

ПРАВИЛА
пользования пассажирскими вагонами
в международном сообщении
(ПППВ)
(в редакции от 28.10.09.)

1. Общие правила

1.1. Настоящие Правила распространяются на все вагоны пассажирского парка, независимо от их принадлежности, допускаемые к обращению в международном сообщении по железным дорогам государств-участников Содружества Независимых Государств, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики, железнодорожные администрации которых далее именуются Сторонами.

1.2. Все расчеты, вытекающие из настоящих Правил, производятся в порядке и в сроки, установленные Правилами комплексных расчетов между железнодорожными администрациями государств-участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики. Расчеты могут производиться и на основании договоров, заключенных между отдельными железными дорогами, если этими договорами не будут затрагиваться интересы других железных дорог.

1.3. Стороны могут заключать между собой отдельные соглашения о взаимном пользовании вагонами, создании складов запасных частей для ремонта вагонов, если эти соглашения не будут затрагивать интересы других Сторон.

1.4. Пользование парком пассажирских вагонов (далее – вагоны) осуществляется на основе согласованных графиков движения пассажирских поездов и технологии их обращения по железным дорогам Сторон.

1.5. Изменения и дополнения в настоящие Правила утверждаются Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества.

2. Условия допуска пассажирских вагонов к обращению

2.1. К обращению в международном сообщении по железным дорогам допускаются пассажирские вагоны, годные для эксплуатации в международном сообщении и соответствующие Техническим требованиям, предъявляемым к вагонам пассажирского парка в международном сообщении (далее – Технические требования), предусмотренным в Приложении № 1 к настоящим Правилам.

2.2. Нагрузка на ось пассажирского вагона не должна превышать величину, допускаемую на линиях железных дорог следования.

3. Порядок предоставления пассажирских вагонов

Порядок предоставления вагонов, их количество, необходимое для обеспечения перевозок пассажиров, маршруты и расписания следования согласовываются Сторонами на каждый период действия графика движения поездов в соответствии с Порядком управления маршрутами прямого международного пассажирского железнодорожного сообщения.

4. Передача пассажирских вагонов

4.1. Передача вагонов производится на железнодорожных передаточных станциях, устанавливаемых по согласованию между смежными Сторонами, по натурному листу пассажирского поезда (далее – натурный лист) (Приложение № 2 к настоящим Правилам), прилагаемому к рейсовому журналу начальника поезда.

4.2. К передаче должны предъявляться только вагоны, отвечающие Техническим требованиям и годные для эксплуатации. Железная дорога – собственница (собственник вагонов) обязана принимать свои вагоны, независимо от их технического состояния, за исключением вагонов, поврежденных по вине другой Стороны, возврат которых на дорогу-собственницу согласовывается причастными Сторонами.

В случае передачи на железную дорогу-собственницу (собственнику вагонов) или на транзитную железную дорогу для возврата дороге-собственнице (собственнику вагонов) с ее согласия неисправного или поврежденного, не пригодного для эксплуатации пассажирского вагона (не удовлетворяющего Техническим требованиям), состояние вагона должно быть удостоверено актом, составляемым сдающей железной дорогой по форме, предусмотренной в Приложении № 3 к настоящим Правилам, в трех экземплярах. Этот акт подписывается представителями обеих железных дорог.

4.2.1. При отправке поврежденного пассажирского вагона на железную дорогу-собственницу (собственнику вагонов) составляется акт по форме Приложения № 3 в трех экземплярах, из которых один экземпляр остается на железной дороге, повредившей вагон, второй следует с перевозочными документами, а третий направляется железной дороге-собственнице вагона (собственнику вагонов) не позднее 15 суток со дня повреждения вагона.

4.2.2. Подписанный обеими Сторонами акт является основанием для взаиморасчетов.

4.3. Пассажирские вагоны могут быть не приняты по следующим причинам:

4.3.1. если пассажирские вагоны не удовлетворяют требованиям пункта 4.2 настоящих Правил;

4.3.2. при перерыве движения поездов между пограничными станциями по пути следования пассажирских вагонов, если передача вагонов невозможна по другому пути следования, о чем должны быть своевременно поставлены в известность заинтересованные Стороны;

4.3.3. если железные дороги запрещают прием пассажирских вагонов, о чем должны быть своевременно поставлены в известность заинтересованные Стороны;

4.3.4. если пассажирские вагоны проследовали через район, в котором установлен медицинский карантин в связи с эпидемией, и не имеется удостоверения о том, что они прошли санитарную обработку;

4.3.5. если принимающей Стороне известно, что пассажирские вагоны были использованы для перевозки пассажиров, больных инфекционными заболеваниями.

4.4. Во всех случаях неприема пассажирских вагонов, уполномоченные представители Сторон составляют акт по форме, предусмотренной в Приложении № 4 к настоящим Правилам.

Номера не принятых пассажирских вагонов должны вычеркиваться в натурном листе с заверением подписями уполномоченных представителей Сторон.

Акт составляется в двух экземплярах, из которых каждая Сторона получает по одному экземпляру.

Не принятые пассажирские вагоны возвращаются на пограничную железнодорожную станцию Стороны, сдающей вагоны по натурному листу с отметкой «Непринятые», со ссылкой на акт неприема.

5. Условия пользования пассажирскими вагонами

5.1. Вагоны, принятые Стороной, должны быть использованы по их прямому назначению.

Использование пассажирских вагонов не по прямому назначению может быть допущено в чрезвычайных обстоятельствах по согласованию Сторон.

5.2. Стороны обязаны обеспечить курсирование пассажирских вагонов в международном сообщении по согласованному графику движения поездов.

5.3. В случае, если пассажирские вагоны прибыли с опозданием на железнодорожную станцию, на которой они должны быть прицеплены к другому поезду, после отправления его по установленному графику, то такие вагоны должны быть отправлены на железнодорожную станцию назначения с первым отходящим пассажирским поездом. Железнодорожная станция должна немедленно известить об этом телеграммой причастные Стороны, железные дороги, расположенные по пути следования, железнодорожные станции отправления и назначения, пограничные железнодорожные станции участвующих железных дорог. В телеграмме указывается дата опоздания пассажирского вагона, номер поезда, номер опоздавшего и номер предоставленного взамен вагона, номер поезда, с которым прибудет на конечную железнодорожную станцию опоздавший вагон.

