**Проект!**

**Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт** *(обн., ДВ, бр. 102 от 2006 г., изм., бр. 88 от 2007 г., изм. и доп., бр. 47 и бр. 101 от 2010 г., бр. 28 от 2012 г., бр. 47 от 2013 г., бр. 58 от 2015 г., бр. 29 от 2018 г.)*

**§ 1.** В чл. 1 се правят следните изменения и допълнения:

1. В т. 1 след думата „регулиране“ се поставя запетая и се добавя „надзор“.
2. В точка 3 преди думите „сертификат за безопасност“ се добавя „единен“.
3. В т. 6 накрая на текста се поставя запетая и се добавя „изменението или отмяната им в съответствие с общите критерии за безопасност (ОКБ) и общите методи за безопасност (ОМБ), приети от Европейската комисия“.
4. В т. 9 накрая на текста се добавя „и на сертификат на лице, което изпълнява функции по поддържането на превозни средства“.

**§ 2.** В чл. 2 ал. 2 думите „издадени от тях инструкции, съгласувани с Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ се заменят с „инструкции, издадени и съгласувани по реда на чл. 3 от Наредба № 58 от 2.08.2006 г. за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт (обн., ДВ, бр. 73 от 2006 г.) (Наредба № 58)“.

**§ 3.** В чл. 5 се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинея 2 се изменя така:

„(2) Безопасната експлоатация на железопътната система, контролът на рисковете, свързани с нея, и мерките за контрол на риска се осъществяват от управителите на железопътна инфраструктура и железопътните предприятия, които в съответствие с правомощията си:

1. въвеждат необходимите мерки за контрол на риска, посочени в чл. 13, ал. 2, т. 1, когато е подходящо – в сътрудничество помежду си;

2. прилагат правилата на Европейския съюз и националните правила;

3. създават система за управление на безопасността в съответствие със Закона за железопътния транспорт и тази наредба.“

1. Създава се нова ал. 3:

„(3) Управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия са отговорни всеки за своята част от системата и нейната безопасна експлоатация, включително за доставката на материали и договарянето на услуги, спрямо потребителите, клиентите, съответните работници и други участници, посочени в чл. 17а, ал. 3.“.

1. Създава се ал. 4:

„(4) Железопътните предприятия и управителите на железопътна инфраструктура:

1. прилагат необходимите мерки за контрол на риска, посочени в чл. 13, ал. 2, т. 1, когато е подходящо – в сътрудничество помежду си;
2. отчитат в системите си за управление на безопасността рисковете, свързани с дейностите на други участници в железопътната система и на трети лица;
3. когато е подходящо, задължават с договор другите участници, посочени в чл. 17а, ал. 3, които имат потенциално въздействие върху безопасната експлоатация на железопътната система, да прилагат мерки за контрол на риска;
4. гарантират, че техните подизпълнители предприемат мерки за контрол на риска посредством прилагането на общите методи за безопасност (ОМБ) за наблюдение на процесите, изложени в ОМБ относно наблюдението в чл. 13, ал. 2, т. 4 и че това е предвидено в договорните клаузи, които могат да се разкриват по искане на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз или на националния орган по безопасността.“
5. Досегашната ал. 3 става ал. 5.

**§ 4.** В чл. 8, ал. 1 след думите „прилагане на“ се добавя „системен подход за изпълнение на изискванията на съответното европейско и национално законодателство“ и се поставя запетая.

**§ 5.** Вчл. 9, ал. 1 преди думата „развитието“ се добавя „поддържането“ и се поставя запетая.

**§ 6.** Създава се чл. 9а:

„**Чл. 9а.** (1) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ разработва и публикува годишен план за безопасността, в които излага мерките, предвидени за постигане на общите критерии за безопасност (ОКБ).

(2) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ подпомага при необходимост Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (АЖТЕС) в осъществяване на мониторинг на развитието на безопасността на железопътния транспорт на ниво Европейски съюз.“

**§ 7.** В чл. 12, ал. 1 думите „30 юни“ се заменят с „31 май“.

**§ 8.** В чл. 12а думите „30 юни“ се заменят с „31 май“.

**§ 9.** В чл. 13 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 абревиатурата „ОМБ“ и скобите преди и след нея се заличават, накрая на текста се поставя запетая и се добавя „включително – когато е уместно – от независим орган за оценка“.
2. В ал. 2:

а) в т. 2 думата „сертификатите“ се заменя с „единните сертификати за безопасност“, накрая на текста се поставя запетая и се добавя „издадени в съответствие със ЗЖТ и тази наредба“;

б) точка 3 се изменя така:

