДОП-ите на ДЗЗД „ИСПА" и на партньора „ИНТЕРКОНЕКТА" ЕООД и „СА.И.Е" ЕООД, както и подизпълнителите и трети лица „Евротранспроект" ООД, „Порр Бау ГмбХ – клон София" КЧТ и „Алстом Транспорт" АД е посочено следното:

a. За посоченият за Ръководител на екипа, капацитет на партньора „ИНТЕРКОНЕКТА“ ЕООД, комисията установи, че същият отговаря на изискването на Възложителя за Образование и професионална квалификация, както и на изискването за Професионален опит.

b. За посоченият за Ръководител на проектантския екип, капацитет на подизпълнителят и трето лице „ЕВРОТРАНСПРОЕКТ“ ООД, комисията установи, че същият отговаря на изискването на Възложителя за Образование и професионална квалификация, както и на изискването за Професионален опит.

c. За посоченият за Ключов експерт „Железен път“ капацитет на подизпълнителя и трето лице „Порр Бау ГмбХ – клон София“ КЧТ, комисията установи, че същият отговаря на изискването на Възложителя за Образование и професионална квалификация, както и на изискването за Професионален опит.

d. За посоченият за Ключов експерт „Съоръжения“, капацитет на партньора „ИНТЕРКОНЕКТА“ ЕООД, комисията установи, че същият отговаря на изискването на Възложителя за Образование и професионална квалификация, както и на изискването за Професионален опит.

e. За посоченият за Ключов експерт „Тягово и нетягово електрозахранване и контактна мрежа“ капацитет на подизпълнителя и трето лице „Алстом Транспорт" АД, комисията установи, че същият отговаря на изискването на Възложителя за Образование и професионална квалификация, както и на изискването за Професионален опит.

Във връзка с горното по отношение на информацията, посочена в раздел В „Технически и професионални способности“, поле „Образователна и професионална квалификация“ в еЕЕДОП-ите на ДЗЗД „ИСПА“ и на партньора „ИНТЕРКОНЕКТА“ ЕООД, както и подизпълнителите и трети лица „Евротранспроект“ ООД, „Порр Бау ГмбХ – клон София“ КЧТ и „Алстом Транспорт“ АД, отговарят на изискваното минимално ниво на критерия за подбор на Възложителя, посочен в Обявлението и в раздел III „Изисквания към участниците“, т.2. „Критерии за подбор“, подт.2.3.2 и 2.3.6.2 от документацията, относно това, че участникът разполага с персонал и ръководен състав с определена професионална компетентност за изпълнение на поръчката.

2.3.4. По отношение на изискването за наличие на внедрена система за управление на качеството, сертифицирана съгласно стандарт БДС EN ISO 9001:2015, с обхват на сертификация проектиране и строителство на обекти/елементи на железопътна инфраструктура, участникът отговаря на изискванията на Възложителя, предвид посочената информация в еЕЕДОП-ите на обединението и на партньора „ИНТЕРКОНЕКТА“ ЕООД и „СА.И.Е“ ЕООД, както и подизпълнителите и трети лица „Евротранспроект“ ООД, „Порр Бау ГмбХ – клон София“ КЧТ и „Алстом Транспорт“ АД.

2.3.5. По отношение на изискването за наличие на внедрена система за опазване на околната среда по стандарт БДС EN ISO 14001:2015, с обхват на сертификация проектиране и строителство на обекти/елементи на железопътна инфраструктура, участникът отговаря на изискванията на Възложителя, предвид посочената информация в еЕЕДОП-ите на обединението и на партньора „ИНТЕРКОНЕКТА“ ЕООД и „СА.И.Е“ ЕООД, както и подизпълнителите и трети лица „Евротранспроект“ ООД, „Порр Бау ГмбХ – клон София“ КЧТ и „Алстом Транспорт“ АД.

Споразумението за създаване на обединение от 15.09.2025 г. отговаря на изискванията на Възложителя, посочени в документацията за обществената поръчка.

При извършен подробен преглед на декларираните в еЕЕДОП-ите обстоятелства, комисията установи, че участникът ДЗЗД „ИСПА“ отговаря на изискванията на Възложителя към личното състояние и критериите за подбор, посочени в обявлението и в документацията за обществената поръчка.

Предвид гореизложеното, тъй като не са налице обстоятелства, наличието на които да са основание за отстраняване на участника съгласно чл. 107, чл. 54, ал. 1, т.т. 1-7 и чл. 55, ал. 1, т. 1, т. 4 и т. 5 от ЗОП, Раздел III. „Изисквания към участниците“, т. 1 „Лично състояние на участниците“, т. 2. „Критерии за подбор“ и т. 4 „Деклариране на лично състояние и съответствие с критериите за подбор. Единен европейски документ за обществени поръчки (еЕЕДОП)“ и Раздел IV. „Оферта за участие“, т. 2. „Съдържание на офертите“, подт. 2.1 от документацията за обществената поръчка, комисията единодушно реши: допуска участника ДЗЗД „ИСПА“до по-нататъшно участие в процедурата, а именно: окончателно класиране....“.

12. Видно от Протокол № 12, в него е отразена следната относима информация:

„.....

Окончателно класиране, съгласно чл. 61, ал. 4 от ППЗОП, на допуснатите до този етап участници:

Комисията след като разгледа офертите на всички участници, включващи техническо и ценово предложение, класира допуснатите до този етап участници, разгледа документите свързани с личнто състояние и критериите за подбор по реда на чл. 61, ал. 4 от ППЗОП, извърши следното класиране на допуснатите до този етап участници:

Първо място: ДЗЗД „ИСПА“ с получена оценка 100 точки и предложена договорна цена от 421 283 219,00 лв. (четиристотин двадесет и един милиона двеста осемдесет и три хиляди двеста и деветнадесет лева) без ДДС.

Мотиви: Представената оферта отговаря на изискванията на документацията за обществената поръчка, вкл. Техническата спецификация (Приложение № 1) и Образци на документи и указание за подготовката им (Приложение № 3). Класирането е извършено при прилагане на обявената методика и критерий за определяне на икономически най-изгодната оферта оптимално съотношение качество/цена, офертата на участника е получила най-висока комплексна оценка (най-голям брой точки). Участникът ДЗЗД „ИСПА“, подизпълнителите и трети лица „Евротранспроект“ ООД, „Порр Бау ГмбХ – клон София“ КЧТ и „Алстом Транспорт“ АД, отговарят на изискванията за лично състояние и критериите за подбор поставени от Възложителя.

Второ място: „СТРАБАГ РЕЙЛ КЪНСТРАКШЪН“ ДЗЗД с получена оценка 88,80 точки и предложена договорна цена от 499 889 621,48 лв. (четиристотин деветдесет и девет милиона осемстотин осемдесет и девет хиляди шестстотин двадесет и един лева и четиридесет и осем стотинки) без ДДС.

Мотиви: Представената оферта отговаря на изискванията на документацията за обществената поръчка, вкл. Техническата спецификация (Приложение № 1) и Образци на документи и указание за подготовката им (Приложение №

3). Класирането е извършено при прилагане на обявената методика и критерий за определяне на икономически най-изгодната оферта оптимално съотношение качество/цена. Участникът „СТРАБАГ РЕЙЛ КЪНСТРАКШЪН“ ДЗЗД, подизпълнителят и трето лице „Пловдив – Филипово“ ДЗЗД, отговарят на изискванията за лично състояние и критериите за подбор поставени от Възложителя“.

13. С Решение № D51422553/19.12.2025 г., възложителят е решил следното:

„.....

на основание чл. 22, ал.1, т.6, чл. 106, ал. 6, предложение „първо“, чл. 108, т. 1, във връзка с чл. 109 от ЗОП, и предвид отразените резултати в Протоколи №1/23.09.2025 г., №2/07.10.2025 г., №3/10.10.2025 г. №4/16.10.2025 г., №5/21.10.2025 г., №6/30.10.2025 г., №7/13.11.2025 г., №8/19.11.2025 г., №9/27.11.2025 г., №10/08.12.2025 г., №11/10.12.2025 г. и №12/15.12.2025 г. и утвърден от Възложителя на 18.12.2025 г. доклад по чл.60 от ППЗОП за работата на комисията, назначена със Заповед З-1755/23.09.2025 г. на Генералния директор на ДП НКЖИ, със задача за разглеждане и оценка на постъпилите оферти и класиране на участниците в откритата процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир: Проектиране на част от участъка Перник – Радомир, строителство на железен път, контактна мрежа, съоръжения и авторски надзор на целия участък“, в откритата с Решение № F717425 (20/23.07.2025 г.) на Генералния директор на ДП НКЖИ, с публикувано обявление на 25.07.2025 г. в Регистъра на обществените поръчки, с УН 00233-2025- 0021 и в Официален вестник на Европейския съюз под № 486500-2025 в OJ S 141/2025 25/07/2025 г. и Решение № F730142(23/08.08.2025 г.) за одобряване на промени в условията по обявена процедура, проведена при условията на чл. 104, ал. 2 от ЗОП, с прогнозна стойност в размер на 462 094 495,00 лева без ДДС, с включени до 10% непредвидени разходи от стойността н а строителството, съответно 421 81323,64 лева без ДДС и без включени 10% непредвидени разходи от стойността на строителството

I. ОБЯВЯВАМ:

Класирането на участниците в горецитираната процедура, съгласно обявения критерий за възлагане икономически най- изгодната оферта „оптимално съотношение качество/цена“, както следва:

Първо място: ДЗЗД „ИСПА“ с участници в обединението „ИНТЕРКОНЕКТА“ ЕООД и „СА.И.Е“ ЕООД, с комплексна оценка 100 точки и предложена договорна цена от 421 283 219,00 лв. (четиристотин двадесет и един милиона двеста осемдесет и три хиляди двеста и деветнадесет лева) без ДДС и без непредвидени разходи, представляващи не повече от 10% от стойността на дейностите по Строителството.

Второ място: „СТРАБАГ РЕЙЛ КЪНСТРАКШЪН“ ДЗ ЗсД участници в обединението „Щрабаг“ ЕАД, „СТРАБАГ“ АГ и „Страбаг Рейл“ а.с., с комплексна оценка 88,80 точки и предложена договорна цена от 499 889 621,48 лв. (четиристотин деветдесет и девет милиона осемстотин осемдесет и девет хиляди шестстотин двадесет и един лева и четиридесет и осем стотинки) без ДДС и без непредвидени разходи, представляващи не повече от 10% от стойността на дейностите по Строителството.

II. ОТСТРАНЯВАМ ОТ УЧАСТИЕ В ПРОЦЕДУРАТА:

1. Участник ОБЕДИНЕНИЕ „ГЕОСТРОЙ ПЪТСТРОЙ–ПЕРНИК“

Основание за отстраняване: чл. 107, т. 2, буква „а“ от ЗОП.

.....

2. Участник ОБЕДИНЕНИЕ „ДОГУШ ДЖИ ПИ“

Основание за отстраняване: чл. 107, т. 2, буква „а“ от ЗОП.

.....

3. Участник Сдружение „ПТТ Перник – Радомир“

Основание за отстраняване: чл. 107, т. 2, буква „а“ от ЗОП.

Мотиви: представената оферта на участника не отговаря на предварително обявените условия на Възложителя, посочени в

Техническата спецификация, Приложение № 1 от документацията за обществената поръчка и не е изпълнил условията, посочени в т. 2.2. „Планиране и изпълнение на строителството“ на Образец № 2 „Предложение за изпълнение на поръчката“ от Приложение №3 –„Образци на документи и указание за подготовката им“ към документацията за обществената поръчка, и е неподходяща по смисъла на § 2, т. 25, предложение „първо“ от ДР на ЗОП, тъй като :

Участникът е представил „Предложение за изпълнение на поръчката“ - Образец № 2, съдържащо изисквания „План за изпълнение на обекта“, в който при планиране на изпълнението на строителството не са предвидени необходимите, за изпълнението на строително-монтажните работи, влакови и електрически „прозорци“ за две от дейностите изрично посочени от Възложителя, а именно: за „Прехвърляне на съществуващия оптичен кабел“ и за „Извършване на тестове по железния път, контактната мрежа, включително натурно изпитване на новите съоръжения“, което не съответства на изискванията на Възложителя, посочени в т. 2.2. „Планиране и изпълнение на строителството“ от Образец № 2 „Предложение за изпълнение на поръчката“, а именно: „Задължително трябва да се предвидят влакови и електрически „прозорци“ при: ... Извършване на тестове по железния път, контактната мрежа, включително натурно изпитване на новите съоръжения“.

За така установените несъответствия в изискванията в Образец № 2 е предвидено, че: „Ако в предложението на участника не са предвидени „прозорци“ за изброените по-горе дейности, участникът ще бъде предложен за отстраняване от по-нататъшно участие в процедурата.“

Техническата спецификация изисква бъдещият изпълнител да извърши всички тестове необходими за демонстриране на съответствието с изискванията на оперативната съвместимост (съгласно Техническата спецификация, част 1 „Общи положения“, 4.1.5 (3) – Приложение № 1 към документацията за обществената поръчка). Съгласно задължителната нормативна уредба, един от тези тестове е оценката на динамичните характеристики и качество на токоприемане съгласно точка 6.2.4.5 на Регламент 1301/2014 (ТСОС Енергия). Тестът се извършва за всички участъци обхванати от даден проект, в съответствие с изискванията на Регламента, където е посочено, че целта на

този тест е да открие грешки в изграждането. Тестът се извършва с максималната скорост на разглеждания жп участък. Изискуемите тестове по отношение на ТСОС Енергия са технологично и логически обвързани с необходимостта да се предвидят „влакови и/или електрически „прозорци“ за цялото трасе, за цялата подсистема „Енергия“, независимо от предвиденото й предаване по отделни участъци.

Отчитайки, че проектната скорост за проекта е значително по-голяма от скоростта, с която се експлоатира съществуващата жп линия и анализирайки потенциалните рискове за безопасността, Възложителят е поставил изискване Участникът да предвиди изпълнението на тези тестове в режим на „прозорец“, с което да се обезпечи безопасността на персонала, пътниците и гражданите намиращи се в близост до железопътната инфраструктура.

Като Участникът не е предвидил „прозорци“ за изпълнението на тези тестове за разглеждания проект, не е спазил изискванията на Възложителя, посочени в Техническата спецификация – Приложение № 1 към документацията за обществената поръчка („ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ е длъжен да проектира, изгради и тества новите структурни подсистеми така, че на всяка фаза (етап) да е налице увереност, че те съответстват на приложимите съществени изисквания за оперативна съвместимост и национални норми, позволяващи да се удостовери тяхното безопасно интегриране в железопътната система на ЕС“), в т. 3., подт. 3.2. Образец № 2 „Предложение за изпълнение на поръчката“ („Онагледяват се последователността и взаимовръзките между строителни дейности/етапи и взаимообвързаността на отделните дейности/етапи и тяхната логическа последователност (например една дейност/етап зависи от изпълнението на друга преди нея.“) и на чл. 25, ал. 1, т. 1 и чл. 40, ал. 1 от Проекта на Договор – Приложение № 2 към документацията за обществената поръчка (относно приложимите ТСОС, с оглед постигане на оперативна съвместимост на включените в обхвата на договора структурни подсистеми).

За така установените несъответствия, в изискванията в Образец № 2 „Предложение за изпълнение на поръчката“ е предвидено, че: „Ако участник не е изготвил своето Предложение за изпълнение на поръчката в съответствие с изискванията на Възложителя, посочени в Техническата спецификация (Приложение № 1 към Документацията), и/или предложението му не е съобразено с изискванията на Възложителя и Техническата спецификация то същият ще бъде предложен за отстраняване от по-нататъшно участие в процедурата“.

Предвид констатациите, описани по-горе, представеното техническо предложение за изпълнение на поръчката на участника Сдружение „ПТТ Перник – Радомир“ не отговаря на изискванията на Възложителя, посочени в документацията за обществената поръчка.

Констатациите на комисията са подробно обективирани в Протокол №5/21.10.2025г.

4. Участник Сдружение ОБЕДИНЕНИЕ „ЖП ПЕРНИК 2025“

Основание за отстраняване: чл. 107, т. 2, буква „а“ от ЗОП.

.....

5. Участник ОБЕДИНЕНИЕ „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД“

Основание за отстраняване: чл. 107, т. 2, буква „а“ от ЗОП.

Мотиви: представената оферта на участника не отговаря на предварително обявените условия на Възложителя, посочени в Техническата спецификация, Приложение № 1 от документацията за обществената поръчка и не е изпълнил условията, посочени в т. 2.2. „Планиране и изпълнение на строителството“ на Образец № 2 „Предложение за изпълнение на поръчката“ от Приложение №3 – „Образци на документи и указание за подготовката им“ към документацията за обществената поръчка, и е неподходяща по смисъла на § 2, т. 25, предложение „първо“ от ДР на ЗОП, тъй като:

Участникът е представил „Предложение за изпълнение на поръчката“ - Образец № 2, съдържащо изисквания „План за изпълнение на обекта“, в който при планиране на изпълнението на строителството не са предвидени необходимите, за изпълнението на строително-монтажните работи, влакови и електрически „прозорци“ за една от дейностите изрично посочени от Възложителя, а именно: за „Извършване на тестове по железния път, контактната мрежа, включително натурно изпитване на новите съоръжения“, което не съответства на изискванията на Възложителя, посочени в т. 2.2. „Планиране и изпълнение на строителството“ от Образец № 2 „Предложение за изпълнение на поръчката“, а именно: „Задължително трябва да се предвидят влакови и електрически „прозорци“ при: ... Извършване на тестове по железния път, контактната мрежа, включително натурно изпитване на новите съоръжения“.

За така установеното несъответствие в изискванията в Образец № 2 е предвидено, че: „Ако в предложението на участника не са предвидени „прозорци“ за изброените по-горе дейности, участникът ще бъде предложен за отстраняване от по-нататъшно участие в процедурата.“

Техническата спецификация изисква бъдещият изпълнител да извърши всички тестове необходими за демонстриране на съответствието с изискванията на оперативната съвместимост (съгласно Техническата спецификация, част 1 „Общи положения“, 4.1.5 (3) – Приложение № 1 към документацията за обществената поръчка). Съгласно задължителната нормативна уредба, един от тези тестове е оценката на динамичните характеристики и качество на токоприемане съгласно точка 6.2.4.5 на Регламент 1301/2014 (ТСОС Енергия). Тестът се извършва за всички участъци обхванати от даден проект, в съответствие с изискванията на Регламента, където е посочено, че целта на този тест е да открие грешки в изграждането. Тестът се извършва с максималната скорост на разглеждания жп участък. Изискуемите тестове по отношение на ТСОС Енергия са технологично и логически обвързани с необходимостта да се предвидят „влакови и/или електрически „прозорци“ за цялото трасе, за цялата подсистема „Енергия“, независимо от предвиденото й предаване по отделни участъци.

Отчитайки, че проектната скорост за проекта е значително по-голяма от скоростта, с която се експлоатира съществуващата жп линия и анализирайки потенциалните рискове за безопасността, Възложителят е поставил изискване Участникът да предвиди изпълнението на тези тестове в режим на „прозорец“, с което да се обезпечи безопасността на персонала, пътниците и гражданите намиращи се в близост до железопътната инфраструктура.