На железнодорожной станции назначения пассажирский вагон, прибывший с опозданием, включается в свой поезд регулярного сообщения. В случае, если вагон не мог быть прицеплен к регулярному поезду, в этом поезде остается вагон, предоставленный взамен. В случае отсутствия последнего, железнодорожная станция назначения предоставляет свой вагон для включения в состав поезда.

5.4. Стороны могут оказывать друг другу помощь вагонами пассажирского парка для обеспечения международных пассажирских перевозок.

6. Исключение пассажирских вагонов из поездов

6.1. В случае исключения пассажирских вагонов из поездов железнодорожная станция (железная дорога) исключившая их, немедленно сообщает об этом телеграммой причастным Сторонам, железной дороге-собственнице (собственнику вагонов), железнодорожным станциям отправления и назначения (оборота), пограничной железнодорожной станции, а также железным дорогам, по которым должны были следовать эти вагоны.

В телеграмме должны быть указаны: номера пассажирских вагонов, железная дорога-собственница (собственник вагонов), тип вагона, наименование сообщения, номер поезда, порядковые номера вагонов в поезде, станция и дата исключения, причины исключения, а также данные о предполагаемом обратном включении

вагонов в поезд или данные о возвращении вагонов в составе соответствующих поездов.

6.2. Исключенные из поездов пассажирские вагоны должны, по возможности, заменяться другими вагонами такого же типа. Об этом сообщается телеграммой причастным Сторонам, железным дорогам следования, железнодорожным станциям отправления и назначения (оборота), а также пограничным железнодорожным станциям, с указанием типа вагонов и количества мест.

Пассажирские вагоны, исключенные из поездов регулярного сообщения, после устранения неисправностей, вызвавших отцепку, должны быть опять включены в плановое обращение.

7. Материальная ответственность за необеспечение безопасного проследования пассажирских вагонов

7.1. Расследование крушений, аварий, пожаров и других происшествий с пассажирскими поездами и установление ответственности Сторон производится в соответствии с «Инструкцией о порядке совместных действий железнодорожных администраций государств-участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики по служебному расследованию нарушений безопасности движения в поездной и маневровой работе», утвержденной Советом по железнодорожному транспорту.

7.2. Стороны несут материальную ответственность за необеспечение безопасного проследования пассажирских поездов (вагонов).

7.3. Железные дороги-собственницы (собственники вагонов), не обеспечившие гарантированного проследования пассажирских поездов своего формирования до пункта оборота и обратно, оплачивают стоимость услуг по замене или ремонту вагонов, деталей и агрегатов. О каждом таком случае в суточный срок железная дорога-пользовательница информирует телеграфом причастную Сторону, собственника вагона, вагонные депо и вагоноремонтные заводы, на которых проходил последний плановый ремонт пассажирского вагона или колесной пары.

Счета, в которые включаются фактические суммы затрат на восстановление работоспособности вагона в швейцарских франках, предъявляются Стороне железной дороги-собственницы (собственнику вагона), с приложением акта служебного расследования, копий уведомлений на отцепку и выпуск вагона из ремонта и калькуляций на выполненные работы.

7.4. При расчете за поврежденные пассажирские вагоны применяется, по согласованию Сторон, следующий порядок:

- поврежденные вагоны ремонтируются в сроки, согласованные Сторонами;
- поврежденные вагоны остаются Стороне, их повредившей, а собственнику передаются вагоны исправные, равноценные поврежденным по сроку службы и техническому состоянию до повреждения.

7.5. Обо всех случаях необоснованного отказа в оплате счетов по оказанию услуг Стороны информируют Дирекцию Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества для рассмотрения.

7.6. Споры, не урегулированные путем переговоров, разрешаются в судебном порядке.

8. Эксплуатация пассажирских вагонов

8.1. Обслуживание в пассажирском вагоне пассажиров производится персоналом железной дороги-собственницы (собственника) вагона.

8.2. Пассажирские вагоны обеспечиваются железной дорогой следования углем или электрическим отоплением, водой, с последующей оплатой полученного угля дорогой формирования.

Обслуживающий персонал пассажирских вагонов должен выдавать на уголь соответствующие требования по форме Приложения № 5 к настоящим Правилам. Требования должны составляться в трех экземплярах, из которых два экземпляра получает железная дорога, выдавшая уголь, а один экземпляр (корешок требования) остается у железной дороги, выдавшей это требование.

8.3. Железные дороги обязаны своевременно и бесплатно передавать служебные телеграммы, связанные с курсированием пассажирских вагонов в международном сообщении.

8.4. Обслуживающий персонал пассажирских вагонов по всем вопросам, касающимся экипировки вагонов, подачи служебных телеграмм, оказания медицинской помощи и т.д. должен обращаться к дежурному по станции или вокзалу.

9. Внутреннее оборудование и инвентарь пассажирских вагонов

9.1. Железные дороги-собственницы (собственники) спальных вагонов обязаны обеспечивать эти вагоны постельными принадлежностями и оборудованием в количестве, необходимом для полного удовлетворения потребностей пассажиров на всем пути их следования туда и обратно.

9.2. Внутреннее оборудование и инвентарь пассажирских вагонов должны быть перечислены в инвентарной описи по образцу формы, предусмотренной в Приложении № 6 к настоящим Правилам с указанием стоимости в национальной валюте. Опись составляется на языке государства железной дороги-собственницы (собственника) пассажирского вагона с обязательным переводом на русский язык и хранится в вагоне.

9.3. Ответственность за внутреннее оборудование и инвентарь пассажирских вагонов:

- сопровождаемых персоналом железной дороги-собственницы (собственника вагона), несет персонал этих вагонов, однако, в случае отцепки от поезда вагона, сопровождаемого персоналом и отставленного в ремонт, железная дорога отцепки должна составить опись в двух экземплярах о внутреннем оборудовании. После ремонта пассажирского вагона направляется телеграфное извещение о приеме вагона. При передаче вагона сопровождающему персоналу железной дороги-собственницы (собственнику вагона) в случае недостатков составляется акт по форме, предусмотренной в Приложении № 7 к настоящим Правилам;

- не сопровождаемых персоналом железной дороги-собственницы (собственника вагона), несет железная дорога следования этих пассажирских вагонов.

10. Очистка и дезинфекция пассажирских вагонов

10.1. Железные дороги обязаны производить тщательную внутреннюю очистку пассажирских вагонов на железнодорожных станциях отправления и назначения, а также на предусмотренных графиком движения поездов станциях пути следования. Наружная очистка, как правило, производится в пунктах формирования, а в пунктах оборота - по отдельным договорам.