„3. методи за оценка на нивото на безопасност и безопасното функциониране на железопътните оператори на национално равнище и на равнището на Европейския съюз“;

в) точка 4 се изменя така:

„4. методи за надзор, които се прилагат от националните органи за безопасност, и методи за наблюдение, които се прилагат от железопътните предприятия, управителите на инфраструктура и лицата, отговорни за поддържане на превозни средства“;

г) създават се т. 5 и 6:

„5. методи за оценка на степента на постигане на критериите за безопасност на национално равнище и на равнището на Европейския съюз;

6. други методи, които обхващат процес от системата за управление на безопасността, който е необходимо да бъде хармонизиран на равнището на Европейския съюз.“

**§ 10.** В чл. 17а се създава ал. 3:

„(3) Лицата, които отговарят за поддръжката на возилата и всички други участници в превозния процес, които имат потенциално въздействие върху безопасната експлоатация на железопътната система, включително производители, предприятия за поддръжка, ползватели, доставчици на услуги, възложители, превозвачи, изпращачи, получатели, товарачи и разтоварачи, доставчици на услуги за пълнене и изпразване въвеждат необходимите мерки за контрол на риска, където е уместно в сътрудничество с други участници и гарантират, че подсистемите, спомагателните съоръжения и оборудването, както и доставяните от тях услуги съответстват на посочените изисквания и условия за ползване, така че да могат да се експлоатират безопасно от железопътното предприятие и/или съответния управител на инфраструктура“.

**§ 11.** Член 18 се изменя така:

„Чл. 18. Общите критерии за безопасност се приемат чрез делегирани актове или актове за изпълнение от Европейската комисия.“

**§ 12.** В чл. 20 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 2 думата „разработват“ се заменя с „определят“.
2. Създава се ал. 3:

„(3) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ предприема действия за извършване на необходимите изменения в националните правила, отразяващи приетите ОМБ и техните изменения, както и за да бъдат постигнати ОКБ, включително всички преработени ОКБ, в съответствие с графиците за въвеждане, които ги придружават. Тези изменения се вземат предвид в годишния план за безопасност, посочен в чл. 9а, ал. 1.“

**§ 13.** В чл. 21 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 думата „уведомява“ се заменя с „нотифицира“, след думите „Европейската комисия“ се добавя „и Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз“ и накрая на текста се добавя „чрез информационнотехнологичната система, управлявана от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз съгласно член 27 от Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004 (OB L 138/1 от 2016 г.), наричан по-нататък Регламент (ЕС) 2016/796“.
2. Създава се нова ал. 2:

„(2) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ прави необходимото съществуващите национални правила да са леснодостъпни, да са публично достояние и да са формулирани с термини, които всички заинтересовани страни могат да разберат. При поискване от заинтересована страна Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ предоставя допълнителна информация относно националните правила“.

 3. Досегашната ал. 2 става ал. 3 и се изменя така:

„(3) Правилата, нотифицирани до 15 юни 2016 г., се прилагат, ако отговарят едновременно на следните условия:

1. попадат в някой от типовете правила, посочени в приложение № 2;

2. съответстват на законодателството на Европейския съюз, включително по-специално на Техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС), ОКБ и ОМБ;

3. като резултат от прилагането им няма да има дискриминация или прикрито ограничение по отношение на транспортната дейност между държавите-членки на Европейския съюз“.

4. Досегашната ал. 3 става ал. 4 и се изменя така:

 „(4) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ може да използва инструмента за управление на правилата, разработен от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз съгласно член 27, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2016/796, и да отправи искане към Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз да класифицира конкретни правила, вземайки предвид развитието на законодателството на Европейския съюз“.

5. Досегашната ал. 4 става ал. 5 и се изменя така:

 „(5) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ уведомява Европейската комисия по реда, определен в ал. 1, за всички изменения в национални правила за безопасност по чл. 20, ал. 3.“

**§ 14.** Създава се чл. 21а:

**„Чл. 21а.** (1) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ може да определя нови национални правила само в следните случаи:

1. когато правила относно съществуващите методи за безопасност не са обхванати от ОМБ;
2. когато правилата за експлоатация на железопътната система все още не са обхванати от ТСОС;
3. като спешна превантивна мярка, особено след произшествие или инцидент;
4. когато е необходимо да се преразгледа вече нотифицирано правило;
5. когато правилата относно изискванията спрямо персонала, изпълняващ критични функции по отношение на безопасността, включително критериите за подбор, здравословната годност и професионалното обучение, още не са обхванати от ТСОС или от Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. за сертифициране на машинисти, управляващи локомотиви и влакове в рамките на железопътната система на Общността (OB L 315/51 от 3 декември 2007 г.).

