**ДО**

**РОСЕН ЖЕЛЯЗКОВ**

**МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА,**

**ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА**

**ДОКЛАД**

**от Велик Занчев –** *заместник-министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията*

**Относно*:*** *проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 58 от 2.08.2006 г. за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт*

**Уважаеми господин желязков,**

Приложено, представям на Вашето внимание проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 58 от 2.08.2006 г. за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт (Наредба № 58).

С проекта на наредба се предлагат:

1. Промени, свързани с актуализирането на разпоредби от Наредба № 58 с цел постигането на съответствие с разпоредби от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/773 на Комисията от 16 май 2019 година относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата Експлоатация и управление на движението на железопътната система на Европейския съюз и за отмяна на Решение 2012/757/ЕС (Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/773).

В съответствие с разпоредбите на чл. 5, параграф 11 от Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно безопасността на железопътния транспорт (Директива (ЕС) 2016/798), Европейската комисия е приела Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/773. Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/773 се прилага от 16 юни 2021 г. Въпреки това, част от разпоредбите на регламента са в сила и във връзка с това е необходимо в Наредба № 58 да бъдат направени съответните промени, основно относно сигнализирането на товарните влакове съгласно разпоредбите на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/779, независимо, че регламентът се прилага пряко в държавите-членки на Европейския съюз (ЕС).

1. Промени, свързани с прецизиране на някои от разпоредбите на Наредба № 58 относно изискванията към подвижния състав и композирането на влаковете.

С § 1 е направена корекция на техническа грешка в чл. 178, ал. 9 относно абревиатурата, използвана за „релсови самоходни специализирани машини“ – РССМ вместо РСММ.

С § 2 са направени промени в чл. 179 относно прецизиране на изискванията за снабдяване на различните видове тягов подвижен състав със скоростомер или с устройство за бдителност в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕС) № 1302/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 година относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Подвижен състав — локомотиви и пътнически подвижен състав“ на железопътната система в Европейския съюз.

С промените в ал. 1 са прецизирани разпоредбите, отнасящи се за съоръжаването на Релсови самоходни специализирани машини (РССМ) и на маневрени локомотиви със скоростомер и с устройство за бдителност. Като се вземе предвид, че в редици случаи маневра се извършва с локомотиви, които се ползват и за влаково движение, то разпоредбата за локомотиви, които извършват само маневра следва да се редактира. Съгласно т. 2.2.2., буква А), т. 1) от Техническата спецификация за оперативна съвместимост (ТСОС) „Подвижени състав – локомотиви и пътнически подвижен състав“: *Маневреният локомотив е тягова единица, която е предназначена за използване само в участъците за маневриране, гарите и депата.* Съгласно т. 2.3.1, буква А), т. 1) от ТСОС „Подвижени състав – локомотиви и пътнически подвижен състав“: *Маневрените локомотиви (съгласно определението в раздел 2.2) не попадат в обхвата на настоящата ТСОС.* *В случай че са предназначени да бъдат експлоатирани по железопътната мрежа на ЕС (при движение между участъци за маневриране, гари и депа), се прилага член 1.4, буква б) от Директива (ЕС) 2016/797.* Относно РССМ – съгласно т. 7.1.1.3 от ТСОС „Подвижени състав – локомотиви и пътнически подвижен състав“ прилагането на ТСОС за РССМ не е задължително. Заявителите могат доброволно да използват процеса на оценяване на съответствието.

Промяната в ал. 2 е свързана с това, че собственикът в общия случай не е компетентен по отношение техническата съоръженост и техническите параметри на подвижния състав. Поради това отговорността за определяне на местата за пломбиране следва да се носи от лицето, отговорно за поддържането на подвижния състав, което е запознато с техническите характеристики на подвижния състав, включително с изискванията на производителя.

Текстът на ал. 3 е прецизиран, като съответния тип подвижен състав може да е снабден с регистриращ скоростомер съгласно ал. 1 или с нерегистриращ скоростомер.

С § 3 от проекта се предлага прецизиране на текстовете на чл. 180 в съответствие с Допълнение „З“ на ТСОС „Експлоатация и управление на движението“ и Допълнение 6, Част 0 на Решение 2018/1614 за регистрите на превозните средства. Европейски номер на возило (EVN) се определя и за РССМ. Съгласно Допълнение 6, Част 0 на Решение 2018/1614, EVN и маркировката, разположени видимо върху превозното средство, имат за цел да идентифицират превозното средство еднозначно и постоянно за времето на неговата експлоатация. Номерът (EVN) се допълва с буквена маркировка, която включва съкращение за страната, в която е регистрирано превозното средство и маркировка на стопанисващия превозното средство. Съгласно Допълнение „З“, т. 5 на ТСОС „Експлоатация и управление на движението“ EVN се обозначава на всяка от страните на тяговия подвижен състав и се изписва и вътре във всяка кабина на тяговия подвижен състав. Съгласно Допълнение 6, Част 0 на Решение 2018/1614, EVN и буквената маркировка за идентификация на превозното средство, не описва други номера или маркировки, които евентуално са гравирани или закрепени неподвижно върху шасито или основните части на превозното средство по време на неговото изработване.