Като Участникът не е предвидил „прозорци“ за изпълнението на тези тестове за разглеждания проект, не е спазил изискванията на Възложителя, посочени в Техническата спецификация – Приложение № 1 към документацията за

обществената поръчка („ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ е длъжен да проектира, изгради и тества новите структурни подсистеми така, че на всяка фаза (етап) да е налице увереност, че те съответстват на приложимите съществени изисквания за оперативна съвместимост и национални норми, позволяващи да се удостовери тяхното безопасно интегриране в железопътната система на ЕС“), в т. 3., подт. 3.2. Образец № 2 „Предложение за изпълнение на поръчката“ („Онагледяват се последователността и взаимовръзките между строителни дейности/етапи и взаимообвързаността на отделните дейности/етапи и тяхната логическа последователност (например една дейност/етап зависи от изпълнението на друга преди нея.“) и на чл. 25, ал. 1, т. 1 и чл. 40, ал. 1 от Проекта на Договор – Приложение № 2 към документацията за обществената поръчка (относно приложимите ТСОС, с оглед постигане на оперативна съвместимост на включените в обхвата на договора структурни подсистеми).

За така установените несъответствия, в изискванията в Образец № 2 „Предложение за изпълнение на поръчката“ е предвидено, че: „Ако участник не е изготвил своето Предложение за изпълнение на поръчката в съответствие с изискванията на Възложителя, посочени в Техническата спецификация (Приложение № 1 към Документацията), и/или предложението му не е съобразено с изискванията на Възложителя и Техническата спецификация то същият ще бъде предложен за отстраняване от по-нататъшно участие в процедурата“.

Участникът е представил „Работна програма за строителството“, в която е предвидил „прозорец“ за изпълнението на тестове (по железния път, контактната мрежа, включително натурно изпитване на новите съоръжения) за участъка на гара Батановци, което не отговаря на предложението му в представения „План за изпълнение на обекта“, което не съответства на изискванията на Възложителя, посочени в т. 3., подт. 3.2. „Работна програма за строителство“ от Образец № 2 „Предложение за изпълнение на поръчката“, а именно: „Задължително на работната програма за строителство се посочват дейности/СМР, които ще се изпълняват в режим на „прозорци“ или при прекъсване на влаково движение, съгласно информацията, представена в текстовата част на предложението за изпълнение“.

За така установеното несъответствие в изискванията в Образец № 2 е предвидено, че: „Ако в предложената работна програма на участника са посочени дейности/СМР, които ще се изпълняват в режим на „прозорци“ или при прекъсване на влаково движение, които не са в съответствие с информацията представена в текстовата част на предложението за изпълнение на участника, участникът ще бъде предложен за отстраняване от по-нататъшно участие в процедурата.“

Предвид констатациите, описани по-горе, представеното техническо предложение за изпълнение на поръчката на участника ОБЕДИНЕНИЕ „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД“ не отговаря на изискванията на Възложителя, посочени в документацията за обществената поръчка.

Констатациите на комисията са подробно обективирани в Протокол №8/19.11.2025г.

III. ОПРЕДЕЛЯМ ЗА ИЗПЪЛНИТЕЛ НА ОБЩЕСТВЕНАТА ПОРЪЧКА:

Класирания на първо място участник: ДЗЗД „ИСПА“ с участници в обединението „ИНТЕРКОНЕКТА“ ЕООД и „СА.И.Е“ ЕООД, с комплексна оценка 100 точки и предложена договорна цена от 421 283 219,00 лв. (четиристотин двадесет и един милиона двеста осемдесет и три хиляди двеста и деветнадесет лева) без ДДС и без непредвидени разходи, представляващи не повече от 10% от стойността на Строителството.

Подизпълнители:

1. „Евротранспроект“ ООД

Дейностите, които ще изпълнява дружеството, като подизпълнител са дейности по ЕТАП I – Проектиране, които представляват 3,5%бот общия обем на изпълнение по горецитираната поръчка и съответно от стойността на поръчката, съгласно ценово предложение на ДЗЗД „ИСПА”.

2.„Порр Бау ГмбХ – клон София“ КЧТ

Дейностите, които ще изпълнява дружеството, като подизпълнител са дейности от Етап II – Строителство, които представляват 16% от общия обем на изпълнение по горецитираната поръчка и съответно от стойността на поръчката, съгласно ценовото предложение на ДЗЗД „ИСПА”.

3. „Алстом Транспорт“ АД

Дейностите, които ще изпълнява дружеството, като подизпълнител са дейности от Етап II – Строителство. които представляват 10% от общия обем на изпълнение по горецитираната поръчка и съответно от стойността на поръчката, съгласно Ценовото предложение на ДЗЗД „ИСПА“.

Мотиви: Представената оферта отговаря на изискванията на документацията за обществената поръчка, вкл. Техническата спецификация (Приложение № 1) и Образци на документи и указание за подготовката им (Приложение № 3). Класирането е извършено при прилагане на обявената методика и критерий за определяне на икономически най-изгодната оферта оптимално съотношение качество/цена, офертата на участника е получила най-висока комплексна оценка (най-голям брой точки). Участникът ДЗЗД „ИСПА“ и подизпълнителите, отговарят на изискванията за лично състояние и критериите за подбор поставени от Възложителя“.

14. Видно от офертата на Сдружение „ПТТ Перник - Радомир“, участникът е представил следните документи:

„Образец №1-Техническо предложение(48520036).docx

Образец №2 - Предложение за изпълн~(48520037).docx

Работна програма за проектиране(48520038).pdf

Работна програма за строителст~(48520039).pdf

ПЛАН ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ОБЕКТА (План)~(48520040).pdf

Образец №3_Декларация данъци и оси~(48520042).docx

Образец №4 - Декларация конфиденци~(48520041).docx“.

15. Видно от офертата на ДЗЗД „ИСПА“, участникът е представил следните документи:

15.1. Към изискванията за подбор:

„1.1.1. ЕЕДОП ДЗЗД ИСПА_signed(48519904).pdf
1.1.2. ЕЕДОП СА.И.Е ЕООД_signed(48519905).pdf
1.1.3. ЕЕДОП ИНТЕРКОНЕКТА ЕООД_sign~(48519906).pdf
1.1.4. ЕЕДОП - Евротранспроект ООД_~(48519907).pdf
1.1.5. ЕЕДОП - Порр Бау ГмбХ - клон~(48519908).pdf
1.1.6. ЕЕДОП - Алстом Транспорт АД_~(48519909).pdf
1.3.1. Споразумение за създаване на~(48519910).pdf
1.4.1. Декларация за съгласие за уч~(48519911).pdf
1.4.2. Декларация за съгласие за уч~(48519912).pdf
1.4.3. Декларация по чл. 36, ал. 2 ~(48519913).pdf
1.4.4. Декларация за съгласие за уч~(48519914).pdf
1.4.5. Декларация за съгласие за уч~(48519915).pdf
1.4.6. Декларация за съгласие за уч~(48519916).pdf
1.4.7. Декларация за съгласие за уч~(48519917).pdf
Група“.

15.2. Към Техническото предложение*:*
„1.Образец-1(48519918).docx
1.Образец-1(48519919).pdf
2.Образец-2(48519920).docx
2.Образец-2(48519921).pdf
5.ПЛАНИРАНЕ,ПЛАНИРАНЕ И ИЗПЪЛНЕНИЕ~(48519922).docx
5.ПЛАНИРАНЕ,ПЛАНИРАНЕ И ИЗПЪЛНЕНИЕ ~(48519923).pdf
6.ТОМ I-ПЛАНИРАНЕ И ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ~(48519924).docx
6.ТОМ I-ПЛАНИРАНЕ И ИЗПЪЛНЕНИЕ НА С~(48519925).pdf
7.ТОМ II-ПЛАНИРАНЕ И ИЗПЪЛНЕНИЕ НА~(48519926).docx
7.ТОМ II-ПЛАНИРАНЕ И ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ~(48519927).pdf
8.ТОМ III-ПЛАНИРАНЕ И ИЗПЪЛНЕНИЕ Н~(48519928).docx
8.ТОМ III-ПЛАНИРАНЕ И ИЗПЪЛНЕНИЕ НА~(48519929).pdf
9.Приложение № 1 – Технолог. после~(48519930).docx
9.Приложение № 1 – Технолог. послед~(48519931).pdf
10. Работна програма за проектиране~(48519932).pdf
11.Работна програма за изпълн.на с-~(48519933).pdf
12.Работна програма за изпълнение н~(48519935).pdf
13.Работна програма за изпълнение н~(48519936).pdf
Образец № 3 - Декларация данъци и о~(48519938).pdf
Образец № 4 - Декларация за конфиде~(48519937).pdf“.

16. Видно от офертата на Обединение „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД“, участникът е представил следните документи:
„ОБРАЗЕЦ 2 - ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕН~(48520608).pdf
ОБРАЗЕЦ 1 - ТЕХНИЧЕСКО ПРЕДЛОЖЕНИЕ(48520607).pdf
ГРАФИК ПРОЕКТИРАНЕ(48520609).mpp
ГРАФИК ПРОЕКТИРАНЕ(48520610).pdf
ПЛАНИРАНЕ И ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПРОЕКТИРА~(48520611).pdf
1_Plan_stroitelstvo_M(48520612).pdf
2A_Plan_stroit(48520613).pdf
2B_Plan_stroit(48520614).pdf
3_Plan_stroitel(48520615).pdf
Списък на пълните пресичания-Перник~(48520616).pdf
РАБОТНА ПРОГРАМА СТРОИТЕЛСТВО(48520617).mpp
РАБОТНА ПРОГРАМА СТРОИТЕЛСТВО(48520618).pdf
График-Тунел Батановци(48520619).mpp
График-Тунел Батановци(48520621).pdf
ГРАФИК Тунел Бушлак(48520622).mpp
ГРАФИК ТУНЕЛ БУШЛАК(48520623).pdf“.

17. Сдружение „ПТТ Перник - Радомир“, е уведомено за издаденото Решение № D51422553/19.12.2025 г. на генералния директор на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ за класиране на 19.12.2025 г. Подадената от него жалба е с вх. № ВХР-3078/29.12.2025г.

18. “Консорциум Страбаг Рейл Кънстракшън“ ДЗЗД е уведомено за издаденото Решение № D51422553/19.12.2025 г. на генералния директор на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ за класиране на 19.12.2025 г. Подадената от него жалба е с вх. № ВХР-3083/29.12.2025 г.

19. Обединение „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД“ е уведомено за издаденото Решение № D51422553/19.12.2025 г. на генералния директор на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ за класиране на 19.12.2025 г. Подадената от него жалба е с вх. № ВХР-3092/29.12.2025 г.

ПРАВНИ ИЗВОДИ

По жалбата на Сдружение „ПТТ Перник - Радомир“:

Жалбата на Сдружение „ПТТ Перник - Радомир“ срещу Решение № D51422553/19.12.2025 г. на генералния директор на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ ДП е подадена от заинтересован участник по смисъла на § 2, т. 13 от ДР на Закона за обществените поръчки (ЗОП), пред надлежен орган. В конкретния случай, срокът за обжалване изтича на 29.12.2025 г., тъй като решението за избор на изпълнител е съобщено на жалбоподателя на 19.12.2025 г. Жалбата на Сдружение „ПТТ Перник - Радомир“ е подадена в КЗК на 29.12.2025 г., т.е. в 10-дневния преклузивен срок по чл. 197, ал. 1, т. 7, б. „а“ от ЗОП, поради което същата е процесуално допустима и следва да бъде разгледана по същество.

Разгледана по същество, жалбата е неоснователна.

Дружеството – жалбоподател оспорва отстраняването си от участие в обжалваната обществена поръчка на основание чл. 107, т. 2, б. „а“ от ЗОП, тъй като е представил оферта, която не отговаря на предварително обявените условия за изпълнение на поръчката. С подадената жалба, дружеството изразява несъгласие с изложените от страна на комисията констатации и мотиви, възприети от възложителя в издаденото от него решение за класиране и избор на изпълнител. Счита, че посочените в решението на възложителя мотиви са неверни и необосновани, не кореспондиращи с представеното от Сдружение „ПТТ Перник – Радомир“ предложение за изпълнение на поръчката по Образец № 2. Жалбоподателят обобщава, че видно от фактическото съдържание на Предложение за изпълнение на поръчката по Образец № 2 на Сдружение „ПТТ Перник - Радомир“, в него са предвидени технически решения и мерки, които да не възпрепятстват нормалната експлоатация на линията, включително са предвидени необходимите за изпълнението на строително-монтажните работа влакови и електрически „прозорци“ и прекъсвания, поради което предложението отговаря на всички условия, поставени от възложителя.

По отношение на така наведените в жалбата твърдения на първо място следва да се изясни, че осъществяваният от КЗК контрол по отношение на актовете на възложителите на обществени поръчки е единствено относно тяхната законосъобразност. КЗК не следва да извършва нова и цялостна преценка относно това, дали дадено техническо предложение (в случая на жалбоподателя) съответства на предвиденото в документацията. Това е така, тъй като при извършването на дейностите по оценяване и преценка, комисията действа при условията на оперативна самостоятелност и в тези случаи се касае за експертна оценка от специалисти в съответната област, *„каквито знания и умения не е необходимо да притежават нито КЗК, нито съда, защото е недопустимо да се изземват функциите на помощната комисия“.*[1] В тежест на възложителя, респективно неговият помощен орган, е разглеждането на офертите на участниците и проверка за съответствието им с поставените в документацията изисквания. С оглед естеството на осъществявания контрол, КЗК не може да изземе функциите на комисията на възложителя, чиято основна задача е именно преценката, в каква степен всяка оферта отговаря на изискванията на възложителя.

Следва да се има предвид още, че процедурите за възлагане на обществени поръчки са строго формални, като задължение на участниците е при изготвяне на заявленията си за участие или офертите си да се придържат точно към обявените от възложителя условия за изпълнение на поръчката – аргумент от чл. 101, ал. 5 от ЗОП.

Видно от описаната в настоящото решение фактическа обстановка, комисията за провеждане на процедурата е разгледала представеното от жалбоподателя Сдружение „ПТТ Перник – Радомир“ техническо предложение и всички, представени към него приложения. Помощният орган на възложителя е преценил, че в тях са налице несъответствия, поради което на основание чл. 107, т. 2, б. „а” от ЗОП, е предложил офертата му за отстраняване, тъй като не отговаря на предварително обявените условия за изпълнение на поръчката.

От съдържанието на съставения от комисията Протокол № 5 (пресъздаден в т. 6 от установените факти) става ясно, че при разглеждането на представеното от жалбоподателя Сдружение „ПТТ Перник

[1] Решение № 9393 от 10.07.2018г. на ВАС по адм. дело № 6674/2018г. , IV.отд.

– Радомир“ Предложение за изпълнение на поръчката, помощният орган на възложителя е направил следните констатации и изводи: *„Участникът е представил „Предложение за изпълнение на поръчката“ - Образец № 2, съдържащо изисквания „План за изпълнение на обекта“, в който при планиране на изпълнението на строителството не са предвидени необходимите, за изпълнението на строително-монтажните работи, влакови и електрически „прозорци“ за една от дейностите изрично посочени от Възложителя, а именно: за „Прехвърляне на съществуващия оптичен кабел“ и за „Извършване на тестове по железния път, контактната мрежа, включително натурно изпитване на новите съоръжения“, което не съответства на изискванията на Възложителя, посочени в т. 2.2. „Планиране и изпълнение на строителството“ от Образец № 2 „Предложение за изпълнение на поръчката“, а именно: „Задължително трябва да се предвидят влакови и електрически „прозорци“ при: ...Извършване на тестове по железния път, контактната мрежа, включително натурно изпитване на новите съоръжения“.*

За така установените несъответствия в изискванията в Образец № 2 е предвидено, че: „Ако в предложението на участника не са предвидени „прозорци“ за изброените по-горе дейности, участникът ще бъде предложен за отстраняване от по-нататъшно участие в процедурата.“

Техническата спецификация изисква бъдещият изпълнител да извърши всички тестове необходими за демонстриране на съответствието с изискванията на оперативната съвместимост (съгласно Техническата спецификация, част 1 „Общи положения“, 4.1.5 (3) – Приложение № 1 към документацията за обществената поръчка). Съгласно задължителната нормативна уредба, един от тези тестове е оценката на динамичните характеристики и качество на токоприемане съгласно точка 6.2.4.5 на Регламент 1301/2014 (ТСОС Енергия). Тестът се извършва за всички участъци обхванати от даден проект, в съответствие с изискванията на Регламента, където е посочено, че целта на този тест е да открие грешки в изграждането. Тестът се извършва с максималната скорост на разглеждания жп участък. Изискуемите тестове по отношение на ТСОС Енергия са технологично и логически обвързани с необходимостта да се предвидят „влакови и/или електрически „прозорци“ за цялото трасе, за цялата подсистема „Енергия“, независимо от предвиденото й предаване по отделни участъци.

Отчитайки, че проектната скорост за проекта е значително по-голяма от скоростта, с която се експлоатира съществуващата жп линия и анализирайки потенциалните рискове за безопасността, Възложителят е поставил изискване Участникът да предвиди изпълнението на тези тестове в режим на „прозорец“, с което да се обезпечи безопасността на персонала, пътниците и гражданите намиращи се в близост до железопътната инфраструктура.

Като Участникът не е предвидил „прозорци“ за изпълнението на тези тестове за разглеждания проект, не е спазил изискванията на Възложителя, посочени в Техническата спецификация - Приложение № 1 към документацията за обществената поръчка („ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ е длъжен да проектира, изгради и тества новите структурни подсистеми така, че на всяка фаза (етап) да е налице увереност, че те съответстват на приложимите съществени изисквания за оперативна съвместимост и национални норми, позволяващи да се удостовери тяхното безопасно интегриране в железопътната система на ЕС“), в т. 3., подт. 3.2. Образец № 2 „Предложение за изпълнение на поръчката“ („Онагледяват се последователността и взаимовръзките между строителни дейности/етапи и взаимообвързаността на отделните дейности/етапи и тяхната логическа последователност (например една дейност/етап зависи от изпълнението на друга преди нея“) и на чл. 25, ал. 1, т. 1 и чл. 40, ал. 1 от Проекта на Договор – Приложение № 2 към документацията за обществената поръчка (относно приложимите ТСОС, с оглед постигане на оперативна съвместимост на включените в обхвата на договора структурни подсистеми)“.

След преглед на представените по производството писмени доказателства, КЗК установи, че съгласно утвърдената документация, подробно описана в т.3 от установените факти, в офертата си всеки участник трябва представи Техническо предложение (по образец № 1), което съдържа Предложение за изпълнение на поръчката в съответствие с Техническата спецификация и изискванията на възложителя (образец № 2). Съгласно утвърдения образец № 2, участниците описват своя план за изпълнение на обекта, като при планиране и изпълнение на строителството задължително трябва да предвидят влакови и електрически „прозорци“ при: *„..... - Работа в гарите свързани с СМР с въздушните есови връзки на контактната мрежа между коловозите; - Изпълнение на дейности нарушаващи габарита на двата пътя (например: изправяне на напречници на контактната мрежа,*

демонтаж на „Г-образни“ светофори и т.н.); - Прехвърляне на съществуващия оптичен кабел; - Изпълнение на СМР по пресичанията на железопътната линия с други комуникации (електропроводи, топлопроводи, газопроводи и т.н); - Извършване на тестове по железния път, контактната мрежа, включително натурно изпитване на новите съоръжения. Прозорците се представят в часове, като число закръглено до втория знак след десетичната запетая“. Изрично е предвидено в образеца, че *„.....Ако в предложението на участника не са предвидени „прозорци“ за изброените по-горе дейности, участникът ще бъде предложен за отстраняване от по-нататъшно участие в процедурата“.*

Определение за термина „прозорец“ е дадено в утвърдения от възложителя проект на договор, раздел „Определения“, в който е предвидено следното: *„Прозорец“ (влаков и/или електрически) - Периодът от време, през който организирано се преустановява движението на влаковете по обособена част от железопътната инфраструктура за извършване на строителни, ремонтни и монтажни работи по железния път, съоръженията и контактната мрежа или работи на външни организации в границите на отчуждението на ДП НКЖИ“*.