10.2. Очистка и дезинфекция пассажирских вагонов внутри и снаружи производится при помощи средств и действий, не причиняющих вагонам и их оборудованию повреждений.

10.3. Пассажирские вагоны, которые были использованы для перевозки инфекционных больных, после освобождения их от пассажиров или животных должны быть немедленно продезинфицированы и очищены по правилам санитарной службы государства, на железных дорогах которого производится дезинфекция.

10.4. В случае, если пассажирские вагоны проследовали через район, в котором установлен медицинский карантин в связи с эпидемией, то эти вагоны перед сдачей на другие железные дороги должны быть продезинфицированы.

10.5. В целях предупреждения некоторых заразных болезней железные дороги в пути следования вагонов могут производить за свой счет дезинфекцию туалетов во всех вагонах, включая и те, которые обслуживаются служебным персоналом железной дороги-собственницы (собственника) вагона, согласно санитарным правилам железной дороги, на которой производится дезинфекция.

10.6. Очистка экологически чистых туалетных комплексов (ЭЧТК) пассажирских вагонов осуществляется по двустороннему соглашению.

11. Текущее содержание и ремонт пассажирских вагонов

11.1. В целях обеспечения единой технической политики и содержания вагонов в технически исправном состоянии на железных дорогах Сторон сохраняются действующие нормативные акты, стандарты, правила, инструкции, технические условия на строительство, ремонт, модернизацию и техническое обслуживание пассажирских вагонов, регламентирующие работу железных дорог в области безопасности движения поездов, пассажиров и обслуживающего поезда персонала с соблюдением национального законодательства каждого государства, если это не затрагивает интересы другого государства. Перед началом курсирования вагонов новой конструкции Сторонам передается нормативная документация по их техническому обслуживанию.

11.2. Техническое обслуживание вагонов (технический осмотр, текущий безотцепочный ремонт), а также устранение повреждений, происшедших при эксплуатации вагонов, кроме замены колесных пар, привода генератора, автосцепки, буферных комплектов, деталей рессорного подвешивания, воздухораспределителей, авторегуляторов производится средствами и за счет той дороги, на которой находятся вагоны. При ремонте вагонов применяются материалы и запасные части соответствующего стандарта и качества. При отсутствии оригинальных запасных частей, необходимых для ремонта поврежденных вагонов, Сторона, производящая ремонт, по согласованию может запросить нужные запчасти у собственника вагона. Изменение конструкции вагонов и их узлов не допускается.

В тех случаях, когда вагон отцепляют в пути следования по технической неисправности и он не подлежит восстановлению, то возвращение его на дорогу-собственницу (собственнику вагона) решается по согласованию заинтересованных причастных Сторон.

Поврежденные запасные части, узлы и детали, перечисленные в п.11.2, возвращаются по согласованию заинтересованных Сторон дороге-собственнице (собственнику вагонов) независимо от их состояния.

11.3. Плановые виды ремонта и техническое обслуживание пассажирских вагонов производятся железной дорогой-собственницей (собственником вагонов) в соответствии с «Инструкцией по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации (Инструкция осмотрику вагонов)», не позднее сроков, установленных Приложением № 8 к настоящим Правилам.

11.4. Железная дорога-собственница (собственник вагонов) не должна включать в состав пассажирского поезда вагоны, срок планового ремонта которых истекает в пути следования до возвращения его в пункт формирования.

Текущий отцепочный ремонт пассажирских вагонов, который необходим по вине дороги-собственницы (собственника вагонов), железная дорога-пользовательница выполняет в соответствии с действующим технологическим процессом за счет Стороны железной дороги-собственницы (собственника вагонов) на основании калькуляций за выполненный ремонт и использованные запчасти.

12. Возмещение за утраченные пассажирские вагоны

12.1. Утраченными пассажирскими вагонами считаются вагоны, не возвращенные на железную дорогу-собственницу (собственнику вагонов) в течение трех месяцев со дня пересечения границы.

12.2. Железная дорога Стороны, на которой был утрачен пассажирский вагон, извещает об этом причастную Сторону и железную дорогу-собственницу (собственника вагона) телеграммой с указанием в ней номера пассажирского вагона, номера поезда, наименования сообщения, в котором курсировал вагон, и причины утраты вагона.

12.3. Если пассажирский вагон не вернется железной дороге-собственнице (собственнику вагонов) в течение трех месяцев со дня его передачи с железной дороги-собственницы (собственника вагонов) на другую железную дорогу, то железная дорога-пользовательница возмещает железной дороге-собственнице (собственнику вагонов) причиненный ущерб.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ВАГОНАМ ПАССАЖИРСКОГО ПАРКА В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ

1. Общие положения

1.1. Поперечное очертание вагонов должно соответствовать габаритам подвижного состава, принятым на железных дорогах на всем пути следования вагонов.

Пропуск вагонов, которые имеют размеры, превышающие допускаемые габаритом подвижного состава одной или нескольких дорог следования, должен быть предварительно согласован дорогой отправления с указанными дорогами по пути следования таких вагонов.

1.2. Все части сцепных и соединительных приспособлений (стяжки, соединительные рукава и пр.) в нерабочем состоянии не должны опускаться ниже 140 мм над головкой рельсов. В случае наличия возможности опускания их ниже указанного размера, должно быть предусмотрено подвешивание сцепных и соединительных приспособлений на высоте не ниже указанного размера.

1.3. Приближение к головке рельса деталей электрооборудования допускается не менее чем на 100 мм.

1.4. Вагоны должны быть приспособлены для свободного прохождения кривых радиусом 150 м.

1.5. В случаях невозможности в пути следования или в пункте оборота устранения силами поездной бригады неисправностей, угрожающих безопасности движения или жизни пассажиров, железная дорога-пользовательница по заявке начальника поезда обязана произвести необходимый ремонт и гарантировать его качество.

2. Колесные пары

2.1. Колесные пары должны иметь колеса стальные цельнокатаные.

Не допускается покрытие краской или загрязнение любыми смазочными веществами торцевых поверхностей бандажей или заменяющих их частей колес типа моноблок.

2.2. Расстояние между внутренними гранями колес пассажирских вагонов, обращающихся в поездах со скоростью:

- до 120 км/час - не более 1443 мм и не менее 1437 мм;

- выше 120 км/час, но не более 140 км/час - не более 1443 мм и не менее 1439 мм.