(2) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ представя проекта за ново национално правило на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и на Европейската комисия за разглеждане своевременно и в съответствие с крайните срокове, посочени в член 25, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2016/796, преди очакваното въвеждане на предложеното ново правило в националната правна система, като предоставя обосновка за въвеждането му, чрез информационнотехнологичната система чл. 21 по ал. 1. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ прави необходимото проектът да е достатъчно подробно описан, за да може Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз да извърши своята оценка в съответствие с член 25, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2016/796.

(3) В случай на спешни превантивни мерки изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ може незабавно да приеме ново правило, което да се приложи веднага. За това правило се изпраща нотификация съгласно член 27, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2016/796 и то подлежи на оценката от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз в съответствие с член 26, параграфи 1, 2 и 5 от Регламент (ЕС) 2016/796.

**§ 15.** Създава се чл. 21б:

 „**Чл. 21б.** (1) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ може да не нотифицира правила и ограничения с местен характер. В такъв случай тези правила и ограничения се посочват в регистъра на инфраструктурата, който се води съгласно чл. 61, ал. 1 от Наредба № 57 от 9.06.2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз (обн., ДВ, бр. 55 от 2004 г.) или в референтния документ за железопътната мрежа, посочен в чл. 23, ал. 1 от ЗЖТ се указва къде са публикувани тези правила и ограничения.

(2) Националните правила, за които не е изпратена нотификация в съответствие с настоящия раздел, не се прилагат за целите на настоящата наредба“.

**§ 16.** В чл. 22 се правят следните изменения и допълнения:

1. Създава се нова ал. 2:

„(2) Системите за управление на безопасността се адаптират към типа, обхвата, областта на дейност и други условия на извършваната дейност и осигуряват контрол на рисковете на управителя на железопътна инфраструктура или железопътното предприятие, включително предоставянето на поддръжка и материали и използването на изпълнители. В допълнение на съществуващите национални и международни правила за отговорност, системата за управление на безопасността отчита, когато е уместно и разумно, рисковете, произтичащи в резултат от дейностите на други участници в транспортния процес“.

1. Досегашната ал. 2 става ал. 3.
2. Досегашната ал. 3 става ал. 4 и в нея се правят следните изменения:

 а) точка 3 се изменя така:

 „3. политика за безопасност, одобрена от управителя/изпълнителния директор на предприятието/търговското дружество и сведена до знанието на целия персонал;“

 б) в т. 5 след думите „методи за“ се добавя „идентифициране на рискове“ и се поставя запетая, а думите „при извършване на експлоатационните операции“ се заменят със „за интерфейса човек—машина—организация“;

 в) в т. 6 след думата „инцидентите“ се поставя запетая и думата „и“ се заличава, а след думите „близки до инциденти“ се добавя „ и други опасни събития“;

 г) в т. 8 след думите „контрол на“ думата „информацията“ се заменя с „конфигурацията на информация от съществено значение“;

 д) в т. 11 след думите „провеждане на“ се добавя „периодични“;

 е) в т. 12 думите „и процедури за гарантиране на съответствие със стандартите и други нормативни условия през експлоатационния период на съоръжения и операции“ се заменят с „в други съответни правила или в решения на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“;

 ж) точка 13 се изменя така:

 „13. програми за обучение на персонала и системи, които гарантират, че се поддържа компетентността на персонала и че се изпълняват задачите, включително условията и реда относно безопасност и здраве при работа“;

 з) създава се т. 14:

 „14. процедури за гарантиране на съответствие със стандартите и други нормативни условия през целия експлоатационен период на съоръженията и операциите“.

1. Създават се ал. 5 - 7:

„(5) Управителят на инфраструктурата и железопътните предприятия могат да включват всякакви други елементи в системите за управление на безопасността освен посочените в ал. 4, необходими за покриване на рисковете, свързани с безопасността, в съответствие с оценката на рисковете, произтичащи от собствената им дейност.

 (6) Управителят на инфраструктурата и железопътните предприятия чрез системата за управление за безопасността насърчават изграждането на култура на взаимно доверие, увереност и обучение, в рамките на която персоналът се насърчава да допринася за развитието на безопасността, като същевременно се спазва поверителност.

 (7) След настъпване на тежко произшествие, железопътното предприятие предоставя помощ на пострадалите, като ги подпомага при процедурите за подаване на жалби в съответствие с Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт (ОВ L 315 от 2007 г.).При предоставянето на такава помощ се използват канали за комуникация със семействата на пострадалите, като това включва психологическа подкрепа“.