На следващо място следва да се вземе предвид, че възложителят е разписал по процедурата и конкретно приложение към Техническата спецификация на поръчката, а именно – Приложение № 11 „Управление на „Прозорци“ в графика за движение на влаковете“. Жалбоподателят Сдружение „ПТТ Перник – Радомир“ е цитирал в своята жалба отделни, разписани в него изисквания, като е пропуснал предвидената в т. 5 от него специфика, а именно*: „...(5)ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ трябва да спазва изискванията на системата за управление на прекъсванията на влаковото движение на ДП НКЖИ, съгласно „Инструкция за „прозорци“ по железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ“, както и да спазва всички свързани нормативни документи“*. Тук следва да се посочи, че в разработената Техническа спецификация, част 1 „Общи положения“, в т. 4.1.5 „ЕО проверка и оценка на съответствието с ТСОС. Задължения на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ“, е предвидено изрично, че *„Подсистема „Енергия“ на железопътната система в Европейския съюз /по определението, дадено в Приложение II на Директива (ЕС) 2016/797, подсистема „Енергия“ включва: „Електрозахранващата система, включително контактната мрежа и системата за измерване и таксуване на консумацията на електрическа енергия по железопътната линии“/. Към подсистема „Енергия“, се прилагат изискванията на ТСОС „Енергия“, определени в Регламент (ЕС) № 1301/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 година относно техническите спецификации за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Енергия“ на железопътната система в ЕС и неговите актуални изменения и допълнения (ТСОС ЕНЕ); (2)Подсистемите следва да съответстват на изискванията за оперативна съвместимост, определени в съответните регламенти, посочени по-горе. (3)ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ е длъжен да проектира, изгради и тества новите структурни подсистеми така, че на всяка фаза (етап) да е налице увереност, че те съответстват на приложимите съществени изисквания за оперативна съвместимост и национални норми, позволяващи да се удостовери тяхното безопасно интегриране в железопътната система на ЕС“.*

От изложеното и установеното до тук може да се направи извод, че възложителят е предвидил и разписал конкретни изисквания и специфики, с които участващите в процедурата дружества следва да съобразят и предвидят в своите технически предложения. Тоест, освен предвидените в Техническа спецификация, част 1 „Общи положения“, в т. 4.1.5 изисквания, следва да се съобразят предвидените специфики в Приложение № 11 към нея, цитираните нормативни актове (*„Инструкция за прекъсване и възстановяване действието на обекти на железопътната инфраструктура, управлявана от ДП НКЖИ, при извършване на реконструкции, модернизации, подновявания, рехабилитации и ремонти“* и *„Инструкция за осъществяване на движение на влаковете по време на извършване на реконструкция, модернизация, обновяване (подновяване), рехабилитация и замяна (ремонт) в рамките на поддръжката по обекти на железопътната инфраструктура, управлявана от ДП НКЖИ“*), както и участниците следва да вземат предвид и изискванията по Регламент (ЕС) № 1301/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 година относно техническите спецификации за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Енергия“. От така записаните изисквания следва, че изпълнителите по процедурата следва да извършат тестове по железния път и контактната мрежа и то в предвиден от тях конкретен „прозорец“. Както е посочено и в протокола от работата на помощната комисия, съгласно точка 6.2.4.5 на Регламент 1301/2014 от 18 ноември 2014 година относно техническите спецификации за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Енергия“ на железопътната система в ЕС,

един от тези тестове е оценката на динамичните характеристики и качество на токоприемане, като основната цел на това изпитване е да открие грешки в проектното разпределение и изграждането, а не да оцени основния проект по принцип, както неправилно приема в подадената жалба Сдружение „ПТТ Перник – Радомир“.

В тази връзка не може да се и сподели наведения в жалбата довод, че помощната комисия на възложителя е допълнила условията на процедурата и е вменила дейности и задължения на участниците като е приела, че изискуемите тестове по отношение на ТСОС „Енергия“ са технологично и логически обвързани с необходимостта да се предвидят „влакови и/или електрически „прозорци“ за цялото трасе, за цялата подсистема „Енергия“, независимо от предвиденото й предаване по отделни участъци, което според жалбоподателя не отговаря, както на условията в Регламент 1301/2014, така и на изискванията на възложителя, посочени в документацията.

Видно от представеното по производството техническо предложение на жалбоподателя Сдружение „ПТТ Перник – Радомир“, дружеството е представило Работна програма за строителство, (в календарни дни на диаграма на Гант), в която е предвидил колона „Влакови и електрически прозорци“. Такива са предвидени и в представения „План за изпълнение на обекта“, в който също при описанието на конкретните дейности, при изпълнението на някои от тях са предвидени „влакови и електрически прозорци“. В представения „План за изпълнение на обекта“, от стр. 300 до стр. 310 е разписана точка *„с) строителни дейности в режим на „прозорци“ и трансбордиране“.* В този раздел, от стр. 301 до стр. 309, жалбоподателят общо е декларирал, че съгласно графика за изпълнение на строителните дейности, в режим на прозорци ще бъдат изпълнявани дейностите по „Прехвърляне на съществуващия оптичен кабел“ и „Извършване на тестове по железния път, контактната мрежа, включително натурно изпитване на новите съоръжения“. В същото време, във включените в плана таблици няма посочване на такива дейности, т.е. жалбоподателят само формално и общо е декларирал изпълнението на това изискване, като в действителност е налице несъответствие с изискванията на възложителя. Действително, както се посочва и в жалбата, дружеството е разписало на стр. 361 и следващите раздел „Тестови програми и процедури“, в които обаче не е изяснил конкретните тестове и не е предвидил конкретни „прозорци“ за провеждането им, така както е изискано, съобразно предварително обявените по процедурата условия. Такива „прозорци“ за тестове не са предвидени и в разработената Работна програма за строителство. В нея, жалбоподателят е предвидил дни за „Провеждане на тестове на системата“ с продължителност от 3 (три) дни, без посочване в конкретика какви точно тестове се предвиждат, която продължителност обаче представлява „пълно прекъсване“, а не е направено в предвидени за тях „прозорци“. Предвид това, не може да приеме за обоснован изложения в жалбата извод, че в предложението му са *„предвидени необходимите за изпълнението на строително-монтажните работи влакови и електрически „прозорци“ и прекъсвания, поради което предложението от Участника отговаря на всички условия поставени от Възложителя“*.

Както вече се посочи, изискването спрямо участниците да предвидят и извършат всички тестове, необходими за демонстриране на съответствието с изискванията на оперативната съвместимост, е заложено предварително в разписаната по процедурата Техническа спецификации - Техническа спецификация, част 1 „Общи положения“, в т. 4.1.5 „ЕО проверка и оценка на съответствието с ТСОС. Задължения на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ“ - “*....(3) ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ е длъжен да проектира, изгради и тества новите структурни подсистеми така, че на всяка фаза (етап) да е налице увереност, че те съответстват на приложимите съществени изисквания за оперативна съвместимост и национални норми, позволяващи да се удостовери тяхното безопасно интегриране в железопътната система на ЕС“.* Както вече беше посочено, като основната цел на това изпитване е да открие грешки в проектното разпределение и изграждането, а не да оцени основния проект по принцип. Предвид изложеното, за неоснователен следва да се приеме наведения в жалбата довод, че *„....изпълнението на буква „в” от процедурата за проверка, регламентирана в Приложение № 1б към чл. 48, ал. 1 (Наредба № 57/2004г. изм. и доп., бр. 94 от 2023 г.), попада извън обхвата на задълженията на Участника“*. Съгласно разпоредбата на чл. 48, ал. 1 от цитирания нормативен акт *(Наредба № 57 /2004г. изм. и доп., бр. 94 от 2023 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз), „*лицето, което ще въвежда в експлоатация подсистема или части от нея, отговаря за провеждането на съответната ЕО процедура за проверка съгласно приложение № 1б“. Това е така, тъй като своето задължение възложителят е изпълнил със залагането на посоченото по – горе изискване за извършване на тестове

на новите структурни подсистеми, тъй като съгласно чл. 44г от Наредба № 57 от 9 юни 2004 г., Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ разрешава пробна експлоатация при реални експлоатационни условия след приключване на процеса по доказването на съответствието с техническите изисквания за оперативна съвместимост.

Жалбоподателят счита, че тестването за доказване съответствието с техническите спецификации за оперативната съвместимост - т.е. получаване на ЕО сертификата за подсистема „Енергия“, е предвидено да се изпълнява по време на тестовете за въвеждане в експлоатация и това е периодът след предаване на обекта от Изпълнителя на възложителя с Акт 15. По отношение на този довод следва да се приеме изложеното в становището на възложителя, че в разпоредбата на чл. 176 ал. 2 на ЗУТ предвижда, че *„За строежите на обекти с производствено и друго специфично предназначение, в зависимост от уговореното в договора, завършването на строителството се доказва допълнително с извършване на успешни приемни изпитвания“,* а извършването на приемни изпитвания на предвидената за проектиране и изграждане контактна мрежа, като компонент от подсистема „Енергия“ на железопътната система, се регламентира в Регламент 1301/2014 (ТСОС Енергия) и са залегнали като изискване на възложителя както в чл. 24 от проекта на договора, така и в Техническата спецификация, Част 1 Общи положения, точка 4.1.5, съгласно която *„ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ е длъжен да проектира, изгради и тества новите структурни подсистеми“.*

Жалбоподателят твърди и, че предвидените от възложителя дейности по оптичния кабел (ОК) са посочени от Сдружение „ПТТ Перник – Радомир“, в т. 2.2. Планиране и изпълнение на строителството, буква „а)“организация и технологична последователност за изпълнение на обекта, съгласно издадените разрешения за строеж, включително приложимите прегледи при извършването на СМР от стр. 92 на Плана за изпълнение на обекта. След преглед на така направеното в посочения документ описание, КЗК установи, че в описанието на дейностите по контактна мрежа (КМ), никъде жалбоподателят не е споменавал дейности по оптичния кабел. В направеното описание се говори общо за „контактна мрежа“, което не може да се приеме за отговарящо на предварително обявените от възложителя изисквания за описание на „Прехвърляне на съществуващия оптичен кабел“, както и за предвиждането за неговото извършване в конкретно посочен и предвиден в плана и работната програма „прозорец“. Предвид изложеното, наведеното твърдение, че е предвидил „прозорци” за прехвърляне на контактна мрежа по новото/старо трасе на железопътната линия не отговарят на установената фактическа обстановка, поради което следва да се приеме за неоснователно.

В заключение, начина на изготвяне на техническото предложение е въпрос на преценка на всеки един участник в процедурата, а задължение на комисията е да изследва в цялост представената оферта във всички нейни части, но в същото време комисията за разглеждане на офертите не може да тълкува волята на участника и да допълва представеното от него техническото предложение, тъй като посоченото би се явило незаконосъобразно допълване на офертата в полза на един или друг участник, предоставяйки му необосновано предимство пред другите участници.

В тази връзка, КЗК намира, че помощният орган на възложителя е разгледал задълбочено представеното от жалбоподателя предложение, като изложените от него констатации напълно отговарят с установените по производството факти, а направените изводи са законосъобразни, поради което изложеното твърдение, че „мотивите“, изложени в обжалвания акт са неверни, необосновани, неясни и не кореспондират с доказателствата по процедурата.

Гореустановените пороци на представеното техническо предложение от Сдружение „ПТТ Перник – Радомир“ са съществени, обективни и обосновани, като всеки един от тях се явява достатъчно и самостоятелно основание за отстраняване на офертата. Във връзка с гореизложеното, КЗК намира, че жалбата на Сдружение „ПТТ Перник – Радомир“ срещу Решение № D51422553/19.12.2025 г. на генералния директор на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ ДП за класиране на участниците и определяне на изпълнител в процедурата за възлагане на обществената поръчка е неоснователна, поради което следва да се остави без уважение.

Предвид изхода на производството, искането на жалбоподателя за възлагане на направените разноски за заплатена държавна такса следва да се остави без уважение.

От своя страна, на основание чл. 217, ал. 1 от ЗОП, искането на възложителя за възлагане на направените разноски следва да се уважи. На Сдружение „ПТТ Перник – Радомир“, с членове ПСТ

Груп“ ЕАД, „Трансстрой- Варна” АД и “Тодини Кострyциони Дженерали С.П.А.“, следва да се възложи да заплати направените от Национална компания „Железопътна инфраструктура“ ДП в производството разноски в размер на 153, 39 евро, съставляващи юрисконсултско възнаграждение.

В открито заседание на КЗК, процесуалният представител на ДЗЗД „ИСПА“, с членове „СА.И.Е“ ЕООД и „ИНТЕРКОНЕКТА“ ЕООД, е направил искане за възлагане на извършените в хода на производството разноски в размер на 21 000 евро за изплатен адвокатски хонорар по обединено производство по преписка **№ КЗК-94/95/96/2026 г.** (за размера и реалното изплащане са представени: фактура, платежно нареждане, списък и договор за правна помощ). На основание чл. 217, ал. 1 от ЗОП, във връзка с чл. 143, ал. 4 от Административнопроцесуалния кодекс (АПК), с оглед неоснователността на жалбата, искането следва да се уважи. Процесуалният представител на жалбоподателя е направил възражение за прекомерност. Субсидиарно приложимата в случая е разпоредбата на чл. 78, ал. 5 от ГПК, която регламентира, че ако заплатеното от страната възнаграждение за адвокат е прекомерно съобразно действителната правна и фактическа сложност на делото, съдът може по мотивирано възражение за прекомерност, направено от насрещната страна, да присъди по-нисък размер на разноските в тази им част. Прилагането на чл. 78, ал. 5 от ГПК изисква съпоставка между договореното възнаграждение и конкретните характеристики на производството - неговия предмет, фактическа и правна сложност, обема на извършените процесуални действия и етапа, до който производството реално е достигнало. В настоящия случай, при преценка на фактическата и правна сложност на казуса КЗК приема, че размерът на уговореното адвокатско възнаграждение за процесуалния представител на заинтересованата страна е прекомерен и в тази връзка следва да бъде намален. КЗК прецени, че предметът на производството по преписка № **КЗК-94/95/96/2026** г. не е със значителна правна и фактическа сложност. Следва да се посочи, че действителната правна и фактическа сложност на делото не се преценява като механичен сбор на представени писмени защити, обем на твърденията и присъствено участие в открито заседание, както и че прогнозната стойност на поръчката не оказва влияние върху сложността на процесуалното представителство по преписките по ЗОП. В конкретния случай, по производството в проведено едно открито заседание, като не са назначавани експертни становища, като трябва да се отчете и реалния обем и сложността на извършената дейност от страна на адвоката на заинтересованата страна, като същата не изисква висока компетентност и специализирани знания, с оглед фактическата и правна сложност на настоящото производство.

Предвид изложеното до тук, КЗК намира, че заплатеното от избрания за изпълнител ДЗЗД „ИСПА“ възнаграждение следва да бъде намалено на 3 000 евро, в съответствие с изискванията на чл. 78, ал. 5, изречение последното от ГПК. На Сдружение „ПТТ Перник – Радомир“, с членове ПСТ Груп“ ЕАД, „Трансстрой- Варна” АД и “Тодини Кострyциони Дженерали С.П.А.“, следва да се възложи да заплати направените от ДЗЗД „ИСПА“, с членове „СА.И.Е“ ЕООД и „ИНТЕРКОНЕКТА“ ЕООД, в производството разноски в размер на 3 000 евро, съставляващи изплатено адвокатско възнаграждение.

По жалбата на Обединение „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД“:

Жалбата на Обединение „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД“ срещу Решение № D51422553/19.12.2025 г. на генералния директор на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ ДП е подадена от заинтересован участник по смисъла на § 2, т. 13 от ДР на Закона за обществените поръчки (ЗОП), пред надлежен орган. В конкретния случай, срокът за обжалване изтича на 29.12.2025 г., тъй като решението за избор на изпълнител е съобщено на жалбоподателя на 19.12.2025 г. Жалбата на Обединение „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД“ е заведена в КЗК с вх. № ВХР-3092/29.12.2025 г., т.е. в 10-дневния преклузивен срок по чл. 197, ал. 1, т. 7, б. „а“ от ЗОП, поради което същата е процесуално допустима и следва да бъде разгледана по същество.

Разгледана по същество, жалбата е неоснователна.

Дружеството Обединение „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД“ оспорва отстраняването си от участие в процедурата, като не е съгласен с направените от помощния орган констатации и изводи. Намира, че

комисията е нарушила принципа на равнопоставеност, като е възприела диференциран подход при анализа на съответствието на техническите предложения на участниците с изискванията на възложителя. Според жалбоподателя, за едно и също съдържание и еднаква по вид информация, комисия е решила да посочи конкретни фактически констатации по отношение на техническото предложение на единия от участниците (отстранения участник Обединение „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД“), а за класирания на първо място участник е представила изцяло бланкетни, несъдържащи никаква конкретна информация мотиви, които са недостатъчни, за да обосноват съответствието на техническото му предложение с изискванията на възложителя. В тази връзка, в жалбата се твърди липса на мотиви на решението на възложителя.

По отношение на това твърдение следва да се посочи на първо място, че комисията на възложителя е разгледала всяко едно от представените по процедурата технически предложения, като за това свое действие е съставила отделен протокол – разглеждането на предложението на жалбоподателя е описано в Протокол № 8, а това на класирания на първо място участник ДЗЗД „ИСПА“ – в Протокол № 4. Видно от съдържанието и на двата протокола (подробно пресъздадени във фактическата обстановка на настоящото решение), във всеки един от тях помощният орган на възложителя е отразил подробно извършените от него действия и резултатите от своята работа, както и констатациите си във връзка с разглежданите технически предложения на двамата участника. В съставените от комисията протоколи са изложени ясно и конкретно направените от помощния орган констатации; ясно и хронологично проследимо е всяко действие от страна на оценителната комисия, която в рамките на своята оперативна самостоятелност, е изложила направените от нея констатации и съответните изводи. Следва да се посочи още, че ЗОП и ППЗОП не задължават възложителя на обществената поръчка да излага подробни мотиви защо техническото предложения на класирания на първо или второ място участник отговоря на заложените в документацията изисквания, като такива са необходими само при направено от страна на помощния орган предложение за отстраняване на кандидати или участници от процедурата. Предвид това, възприетия от възложителя подход за оформяне на протоколите от нейната работа, в които са описани само установените несъответствия на участниците, не може да се приеме за допуснато от страна на комисията нарушение за закона.

От изложеното не се обуславя и нарушение или пречка за упражняването на правото на защита на жалбоподателя, доколкото същият, чрез публикуването на протоколите, е могъл да се запознае с цялата налична информация за извършената от органа по чл. 103 от ЗОП работа по преглед, оценка и анализ на подадените за участие оферти по процедурата. Предвид горното, КЗК намира, че възложителят не е допуснал нарушение на принципите на публичност и прозрачност, към които следва да се придържа при възлагането на обществени поръчки, прогласени в чл. 2, ал. 1, т. 1 и т. 4 от ЗОП.