2.3. Запрещается выпускать в эксплуатацию и допускать к следованию в поездах колесные пары, имеющие хоть одну из следующих неисправностей:

2.3.1. Равномерный прокат по кругу катания более 7 мм у пассажирских вагонов, следующих в поездах со скоростью до 120 км/час, при скоростях движения выше 120 км/час - более 5 мм.

2.3.2. Неравномерный прокат более 2 мм, а у колесных пар с приводом генераторов всех типов - более 1 мм.

2.3.3. Толщина гребня более 33 мм или менее 25 мм при измерении на расстоянии 18 мм от вершины, в поездах следующих со скоростью до 120 км/час. В поездах следующих со скоростью свыше 120 км/час, но не более 140 км/час - более 33 мм или менее 28 мм.

2.3.4. Вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм, измеряемый специальный шаблоном.

2.3.5. Ползун (выбоина) на поверхности катания колесной пары более 1 мм.

2.3.6. Протертость средней части оси глубиной более 2,5 мм.

2.3.7. Сдвиг или ослабление ступицы колеса на подступициной части оси. Признаком ослабления ступицы на оси является разрыв краски по всему периметру в месте сопряжения с выделением из-под ступицы с внутренней стороны колеса ржавчины или масла.

2.3.8. Выщербина на поверхности катания колеса глубиной более 10 мм или длиной более 25 мм, а также трещины в выщербине или расслоение, идущие вглубь металла. Выщербины глубиной менее 1 мм не бракуются независимо от их длины.

2.3.9. Кольцевые выработки на поверхности катания глубиной у основания гребня более 1 мм, на уклоне 1:7 - более 2 мм или шириной более 15 мм.

2.3.10. Местное увеличение ширины обода колеса (раздавливание) более 5 мм.

2.3.11. Смещение металла (навар) на поверхности катания колесной пары высотой более 0,5 мм.

2.3.12. Остроконечный накат гребня на участке сопряжения подрезанной части гребня с его вершиной.

2.3.13. Толщина обода колеса по кругу катания менее 30 мм для вагонов, обращающихся со скоростью до 120 км/час. В поездах, следующих со скоростью свыше 120 км/час, но не более 140 км/час - менее 35 мм.

2.4. У колесных пар вагонов, включаемых в пунктах формирования в поезда, следующие до пункта оборота на расстояние более 5000 км колесные пары должны иметь:

- прокат по кругу катания не более 6 мм;
- толщину гребня, измеренную на расстоянии 18 мм от вершины, не менее 26 мм.

2.5. Не допускаются следующие неисправности колесных пар с дисковыми тормозами:

- наличие трещин в тормозных дисках;
- смещение ступиц тормозного диска;
- сплошные пятна (полосы) темного цвета шириной более 80 мм и длиной более 100 мм на тормозных дисках.

3. Тележки и рессоры

3.1. Не допускаются следующие неисправности в тележках и рессорах:

3.1.1. Суммарный зазор между горизонтальными скользунами с обеих сторон тележки более 6 мм и менее 2 мм, а на тележках КВЗ-ЦНИИ, безлюлечных - эти зазоры должны быть равны нулю. Зазор между надрессорной балкой и рамой тележки или планкой на раме тележки КВЗ-ЦНИИ — менее 20 мм и более 100 мм.

3.1.2. Трещины или излом коробок скользунов;

3.1.3. Превышение кромки вкладыша - скользуна над кромкой коробки надрессорной балки тележек КВЗ-ЦНИИ менее 11 мм.

3.1.4. Зазор между рамой тележки и потолком буксы – менее 56 мм;

3.1.5. Ослабление резиновых пакетов поводков тележек КВЗ-ЦНИИ;

3.1.6. Отсутствие зазора между опорной шайбой предохранительного болта со сферой для поддона тележек КВЗ-ЦНИИ;

3.1.7. Трещины или излом пятников или подпятников;

3.1.8. Трещины в деталях рессорного и люлечного подвешивания, кронштейнов крепления гидравлических амортизаторов, предохранительных скобах, а также неисправности их крепления;

3.1.9. Излом или трещина листов рессоры или излом пружин. Ослабление или трещина хомута листовой рессоры.

3.1.10. Трещины в буксовых челюстях и в струнках, а также неисправности их крепления;

Излом или трещина коренного листа в любом месте;

3.1.11. Излом или поперечные трещины балок рамы тележки.

4. Буксы и подшипники

4.1. Не допускаются следующие неисправности букс и подшипников:

4.1.1. трещина корпуса буксы;

4.1.2. излом заплечика направляющего паза буксы;

4.1.3. грение буксы.

Букса считается нагретой, если до нее нельзя дотронуться тыльной стороной руки, для кассетных подшипников температура наружной поверхности буксы может превышать температуру воздуха на 60°C.

4.1.4. Осадка и перекося буксы, когда букса трется об ось.

4.2. Запечник направляющего паза буксы должен перекрывать буксовую направляющую при любом положении буксы.

4.3. Не допускается отсутствие или неисправность сигнализации контроля нагрева букс.

4.4. Не допускается наличие трещин в буксовой направляющей.

4.5. Под болтом крепительной крышки буксы необходимо наличие бирки с датой проведения полной ревизии букс.

5. Буферные приборы

5.1. Вагоны должны быть оборудованы буферными приборами.

5.2. Высота оси буферов от головки рельса должна быть не более 1115 мм и не менее 1000 мм.

5.3. Расстояние между буферами (от центра до центра) должно быть не более 1790 мм и не менее 1740 мм.

5.4. Диаметр буферных тарелей должен быть не менее 370 мм.

5.5. Левая буферная тарель (если смотреть на вагон с середины пути) должна быть выпуклой, а правая — плоской.

Допускается наличие обеих буферных тарелей выпуклых при условии, что выпуклость будет иметь радиус не менее 1500 мм.

5.6. Не допускаются следующие неисправности буферных приборов:

5.6.1. Отсутствие буферной пружины, нажимной шайбы, гайки, а также чеки или шплинта, удерживающих буферный стержень от выпадания;

5.6.2. Излом лапки или ушка буферного стакана;

5.6.3. Излом буферной пружины;

5.6.4. Трещина буферного стакана длиной более одной четверти его окружности.