**§ 17.** В чл. 25 се правят следните изменения и допълнения:

1. Досегашният текст става ал. 1.
2. Създава се ал. 2:

„(2) Управителят на инфраструктурата улеснява при извънредни обстоятелства координацията и готовността на компетентните служби за реагиране при извънредни ситуации от двете страни на границата при трансгранична инфраструктура“.

 **§ 18.** В заглавието на Глава трета пред думата „сертификат“ се добавя „единен“.

 **§ 19.** В заглавието на Раздел І от Глава трета пред думата „сертификат“ се добавя „единен“.

**§ 20**. В чл. 26 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 преди думата „сертификат“ се добавя „единен“, а след думите „железопътно предприятие“ се поставя запетая и се добавя „което има област на дейност в Република България, когато това е поискано от заявителя“.
2. Създава се нова ал. 2:

„(2) Единен сертификат за безопасност на железопътни предприятия с област на дейност в Република България и в една или повече държави – членки на Европейския съюз, или по искане на заявителя – единен сертификат за безопасност на железопътно предприятие с област на дейност в Република България, се издава от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз“.

1. Досегашната ал. 2 става ал. 3 и се изменя така:

„(3) Единните сертификати за безопасност по ал. 1 и 2 и удостоверението за безопасност на управител на железопътна инфраструктура са поименни и не подлежат на преотстъпване“.

**§ 21.** Член 27 се изменя така:

„**Чл. 27.** Единният сертификат за безопасност се издава за срок до 5 години и се подновява след подаване на заявление от железопътното предприятие. Удостоверението за безопасност е валидно 5 години и се подновява след подаване на заявление от управителя на инфраструктурата“.

**§ 22.** В чл. 28 се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинея 1 се изменя така:

 „Чл. 28. (1) За издаване на единен сертификат по чл. 26, ал. 1 и 2 кандидатите подават заявление чрез системата за обслужване на едно гише съгласно член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796, в което посочват сертифициращ орган“.

1. Алинея 2 се отменя.
2. Създава се нова ал. 3:

 „(3) За издаване на удостоверение за безопасност на управител на железопътна инфраструктура кандидатите подават писмено заявление до изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“.

1. Досегашната ал. 3 става ал. 4.

**§ 23.** В чл. 29 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 след думите „по чл. 28“ се поставя запетая и се добавя „ал. 1 за издаване на единен сертификат за безопасност на железопътно предприятие с област на дейност в Република България“.
2. В ал. 2 думите „представяне на съответните документи“ се заменят с „допълване на досието към заявлението“.
3. В ал. 3 след думите „се произнася“ се добавя „с решение“.

**§ 24.** В чл. 30 пред думата „сертификат“ се добавя „единен“, а думите „заедно с формуляра за кандидатстване“ се заличават.

**§ 25.** В чл. 31 пред думата „сертификат“ се добавя „единен“.

**§ 26.** В чл. 32 се правят следните изменения:

1. В ал. 1 думите „Регламент (ЕС) № 1077/2012“ се заменят с „Делегиран Регламент (ЕС) 2018/761 на комисията от 16 февруари 2018 година за определяне на общи методи за безопасност, отнасящи се за надзор от националните органи по безопасността след издаването на единен сертификат за безопасност или на разрешение за безопасност в съответствие с Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1077/2012 на Комисията (OB L 129 от 2018г.)“.
2. Алинея 2 се заменя така:

„(2) В процеса на подновяването на единни сертификати за безопасност, издадени от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ и на удостоверения за безопасност се използва информацията, събрана по време на надзорната дейност“.

**§ 27.** Член 33 се изменя така:

 „Чл. 33. (1) В случай, че изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ е издал решение за отказ за издаване на единен сертификат за безопасност, в срок от един месец, считано от уведомлението за това, заявителят може да поиска да се преразгледа решението.

 (2) В срок от два месеца от датата на получаване на искането за преразглеждане, изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ може да отмени своето решение за отказ и да издаде единен сертификат или да потвърди своето решение.

 (3) Изричният отказ на изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ за издаване на единен сертификат или удостоверение за безопасност, както и решението, с което се отнема, ограничава или изменя сертификата или удостоверението, подлежат на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс. Отказ за издаване на единен сертификат за безопасност от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз, както и решението, с което се отнема, ограничава или изменя сертификата се обжалва съгласно чл. 9 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/867 на Комисията от 13 юни 2018 година за създаване на процедурен правилник на апелативните съвети на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (OB L 149 от 2018г.).“.