На следващо място, в жалбата се излагат и доводи, относно незаконосъобразното отстраняване от процедурата на жалбоподателя Обединение „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД”. Според жалбоподателя е налице незаконосъобразно дописване на документацията, чрез въвеждане на нови изисквания от страна на комисията. Сочи, че незаконосъобразно комисията е дописала изискванията на документацията по процедурата по отношение на изискванията за задължително използване на „прозорци” за тестове в реални експлоатационни условия. В жалбата се посочва, че никъде възложителят не е поставил изискване участниците в процедурата да предвидят изпълнението на тестовете за оценка на динамичните характеристики и качество на токоприемане съгласно точка 6.2.4.5 на Регламент 1301/2014 (ТСОС Енергия), които се провеждат в реални експлоатационни условия, в режим на „прозорец“. Твърди, че в конкретния случай, Обединение „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД“ е предвидило такива „прозорци“ за всички тестове, изрично цитирани в документацията, а възложителят го е отстранил въз основа на несъществуващи изисквания, което е недопустимо и е самостоятелно основание за отмяната на издаденото решение за класиране. Счита още, че констатираните от комисията несъответствия на техническото му предложение са неправилни и не кореспондират с депозираната от него оферта.

Както при разглеждането на жалбата на Сдружение „ПТТ Перник – Радомир“, отново следва да се изясни, че осъществяваният от КЗК контрол по отношение на актовете на възложителите на обществени поръчки е единствено относно тяхната законосъобразност. КЗК не следва да извършва нова и цялостна преценка относно това, дали дадено техническо предложение (в случая на жалбоподателя) съответства на предвиденото в документацията. Това е така, тъй като при извършването на дейностите по оценяване и преценка, комисията действа при условията на

оперативна самостоятелност и в тези случаи се касае за експертна оценка от специалисти в съответната област, а в тежест на възложителя, респективно неговият помощен орган, е разглеждането на офертите на участниците и проверка за съответствието им с поставените в документацията изисквания. С оглед естеството на осъществявания контрол, КЗК не може да изземе функциите на комисията на възложителя, чиято основна задача е именно преценката в каква степен всяка оферта отговаря на изискванията на възложителя.

Отново следва да се посочи, че процедурите за възлагане на обществени поръчки са строго формални, като задължение на участниците е при изготвяне на заявленията си за участие или офертите си да се придържат точно към обявените от възложителя условия за изпълнение на поръчката – аргумент от чл. 101, ал. 5 от ЗОП. На следващо място, неизпълнението на изискванията на възложителя е основание този участник да бъде предложен за отстраняване от участие в процедурата, съгласно разпоредбата на чл. 107, т. 2, б. „а“ от ЗОП, във връзка с основанията за отстраняване посочени в документацията за участие.

Видно от съставения Протокол № 8, пресъздаден подробно в т. 8 от установените факти, при разглеждането на Предложението за изпълнение на поръчката от дружеството Обединение „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД”, комисията е констатирала следното: *“Участникът е представил „Предложение за изпълнение на поръчката“ - Образец № 2, съдържащо изисквания „План за изпълнение на обекта“, в който при планиране на изпълнението на строителството не са предвидени необходимите, за изпълнението на строително-монтажните работи, влакови и електрически „прозорци“ за една от дейностите изрично посочени от Възложителя, а именно: за „Извършване на тестове по железния път, контактната мрежа, включително натурно изпитване на новите съоръжения“, което не съответства на изискванията на Възложителя, посочени в т. 2.2. „Планиране и изпълнение на строителството“ от Образец № 2 „Предложение за изпълнение на поръчката“, а именно: „Задължително трябва да се предвидят влакови и електрически „прозорци“ при: … Извършване на тестове по железния път, контактната мрежа, включително натурно изпитване на новите съоръжения“. За така установеното несъответствие в изискванията в Образец № 2 е предвидено, че: „Ако в предложението на участника не са предвидени „прозорци“ за изброените по-горе дейности, участникът ще бъде предложен за отстраняване от по-нататъшно участие в процедурата“.*

Техническата спецификация изисква бъдещият изпълнител да извърши всички тестове необходими за демонстриране на съответствието с изискванията на оперативната съвместимост (съгласно Техническата спецификация, част 1 „Общи положения“, 4.1.5 (3) – Приложение № 1 към документацията за обществената поръчка). Съгласно задължителната нормативна уредба, един от тези тестове е оценката на динамичните характеристики и качество на токоприемане съгласно точка 6.2.4.5 на Регламент 1301/2014 (ТСОС Енергия). Тестът се извършва за всички участъци обхванати от даден проект, в съответствие с изискванията на Регламента, където е посочено, че целта на този тест е да открие грешки в изграждането. Тестът се извършва с максималната скорост на разглеждания жп участък. Изискуемите тестове по отношение на ТСОС Енергия са технологично и логически обвързани с необходимостта да се предвидят „влакови и/или електрически „прозорци“ за цялото трасе, за цялата подсистема „Енергия“, независимо от предвиденото й предаване по отделни участъци.

Отчитайки, че проектната скорост за проекта е значително по-голяма от скоростта, с която се експлоатира съществуващата жп линия и анализирайки потенциалните рискове за безопасността, Възложителят е поставил изискване Участникът да предвиди изпълнението на тези тестове в режим на „прозорец“, с което да се обезпечи безопасността на персонала, пътниците и гражданите намиращи се в близост до железопътната инфраструктура.

Като Участникът не е предвидил „прозорци“ за изпълнението на тези тестове за разглеждания проект, не е спазил изискванията на Възложителя, посочени в Техническата спецификация – Приложение № 1 към документацията за обществената поръчка („ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ е длъжен да проектира, изгради и тества новите структурни подсистеми така, че на всяка фаза (етап) да е налице увереност, че те съответстват на приложимите съществени изисквания за оперативна съвместимост и национални норми, позволяващи да се удостовери тяхното безопасно интегриране в железопътната система на ЕС“), в т. 3., подт. 3.2. Образец № 2 „Предложение за изпълнение на поръчката“ („Онагледяват се последователността и взаимовръзките между строителни

дейности/етапи и взаимообвързаността на отделните дейности/етапи и тяхната логическа последователност (например една дейност/етап зависи от изпълнението на друга преди нея.“) и на чл. 25, ал. 1, т. 1 и чл. 40, ал. 1 от Проекта на Договор – Приложение № 2 към документацията за обществената поръчка (относно приложимите ТСОС, с оглед постигане на оперативна съвместимост на включените в обхвата на договора структурни подсистеми)“.

Както вече беше установено при разглеждането на жалбата на дружеството Сдружение „ПТТ Перник – Радомир“, в офертата си всеки участник трябва представи Техническо предложение (по образец № 1), което съдържа Предложение за изпълнение на поръчката в съответствие с Техническата спецификация и изискванията на възложителя (образец № 2). Съгласно утвърдения образец № 2, участниците описват своя план за изпълнение на обекта, като при планиране и изпълнение на строителството задължително трябва да предвидят влакови и електрически „прозорци“ при: *„..... - Работа в гарите свързани с СМР с въздушните есови връзки на контактната мрежа между коловозите; - Изпълнение на дейности нарушаващи габарита на двата пътя (например: изправяне на напречници на контактната мрежа, демонтаж на „Г-образни“ светофори и т.н.); - Прехвърляне на съществуващия оптичен кабел; - Изпълнение на СМР по пресичанията на железопътната линия с други комуникации (електропроводи, топлопроводи, газопроводи и т.н); - Извършване на тестове по железния път, контактната мрежа, включително натурно изпитване на новите съоръжения. Прозорците се представят в часове, като число закръглено до втория знак след десетичната запетая“*. Изрично е предвидено в образеца, че *„.....Ако в предложението на участника не са предвидени „прозорци“ за изброените по-горе дейности, участникът ще бъде предложен за отстраняване от по-нататъшно участие в процедурата“.*

В разработената Техническа спецификация, част 1 „Общи положения“, в т. 4.1.5 „ЕО проверка и оценка на съответствието с ТСОС. Задължения на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ“, е предвидено изрично, че *„Подсистема „Енергия“ на железопътната система в Европейския съюз /по определението, дадено в Приложение II на Директива (ЕС) 2016/797, подсистема „Енергия“ включва: „Електрозахранващата система, включително контактната мрежа и системата за измерване и таксуване на консумацията на електрическа енергия по железопътната линии“/. Към подсистема „Енергия“, се прилагат изискванията на ТСОС „Енергия“, определени в Регламент (ЕС) № 1301/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 година относно техническите спецификации за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Енергия“ на железопътната система в ЕС и неговите актуални изменения и допълнения (ТСОС ЕНЕ); (2)Подсистемите следва да съответстват на изискванията за оперативна съвместимост, определени в съответните регламенти, посочени по-горе. (3)ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ е длъжен да проектира, изгради и тества новите структурни подсистеми така, че на всяка фаза (етап) да е налице увереност, че те съответстват на приложимите съществени изисквания за оперативна съвместимост и национални норми, позволяващи да се удостовери тяхното безопасно интегриране в железопътната система на ЕС“.*

От изложеното и установеното до тук може да се направи извод, че възложителят е предвидил и разписал конкретни изисквания и специфики, с които участващите в процедурата дружества следва да съобразят и предвидят в своите технически предложения. Тоест, освен предвидените в Техническа спецификация, част 1 „Общи положения“, в т. 4.1.5 изисквания, следва да се съобразят предвидените специфики в Приложение № 11 към нея, цитираните нормативни актове (*„Инструкция за прекъсване и възстановяване действието на обекти на железопътната инфраструктура, управлявана от ДП НКЖИ, при извършване на реконструкции, модернизации, подновявания, рехабилитации и ремонти“* и *„Инструкция за осъществяване на движение на влаковете по време на извършване на реконструкция, модернизация, обновяване (подновяване), рехабилитация и замяна (ремонт) в рамките на поддръжката по обекти на железопътната инфраструктура, управлявана от ДП НКЖИ“*), както и участниците следва да вземат предвид и изискванията по Регламент (ЕС) № 1301/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 година относно техническите спецификации за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Енергия“. От така записаните изисквания следва, че изпълнителите по процедурата следва да извършат тестове по железния път и контактната мрежа и то в предвиден от тях конкретен „прозорец“. Както е посочено и в протокола от работата на помощната комисия, съгласно точка 6.2.4.5 на Регламент 1301/2014 от 18 ноември 2014 година относно техническите спецификации за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Енергия“ на железопътната система в ЕС, един от тези тестове е оценката на динамичните характеристики и качество на токоприемане, като

основната цел на това изпитване е да открие грешки в проектното разпределение и изграждането, а не да оцени основния проект по принцип, както неправилно приема в подадената жалба от Обединение „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД", че се изискват тестове, които се провеждат в реални експлоатационни условия.

И тук следва да се посочи, че не е налице твърдяното с подадената жалба допълване на условията на процедурата от страна на помощната комисията, както и вменяване от нейна страна на дейности и задължения на участниците.

Видно от представеното по производството техническо предложение на жалбоподателя Обединение „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД", дружеството е представило Работна програма за строителство, (в календарни дни на диаграма на Гант), в която при описанието на конкретните дейности, при изпълнението на някои от тях са предвидени „прозорци". В представеното приложение „Планиране и изпълнение на строителството", том I, от стр. 273 до стр. 290 е разписана точка *„Общи изисквания и процедури при прекъсване и възстановяване действието на съществуващи системи и подсистеми на железопътната инфраструктура по време на строителството и ползване на влакови и електрически "прозорци".* В този раздел, на стр. 275, жалбоподателят общо е декларирал, че *„....(3.)За целите на реализация на своята Работна програма Изпълнителят предвижда необходимите влакови и електрически „прозорци" при доказана технологична необходимост при:..... ✓ Извършване на тестове по железния път, контактната мрежа, включително натурно изпитване на новите съоръжения"*. Тоест, жалбоподателят само формално и общо е декларирал изпълнението на това изискване, като в действителност е налице несъответствие с изискванията на възложителя. В представената Работна програма жалбоподателят е предвидил дни за провеждане на тестове на системата, с продължителност от 2 дни, без посочване в конкретика какви точно тестове се предвиждат, която продължителност обаче представлява „пълно прекъсване", а не е направено в предвидени за тях „прозорци". Предвид това, не може да приеме за обоснован изложения в жалбата извод, че в предложението му са *„предвидени необходимите за изпълнението на строително-монтажните работа влакови и електрически „прозорци" и прекъсвания, поради което предложението от Участника отговаря на всички условия поставени от Възложителя"*.

Както вече се посочи, изискването спрямо участниците да предвидят и извършат всички тестове, необходими за демонстриране на съответствието с изискванията на оперативната съвместимост, е заложено предварително в разписаната по процедурата Техническа спецификации - Техническа спецификация, част 1 „Общи положения", в т. 4.1.5 „ЕО проверка и оценка на съответствието с ТСОС. Задължения на ИЗПЪЛНИТЕЛЯ" - "*....(3) ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ е длъжен да проектира, изгради и тества новите структурни подсистеми така, че на всяка фаза (етап) да е налице увереност, че те съответстват на приложимите съществени изисквания за оперативна съвместимост и национални норми, позволяващи да се удостовери тяхното безопасно интегриране в железопътната система на ЕС"*. Както вече беше посочено, като основната цел на това изпитване е да открие грешки в проектното разпределение и изграждането, а не да оцени основния проект по принцип. Съгласно разпоредбата на чл. 48, ал. 1 от цитирания нормативен акт *(Наредба № 57 /2004г. изм. и доп., бр. 94 от 2023 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз), „*лицето, което ще въвежда в експлоатация подсистема или части от нея, отговаря за провеждането на съответната ЕО процедура за проверка съгласно приложение № 1б". Това е така, тъй като своето задължение възложителят е изпълнил със залагането на посоченото по – горе изискване за извършване на тестове на новите структурни подсистеми, тъй като съгласно чл. 44г от Наредба № 57 от 9 юни 2004 г., Изпълнителна агенция „Железопътна администрация" разрешава пробна експлоатация при реални експлоатационни условия след приключване на процеса по доказването на съответствието с техническите изисквания за оперативна съвместимост.

Правилна е и другата констатация на комисията, а именно, че *„Участникът е представил „Работна програма за строителството", в която е предвидил „прозорец" за изпълнението на тестове (по железния път, контактната мрежа, включително натурно изпитване на новите съоръжения) за участъка на гара Батановци, което не отговаря на предложението му в представения „План за изпълнение на обекта", което не съответства на изискванията на Възложителя, посочени в т. 3., подт. 3.2. „Работна програма за строителство" от Образец № 2 „Предложение за изпълнение на поръчката", а именно: „Задължително на работната програма за*

строителство се посочват дейности/СМР, които ще се изпълняват в режим на „прозорци“ или при прекъсване на влаково движение, съгласно информацията, представена в текстовата част на предложението за изпълнение“. Извършването на цитираните в Протокол № 8 от комисията тестове в условията на „прозорец“ за гара Батановци не са предвидени от жалбоподателя в „Планиране и изпълнение на строителството“ Том III, на стр. 143-145. На тези страници е описано извършването на дейности в режим на „прозорци“, в които обаче не е предвидено извършването на необходимите по процедурата тестове. Противно на твърдяното с жалбата, в своето предложение Обединение „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД“ не е предвидило „прозорци“ по отношение на всички тестове, изрично цитирани от Приложение № 3 към Документацията – „Образци на документи и указания за подготовката им“.

Предвид изложеното до тук, следва да се направи обоснован извод, че при разглеждане на представеното по в процедурата предложение на Обединение „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД” комисията изцяло се е съобразила с изискванията по утвърдената към настоящия момент документация на обществената поръчка, където е предвидено изискването за включване и предлагане на тестови прозорци.

Предвид изложеното КЗК намира твърдението на жалбоподателя, че комисията „незаконосъобразно си е позволила да допълва условията на процедурата“ за необосновано и неотговарящо на установените по преписката факти. В тази връзка, следва да се приеме, че отстраняването на жалбоподателя Обединение „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД” на това основание е правилно и законосъобразно, предвид въведеното в документацията изискване в Образец № 2 че*: „Ако в предложението на участника не са предвидени „прозорци“ за изброените по-горе дейности, участникът ще бъде предложен за отстраняване от по-нататъшно участие в процедурата“.*

Следващото твърдение в жалбата е, че участникът ДЗЗД „ИСПА“ незаконосъобразно е класирано на първо място в процедурата, тъй като не е доказало съответствието си с поставените от възложителя критерии за подбор и по – конкретно, че неправилно е представило само една Декларация за отсъствие на обстоятелствата по чл. 5к, параграф 1 от Регламента на Съвета (ЕС) № 833/2014 г. от 31 юли 2014 г., относно ограничителните мерки с оглед на действията на Русия, дестабилизиращи положението в Украйна, изменен с Регламент (ЕС) № 2022/576 на Съвета от 8 април 2022 г. и Регламент (ЕС) № 2022/1269 на Съвета от 21 юли 2022 г., подписана от представляващия ДЗЗД „ИСПА“.

КЗК установи, че в Раздел III. „Изисквания към участниците“, т. 4.13 от документацията за обществената поръчка, е предвидено следното изискване: *„За спазване на забраните и ограниченията, поставени в чл. 5к, параграф 1 от Регламента на Съвета (ЕС) № 833/2014 г. от 31 юли 2014 г., относно ограничителните мерки с оглед на действията на Русия, дестабилизиращи положението в Украйна, изменен с Регламент (ЕС) № 2022/576 на Съвета от 8 април 2022 г., Регламент (ЕС) № 2022/1269 на Съвета от 21 юли 2022 г. и Регламент (ЕС) № 2025/395 на Съвета от 24 февруари 2025 г., всеки участник представя към еЕЕДОП попълнена и подписана с квалифициран електронен подпис (КЕП) Декларация за отсъствие на обстоятелствата по чл. 5к, параграф 1 от Регламента на Съвета (ЕС) № 833/2014 г. от 31 юли 2014 г., относно ограничителните мерки с оглед на действията на Русия, дестабилизиращи положението в Украйна, изменен с Регламент (ЕС) № 2022/576 на Съвета от 8 април 2022 г., Регламент (ЕС) № 2022/1269 на Съвета от 21 юли 2022 г. и Регламент (ЕС) № 2025/395 на Съвета от 24 февруари 2025 г., по образец*“. На следващо място, към документацията е одобрен и образец № 6 на нарочна декларация (т. 3.3. от установените факти), в която като забележка е посочено, че *„…2. Ако участникът е обединение, декларацията по Образец № 6 се представя от името на обединението участник/определено за изпълнител и се подписва задължително от представляващия обединението“*. Тоест, от така записаните изисквания, представяне на горната декларация се отнася само за участника в процедурата, а в случая качеството „участник“ притежава дружеството ДЗЗД „ИСПА“. Дружеството- класирано на първо място в процедурата - ДЗЗД „ИСПА“ е представило по процедурата попълнена по образец № 6 декларация, подписана от представляващия обединението, което напълно съответства на въведените по процедурата изисквания, поради което наведеното в обратния смисъл твърдение е неоснователно.

Последното твърдение в жалбата е за несъответствие на техническото предложение на ДЗЗД „ИСПА“ с изискванията на възложителя, тъй като не е предвидило всички тестове, посочени от възложителя, да се изпълняват в режим на „прозорци“. Твърдението е неоснователно. Видно от представената по производството оферта на ДЗЗД „ИСПА“, дружеството е разработило Работна

програма за изпълнение на строителството, както и Приложение № 1 „ТЕХНОЛОГИЧНА ПОСЛЕДОВАТЕЛНОСТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА СТРОИТЕЛСТВОТО ВКЛ. ПЪЛНИ ПРЕКЪСВАНИЯ И „ПРОЗОРЦИ“, в които в така съставените таблици е предвидена колона „Изпълнява се в условия на“. В нея са посочени за всяка включена дейност дали се изпълнява в условията на „прозорец“, както и неговата продължителност. Отделно, в представеното приложение „Планиране и изпълнение на строителството“, ТОМ I, страница 22, също е декларирано изпълнението на предвидените по процедурата тестове в условията на „прозорци“. Предвид изложеното, наведеното твърдение следва да се отхвърли като неоснователно и неотговарящо на установените по производството факти.