6. Ударно-тяговые приборы

6.1. Запрещается постановка в поезде и следование в них вагонов, у которых ударно-тяговые приборы имеют хотя бы одну из следующих неисправностей:

6.1.1. Трещину в корпусе автосцепки, излом деталей механизма.

6.1.2. Уширение зева, износы рабочих поверхностей по контуру зацепления автосцепки сверх допускаемых.

6.1.3. Отсутствие валика подъемника автосцепки, не закрепленный от выпадания или закрепленный не типовым способом валик подъемника, недействующий предохранитель замка от саморасцепа.

6.1.4. Трещину тягового хомута, трещину или излом клина или валика тягового хомута.

6.1.5. Обрыв или трещину центрирующей балочки маятниковой подвески.

6.1.6. Неисправность или нетиповое крепление плиты, клина или валика тягового хомута.

6.1.7. Трещину или сквозную потертость корпуса поглощающего аппарата, повреждение поглощающего аппарата, вызывающее потерю упругих свойств.

6.1.8. Неисправное или нетиповое крепление планки, поддерживающей тяговый хомут, трещину или излом планки, кронштейна или державки расцепного привода, ударной розетки, упорной плиты или упоров, погнутый расцепной рычаг, длинную или короткую цепь расцепного привода. Цепь с незаваренными звеньями или надрывами в них.

6.1.9. Высоту оси автосцепки над уровнем головки рельсов в груженом состоянии менее 980 мм или более 1080 мм в порожнем состоянии.

6.1.10. Разность по высоте между продольными осями сцепленных автосцепок в поездах, курсирующих со скоростью не более 120 км/час более 70 мм, со скоростью свыше 120 км/час - 50 мм, между локомотивом и первым вагоном более 100 мм.

6.1.11. Нетиповые, имеющие трещину или изгибы ограничители вертикальных перемещений автосцепок.

6.2. Не допускается наличие следующих неисправностей автосцепного устройства:

6.2.1. высота продольной оси автосцепки над головками рельсов менее 980 мм у пассажирских вагонов с пассажирами и более 1080 мм у пассажирских порожних вагонов;

6.2.2. недействующий предохранитель замка от саморасцепа автосцепок;

6.2.3. трещины в корпусе автосцепки, тяговом хомуте, изгиб или поломка деталей механизма автосцепки, трещина или излом клина или валика тягового хомута;

6.2.4. ослабление или отсутствие гаек и шплинтов, крепящих детали автосцепного устройства;

6.2.5. короткая цепь расцепного привода;

6.2.6. расцепной рычаг, не входящий в паз кронштейна;

6.2.7. фрикционный аппарат, полностью потерявший упругие свойства.

6.3. Не допускается в пассажирских поездах, курсирующих со скоростью не более 120 км/ч, разность между продольными осями автосцепок смежных вагонов более 70 мм, а в поездах, курсирующих со скоростью свыше 120 км/ч – более 50 мм, между локомотивом и первым вагоном более 100 мм

7. Тормоза

7.1. Запрещается ставить в состав поезда международного сообщения пассажирские вагоны, у которых тормозное оборудование имеет хотя бы одну из следующих неисправностей:

7.1.1. Неисправный воздухораспределитель концевой или разобщительный кран, выпускной клапан, тормозной цилиндр, запасный резервуар, рабочую камеру, нарушение цепи ЭПТ.

7.1.2. Повреждение воздухопроводов, трещины, прорывы, протертости и расслоение трубок соединительных рукавов, трещины, надломы на воздухопроводах, неплотность их соединений, ослабление трубопровода в местах крепления.

7.1.3. Неисправность механической части - траверс, рычагов, тяг, подвесок, авторегуляторов, рычажной передачи, башмаков или изломы в деталях, откол и проушины колодок, неправильное крепление колодки в башмаке.

7.1.4. Неисправные или отсутствующие предохранительные устройства от падения деталей на путь, неисправный ручной тормоз.

7.2. Запрещается отправлять с пункта формирования и оборота на пневматическом управлении поезда, оборудованные электропневматическим тормозом.

7.3. Перед отправлением поезда со станции формирования и оборота тормоза во всех вагонах должны быть включенными и исправно действовать.

7.4. В пассажирских поездах с составом до 20 вагонов воздухораспределители усл. № 292 должны быть включены на короткосоставный режим, а более 20 вагонов на длинносоставный.

7.5. Вагоны, курсирующие в поездах международного сообщения, должны быть оборудованы чугунными тормозными колодками. Толщина тормозных колодок должна быть в пределах, предусмотренных действующими инструкциями. По мере износа тормозные колодки должны меняться в пути следования на ПТО или в пунктах оборота за время графической стоянки.

По договоренности между заинтересованными железными дорогами допускается в межгосударственном сообщении пассажирские вагоны, оборудованные неметаллическими тормозными колодками из материала типа 328-303 (с красной полосой).

7.6. Рычажная передача в пунктах формирования и оборота должна быть отрегулирована в соответствии с действующей инструкцией.

7.7. Стоп-краны должны быть исправны и опломбированы.

7.8. Ручные тормоза во всех вагонах в составе поезда должны быть в технически исправном состоянии.

7.9. У вагонов с дисковым тормозом — неисправное индикаторное устройство действия тормоза.

7.10. Для вагонов оборудованных дисковыми и магниторельсовыми тормозами не допускается:

- толщина тормозных металлокерамических накладок менее 13 мм и композиционных накладок менее 5 мм;

- неисправности тормозных цилиндров и цилиндров магниторельсового тормоза.

8. Кузов и рама

8.1. Вагоны должны быть оборудованы переходными откидными мостиками и упругими валиками межвагонных переходов или суфле (гармонии) или предохранительными приспособлениями, обеспечивающими безопасность перехода из вагона в вагон пассажиров и обслуживающего персонала.

8.2. Двери тамбура боковые и купе должны иметь надежные запоры. Кроме того, двери купе спальных и комбинированных вагонов с местами для сидения и лежания должны иметь специальные приспособления, предотвращающие полное открывание дверей со стороны коридора.

8.3. Двери и окна должны быть исправными и открываться без особых усилий.

8.4. Окна аварийного выхода должны быть исправны, механизм стопора (прижима) окна открываться и закрываться без особых усилий, рукоятка привода в действие опломбирована.

8.5. Крыша вагона не должна иметь повреждений.

8.6. Лестница для подъема на крышу вагона не должна иметь повреждений и должна находиться при эксплуатации в закрытом состоянии.