С § 4 се предлагат промени в чл. 188 във връзка с отговорността за техническото състояние на теглично-отбивачните съоръжения на ПЖПС, както от ЛОП (което следва да гарантира изправното техническо състояние на ПЖПС, когато го предава за експлоатация), така и от железопътното предприятие, съответно от управителя на железопътната инфраструктура (при включване във влак). Редът и начинът за прикачване и откачване на ПЖПС се определя от железопътното предприятие (включително когато има само СБ или ЕСБ, т. е. не е превозвач по смисъла на ЗЖТ), съответно от управителя на железопътната инфраструктура.

С § 5 се предлагат промени в чл. 192, ал. 1, т. 31 и 32, тъй като разпоредбата се отнася и за маневрена дейност, и за РССМ. Промените са в съответствие с чл. 179, ал. 1 и 3. В ал. 2 са направени промени, тъй като текстът като цяло не се отнася за маневра (изключения са т. 6 и 7, които за маневрени локомотиви следва да са изпълнени на основание на други текстове в наредбата или в други нормативни актове). Добавена е т. 1, която е в съответствие с чл. 50, ал. 1, т. 5 от Закона за железопътния транспорт.

С § 6 е прецизиран текста на чл. 207 относно препратката към чл. 184, в който са определени изискванията към колоосите на товарни вагони, които се включват към състава на пътнически и бързи влакове. Алинея 3 се отменя, за да не се прилагат различни изисквания към последния от товарните вагони, включени в състава на пътнически влак, а към всички да се прилагат изискванията на ал. 2.

С § 7 са направени промени в чл. 208, с които са конкретизирани и допълнени изискванията, когато към състава на пътнически влак се включва подвижен състав за ползване на трасе, за ремонт или от ремонт.

С §§ 8 и 9 в чл. 211 и 215 са прецизирани текстовете относно композирането на влаковете във връзка с прилагането на Правилника за международни железопътни превози на опасни товари (RID) и Приложение № 2 на Спогодбата за международно железопътно сточно съобщение (СМГС).

С § 10 е направена промяна в чл. 251, ал. 4, която цели прецизиране на разпоредбата, тъй като таблиците в Приложение № 15 се отнасят за маневрен състав, начинът на осигуряването на който със спирачна маса се различава от осигуряването на влаков състав със спирачна маса.

С §§ 11 – 22 са направени промени, свързани с актуализирането на разпоредби от Наредба № 58 относно правилата за сигнализиране на влаковете и возилата с цел постигане на съответствие с разпоредбите на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/773.

С § 23 се предлага изменение на т. 25 от § 1 от Допълнителната разпоредба, с което се прецизира дефиницията за Релсовите самоходни специализирани машини (РССМ), като същата е съобразена с дефиницията в Регламент (ЕС) № 1302/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 година относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Подвижен състав — локомотиви и пътнически подвижен състав“ на железопътната система в Европейския съюз.

С § 24 от Заключителната разпоредба се предлага отлагане влизането в сила на разпоредбите на § 16 с цел осигурявана на достатъчен период от време за железопътните предприятия и управителя на инфраструктурата за преминаване към сигнализиране края на товарен влак винаги с две светлоотразителни табели в съответствие с изискванията на ТСОС „Експлоатация и управление на движението“.

Предложеният проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 58 не оказва пряко/или косвено въздействие върху държавния бюджет и не са необходими финансови и други средства за прилагането на новата уредба. Проектът е съгласуван в Работна група № 9 без бележки. Проектът на наредба беше публикуван за oбществено обсъждане за срок от 30 дни на интернет страницата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, както и на Портала за обществени консултации на Министерския съвет. Резултатите от проведеното обществено обсъждане са отразени в приложената към този доклад справка.

**УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ЖЕЛЯЗКОВ,**

Във връзка с гореизложеното, предлагам да подпишете проекта на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 58 от 2.08.2006 г. за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт.

**Приложение:** съгласно текста.

**С уважение,**

**Велик Занчев**

*Заместник-министър на транспорта,*

*информационните технологии и съобщенията*

Съгласувано с:

**Красимира Стоянова Веселин Василев**

*Директор на дирекция „Правна“ Изпълнителен директор на ИАЖА*

**Изготвил***:*

**Даниел Неделков**

*Главен директор на ГДЖИ в ИАЖА*