Във връзка с гореизложеното, КЗК намира, че жалбата на Обединение „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД” срещу Решение № D51422553/19.12.2025 г. на генералния директор на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ ДП за класиране на участниците и определяне на изпълнител в процедурата за възлагане на обществената поръчка е неоснователна, поради което следва да се остави без уважение.

Предвид изхода на производството, искането на жалбоподателя за възлагане на направените разноски за заплатена държавна такса следва да се остави без уважение.

Предвид изхода на производството, на основание чл. 217, ал. 1 от ЗОП, искането на възложителя за възлагане на направените разноски следва да се уважи. На Обединение „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД”, с членове „МОНОЛИТ СОФИЯ“ АД и „Х.С.С.“ ЕООД, следва да се възложи да заплати направените от Национална компания „Железопътна инфраструктура“ ДП в производството разноски в размер на 153, 39 евро, съставляващи юрисконсултско възнаграждение.

В открито заседание на КЗК, процесуалният представител на ДЗЗД „ИСПА“, с членове „СА.И.Е“ ЕООД и „ИНТЕРКОНЕКТА“ ЕООД, е направил искане за възлагане на извършените в хода на производството разноски в размер на 21 000 евро за изплатен адвокатски хонорар по обединено производство по преписка **№ КЗК-94/95/96/2026 г.** (за размера и реалното изплащане са представени: фактура, платежно нареждане, списък и договор за правна помощ). На основание чл. 217, ал. 1 от ЗОП, във връзка с чл. 143, ал. 4 от Административнопроцесуалния кодекс (АПК), с оглед неоснователността на жалбата, искането следва да се уважи. Процесуалният представител на жалбоподателя е направил възражение за прекомерност. Субсидиарно приложимата в случая е разпоредбата на чл. 78, ал. 5 от ГПК, която регламентира, че ако заплатеното от страната възнаграждение за адвокат е прекомерно съобразно действителната правна и фактическа сложност на делото, съдът може по мотивирано възражение за прекомерност, направено от насрещната страна, да присъди по-нисък размер на разноските в тази им част. Прилагането на чл. 78, ал. 5 от ГПК изисква съпоставка между договореното възнаграждение и конкретните характеристики на производството - неговия предмет, фактическа и правна сложност, обема на извършените процесуални действия и етапа, до който производството реално е достигнало. В настоящия случай, при преценка на фактическата и правна сложност на казуса КЗК приема, че размерът на уговореното адвокатско възнаграждение за процесуалния представител на заинтересованата страна е прекомерен и в тази връзка следва да бъде намален. КЗК прецени, че предметът на производството по преписка № **КЗК-94/95/96/2026** г. не е със значителна правна и фактическа сложност. Следва да се посочи, че действителната правна и фактическа сложност на делото не се преценява като механичен сбор на представени писмени защити, обем на твърденията и присъствено участие в открито заседание, както и че прогнозната стойност на поръчката не оказва влияние върху сложността на процесуалното представителство по преписките по ЗОП. В конкретния случай, по производството в проведено едно открито заседание, като не са назначавани експертни становища, като трябва да се отчете и реалния обем и сложността на извършената дейност от страна на адвоката на заинтересованата страна, като същата не изисква висока компетентност и специализирани знания, с оглед фактическата и правна сложност на настоящото производство.

Предвид изложеното до тук, КЗК намира, че заплатеното от избрания за изпълнител ДЗЗД „ИСПА“ възнаграждение следва да бъде намалено на 3 000 евро, в съответствие с изискванията на чл. 78, ал. 5, изречение последното от ГПК. На Обединение „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД”, с членове „МОНОЛИТ СОФИЯ“ АД и „Х.С.С.“ ЕООД, следва да се възложи да заплати направените от ДЗЗД

„ИСПА“, с членове „СА.И.Е“ ЕООД и „ИНТЕРКОНЕКТА“ ЕООД, в производството разноски в размер на 3 000 евро, съставляващи изплатено адвокатско възнаграждение.

По жалбата на “Консорциум Страбаг Рейл Кънстракшън“ ДЗЗД:

Жалбата на “Консорциум Страбаг Рейл Кънстракшън“ ДЗЗД срещу Решение № D51422553/19.12.2025 г. на генералния директор на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ ДП е подадена от заинтересован участник по смисъла на § 2, т. 13 от ДР на Закона за обществените поръчки (ЗОП), пред надлежен орган. В конкретния случай, срокът за обжалване изтича на 29.12.2025 г., тъй като решението за избор на изпълнител е съобщено на жалбоподателя на 19.12.2025 г. Жалбата на “Консорциум Страбаг Рейл Кънстракшън“ ДЗЗД е заведена в КЗК с вх. № ВХР-3083/29.12.2025 г., т.е. в 10-дневния преклузивен срок по чл. 197, ал. 1, т. 7, б. „а“ от ЗОП, поради което същата е процесуално допустима и следва да бъде разгледана по същество.

Разгледана по същество, жалбата е неоснователна.

Дружеството – жалбоподател “Консорциум Страбаг Рейл Кънстракшън“ ДЗЗД оспорва издаденото решение за избор на изпълнител като незаконосъобразно, тъй като офертата, подадена от класирания на първо място участник - ДЗЗД „ИСПА“ не отговаря на изискванията на възложителя, подробно посочени в документацията на обществената поръчка и счита, че същата следва да бъде отстранена. Намира и, че обжалваното решение следва да бъде отменено като незаконосъобразно, тъй като е прието в нарушение на императивни разпоредби на ЗОП, както и в противоречие с основните принципи по чл. 2 от ЗОП - принципите за равнопоставеност и недопускане на дискриминация между участниците, за пропорционалност, свободна конкуренция, публичност и прозрачност.

Първото твърдение в жалбата е, че ценовата оферта на обединение ДЗЗД „ИСПА“ и приложенията към нея не съдържат електронен подпис. Счита, че същата не е валидно подписана, което според него води липса на волеизявление. Твърдението е неоснователно.

Видно от в Протокол № 10/08.12.2025 г. комисията е констатирала, че ценовото предложение на ДЗЗД „ИСПА“ отговаря на изискванията на възложителя, поради което същият е допуснат до оценка и класиране. КЗК намира това за правилно. Съгласно утвърдената по процедурата документация, участниците в процедурата представят попълнено по образец № 5 Ценово предложение, обхващащо предложението на участника, с приложения към него. В утвърдения образец № 5 от Приложение № 3 „Образци на документи и указание за подготовката им“ към документацията за участие, е предвидена следната забележка: *„Забележка: С подписването на офертата чрез функционалностите на платформата от лице с представителна власт по закон или по пълномощие се считат за подписани всички документи, които съдържат волеизявление на това лице и не се налага отделното подписване на ценовото предложение“*. Видно от офертата на дружеството ДЗЗД „ИСПА“, то е представило оферта и съответно попълнено Ценовото предложение чрез Централизираната електронна платформа, което е в пълно съответствие с изискванията на възложителя посочени в Образец № 5. Във връзка с изложеното, твърдението на жалбоподателят следва да се приеме за неоснователно и предвид разпоредба на чл. 47, ал. 2 от ППЗОП, съгласно която *„….с подписването на заявлението или офертата чрез функционалностите на платформата от лице с представителна власт по закон или по пълномощие се считат за подписани всички документи, които съдържат волеизявление на това лице. С подписването на заявлението или офертата се потвърждава верността на документи, които не са представени в оригинал“*.

На следващо място в жалбата се твърди, че представеното от ДЗЗД „ИСПА“ техническо предложение не отговаря на изискванията на възложителя, като допуснатата оферта до оценка и класиране е „неподходяща“ по смисъла на параграф 2, т. 25 от ЗОП. Жалбоподателят твърди, че в своето техническо предложение, както и в ценовото предложение и работната програма за строителство, участникът ДЗЗД „ИСПА“ не е предвидил дейности по временна сигнализация и монтиране на пултове за временно управление („ПВУ“).

След преглед на представеното от страна на ДЗЗД „ИСПА“ техническо предложение, КЗК установи, че в Том I „Планиране и изпълнение на строителството“, стр. 42, са предвидени дейности по временна сигнализация и монтиране на пултове за временно управление: *„При доказана*

необходимост от изолиране на централизация в гарите (частично и/или пълно) на определен етап, в зависимост от технологията на изпълнение, ще се изгради система за временна сигнализация, като за целта Изпълнителят ще достави и монтира ръчни стрелкови обръщателни апарати с фенери, ръчни стрелкови заключалки и пултове за временно управление на входните, предупредителни и изходни светофори (ПВУ), съответстващи на техническите условия и с функционални възможности, определени в заповед №3-528/19.03.2025 на Генералния директор на ДП „НКЖИ“ и в съответствие с изискванията на Наредба №58 от 02.08.2006 г. на МТ за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт, Правилата за техническа експлоатация на ДП „НКЖИ“, Правилата за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт, както и на вътрешнофирмените инструкции на ДП „НКЖИ“. Тоест, дружеството, класирано на първо място в процедурата е предвидило дейности по изграждане на временна сигнализация и монтиране на пултове за временно управление в своето техническо предложение, като такива са предвидени и в изготвената от него Работна програма за изпълнение на строителството. По отношение на това твърдение следва да се посочи още и, че съгласно утвърденото по документацията „Приложение към Ценовото предложение Образец № 5“, в указанията за неговото попълване възложителят е предвидил следното: *„.....Описанията на позициите, дадени в разбивката, по никакъв начин не ограничават задълженията на Изпълнителя по договора да предостави изпълнение на работи, описани другаде в книжата. ..... Ще се счита, че той е взел изцяло предвид всички изисквания и задължения, било то упоменати или предполагащи се, обхванати във всички части на договора и че е остойностил в съответствие с това всички позиции, съдържащи се тук. ..... Ако в разбивката не са посочени отделни под-позиции, то се счита, че цените и сумите включват всички разходи, свързани с различните позиции в разбивката“*. От така направеното уточнение следва да, че дори и участникът ДЗЗД „ИСПА“ да не е предвидил в представеното от него ценово предложение изрична позиция с конкретно посочена цена за временна сигнализация и Пултове за временно управление, това не означава, че същите не са взети предвид от него при определяне на предлаганата цена и съответно не може да се счита, че с това е допуснал нарушение на утвърдените по процедурата изисквания.

Твърди, че в своето техническо предложение /текстова част относно плана за изпълнение на строителството/и график за изпълнение на строителството /работна програма за изпълнение на строителството/, участникът ДЗЗД „ИСПА“ не е предвидил влакови и електрически „прозорци“ при изпълнение на дейностите в гарите свързани със СМР с въздушните релсови връзки на контактната мрежа между коловозите, както и изпълнение на СМР по пресичанията на железопътната линия с други комуникации (електропроводи 20КВ, 11 ОКБ, токопроводи, газопроводи и т.н), в противоречие с обявените условия и изисквания в документацията. По-конкретно твърди липса на предвидени влакови и електрически „прозорци“ за дейностите по контактна мрежа касае следните позиции: - РЦ 8, ДКС 8.19 „Монтаж на проводници и въжета“; - РЦ 8, ДКС 8.20 „Монтаж на захранващи фидери“; - РЦ 9 („ВЛ 110 кV "Славей” км 29+875“, „ВЛ 110 кV "Славей - Елица" км 33+835“;“ВЛ 440 кV "Люлин - Рударци" км 34+416 и км 34+395“, „ВЛ кV "Елица" км 43+061“, „ВЛ ПО кV "Елица" км 46+033“, „ВЛ 110 кV "Косача" км 46+052“, „ВЛ ПО кV "Върба" км 46+103“, „ВЛ 20 кV "Бела вода" км 33+872“; „ВЛ 20 кV "Мерел" км 34+289“; „ВЛ 20 кV "Богданов дол" км 34+327“; „ВЛ 20 кV "Богданов дол" км 34+820“; „ВЛ 20 кV "Богданов дол" км 35+264“, „ВЛ 20 кV км 37+670“; „ВЛ 20 кV км 40+062“; „ВЛ 20 кV км 40+091“, „ВЛ 20 кV км 42+696“; „ВЛ 20 кV км 43+019“; „ВЛ 20 кV км 43+030“; „ВЛ 20 кV км 44+128“; „ВЛ 20 кV км 44+142“; „ВЛ 20 кV км 44+150“ „ВЛ 20 кV км 45+306“; „ВЛ 20 кV км 45+727“; „ВЛ 20 кV км 45+947“; „ВЛ 20 кV км 45+961“; „ВЛ 20 кV км 45+976“). Твърдението е неоснователно, тъй като в представената от дружеството Работна програма за изпълнение на строителството, за всички изброени от жалбоподателя дейности са предвидени съответни влакови и електрически „прозорци“, поради което изложеното твърдение не отговаря на установената фактическа обстановка.

В жалбата твърди, че техническото предложение на участника ДЗЗД „ИСПА“ е изготвено в нарушение на чл. 101, ал. 5 от ЗОП и поради следните липси и несъответствия:

Жалбоподателят твърди, че участникът ДЗЗД „ИСПА“ не е включил подготвителни работи, изграждане на временни бази, пътища за достъп до обекта, изсичане на храсти и растителност. Липсват прегледи при изпълнение на СМР и подготовка на документация съгласно Наредба № 3 от 31 юли 2003 г. за съставяне на актове и протоколи по време на строителството. Твърдението е

неоснователно, тъй като към своето предложение за изпълнение на поръчката в Планиране и изпълнение на строителството, Том I, участникът е включил точка I.2.1.5. „Авторски надзор. Строителна и екзекутивна документация. Окончателен проект. Документирана информация за оценка на съответствието с ТСОС и съгласно ЗУТ. Други документи“, в което са разписани посочените дейности.

В жалбата се излага, че в техническо предложение участникът ДЗЗД „ИСПА“ не е описал как е осигурил влаково движение с електрическа тяга по коловозите, които следва да бъдат в експлоатация в гарите Перник, Батановци и Радомир. Твърдението е неоснователно, тъй като описание на тези дейности се открива в представеното Приложение № 1, „Технологична последователност за изпълнение на строителството, вкл. пълни прекъсвания и „прозорци“, където в колона „Изпълнява се в условията на“ е дадена информация за начина, по който се осигурява влаковото движение. Освен това на страница 58 от Планиране и изпълнение на строителството, Том I, участникът е включил изискванията за експлоатация на трите гари, а дейностите по гарите и осигурените за движение коловози са описани по-подробно на стр. 168 за гара Батановци, на стр. 149 за гара Перник и на стр. 194 за гара Радомир.

Следващото твърдение е, че участникът ДЗЗД „ИСПА“ не е описал всички дейности по отделно в какъв режим на работа ще се изпълняват, дали в „прозорци“, „пълни прекъсвания“ или в режим на влаково движение. Твърдението е неоснователно отново предвид представеното Приложение № 1, „Технологична последователност за изпълнение на строителството, вкл. пълни прекъсвания и „прозорци“, където в колона „Изпълнява се в условията на“ е дадена информация за начина, по който се осигурява влаковото движение. Предвидените от участника „прозорци“ са посочени и в представената от участника ДЗЗД „ИСПА“ Работна програма за изпълнение на строителството, в която също е включена колона „Изпълнява се в условията на“, в която отново е посочено коя дейност се изпълнява в прозорец и коя в пълно прекъсване.

В жалбата се твърди още, че в техническо предложение на ДЗЗД „ИСПА“ не са предвидени необходимите ресурси и механизация необходима за изпълнение на строителството. Наведеното твърдение също следва да се отхвърли като неоснователно, тъй като КЗК установи, че ДЗЗД „ИСПА“ е разписал в Том II „Планиране и изпълнение на строителството“, раздел VI. „Методология и технологичен подход при изпълнение на строителството. Ресурси и механизация“, в който подробно са описани ресурсите и механизацията предвидени от него за изпълнение на поръчката.

Друго твърдение е, че в техническо предложение участникът ДЗЗД „ИСПА“ не е описал управлението на взаимодействието между екипите, участващи в процеса на изпълнение; липсва каквато и да е информация относно взаимодействие с Консултант и Лицето за оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост. Твърдението е неоснователно, тъй като това е посочено от дружеството в Том I „Планиране и изпълнение на строителството“, раздел V. „ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ И КООРДИНАЦИЯ МЕЖДУ СТРАНИТЕ-УЧАСТНИЦИ В ИНВЕСТИЦИОННИЯ ПРОЦЕС. ПРОЦЕДУРИ. ГАРАНЦИОННИ СРОКОВЕ И ГАРАНЦИОННИ УСЛОВИЯ. СРОК ЗА СЪОБЩАВАНЕ НА ДЕФЕКТИ“, на стр. 241 до стр. 246.

Жалбоподателят твърди, че в техническо си предложение участникът ДЗЗД „ИСПА“ не е предвидил организация и доставка на основни материали; липсва място на доставка и складиране, както и основни доставки за железен път, контактна мрежа и съоръжения. Наведеното в този смисъл твърдение също е неоснователно, тъй като в Том I „Планиране и изпълнение на строителството“, участникът е включил раздел III „МАТЕРИАЛИ И СУРОВИНИ - ОСНОВНИ ИЗИСКВАНИЯ“, където е представена организацията на доставките на материали от стр. 201 до стр. 206. В следващия раздел IV. „Производство, доставка, монтаж, тестване и въвеждане в експлоатация. Поддръжка и обучение“, са посочени изискванията към материалите, тяхната доставка и съхранение.

Друго твърдение е, че в техническо си предложение участникът ДЗЗД „ИСПА“ не е посочил какви действия ще предприеме за спазване изискванията за оценка съответствието с оперативна съвместимост и съответствието съгласно ЗУТ. Твърдението е неоснователно, тъй като в Том I „Планиране и изпълнение на строителството“, участникът е разписал точка I.2.1.5.3. „Документирана информация, необходима за доказателство, че изискванията относно строителството удовлетворяват оценка съответствието за оперативна съвместимост и съответствие съгласно ЗУТ“, от стр. 52 до стр. 86.

На следващо място в жалбата се твърди, че офертата на участника ДЗЗД „ИСПА“ в частта относно Работната програма за проектиране не отговаря на предварително обявените условия, а именно липсват (не са онагледени) дейностите “шенаж и репераж” по железен път, както и липсва точна продължителност на проектирането за реконструкция на гара Батановци. Твърдението е неоснователно, тъй като в представената Работна програма за изпълнение на проектирането са отразени всички дейности, предвидени в представеното приложение „Планиране и изпълнение на проектирането“, а продължителността на проектирането на спирки Бела вода и Копаница и реконструкцията на гара Батановци е посочена в позиция 5 от работната програма.

Следващото твърдение в жалбата е, че в своята работна програма за строителството участникът ДЗЗД „ИСПА“ не е включил дейности, които ще се изпълняват във влакови и електрически „прозорци“, макар и такива да са отразени в текстовата част от предложението за изпълнение на поръчката. Твърдението е неоснователно. Както вече беше посочено, участникът е разработил освен Приложение № 1 „Технологична последователност за изпълнение на строителството вкл. пълни прекъсвания и „прозорци“, където е описана технологичната последователност за изпълнение на поръчката и предвидените прекъсвания и „прозорци“, така и изискуемата съобразно документацията Работна програма за строителство, под формата на диаграма на Гант, в която е включена колона „Изпълнява се в Условия на“, в която за всяка дейност, за която е предвидено от участника да се изпълнява във влакови и електрически „прозорци“ е надлежно отбелязан прозорецът и неговата продължителност.