8.7. Поручни, входные ступеньки и фартук откидной площадки должны быть в исправном состоянии.

8.8. Швеллерные, буферные брусья и хребтовые балки не должны иметь излома или поперечных трещин.

8.9. Перекос кузова допускается не более 50 мм.

8.10. Двери вагона должны открываться специальным ключом.

8.11. Вагоны должны быть оборудованы электрическими хвостовыми фонарями.

9. Отопление, водоснабжение, туалетное отделение

9.1. Вагоны должны быть оснащены одним из следующих оборудований отопления:

9.1.1. Электрическим отоплением с индивидуальной или централизованной подачей электроэнергии с оборудованием вагона сквозной высоковольтной электрической магистралью.

9.1.2. Индивидуальной комбинированной электроугольной установкой отопления и установкой для кондиционирования воздуха, где предусмотрено конструкцией вагона, со сквозной высоковольтной электрической магистралью.

9.1.3. Индивидуальной установкой угольного отопления со сквозной высоковольтной электрической магистралью.

9.1.4. Удаление золы и мусора следует производить только в предусмотренных для этого местах на станциях, указанных в расписании, пунктах формирования и оборота. Запрещается выгребать золу на пол тамбура вагона, выбрасывать золу и мусор при движении поезда и на стоянках.

9.2. Об эксплуатации вагонов с высоковольтным отоплением и энергоснабжением в поездах международного сообщения извещаются причастные дороги.

9.3. На вагонах, курсирующих по дорогам международного сообщения, электрическая магистраль и оборудование отопления должны быть исправны и пригодны к эксплуатации в течение всего отопительного сезона. Для вагонов, следующих в поездах с централизованным высоковольтным энергоснабжением, высоковольтная магистраль должна быть в исправном состоянии постоянно. Отопление и вентиляция должны обеспечивать комфорт в вагоне во время следования в различных климатических условиях.

9.4. Система водоснабжения пассажирского вагона должна иметь достаточный запас воды для пополнения систем отопления, питьевого водообеспечения, работы умывальников и промывки унитазов в туалетных отделениях в соответствии с санитарными правилами.

9.5. Все приборы питьевого водоснабжения и приборы туалетных отделений должны быть в полной исправности.

9.6. Не допускается наличие следующих неисправностей экологически чистых туалетов:

9.6.1. Течь подвагонного фекального бака и подводящих трубопроводов;

9.6.2. Отсутствие заглушки на сливном патрубке;

9.6.3. Отказ работы туалета.

10. Электроснабжение

10.1. Каждый пассажирский вагон с системой автономного энергоснабжения должен иметь исправную аккумуляторную батарею, которая принимает на себя энергоснабжение электрических и электронных устройств (кроме отопления) во время стоянки вагона. Вагоны ЦЭС должны обеспечивать высокое напряжение на стоянке.

10.2. Во время движения пассажирского вагона энергообеспечение электрических устройств и подзарядка аккумуляторной батареи производится посредством подвагонного генератора, приводимого в движение от оси колесной пары или от высоковольтной подвагонной магистрали для вагонов с централизованной системой энергоснабжения.

10.3. Во всех эксплуатируемых пассажирских вагонах аккумуляторная батарея, подвагонный генератор, редукторно-карданный привод должны быть в исправном состоянии и соответствовать требованиям инструкции по техническому обслуживанию оборудования, утвержденной установленным порядком.

10.4. Для энергоснабжения пассажирских вагонов допускаются следующие напряжения, виды тока и частоты:

- 1000 В переменный ток, 16 2/3 Гц;

- 1000 В переменный ток, 50 Гц;

- 1500 В переменный ток, 50 Гц;

- 1500 В постоянный ток;

- 3000 В постоянный ток.

11. Освещение, вентиляция и холодильное оборудование

11.1. Вагоны должны быть оборудованы электрическим освещением и вентиляцией. У распределительного щита должна быть размещена электрическая схема.

11.2. Все устройства освещения и вентиляции должны быть в исправности.

В пунктах оборота аккумуляторные батареи должны быть, по возможности, дополнительно подзаряжены, если резерв электроэнергии является недостаточным при подаче под посадку пассажиров.

11.3. В составе поезда должен иметься запас электрических ламп и основных частей, необходимых для ремонта электрического освещения.

12. Внутреннее оборудование и съемный инвентарь вагонов

12.1. Железные дороги-собственницы (собственник вагонов) пассажирских вагонов обязаны обеспечивать вагоны оборудованием в количестве, необходимом для полного удовлетворения потребностей пассажиров вагонов на всем пути их следования, туда и обратно.

13. Средства контроля безопасности и пожаротушения

13.1. Каждый вагон должен быть оборудован исправными системами контроля:

13.1.1. Утечки электротока на корпус вагона;

13.1.2. Системой контроля нагрева букс;

13.1.3. Системой пожарной сигнализации.

13.2. Средствами пожаротушения:

13.2.1. Стационарными средствами пожаротушения внутри электроцита;

13.2.2. Огнетушителями по установленной норме.

14. Знаки и надписи

14.1. Пассажирские вагоны должны иметь следующие знаки и надписи:

14.1.1. Символика государства-собственника (наносится согласно установленного порядка данного государства).

14.1.2. Код железной дороги-собственницы.

14.1.3. Инвентарный номер пассажирского вагона.

14.1.4. Число мест (на боковых стенках кузова у входных дверей рабочего тамбура по диагонали вагона).

14.1.5. Тара пассажирского вагона в тоннах (на боковых стенках вагона над тележкой по диагонали вагона).

14.1.6. Место установки электрических домкратов (наносится на боковой стенке пассажирского вагона над гасителями колебаний тележки).

14.1.7. Место постройки пассажирского вагона (наносится на торцевых стенках по диагонали вагона с правой стороны).

14.1.8. Дата и место последнего вида капитального ремонта (наносится на торцевых стенках под местом постройки по диагонали пассажирского вагона с правой стороны).

14.1.9. Дата и место производства деповского ремонта и ТО-3 пассажирскому вагону (наносится на торцевых стенках по диагонали вагона с левой стороны).

14.1.10. Предприятие приписки пассажирского вагона (наносится на торцевых стенках кузова вагона по диагонали с левой стороны).

14.2. Каждый пассажирский вагон должен иметь указатель маршрута следования вагона.

14.3. В оконном проеме купе служебного отделения в окне напротив должны быть таблички указатели порядкового номера вагона в составе.