Твърди се още в жалбата, че в Работната програма за строителство на ДЗЗД „ИСПА“ липсват дейности, а именно: временно строителство на тунелите, оборудване за безопасност в тунелите, електрозахранване на гара Батановци, осветление на спирка Кракра, Бела вода и Копаница и гара Батановци. Твърдението е неоснователно – такива дейности са предвидени в следните позиции от Работната програма за изпълнение на строителството: дейности по електрозахранването на гара Батановци са дадени в дейности с ID 840, 2895, 2896, 2897, 2900; дейностите по осветлението на сп. Копаница са дадени в дейност ID 440; дейностите по осветлението на сп. Кракра са дадени в дейност ID 984; дейностите по осветлението на сп. Бела Вода са дадени в дейност ID 1765, ID 2494; дейности по осветлението на гара Батановци с ID 2899.

Твърди, че участникът ДЗЗД „ИСПА“ не се е съобразил и изпълнил условията по отношение на съответствие /разбивка/ на ДКС /дейности по ключови събития/ с подхода на избраната технология /техническото предложение и график на изпълнение. Тук следва да е посочи, че така наведеното твърдение е неясно и неконкретизирано. От друга страна, както вече беше установено, дружеството е представило ценово предложение, съгласно утвърдения по процедурата образец, като към него са представени и изискваните приложения за разбивки Приложение към Ценовото предложение Образец № 5 по Центрове за работа. Следва да се посочи и, че изготвената на участника Работна програма за изпълнение на строителството, всички строителни дейности в нея са разпределени/предвидени по участъци и центрове за работа, което напълно съответства на изискванията по отношение на съставянето на ценовото предложение и работната програма за изпълнение на строителството. Предвид изложеното, наведеното твърдение също следва да се остави без уважение.

За неоснователно следва да се приеме и наведеното твърдение, че сроковете за изпълнение на Тунел № 1 и Тунел № 2 от представените от ДЗЗД „ИСПА“ два отделни работни графика за изпълнение на тунели не съответстват на срока за изпълнение, посочен в работната програма за изпълнение на строителството. Счита, че представянето на няколко отделни графика не може да се приравни на изпълнение на изискването за единна работна програма, доколкото по този начин се натрупват и разпокъсват изискванията, вместо да се изпълнят в тяхната цялост и системна взаимосвързаност. Според него, липсата на дейности по тунели на основния график по строителството се явява порок, който води до изкривяване на декларираните срокове, опорочава се скелета на организацията на строителството, компрометира критични взаимовръзки на изпълнение (критичен път), необходими за изпълнение на дейностите качествено и в срок. По отношение на това твърдение на първо място следва да се посочи, че в документацията за участие и по – конкретно – в утвърдения Образец № 2 „ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПОРЪЧКАТА“ е предвидено, че участниците следва да разпишат Работна програма, в която трябва да онагледят времевото изпълнение на изложените дейности в етапите по проектиране и строителство. Единственото изискване по отношение на тази работна програма е същата да е представена под формата на диаграма на Гант, в календарни

дни, като в нея се *„..Онагледяват се последователността и взаимовръзките между строителни дейности/етапи и взаимообвързаността на отделните дейности/етапи и тяхната логическа последователност (например една дейност/етап зависи от изпълнението на друга преди нея)“*. Никъде не е посочено изискване всички строителни дейности да се представят в една обща диаграма, поради което не може да се приеме за неотговарящ на определените изисквания избрания от ДЗЗД „ИСПА“ подход да представи „три отделни графика, които фрагментират строителния процес“, както се сочи в подадената жалба. На следващо място, в КЗК установи, че дейностите по двата тунела са предвидени в представената от ДЗЗД „ИСПА“ обща „Работна програма за строителство - линеен календарен график за строителство“, където дейностите за тунел Батановци са включени от ID 834 до ID 935, а дейностите за тунел Бушляк от ID 2238 до ID 2315. Освен това, дейностите за тунел Батановци (ID 834 до ID 935) са представени и самостоятелно в „Работна програма за строителство на тунел Батановци“, а дейностите за тунел Бушляк (ID 2238 до ID 2315) - в „Работна програма за строителство на тунел Бушляк“. Отново следва да се посочи, че жалбоподателят не уточнява в жалбата си кои точно дейности по тунели липсват от основния график по строителството, поради което в тази част твърдението следва да се остави без разглеждане поради своята неконкретизираност.

Следващото твърдение в жалбата е, че в техническото си предложение/описателна част/, работен график и ценово предложение, участника ДЗЗД „ИСПА“ не е взел под внимание изискването на възложителя, залегнало в изходни данни,4.1\10_NOISE PROTECT- OK\ 10_2_STRUC TURAL\Editable\05-T- SP-XX-NP-PV-001018-01, в който проект една част от шумозащитната стена се предвижда да се изгради в участъка от км 29+050,200 до ~ км 29+378 от страна на път 2. Съответно дружеството не е предвидило средства и ресурси за изграждането на шумозащитна стена в дадения участък и следва да бъде отстранен от процедурата. КЗК установи, че участникът е разписал и предвидил описаното по – горе изискване за шумозащитната стена в Том II, „Планиране и изпълнение на строителството“, на стр. 329-330, участникът е предложил следното: *„Съгласно чертеж „Ситуационен план на фундаментите на шумозащитните огради (Перник - Радомир)“, код: 05-T-PR-XX-NP-PV-001_018-01 шумозащитните огради от страната на път №2 в участъка Перник Разпределителна – Перник, които ще бъдат реализирани, са ситуирани, както следва:.....“*. Дейностите по изграждането на шумозащитна стена в дадения участък са предвидени от участника и в изготвената от него Работа програма за изпълнение на строителството, поради което наведеното твърдение следва да се остави без уважение.

В жалбата се излага твърдение, че участника ДЗЗД „ИСПА“ не е изпълнил изискването да осигури движение на влаковете с електрическа тяга по коловозите в гарите Перник, Батановци и Радомир, както следва: - за гара Перник - през целият период на строителството да бъдат осигурени най-малко три електрифицирани коловоза за влаково движение; за гара Батановци - през целия период на строителството да бъдат осигурени най-малко два електрифицирани коловоза за влаково движение; за гара Радомир през целия период на строителството да бъдат осигурени най- малко три електрифицирани коловоза за влаково движение. Твърдението е неоснователно. Следва да се посочи, че дружеството е предвидило изискванията за експлоатация на трите гари в Том I „Планиране и изпълнение на строителството“, стр. 58, като дейностите по гарите и осигурените за движение коловози са описани по-подробно на стр.166- 168 за гара Батановци, на стр. 149 за гара Перник и на стр. 194 за гара Радомир.

Неоснователно е и наведеното твърдение, че в своето техническо предложение участника ДЗЗД “ИСПА” не е предвидил проектиране и изграждане на временна варианта за осъществяване на влаково движение с електрическа/дизелова тяга между новоизградени участъци и съществуващото положение на железен път при изходна гърловина на гара Перник Разпределителна, страна гара Перник. Посочената дейност е предвидена на стр. 30-31 в Том I „Планиране и изпълнение на строителството“.

Неоснователни и са и следващите твърдения в жалбата, тъй като в Том I „Планиране и изпълнение на строителството“, на стр. 35 е записано: *„При проектирането и изпълнение на строителството на гара Батановци ще се възстанови директната електрифицирана железопътна връзка от и към гара Разменна (триъгълника)“*; на стр. 40 е записано: „*Железопътното трасе по цялата дължина ще бъде обезопасено от Изпълнителя с изграждането на предпазни огради извън участъците, в които ще се изпълни шумозащитна ограда. Предпазните огради ще се проектират и изградят по детайл, предварително съгласуван и одобрен от Консултанта и Възложителя“*; а на стр. 41 е посочено, че: *„Противопожарни водопроводи в гарите Перник и Радомир – ще се изградят съгласно*

предоставения технически проект на Възложителя в Приложение 1 към Техническата спецификация, като за гара Батановци, строителството ще изпълни от ДЗЗД „ИСПА“ след изготвяне от негова страна на необходимия проект и съответното му одобрение“.

Следващата група твърдения в жалбата са, че ДЗЗД „ИСПА“ не отговаря на критериите за подбор по отношение на изискуемия общ оборот. В жалбата се посочва, че доколкото участникът, определен за изпълнител в процесния търг ДЗЗД „ИСПА“, е обединение на юридически лица, което няма самостоятелна правосубектност, изискването за минимален оборот следва да бъде изпълнено заедно от двамата участници в обединението. Посочва, че при преглед на публикуваните в Търговския регистър годишни финансови отчети за 2022 г., 2023 г. и 2024 г. на двамата съдружници в ДЗЗД „ИСПА“ се установява, че общите им обороти по смисъла на точка 65, § 1 от ДР на Закона за обществените поръчки за всяка от трите години са в размер на 101 367 000 лева (без ДДС), който е значително по-малко от изискуемия общ оборот в размер на минимум 450 000 000 лева без ДДС. Счита и, че изискването за оборот не може да бъде постигнато и чрез посочените от ДЗЗД „ИСПА“ трима подизпълнители - „Евротранспроект“ ООД, „ПОРР Бау ГмбХ“ - клон София, „Алстом Транспорт“ АД, независимо дали в качеството им на подизпълнители или на трети лица. Твърди, че изпълнението на изискването за оборот не може да бъде постигнато чрез позоваване на оборота на трети лица, тъй като той е величина за изминал период от време и като такава не може да бъде прехвърлян или предоставян от трети лица (като даването на налична парична сума в заем).

Съгласно обявлението и разписаната документация за участие в процедурата, възложителят е поставил следното минимално изискване за икономическо състояние: *„....2.2.5.1.Участникът трябва да е реализирал за последните 3 приключили финансови години, в зависимост от датата, на която участникът е създаден или е започнал дейността си, минимален общ оборот в размер не по-малък от 450 000 000 лева без ДДС“.*

Видно от представените по производството писмени доказателства, участникът ДЗЗД „ИСПА“ е обединение от две търговски дружества - „СА.И.Е.“ ЕООД и „Интерконекта“ ЕООД. Участникът е декларирал и, че ще използва в качеството на подизпълнители и на трети лица дружествата „Евротранспроект“ ООД, „ПОРР Бау ГмбХ“ - клон София, „Алстом Транспорт“ АД, за което и трите дружества са представили съответни декларации за участие в това двойно качество (на подизпълнител и на трето лице). Всички посочени дружества (и членовете на обединението – участник и трите дружества подизпълнители/трети лица) са представили изискваните еЕЕДОП-и, в които са декларирали съответствието си с въведените по процедурата критерии за подбор.

Следва да се посочи, че в чл. 59, ал. 1 от ЗОП са уредени изчерпателно три групи критерии за подбор, допустими за определяне по отношение на кандидатите и участниците в процедурите за възлагане на обществени поръчки: годност (правоспособност) за упражняване на професионална дейност; икономическо и финансово състояние; технически и професионални способности, поотделно уредени в чл. 60, чл. 61 и чл. 63 от ЗОП. Прегледът на така регламентираните критерии за подбор сочи, че част от тях имат материален характер - финанси, технически средства и съоръжения, инструменти и техническо оборудване, персонал, ръководен състав и експерти и др., и действително могат да бъдат предоставени от един субект на друг. Но друга част несъмнено са с нематериално естество, като например вписването в различни регистри, специално разрешение или членство в организация, застраховка, сертифициране и др., и не могат да бъдат прехвърляни сами по себе си. Поради това, законодателят в чл. 65 от закона е установил кои от критериите по подбора и при спазване на какви условия и правила, могат да се ползват от участниците при подаване на оферти, макар, че са капацитет на трети лица - това са критериите по т. 2 и т. 3 на чл. 59, ал. 1 от ЗОП, а именно свързаните с икономическо и финансово състояние, технически способности и професионална компетентност, като приложимата правна уредба изключва използването на капацитета на трети лица по отношение на първата група критерии по чл. 59, т. 1, съответно - по чл. 60 от ЗОП, отнасящи се към годността (правоспособността) за упражняване на професионална дейност. Това изрично е разписано и позволено и в документацията по настоящата процедура - *т.„3.ИЗПОЛЗВАНЕ КАПАЦИТЕТА НА ТРЕТИ ЛИЦА. ПОДИЗПЪЛНИТЕЛИ*“. Предвид това, неоснователен е наведения довод в жалбата, че изпълнението на изискването за оборот не може да бъде постигнато чрез позоваване на оборота на трети лица. Както вече беше посочено, обединението – участник е декларирало, че ще използва капацитета на три трети лица – дружествата „Евротранспроект“ ООД, „ПОРР Бау ГмбХ“ - клон София, „Алстом Транспорт“ АД, които дружества са представили надлежни документи, доказващи по

безусловен начин, че през цялото време на изпълнение на поръчката участникът ще разполага с техните ресурси и изрично са посочили, че общия оборот е единия от критериите за подбор, за доказването на които участникът ДЗЗД „ИСПА“ може да се позовава на техния капацитет. В представените еЕЕДОП-ите на участника ДЗЗД „ИСПА“, на двамата съдружници в обединението и на трите трети лица/подизпълнители е деклариран общ оборот за 2022 г., 2023 г. и 2024 г., който отговаря изискваното минимално ниво, посочено в обявлението и в документацията по процедурата (2024 г. – 44 606 897.26 лв.; 2023 г. – 4 325 981 326.92 лв.; 2022 г. - 5 008 607 034.31 лв.), поради което правилно комисията е приела, че дружеството – участник ДЗЗД „ИСПА“ отговаря на така въведения критерий за подбор за икономическо и финансово състояние.

Следващото твърдение в жалбата е, че участникът ДЗЗД „ИСПА“, както и посочените от него трима подизпълнители (дружествата „Евротранспроект“ ООД, „ПОРР Бау ГмбХ“ - клон София I „Алстом Транспорт“ АД) не отговарят на критериите за подбор по отношение на изискуемия опит, поставен от възложителя в раздел „Технически и професионални възможности“ от обявлението и в т. 2.3. от документацията за обществената поръчка. На първо място, следва да се има предвид, че критериите за подбор само се декларират в ЕЕДОП към момента на подаване на заявлението за участие, но не се доказват.

Съгласно обявлението и документацията за оспорваната обществена поръчка, възложителят е предвидил следното минимално изискване за технически и професионални способности: *„.....2.3.1. Участникът трябва да е изпълнил дейности по проектиране и строителство с предмет и обем, идентични или сходни с тези на поръчката за: - последните пет години от датата на подаване на офертата – за строителството; - последните три години от датата на подаване на офертата – за услугата; - последните пет години от датата на подаване на офертата – за проектиране и строителството (инженеринг);..... 2.3.6.1. Участникът трябва да е изпълнил минимум една дейност за проектиране и за строителство с предмет и обем, идентични или сходни с тези на поръчката. Минималните изисквания могат да бъдат доказани с изпълнението на един или няколко договора/проекта по ново строителство и/или модернизация и/или реконструкция на съответната инфраструктура“.*

Както вече беше посочено по – горе, съобразно разпоредбата на чл. 65, ал. 1 от ЗОП, кандидатите или участниците могат за конкретната поръчка да използват капацитета на трети лица, независимо от правната връзка между тях, за доказване съответствие с критериите, свързани с икономическото и финансовото състояние, техническите и професионалните способности. Съгласно ал. 2 на същата разпоредба, по отношение на критериите, свързани с професионална компетентност и опит за изпълнение на поръчката, кандидатите или участниците могат да използват капацитета на трети лица само ако тези лица ще участват в изпълнението на частта от поръчката, за която е необходим този капацитет. Видно от представените в офертата на участника ДЗЗД „ИСПА“ документи, всички дружества (членове на обединението и подизпълнители/трети лица) са представили попълнени от тях ЕЕДОП, в които са декларирали своето съответствие с въведените критерии за подбор. Към офертата са представени и изрични декларации за съгласие за участие като подизпълнители и трети лица от дружествата „Евротранспроект“ ООД, „ПОРР Бау ГмбХ“ - клон София и „Алстом Транспорт“ АД, в които е описан и предоставяния от тях капацитет. Съгласно представения от името на ДЗЗД „ИСПА“ ЕЕДОП, изисквания от възложителя опит – минимум една дейност за проектиране и за строителство с предмет и обем, идентични или сходни с тези на поръчката, дружеството доказва с предоставения му от трите дружества – подизпълнители и трети лица „Евротранспроект“ ООД, „ПОРР Бау ГмбХ“ - клон София и „Алстом Транспорт“ АД капацитет, което допустимо от закона, тъй като тези дружества ще участват в изпълнението на тази част от поръчката, за която представят и своя капацитет.

„Алстом Транспорт“ АД предоставя професионален опит, т.е. дейности за строителство с предмет и обем, идентични или сходни с предмета и обема на поръчката, тъй като е декларирал, че *„...Ще участваме в изпълнението на следната част от обществената поръчка: - Доставки за контактна мрежа в гарите Перник, Батановци и Радомир; Извършване на СМР за контактна мрежа в гарите Перник, Батановци и Радомир; Доставки за Изграждане на двупътен, електрифициран скоростен байпас при гара Батановци и изграждане на 3 разделни поста, осигуряващи връзки с гара Батановци и гара Разменна; Извършване на СМР за Изграждане на двупътен, електрифициран скоростен байпас при гара Батановци и изграждане на 3 разделни поста, осигуряващи връзки с гара Батановци и гара Разменна; Доставки за Изграждане на нова контактна мрежа за двупътна линия; Извършване*

на СМР за Изграждане на нова контактна мрежа за двупътна линия; Извършване на СМР за Надграждане на система SCADA; „Алстом Транспорт" АД ще участва във всички дейности по приемане на строителството на обекта и въвеждането му в експлоатация“.

„Евротранспроект“ ООД предоставя технически и професионални способности - изпълнена дейност за услуга по проектиране с предмет идентичен или сходен с предмета на поръчката, тъй като е декларирал, че *„….Ще участваме в изпълнението на следната част от обществената поръчка: - Дейности по Етап I – Проектиране, а именно: Изготвяне на Работен проект (Работни чертежи и детайли) за всички части на техническия проект (включително авторски надзор) и Изготвяне на технически проект, ПУП (при доказана необходимост) и работен проект (включително авторски надзор) за спирки Бела вода и Копаница и реконструкцията на гара Батановци. Ще участваме и в оформянето и подписването на цялата необходима документация за предаване на Обекта на Възложителя съгласно законовите изисквания, включително и при въвеждането му в експлоатация, която се изисква от нас като проектанти на Обекта“*.

„Порр Бау ГмбХ“ – клон София също предоставя професионален опит, т.е. дейности за строителство с предмет и обем, идентични или сходни с предмета и обема на поръчката, тъй като е декларирал, че *„…….Ще участваме в изпълнението на следната част от обществената поръчка: - Извършване на СМР за Удвояване и модернизация на железния път в участъка Перник Разпределителна – Радомир (от км 29+071,91 до км 46+141,677 по Път 1), (от км 29+069,45 до км 46+219,75 по Път 2); Извършване на СМР за Модернизация на коловозното развитие в гарите Перник, Батановци и Радомир; Извършване на СМР по част Железен път за Изграждане на двупътен, електрифициран скоростен байпас при гара Батановци и изграждане на 3 разделни поста, осигуряващи връзки с гара Батановци и гара Разменна; Извършване на СМР за Изграждане на два двупътни тунела - Батановци с приблизителна дължина 880 м и Бушляк с приблизителна дължина 400 м. "Порр Бау ГмбХ" – клон София ще участва във всички дейности по приемане на строителството на обекта и въвеждането му в експлоатация...“*.

Съгласно документацията, за целите на настоящата поръчка под „дейности за строителство с предмет и обем, идентични или сходни с предмета и обема на поръчката“, следва да се разбира:

„1. Ново строителство и/или модернизация и/или реконструкция на железопътна инфраструктура по смисъла на Закон за железопътния транспорт (ЗЖТ) или еквивалент, със скорост 120 км/ч или по-висока, за последните пет години, считано от датата на подаване на офертата, като изпълнението включва: а/ железен път на една гара с изградени минимум три приемно - отправни коловози и прилежащо междугарие, и б/ контактна мрежа и

2. Ново строителство на железопътен/пътен или метро тунел с дължина над 500 метра, за последните десет години, считано от датата на подаване на офертата.

За „изпълнена дейност за строителство“ се приема, тази, която към датата на подаване на офертата е одобрена и приета от съответния възложител, клиент, получател, или компетентен орган, или чрез посочване на публичен регистър, в който е публикувана информация за изпълненото строителство. За целите на настоящата поръчка за „дейност за услуга по проектиране с предмет идентичен или сходен с предмета на поръчката“ се разбира дейност включваща: изготвяне на технически и/или работен проект за ново строителство и/или модернизация и/или реконструкция на железопътна инфраструктура по смисъла на Закон за железопътния транспорт (ЗЖТ) или еквивалент със скорост 120 км/ч или по-висока за последните три години, считано от датата на подаване на офертата, като изпълнението включва: а/ железен път на една гара с изградени минимум три приемно - отправни коловози и прилежащо междугарие и б/ контактна мрежа. За „изпълнена дейност за услуга по проектиране“ се приема тази, която към датата на подаване на офертата е одобрена и приета от съответния възложител, клиент, получател, или компетентен орган, или чрез посочване на публичен регистър, в който е публикувана информация за услугата“.

След преглед на представените по преписката писмени документи (ЕЕДОП) от дружеството и неговите подизпълнители, КЗК установи, че видно от представените информация в част IV: „Критерии за подбор“, раздел В „Технически и професионални способности”, извършени строителни дейности от конкретния вид, участникът, чрез подизпълнителите и трети лица „Евротранспроект“ ООД, „Порр Бау ГмбХ – клон София“ КЧТ и „Алстом Транспорт“ АД, е посочил изчерпателна информация, покриваща критериите за подбор, като е посочил, че доказва този критерий за подбор чрез декларираните от него подизпълнители и трети лица лица „Евротранспроект“ ООД, „Порр Бау ГмбХ – клон София“ КЧТ и

„Алстом Транспорт“ АД, като изпълнените от тях обекти са посочени подробно и изчерпателно. Предвид изложеното, КЗК намира твърденията на жалбоподателя свързани с несъответствие на участника с критерия за подбор „технически и професионални способности“ – да е изпълнил дейности по проектиране и строителство с предмет идентичен или сходен с този на поръчката, за неоснователни и недоказани, поради което следва да бъдат уважение.

Неоснователно в тази връзка е и следващото твърдение в жалбата, а именно че посочените от дружеството подизпълнители не отговарят на критериите за подбор по отношение на изискуемия опит.

По отношение на посочения подизпълнител и трето лице „Алстом Транспорт” АД се установи, че същият е декларирал в еЕЕДОП-а си изпълнение на следния обект: „„*Алстом Транспорт“ АД, в качеството си на партньор в Обединение „РейлУъркс“ /RailWorks/, състоящо се от Актор Техникал Сосиете Аноним АД, Аркада Компани АД и Алстом Транспорт АД, е изпълнило дейности по модернизация на железопътна инфраструктура за обект: „Рехабилитация на железопътна линия Фронтиера – Куртичи – Симерия, съставна част от Паневропейски коридор IV за движение на влакове с максимална скорост 160 км./час, Секция 2: Км. 614 – Гурасада, подсекция 2с: Кап Y Илтеу – Гурасада“. Обединение „РейлУъркс“ /RailWorks/ е подписало с Национална компания железници „ЧФР“ АД, Румъния Договор № 250 от 23.11.2017 г. за модернизация на посочения обект, като се повишава скоростта на трасето до 160 км./час. Съгласно Вътрешно споразумение от 28.11.2017 г. към Споразумение за създаване на Обединение „РейлУъркс“ /RailWorks/ № 2221 от 19.10.2017 г. „Алстом Транспорт“ АД е поел задължението да изпълни за посочения обект 100 % от строително-монтажните дейности по част Контактна мрежа. С Протокол за приемане при завършване на строителните дейности № 1 от 11.06.2025 г., е предаден и приет от Възложителя Национална компания железници „ЧФР“ АД, Румъния, участък от горепосочения строителен обект, за който е издадено Разрешение за строеж № 37 от 17.07.2017 г., а именно: Участък ПО Гурасада – Кап Х Кумпури Сурдук (км. 510+905 – км. 512+045) и ЖП Гара Кумпури Сурдук (км 512+045 – км 516+349). На посочения участък са изпълнени дейности по част Контактна мрежа, които са 100 % изпълнени от „Алстом Транспорт“ АД. Посоченият по-горе обект е част от железопътната инфраструктура на Република Румъния съгласно румънското законодателство, като на него са извършени дейности по модернизация на железопътна инфраструктура, при които се повишава максималната скорост на трасето до 160 км./час.* ***Сума:*** *27238196.35 RON (Romanian New Leu)* ***Начална дата:*** *23-11-2017;* ***Крайна дата:*** *11-06-2025;* ***Получатели:*** *Национална компания железници „ЧФР“ АД...“.* Видно от направеното описание, с него се доказва изпълнение на дейности по строителство с предмет и обем, идентични или сходни с тези на поръчката за: „- *последните пет години от датата на подаване на офертата – по т.1, буква „б) за строителство на контактна мрежа“ (според вида и дела от поръчката, който ще изпълнява и според техния капацитет, който участникът ще използва)“.*

Декларираният от участника подизпълнител и трето лице „Порр Бау ГмбХ – клон София“ е посочено в еЕЕДОП-а че е изпълнил следните обекти: *„Обект 1: Порр Бау ГмбХ, чийто клон „Порр Бау ГмбХ – клон София“ КЧТ е подизпълнител на ДЗЗД „ИСПА“ в настоящата обществена поръчка, е изпълнил като част от Обединение с Gebr. Haider Bauunternehmung m.b.H /Порр Бау ГмбХ – 82 %, а Gebr. Haider Bauunternehmung m.b.H – 18 %/ следните дейности за строителство с предмет и обем, идентични с поръчката: строителни дейности, които включват реконструкция на железен път на три приемно-отправни коловоза на железопътна гара Щайндорф и прилежащите междугария по линията Виена – Залцбург /от километър 287,201 до километър 289,258/ и по линията Щайндорф при Щрасвалхен – Браунау /от километър 0,000 до километър 1,082/, като участъкът е с преобладаваща скорост от 160 км/ч. за пътнически превози и 120 км/ч. за товарните превози. Обектът е предаден и приет от страна на Възложителя „ОББ Инфраструктур“ АГ /ÖBB Infrastruktur AG/ на 07.09.2022 г., като за Обекта има издадена Референция /Удостоверение за добро изпълнение/ от Възложителя на Порр Бау Гмбх. на 04.10.2022 г. Обектът е част от железопътната инфраструктура на Република Австрия по смисъла на австрийското законодателство.* ***Сума:*** *20500000 EUR (Euro);* ***Начална дата:*** *29-07-2019;* ***Крайна дата:*** *07-09-2022* ***Получатели:*** *„ОББ Инфраструктур“ АГ /ÖBB Infrastruktur AG/....“.* Видно от направеното описание, с него се доказва изпълнение на дейности по строителство с предмет и обем, идентични или сходни с тези на поръчката за: „- *последните пет години от датата на подаване на офертата – по т. 1, буква „а) железен път на една гара с изградени минимум три приемно - отправни коловози и прилежащо междугарие“ (според вида и дела от поръчката, който ще изпълнява и според техния капацитет, който участникът ще използва)“.*

От името на този подизпълнител и трето лице е деклариран още един обект - *„Обект 2: Порр Бау ГмбХ, чийто клон „Порр Бау ГмбХ – клон София“ КЧТ е подизпълнител на ДЗЗД „ИСПА“ в настоящата обществена поръчка, като Порр Бау ГмбХ е изпълнил на 100 % следните дейности за строителство с предмет и обем, идентични с поръчката: строителни дейности, които включват ново строителство двутръбен железопътен тунел Коралм с дължина от 23,3 км. и с максимална скорост 250 км./час. Обектът е предаден и приет от страна на Възложителя „ОББ Инфраструктур“ АГ /ÖBB Infrastruktur AG/ на 20.09.2022 г. Обектът е част от железопътната инфраструктура на Република Австрия по смисъла на австрийското законодателство. Сума: 297124016 EUR (Euro); Начална дата: 04-11-2013; Крайна дата: 20-09-2022; Получатели: ÖBB – Infrastruktur AG, Звено „Ново строителство и разширяване“, ЖП линия Коралм 1...“,* с който се доказва изпълнение на дейности по строителство с предмет и обем, идентични или сходни с тези на поръчката за: - последните пет години от датата на подаване на офертата – по т. *2 „ново строителство на железопътен/пътен или метро тунел с дължина над 500 метра, за последните десет години, считано от датата на подаване на офертата“ (според вида и дела от поръчката, който ще изпълнява и според техния капацитет, който участникът ще използва)“.*

От името на подизпълнителя и трето лице „Евротранспроект“ ООД са декларирани три обекта:

„Обект 1: Евротранспроект“ ООД, като водещ партньор, със 70% дялово участие в ЗЗД „ЕТП-2“, с Код по БУЛСТАТ: 177468913, е изпълнил Договор № 11401/22.04.2021 г. с предмет: Изработване на устройствени планове и технически проект за обект: „Удвояване на участъци от жп линията Крумово – Свиленград – Турска граница”. Договорът включва изготвяне на технически проект за удвояване (реконструкция или проектиране на ново строителство за железопътната линия в зависимост от участъка) на електрифицирана ж.п. линия по смисъла на Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ). В рамките на договора, част от дейностите изпълнени самостоятелно от „Евротранспроект“ ООД са следните: • Изготвяне на технически проект за: - Железопътна линия с дължина 152 км. Включително технически проект за нова жп гара Поповица (с 3 приемно – отправни коловоза) и прилежащите и междугария: Катуница – Поповица и Поповица – Първомай. В проекта има изготвен проект за Тягово електрозахранване (Контактна мрежа). Проектът е за проектна скорост 160км/час. Извършените дейности по изготвяне на технически проект по договора са приети и одобрени от Възложителя на Експертен технически съвет с протокол от 12.12.2024 г., като има издадено Удостоверение за добро изпълнение с изх. № ЖИ-1816/16.01.2025г. ***Сума:*** *14914000 BGN (Bulgarian Lev);* ***Начална дата:*** *22-04-2021;* ***Крайна дата:****12-12-2024;* ***Получатели:*** *ДП НКЖИ.*

Обект 2: „Евротранспроект“ ООД, като официален подизпълнител по част „Проектиране“ на ДЗЗД „ЗГОП БЪЛГАРИЯ“, с код по БУЛСТАТ: 177449674, е изпълнил проектирането съгласно Подизпълнителски договор от 11.12.2020 г. с ДЗЗД „ЗГОП България“, изпълнител по Договор 11274/ 30.10.2020 г. с Възложител ДП „НКЖИ“, с предмет: „Проектиране и строителство за модернизация на коловозно развитие на Централна гара София и ж.п. участък Централна гара София – Волуяк за проект „2014-BG-TMC-0133-W – развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волуяк“. Договорът включва изготвяне на технически и работен проект за модернизация на електрифицирана ж.п. линия по смисъла на Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ). В рамките на договора, част от дейностите изпълнени от „Евротранспроект“ ООД са следните: • Изготвяне на технически проект за междугариетo Централна гара София – гара Волуяк, включително коловозно развитие на гарите: нова гара Обеля (с 6 приемно – отправни коловоза) и цялостна реконструкция на коловозното развитие на гара Волуяк (с 11 приемно – отправни коловоза) и прилежащите им междугария. В проекта има изготвена част Контактна мрежа. Проектът е за проектна скорост 130 км/час. Извършените дейности по изработване на технически проект за участък № 2 „Централна гара София – гара Волуяк, включително гари Обеля и Волуяк“ е приет и одобрен от Възложителя ДП „НКЖИ“ от Експертен Технически съвет с протокол от 16.12.2022 г. на „Евротранспроект“ ООД е издадено удостоверение за добро изпълнение от септември 2025 г. ***Сума*** *4874230 BGN (Bulgarian Lev)* ***Начална дата:*** *11-12-2020* ***Крайна дата:*** *16-12-2022* ***Получатели:****ДП НКЖИ чрез ДЗЗД „ЗГОП БЪЛГАРИЯ“.*

Обект 3: "Евротранспроект" ООД, като официален подизпълнител по част Проектиране“ на ДЗЗД „ГЕОСТРОЙ ЛАНТАНИЯ“ е изпълнил проектирането по Договор 11163/ 23.07.2020 г. с предмет: „Модернизация на железен път, контактна мрежа и системи за сигнализация и

телекомуникации по железопътни участъци Пловдив-Крумово и Пловдив–Скутаре, включително в гарите Пловдив разпределителна, Крумово, Скутаре и разделен пост Тракия“ по проект „Развитие на железопътен възел Пловдив“ . Договорът включва изготвяне на технически и работен проект за модернизация на електрифицирана ж.п линия по смисъла на Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ). В рамките на договора, част от дейностите изпълнени от „Евротранспроект“ ООД са следните: • Изготвяне на технически проект за: - „Железен път“ и „Контактна мрежа“ гарите Крумово (с 5 приемно – отправни коловоза), гара Скутаре (с 4 приемно – отправни коловоза), гара Пловдив разпределителна изток, РП Тракия и др. и прилежащите им междугария вкл. междугарието Пловдив- разпределителна изток – Крумово и РП Тракия - Скутаре. Проекта е за проекта скорост между 130 – 160 км/час в зависимост от участъка Извършените дейности по техническия проект са приети и одобрени от ДП „НКЖИ, като има издадени разрешения за строеж от МРРБ с №РС-9/13.02.2023г. и РС-64/04.08.2023г. ***Сума:*** *3199389 BGN (Bulgarian Lev)* ***Начална дата*** *17-09-2020;* ***Крайна дата*** *04-08-2023;* ***Получатели:*** *ДП НКЖИ чрез ДЗЗД „ГЕОСТРОЙ ЛАНТАНИЯ“.“*

С тях КЗК намира, че се доказва изпълнение на дейности по проектиране с предмет и обем, идентични или сходни с тези на поръчката за*: „- последните три години от датата на подаване на офертата – за услугата..“.*

Предвид изложеното, следва да се приеме, че с декларирания от страна на третите лица и подизпълнители опит се доказва изпълнение на дейности по проектиране с предмет и обем, идентични или сходни с тези на поръчката за*:“ - последните три години от датата на подаване на офертата – буква „а) железен път на една гара с изградени минимум три приемно - отправни коловози и прилежащо междугарие“ и буква „б)“ „контактна мрежа“ (според вида и дела от поръчката, който ще изпълнява и според техния капацитет, който участникът ще използва)“.* Предвид изложеното, наведените твърдения на от страна на жалбоподателя, свързани с несъответствие на подизпълнителите с критерия за подбор „технически и професионални способности“ са неоснователни и недоказани и следва да бъдат оставени без уважение.

По отношение на изложената в жалбата информация за така декларираните изпълнени проекти и договори от страна на подизпълнителите следва да се посочи, че според разпоредбата на чл. 67, ал. 5 от ЗОП и чл. 54, ал. 13 от ППЗОП, възложителят и комисията по времето на всеки един етап от процедурата могат да изискват всички или част от документите, с които се доказват декларираните обстоятелства в ЕЕДОП. В установената практика на ВАС се приема, че такова изискване на доказване на заявени данни в ЕЕДОП се предприема при условията на оперативна самостоятелност. ВАС неведнъж е посочвал, че цитираните две разпоредби са диспозитивни и са приложими в кръга на оперативната самостоятелност на помощния орган на възложителя, като неприлагането им не може да обуслови незаконосъобразност при провеждане на процедурата. Както ЗОП, така и ППЗОП посочват, че проверката на заявените данни се прави „при необходимост“. В конкретния случай комисията е преценила, че не е налице необходимост да извърши проверката, която жалбоподателят е предприел и обективирал в жалбата си, което не може да се прецени като нарушение, водещо до отмяна на оспорения акт. За комисията не е било налице съмнение относно декларираните данни, като няма императивна правна норма в ЗОП, която да задължава комисията да извърши проверките, които са извършени по субективно усмотрение на жалбоподателя (в този смисъл са Решение № 7559/07.06.2018 г. на ВАС, Решение № 14098/2019 г. на ВАС, Решение № 6106/2025 г. на ВАС).

В подадената жалба се твърдят и следните други несъответствия и пропуски в офертата на ДЗЗД „ИСПА“, като първото от тях е, че ДЗЗД „ИСПА“ е представило декларация за отсъствие на обстоятелствата по чл. 5к, параграф 1 от Регламента на Съвета (ЕС) № 833/2014 г. от 31 юли 2014 г., относно ограничителните мерки с оглед на действията на Русия, дестабилизиращи положението в Украйна, изменен с Регламент (ЕС) № 2022/576 на Съвета от 8 април 2022 г., Регламент (ЕС) № 2022/1269 на Съвета от 21 юли 2022 г. и Регламент (ЕС) № 2025/395 на Съвета от 24 февруари 2025 г. В жалбата се сочи, че такава декларация не е представена нито от отделните партньори в обединението, нито от третите лица и подизпълнителите на ДЗЗД “ИСПА”. Тук следва да се посочи, че КЗК вече се произнесе по идентично наведено твърдение в жалбата на дружеството Обединение „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД“, поради което следва да се препрати към изложените правни изводи по – нагоре в настоящото решение и същите не следва да се преповтарят.

В жалбата се навеждат и твърдения, че участникът ДЗЗД „ИСПА“ не разполага с персонал и ръководен състав с определената от възложителя професионална компетентност за изпълнение на

поръчката. По отношение на така наведеното твърдение следва отново да се посочи, че в него липсва конкретика относно това, в какво точно се изразяват тези несъответствия. Отново следва да се изясни, че осъществяването, от страна на КЗК, повторно на всички действия и проверки, които е изпълнила преди това комисията за извършването на подбор, разглеждане, оценка и класиране на офертите, би довело до изземване на функциите на помощния орган на възложителя, което в последна сметка противоречи на законодателната логика, намерила проявление в чл. 196 и следващите от ЗОП.

С оглед изясняване на целта на проучването, което КЗК извършва по реда на глава двадесет и седма от ЗОП, следва да се подчертае, че същото обхваща обстоятелствата, посочени в жалбата (съгласно разпоредбата на чл. 207 от ЗОП). Понятието „обстоятелства“ следва да не бъде тълкувано прекомерно разширително от страна на потенциалните жалбоподатели. Тъкмо напротив, обстоятелствата трябва да се възприемат единствено и само като конкретно заявени аргументирани твърдения, по които Комисията има правомощия да се произнесе. Произволното цитиране на части от документацията (или в някои случаи цитирането им в пълнота), без значение степента на подробност на обема на откопираната информация, подкрепено единствено с отричане на всяко едно от заложените в нея условия, по отношение на избран изпълнител/класиран участник, не следва да се приравнява по смисъл на конкретно твърдение, което КЗК има право и задължение да изследва, съответно да се произнесе. Иначе казано, единствено ако възражението съдържа ясни, конкретни и точни аргументи, то следва да бъде разглеждано от контролния орган. Това несъмнено означава, че трябва да са налице възражения и мотиви, различни от механичното пресъздаване на документацията и съответните й части по определена процедура и общото отричане на съответствието на конкретна оферта с утвърдените в нея условия, впоследствие. В противен случай, функциите на оценителната комисия на възложителя и на КЗК, като контролен орган по преразглеждане на процедурите за възлагане на обществени поръчки биха били приравнени, което е недопустимо, както с оглед разписаното в приложимата правна уредба, така и с оглед житейската логика. Освен това, КЗК няма компетентност да разглежда и оценява офертите на участниците в дадена процедура, нито е допустимо да се назначи експертиза, която да извърши оценка на предложенията, тъй като с това биха се иззели функциите на комисията на възложителя, чиято основна задача е именно преценката в каква степен дадена оферта отговаря на неговите изисквания.