14.4. Внутри пассажирского вагона в соответствующих местах должны иметься надписи, указывающие правила пользования туалетными отделениями, кранами экстренного торможения, приборами отопления, обозначения купе и мест и т.д.

Приложение № 2 к ПППВ

Форма ДУ-1Л

НАТУРНЫЙ ЛИСТ ПАССАЖИРСКОГО ПОЕЗДА № _____ 0000
 “ _____ ” число _____ 20 __ г. “ _____ ” час. “ _____ ”

Станция формирования _____ Станция назначения _____

(оборота состава)

| № п/п | № вагона | Тип вагона | Тара вагона | Станция и дорога назначения вагона | Примечание |
|-------|----------|------------|-------------|------------------------------------|------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1. | | | | | |
| 2. | | | | | |
| 3. | | | | | |
| 4. | | | | | |
| 5. | | | | | |
| 6. | | | | | |
| 7. | | | | | |
| 8. | | | | | |
| 9. | | | | | |
| 10. | | | | | |
| 11. | | | | | |
| 12. | | | | | |
| 13. | | | | | |
| 14. | | | | | |
| 15. | | | | | |
| 16. | | | | | |
| 17. | | | | | |
| 18. | | | | | |
| 19. | | | | | |
| 20. | | | | | |
| 21. | | | | | |
| 22. | | | | | |
| 23. | | | | | |
| 24. | | | | | |
| 25. | | | | | |
| 26. | | | | | |
| 27. | | | | | |
| 28. | | | | | |
| 29. | | | | | |
| 30. | | | | | |

Оборотная сторона формы ДУ-1 Л

Состав, вес и длина пассажирских вагонов поезда

| Род вагонов | 4-осных вагонов | Всего осей | Масса, т. | Условная длина | 4-осных вагонов | Всего осей | Масса, т. | Условная длина |
|-----------------------------------|-----------------|------------|-----------|----------------|-----------------|------------|-----------|----------------|
| Пассажирские | | | | | | | | |
| Почтовые | | | | | | | | |
| Багажные | | | | | | | | |
| Прочие | | | | | | | | |
| Итого вагонов пассажирского парка | | | | | | | | |

Кроме, того вагонов грузового парка

| Осей-всего | Количество груженых вагонов по дорогам назначения | | | | | | | | | | | Всего | | |
|----------------|---|--------|-----------|---------------------|---------------------|-------|-----------------|-------------------|-----|-----|-----|-------|-----------|--|
| | Род вагона | Крытые | Платформы | Полувагоны Всего | Цистерны | | Рефрижераторные | Прочие 4-осные | | | | | 6/8-осные | |
| Всего | | | | | В том числе 8-осные | Всего | | цмв | зрв | фтг | мвз | | | |
| Рабочий парк | Груженые | | | | | | | | | | | | | |
| | Порожние | | | | | | | | | | | | | |
| Нерабочий парк | | | | | | | | | | | | | | |
| Итого | | | | | | | | | | | | | | |
| Рабочий парк | Груженые | | | | | | | | | | | | | |
| | Порожние | | | | | | | | | | | | | |
| Нерабочий парк | | | | | | | | | | | | | | |
| Итого | | | | | | | | | | | | | | |

Итоговые данные о поезде в целом

| Осей поезда - всего | | | | | | |
|------------------------|------|-------|--------|------|-------|--------|
| | Тара | Нетто | Брутто | Тара | Нетто | Брутто |
| Масса поезда в тоннах | | | | | | |
| Условная длина поезда | | | | | | |

ДСП
ОператорСтанция составления
(Штемпель)ДСП
ОператорСтанция изменения состава
(Штемпель)

А К Т № _____

« _____ » _____ 20____ г.

Передача неисправноговагона направляемого для
ремонта на железную дорогу-собственницу

По станции железной дороги передан неисправный вагон
№ инициалы железной дороги число осей тип вагона
.....

Техническое состояние
вагона.....
.....
.....
.....
.....

Сдал:
Агент железной дороги сдающей

Принял:
Агент железной дороги
принимающей

.....
(подпись)

.....
(подпись)

Штемпель
железной дороги сдающей

Штемпель
железной дороги принимающей

А К Т

составлен на неисправные вагоны станцией

| №№ п/п | Иници- алы дороги | Номера вагонов | Тип вагона | Время прибытия вагона | | Время согласов. срока возвращения вагона | | Причина неприема вагона | Примечание |
|-----------|-------------------------|-------------------|---------------|-----------------------------|------|---|------|-------------------------------|------------|
| | | | | дата | часы | дата | часы | | |
| 1. | | | | | | | | | |
| 2. | | | | | | | | | |
| 3. | | | | | | | | | |
| 4. | | | | | | | | | |
| 5. | | | | | | | | | |
| 6. | | | | | | | | | |
| 7. | | | | | | | | | |
| и т.д. | | | | | | | | | |

Агент железной дороги сдающей

Агент железной дороги
принимающей.....
(подпись).....
(подпись)Штемпель
железной дороги сдающейШтемпель
железной дороги принимающей

Примечание: 1. Заполняется в двух экземплярах. На вагоны пассажирские и грузовые отдельно.

2. По вагонам, имеющим 12-значное обозначение, вместо номера вагона, инициалов дороги и рода вагона указывается 12-значное цифровое обозначение вагонов.

Железная дорога.....

Требование №.....

на выдачу угля для спального вагона №.....*
вагона ресторана.....*

Прошу выдать.....кг угля

Подпись: проводник спального вагона*
заведующий вагоном-рестораном* (фамилия)

« ____ » _____ 20 __ г.

Выдал..... железной дороги.....
(наименование склада)

угля.....кг
(количество прописью)

Подпись кладовщика
(фамилия)

« ____ » _____ 20 __ г.

Штемпель склада топлива
.....

Получено угля.....кг
(количество прописью)

Подпись: проводник спального вагона*
заведующий вагоном-рестораном* (фамилия)

Штемпель железной дороги - собственницы вагона
.....