Неоснователно е и твърдението, че ДЗЗД „ИСПА“ не е изпълнило коректно задължението си да представи дейностите, които ще изпълнява всеки член на обединението. В представеното от участника Споразумение за създаване на обединение от 15.09.2025 г., раздел V, чл. 21, ал. 1 е посочено, че *„Разпределението на дейностите при изпълнение на обществената поръчка се съдържа в Приложение № 1 към Споразумението и е неразделна част от него“*. В Приложение № 1- Разпределение на дейностите към Споразумение за създаване на Обединение ДЗЗД „ИСПА“, подробно са посочени дейностите, който всеки член на обединението ще изпълнява, както и дейностите, който ще се изпълняват от подизпълнители. Следва да се изясни, че оценителната комисия няма задължение да преписва съдържанието на представените документи от участниците в техните оферти в протокола при разглеждане на документите за подбор за участие в процедурата. Такова задължение е налице само при допуснати от участниците несъответствия и непълноти, като такива в конкретния случай не са налице.

На последно място се твърди, че в подточки 2.3.6.3. и 2.3.6.4, от документацията на обществената поръчка възложителят е въвел следните изисквания към участниците: *„2.3.6.3. Участникът трябва да има внедрена система за управление на качеството по стандарт БДС EN ISO 9001:2015 ши еквивалент, с обхват на сертификация включващ предмета на поръчката (проектиране и строителство на обекти/елементи на железопътна инфраструктура). Възложителят приема и други доказателства за еквивалентни мерки за осигуряване на качеството при условията на чл. 64, ал. 7 от ЗОП. 2.3.6.4. Участникът да има внедрена система за опазване на околната среда по стандарт БДС EN ISO 14001:2015 ши еквивалент, с обхват на сертификация, включващ предмета на поръчката (проектиране и строителство на обекти/елементи на железопътна инфраструктура). Възложителят приема и други доказателства за еквивалентни мерки за опазване на околната среда при условията на чл. 64, ал. 7 от ЗОП“.* Жалбоподателят счита, че ДЗЗД „ИСПА“ не отговаря на тези изисквания като се има предвид, че всеки от посочените сертификати по ISO следва да бъде с обхват, включващ предмета на поръчката (проектиране и строителство на обекти/елементи на железопътна инфраструктура). Посочва, че един от члена на обединението „СА.И.Е“ ЕООД притежава сертификати

по EN ISO 9001:2015 (валиден до 24 ноември 2026 г.) и БДС EN ISO 14001:2015 (валиден до 24 ноември 2026 г.), но нито един от двата няма в обхвата си проектиране и строителство на обекти/елементи на железопътна инфраструктура, каквото е изискването на възложителя по процедурата.

Участникът ДЗЗД „ИСПА“ е обединение от две юридически лица, като в подадените от тях ЕЕДОП-и, в Част IV, раздел Г: Стандарти за осигуряване на качеството и стандарти за екологично управление, е посочена следната информация: за партньора „ИНТЕРКОНЕКТА“ ЕООД: „*1.Сертификат № 0107811 за Система за управление на качеството, издаден на „СА.И.Е“ ЕООД, в съответствие с ISO 9001:2015. Съществува от 25.11.2020 г. Издаден на 04.10.2023 г. Валиден до 24.11.2026 г. Обхват: „Строителство, ремонт, реконструкция и рехабилитация на строежи: - Високо строителство; - Промишлено строителство; - Инфраструктурни обекти – транспортни, енергийни, водоснабдителни, канализационни и благоустройствени; - Хидротехнически обекти; - Язовирни стени и хидротехнически съоръжения; - Реставрация и рехабилитация на културни паметници; - Пречиствателни станции за питейни и отпадъчни води; - Депа за твърди и битови отпадъци; Проектиране, изпълнение и монтаж на метални конструкции и резервоари. Доставка на строителни материали и технологично оборудване. Консултантска дейност за проектиране и реализация на инвестиционни проекти. Консултация и реализация на иновационни проекти. Консултация и реализация на проучване и концесиониране на находища за полезни -35- изкопаеми. Ремонт, монтаж, поддържане на енергетично оборудване – турбини, генератори, трансформатори, електродвигатели, помпи, арматура, тръбопроводи, топлообменници, електромонтажни дейности, топлоизолации. Производство, поддържане, ремонт, преустройство на съоръжения с повишена опасност, нестандартно оборудване, резервни части и възли.“ Като в обхвата на проектиране и строителство на транспортни съоръжения се включва и проектиране и строителство на обекти/елементи на железопътната инфраструктура.; 2. Сертификат № 0107812 за Система за екологично управление, издаден на „СА.И.Е“ ЕООД, в съответствие с ISO 14001:2015. Съществува от 25.11.2020 г. Издаден на 04.10.2023 г. Валиден до 24.11.2026 г. Обхват: „Строителство, ремонт, реконструкция и рехабилитация на строежи: - Високо строителство; - Промишлено строителство; - Инфраструктурни обекти – транспортни, енергийни, водоснабдителни, канализационни и благоустройствени; - Хидротехнически обекти; - Язовирни стени и хидротехнически съоръжения; - Реставрация и рехабилитация на културни паметници; -Пречиствателни станции за питейни и отпадъчни води; - Депа за твърди и битови отпадъци; Проектиране, изпълнение и монтаж на метални конструкции и резервоари. Доставка на строителни материали и технологично оборудване. Консултантска дейност за проектиране и реализация на инвестиционни проекти. Консултация и реализация на иновационни проекти. Консултация и реализация на проучване и концесиониране на находища за полезни изкопаеми. Ремонт, монтаж, поддържане на енергетично оборудване – турбини, генератори, трансформатори, електродвигатели, помпи, арматура, тръбопроводи, топлообменници, електромонтажни дейности, топлоизолации. Производство, поддържане, ремонт, преустройство на съоръжения с повишена опасност, нестандартно оборудване, резервни части и възли*“- следва да се приеме, че в обхвата на проектиране и строителство на транспортни съоръжения се включва и проектиране и строителство на обекти/елементи на железопътната инфраструктура.

За партньора „СА.И.Е“ ЕООД са посочени следните сертификати: „*...1. Сертификат с Регистрационен номер: BG2025020701, удостоверяващ че „ИНТЕРКОНЕКТА“ ЕООД е оценена от органа за сертификация на системи за управление на „ИНСЕРТ“ ЕООД и е потвърдено съответствието ѝ с изискванията на ISO 9001:2015 - Системи за управление на качеството. Първоначално одобрение: 07.02.2025г. Издаден на: 07.02.2025 г. Валиден до: 06.02.2028 г. Обхват на сертификация: „Проектиране, строителство, реконструкция и ремонт на строежи, включително: високо строителство; промишлено строителство; инфраструктурни обекти, транспортни, енергийни, водоснабдителни, канализационни и благоустройствени съоръжения; хидротехнически обекти и язовирни стени; пречиствателни станции за питейни и отпадъчни води; депа за твърди и битови отпадъци; реставрация и рехабилитация на културни паметници. Проектиране, производство, монтажи, изпълнение на метални конструкции и резервоари. Търговия и логистика, включваща внос, износ и доставка на строителни материали, технологично оборудване и промишлени продукти. Консултантска дейност, обхващаща проектиране и реализация на инвестиционни и иновационни проекти.“ Като в обхвата на проектиране и строителство на транспортни*

съоръжения се включва и проектиране и строителство на обекти/елементи на железопътната инфраструктура.; 2. Сертификат с Регистрационен номер: BG2025020702, удостоверяващ че „ИНТЕРКОНЕКТА“ ЕООД е оценена от органа за сертификация на системи за управление на „ИНСЕРТ“ ЕООД и е потвърдено съответствието ѝ с изискванията на ISO 14001:2015 - Системи за управление по отношение на околната среда. Първоначално одобрение: 07.02.2025 г. Издаден на: 07.02.2025 г. Валиден до: 06.02.2028 г. Обхват на сертификация: „Проектиране, строителство, реконструкция и ремонт на строежи, включително: високо строителство; промишлено строителство; инфраструктурни обекти, транспортни, енергийни, водоснабдителни, канализационни и благоустройствени съоръжения; хидротехнически обекти и язовирни стени; пречиствателни станции за питейни и отпадъчни води; депа за твърди и битови отпадъци; реставрация и рехабилитация на културни паметници. Проектиране, производство, монтажи, изпълнение на метални конструкции и резервоари. Търговия и логистика, включваща внос, износ и доставка на строителни материали, технологично оборудване и промишлени продукти. Консултантска дейност, обхващаща проектиране и реализация на инвестиционни и иновационни проекти“- от така описаните сертификати следва да се приеме, че в обхвата на проектиране и строителство на транспортни съоръжения се включва и проектиране и строителство на обекти/елементи на железопътната инфраструктура. Предвид изложеното по-горе, твърденията на жалбоподателя свързани с несъответствие на участника ДЗЗД „ИСПА“ с критерия за подбор по отношение на внедрена система за управление на качеството по стандарт БДС EN ISO 9001:2015 или еквивалент, и внедрена система за опазване на околната среда по стандарт БДС EN ISO 14001:2015 или еквивалент, с обхват на сертификация включващ предмета на поръчката (проектиране и строителство на обекти/елементи на железопътна инфраструктура) или еквивалент са, неоснователни и недоказани, и като такива, следва да бъдат оставени без уважение.

Предвид изхода на производството, искането на жалбоподателя за възлагане на направените разноски за заплатена държавна такса следва да се остави без уважение.

От своя страна, на основание чл. 217, ал. 1 от ЗОП, искането на възложителя за възлагане на направените разноски следва да се уважи. На “Консорциум Страбаг Рейл Кънстракшън“ ДЗЗД, с членове „СТРАБАГ“ АГ, Австрия, „ЩРАБАГ” ЕАД и „СТРАБАГ Рейл” а.с,, следва да се възложи да заплати направените от Национална компания „Железопътна инфраструктура“ ДП в производството разноски в размер на 153, 39 евро, съставляващи юрисконсултско възнаграждение.

В открито заседание на КЗК, процесуалният представител на ДЗЗД „ИСПА“, с членове „СА.И.Е“ ЕООД и „ИНТЕРКОНЕКТА“ ЕООД, е направил искане за възлагане на извършените в хода на производството разноски в размер на 21 000 евро за изплатен адвокатски хонорар по обединено производство по преписка **№ КЗК-94/95/96/2026 г.** (за размера и реалното изплащане са представени: фактура, платежно нареждане, списък и договор за правна помощ). На основание чл. 217, ал. 1 от ЗОП, във връзка с чл. 143, ал. 4 от Административнопроцесуалния кодекс (АПК), с оглед неоснователността на жалбата, искането следва да се уважи. Процесуалният представител на жалбоподателя е направил възражение за прекомерност. Субсидиарно приложимата в случая е разпоредбата на чл. 78, ал. 5 от ГПК, която регламентира, че ако заплатеното от страната възнаграждение за адвокат е прекомерно съобразно действителната правна и фактическа сложност на делото, съдът може по мотивирано възражение за прекомерност, направено от насрещната страна, да присъди по-нисък размер на разноските в тази им част. Прилагането на чл. 78, ал. 5 от ГПК изисква съпоставка между договореното възнаграждение и конкретните характеристики на производството - неговия предмет, фактическа и правна сложност, обема на извършените процесуални действия и етапа, до който производството реално е достигнало. В настоящия случай, при преценка на фактическата и правна сложност на казуса КЗК приема, че размерът на уговореното адвокатско възнаграждение за процесуалния представител на заинтересованата страна е прекомерен и в тази връзка следва да бъде намален. КЗК прецени, че предметът на производството по преписка № **КЗК-94/95/96/2026** г. не е със значителна правна и фактическа сложност. Следва да се посочи, че действителната правна и фактическа сложност на делото не се преценява като механичен сбор на представени писмени защити, обем на твърденията и присъствено участие в открито заседание, както и че прогнозната стойност на поръчката не оказва влияние върху сложността на процесуалното представителство по преписките по ЗОП. В конкретния случай, по производството в проведено едно открито заседание, като не са назначавани експертни становища, като трябва да се отчете и реалния обем и сложността на

извършената дейност от страна на адвоката на заинтересованата страна, като същата не изисква висока компетентност и специализирани знания, с оглед фактическата и правна сложност на настоящото производство.

Предвид изложеното до тук, КЗК намира, че заплатеното от избрания за изпълнител ДЗЗД „ИСПА“ възнаграждение следва да бъде намалено на 3 000 евро, в съответствие с изискванията на чл. 78, ал. 5, изречение последното от ГПК. На “Консорциум Страбаг Рейл Кънстракшън“ ДЗЗД, с членове „СТРАБАГ“ АГ, Австрия, „ЩРАБАГ” ЕАД и „СТРАБАГ Рейл” а.с,, следва да се възложи да заплати направените от ДЗЗД „ИСПА“, с членове „СА.И.Е“ ЕООД и „ИНТЕРКОНЕКТА“ ЕООД, в производството разноски в размер на 3 000 евро, съставляващи изплатено адвокатско възнаграждение.

След фактическия и правен анализ, и на основание чл. 215, ал. 2, т. 1 от ЗОП и чл. 217, ал. 1 от ЗОП, Комисията за защита на конкуренцията

Р Е Ш И:

1. ОСТАВЯ БЕЗ УВАЖЕНИЕ жалба с вх. № ВХР-3078/29.12.2025 г., подадена от страна на Сдружение „ПТТ Перник - Радомир“ срещу Решение № D51422553/19.12.2025 г. на генералния директор на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ ДП (ДП „НКЖИ“) за определяне на изпълнител в „открита“ процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир: Проектиране на част от участъка Перник – Радомир, строителство на железен път, контактна мрежа, съоръжения и авторски надзор на целия участък“, открита с Решение № F717425/23.07.2025 г. на възложителя, с уникален номер в ЦАИС ЕОП: 00233-2025-0021.

2. ОСТАВЯ БЕЗ УВАЖЕНИЕ жалба с вх. № ВХР-3083/29.12.2025 г., подадена от страна на “Консорциум Страбаг Рейл Кънстракшън“ ДЗЗД срещу Решение № D51422553/19.12.2025 г. на генералния директор на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ ДП (ДП „НКЖИ“) за определяне на изпълнител в „открита“ процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир: Проектиране на част от участъка Перник – Радомир, строителство на железен път, контактна мрежа, съоръжения и авторски надзор на целия участък“, открита с Решение № F717425/23.07.2025 г. на възложителя, с уникален номер в ЦАИС ЕОП: 00233-2025-0021.

3. ОСТАВЯ БЕЗ УВАЖЕНИЕ жалба с вх. № ВХР-3092/29.12.2025 г., подадена от страна на Обединение „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД“ срещу Решение № D51422553/19.12.2025 г. на генералния директор на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ ДП (ДП „НКЖИ“) за определяне на изпълнител в „открита“ процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир: Проектиране на част от участъка Перник – Радомир, строителство на железен път, контактна мрежа, съоръжения и авторски надзор на целия участък“, открита с Решение № F717425/23.07.2025 г. на възложителя, с уникален номер в ЦАИС ЕОП: 00233-2025-0021.

4. ВЪЗЛАГА на Сдружение „ПТТ Перник - Радомир“, с членове „ПСТ Груп“ ЕАД, „Трансстрой-Варна” АД и “Тодини Кострциони Дженерали С.П.А.“, да заплати на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ ДП разноски в размер на 153, 39 евро (сто петдесет и три евро и тридесет и девет евроцента), съставляващи юрисконсултско възнаграждение.

5. ВЪЗЛАГА на Сдружение „ПТТ Перник - Радомир“, с членове „ПСТ Груп“ ЕАД, „Трансстрой-Варна” АД и “Тодини Кострциони Дженерали С.П.А.“, да заплати на ДЗЗД „ИСПА“, с членове „СА.И.Е“ ЕООД и „ИНТЕРКОНЕКТА“ ЕООД, направените в производството разноски в размер на 3 000 евро, съставляващи изплатено адвокатско възнаграждение.

6. ОСТАВЯ БЕЗ УВАЖЕНИЕ искането на Сдружение „ПТТ Перник - Радомир“, с членове „ПСТ Груп“ ЕАД, „Трансстрой- Варна” АД и “Тодини Кострциони Дженерали С.П.А.“, за възлагане на направените в производството пред КЗК разноски.

7. ВЪЗЛАГА на “Консорциум Страбаг Рейл Кънстракшън“ ДЗЗД, с членове „СТРАБАГ“ АГ, Австрия, „ЩРАБАГ” ЕАД и „СТРАБАГ Рейл” а.с,, да заплати на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ ДП разноски в размер на 153, 39 евро (сто петдесет и три евро и тридесет и девет евроцента), съставляващи юрисконсултско възнаграждение.

8. ВЪЗЛАГА на "Консорциум Страбаг Рейл Кънстракшън" ДЗЗД, с членове „СТРАБАГ" АГ, Австрия, „ЩРАБАГ" ЕАД и „СТРАБАГ Рейл" а.с,, да заплати на ДЗЗД „ИСПА", с членове „СА.И.Е" ЕООД и „ИНТЕРКОНЕКТА" ЕООД, направените в производството разноски в размер на 3 000 евро, съставляващи изплатено адвокатско възнаграждение.

9. ОСТАВЯ БЕЗ УВАЖЕНИЕ искането на "Консорциум Страбаг Рейл Кънстракшън" ДЗЗД, с членове „СТРАБАГ" АГ, Австрия, „ЩРАБАГ" ЕАД и „СТРАБАГ Рейл" а.с,, за възлагане на направените в производството пред КЗК разноски.

10. ВЪЗЛАГА на Обединение „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД", с членове „МОНОЛИТ СОФИЯ" АД и „Х.С.С." ЕООД, да заплати на Национална компания „Железопътна инфраструктура" ДП разноски в размер на 153, 39 евро (сто петдесет и три евро и тридесет и девет евроцента), съставляващи юрисконсултско възнаграждение.

11. ВЪЗЛАГА на Обединение „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД", с членове „МОНОЛИТ СОФИЯ" АД и „Х.С.С." ЕООД, да заплати на ДЗЗД „ИСПА", с членове „СА.И.Е" ЕООД и „ИНТЕРКОНЕКТА" ЕООД, направените в производството разноски в размер на 3 000 евро, съставляващи изплатено адвокатско възнаграждение.

12. ОСТАВЯ БЕЗ УВАЖЕНИЕ искането на " Обединение „РЕЙЛУЕЙ БГ ЗАПАД", с членове „МОНОЛИТ СОФИЯ" АД и „Х.С.С." ЕООД, за възлагане на направените в производството пред КЗК разноски.

Решението подлежи на обжалване пред Върховния административен съд в 14-дневен срок от съобщаването му на страните.

ПРЕДСЕДАТЕЛ:

.....
Росен Карадимов

ЗАМ.- ПРЕДСЕДАТЕЛ:

.....
Радомир Чолаков

ЧЛЕНОВЕ:

.....
Валерия Герова

.....
Димитър Данаилов

.....
Емилия Колева

.....
Жельо Бойчев

.....
Мирослава Христова