* Ненужное зачеркнуть

ИНВЕНТАРНАЯ ОПИСЬ

Опись инвентаря для вагона № _____

| Предмет | Количество | Цена в национальной валюте |
|--------------------------|------------|----------------------------|
| В купе | | |
| Зеркал | | |
| Занавесок | | |
| Ковриков | | |
| В уборной и умывальнике | | |
| Зеркал | | |
| Мыльниц | | |
| Сосудов для воды | | |
| Сосудов для отбросов | | |
| В коридоре | | |
| Ручных огнетушителей | | |
| Ковриков | | |
| Электропробок с крышкой | | |
| Запасных электролампочек | | |
| Занавесок | | |

Железная дорога собственница _____ Место _____ Число _____

Место оформления _____ Подпись _____

А К Т

передачи внутреннего оборудования и инвентаря _____ вагона
 « _____ » _____ 20 _____ г. Станция _____ ж.д. _____

Составлен настоящий акт в том, что железные дороги _____
 передали на железные дороги _____ вагон
 № _____ тип вагона _____ число осей _____, в котором имеется (отсутствует)*
 нижеследующее внутреннее оборудование и инвентарь

| №№ п/п | Наименование внутреннего оборудования и инвентаря вагона | Единица измерения | Количество | Стоимость в шв.фр. | Примечание |
|-----------|---|----------------------|------------|-----------------------|------------|
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

Сдал
 агент по передаче
 Штемпель железной дороги сдающей

Принял
 агент по передаче
 Штемпель железной дороги принимающей

* Ненужное зачеркнуть

Сроки проведения капитального, деповского ремонтов и технического обслуживания ТО-3 пассажирских вагонов

| № ПП | Типы вагонов | Виды и периодичность технического обслуживания и ремонта | | | | | | |
|------|--|--|-----------------------|------------------|-----------------------|--------------------|--------|--------------|
| | | ТО-3 | | Деповской ремонт | | Капитальный ремонт | | |
| | | Пробег км | Календ. Срок не более | Пробег км | Календ. срок не более | КР-1 | КР-2 | КВР не ранее |
| I | Цельнометаллические пассажирские вагоны курсирующие в международном сообщении между государствами Содружества, Латвии, Литвы, Эстонии | | | | | | | |
| 1.1 | Вагоны-рестораны всех модификаций | - | 6 мес | - | 1 год | 4 года | 16 лет | 24 года |
| 1.2 | Вагоны-дизельэлектростанции | - | 6 мес | - | 1 год | 5 лет | 20 лет | 20 лет |
| 1.3 | Вагоны скоростных поездов | - | 3 мес | 150000 | 6 мес | 4 года | 16 лет | 28 лет |
| 1.4 | Купейные, некупейные, межобластные | 150000 | 6 мес | 300000* | 2,5 | 5 лет | 20 лет | 28 лет |
| 1.5 | Габарита РИЦ, мягкие и СВ | 150000 | 6 мес | 300000* | 2,5 | 5 лет | 20 лет | 28 лет |
| 1.6 | Богажные, почтовые, почтово-богажные, вагоны для спецконтингента | - | 6 мес | - | 1 год | 5 лет | 20 лет | - |
| II | Цельнометаллические пассажирские вагоны специального назначения | | | | | | | |
| 1 | Вагоны служебные | - | 1 год | - | 3 года | 10 лет | - | - |
| 1.2 | Вагоны для перевозки высших должностных лиц государства | - | 1 год | - | 2 года | 6 лет | - | - |
| 2 | Вагоны специально-технические | | | | | | | |
| 2.1 | Тормозо-измерительные, врачебно-санитарные, вагоны-клубы, динамометрические вагоны, рельсошлифовальные и др. вагоны специально-технического назначения | - | 1 год | - | 2 года | 10 лет | 20 лет | - |
| 2.2 | Вагоны дефектоскопы, путеизмерители | - | 6 мес | - | 2 года | 10 лет | 20 лет | - |
| 2.3 | Вагоны турные (для | - | 1 год | - | 3 года | 10 | - | - |

| | | | | | | | | |
|-----|--|--------|-------|--------|--------|-----------|------------|-----------|
| | персонала, обслуживающего путевую технику ж.д.) | | | | | лет | | |
| 2.4 | Вагоны восстановительных и пожарных поездов, путеобследовательские и мостообследовательские, дорожные лаборатории службы пути | - | 1 год | - | 4 года | 15 лет | - | - |
| 2.5 | Вагоны товароразвозки, вагоны лавки | - | 1 год | - | 2 года | 10 лет | - | - |
| 3 | Специальные вагоны: | - | 1 год | - | 3 года | 12 лет | 24 года | - |
| 4 | Вагоны организаций и промышленных предприятий | | | | | | | |
| 4.1 | Вагоны Центробанка | - | 1 год | - | 2 года | 10 лет | 20 лет | - |
| 4.2 | Вагоны министерств и ведомств | - | 1 год | - | 3 года | 10 лет | 20 лет | - |
| 5 | Вагоны узкой колеи | | | | | | | |
| 5.1 | Постройки по 1980 год включительно | - | 6 мес | - | 1 год | 6 лет | 20 лет | - |
| 5.2 | Постройки с 1981 года | | 6 мес | - | 2 года | 8 лет | 20 лет | - |
| 6 | Вагоны поездов международного сообщения курсирующих между железными дорогами колеи 1435 и 1520 мм | - | 6 мес | - | 1 год | 5 лет | 20 лет | 28 лет |
| 7 | Вагоны поездов курсирующих в скоростных пассажирских поездах со скоростью 161-200 км/ч | 190000 | 6 мес | 300000 | 1 год | 5 лет | 10 лет | - |

Примечание:

1. При производстве всех видов ремонта и технического обслуживания пассажирских вагонов запрещается обезличивание тележек.
 2. Все пассажирские вагоны после постройки и прошедшие КР-2 и КВР первым деповским ремонтом ремонтируются через два года, первым капитальным ремонтом КР-1 через 6 лет.
 3. Тележкам колеи 1435 мм международного сообщения производить ТО-3 через каждые 6 месяцев после постройки и планового вида ремонта.
 4. Сроки производства деповского, капитального (КР-1 и КР-2) ремонта вагона специального назначения, предусмотренным настоящей таблицей, устанавливаются железнодорожной администрацией или владельцем инфраструктуры.
 5. Переоборудование пассажирских вагонов под служебно-технические и другие типы вагонов допускается производить не менее чем через 20 лет после их постройки.
- * Для вагонов с установленными узлами и деталями повышенного ресурса:

1. Пробег между деповскими ремонтами 450 000 км или срок эксплуатации не более 3-х лет – в период от постройки до первого КР-1;
2. Пробег между деповскими ремонтами 450 000 км или срок эксплуатации не более 2,5 лет – в последующие периоды эксплуатации вагонов.