**§ 28.** В заглавието на Раздел II от Глава трета пред думата „сертификат“ се добавя „единен“.

**§ 29.** Член 34 се изменя така:

 „Чл. 34. (1) Сертификатите за безопасност, издадени преди 16 юни 2019 г.или единните сертификати за безопасност служат като доказателство, че железопътното предприятие е изградило система за управление на безопасността и може да изпълни изискванията, предвидени в ТСОС и други приложими актове на Европейския съюз, както и националните правила за безопасност, за да контролира рисковете и да осигурява безопасни транспортни услуги по железопътната инфраструктура.

 (2) Наличието на валиден сертификат за безопасност, издаден преди 16 юни 2019 г.или единен сертификат за безопасност е условие за достъп до железопътната инфраструктура.

 (3) Единни сертификати за безопасност, издадени на чуждестранни железопътни предприятия, се приемат за валидни и тези предприятия могат да имат достъп до и в гранични гари и без разширяване на областта им на дейност за Република България, когато оперират по мрежа със сходни характеристики и по сходни оперативни правила. За да могат да получат достъп за извършване на превози, тези чуждестранни предприятия следва да проведат съгласуване с Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“. Това съгласуване може да се извършва за всеки конкретен случай или да бъде включено в трансгранично споразумение между държавите-членки или националните органи по безопасността.

 (4) В единните сертификати за безопасност се вписва типът и обхватът на извършваните железопътните операции, както и областта на дейност. Единният сертификат за безопасност може да обхваща и странични коловози и индустриални клонове, собственост на железопътното предприятие, ако те са включени в системата му за управление на безопасността.“

**§ 30.** Член 35 се изменя така:

 „Чл. 35. По време на срока на валидност на сертификат за безопасност, издаден преди 16 юни 2019 г. или на единен сертификат за безопасност с област на дейност в Република България, Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ контролира прилагането на системата за управление на безопасността и прилага принципите за надзор, установени в Приложение I на Делегиран Регламент (ЕС) 2018/762 на Комисията от 8 март 2018 година за установяване на общи методи за безопасност във връзка с изискванията към системата за управление на безопасността съгласно Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕС) № 1158/2010 и (ЕС) № 1169/2010 на Комисията“.

**§ 31.** Член 36 се изменя така:

 „Чл. 36. Съдържанието на издадените единни сертификати за безопасност е съгласно Приложение III от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/763 на Комисията от 9 април 2018 година за определяне на практически разпоредби относно издаването на единни сертификати за безопасност на железопътни предприятия съгласно Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕО) № 653/2007 на Комисията“.

**§ 32.** Член 37 се изменя така:

 „Чл. 37. Единен сертификат за безопасност на железопътно предприятие, издаден в държава, която не е член на Европейския съюз, се признава за валиден, ако това е уговорено в международен договор, по който Република България е страна“.

**§ 33.** В чл. 38 се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинея 1 и 2 се изменят така:

„Чл. 38. (1) Железопътното предприятие подава заявление за издаване на единен сертификат за безопасност чрез системата за обслужване на едно гише съгласно Приложение I на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/763 на Комисията от 9 април 2018 година за определяне на практически разпоредби относно издаването на единни сертификати за безопасност на железопътни предприятия съгласно Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕО) № 653/2007 на Комисията.

 (2) В заявлението си за единен сертификат за безопасност железопътното предприятие уточнява типа и обхвата на съответните железопътни операции и предвижданата област на дейността“.

1. В ал. 4 пред думата „сертификат“ се добавя „единен“.
2. Алинея 5 се изменя така:

„(5) Заявлението за издаване на единен сертификат за безопасност се придружава от досие, в което се съдържа документация, доказваща, че:

1. железопътното предприятие е изградило система за управление на безопасността в съответствие с чл. 22 и изпълнява изискванията, установени в ТСОС, ОМБ и ОКБ и други приложими актове, с цел да контролира рисковете и да осигурява безопасно транспортни услуги по мрежата;

2. железопътното предприятие, където е приложимо, отговаря на изискванията, регламентирани в съответните национални правила, за които е изпратена нотификация в съответствие с чл. 8“.

1. Създава се ал. 6:

„(6) Придружаващото заявлението досие или информация за всички заявления, етапите на съответните процедури и резултатите от тях, а също и когато е приложимо — исканията и решенията на апелативния съвет се подават чрез обслужването на едно гише, регламентирано в член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796“.

**§ 34.** В чл. 39 думите „Регламент (ЕС) № 1158/2010“ се заменят с „Делегиран регламент (ЕС) 2018/762 на Комисията от 8 март 2018 година за установяване на общи методи за безопасност във връзка с изискванията към системата за управление на безопасността съгласно Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕС) № 1158/2010 и (ЕС) № 1169/2010 на Комисията“.

**§ 35.** В чл. 40 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1:

а) в основния текст думата „писмено“ се заличава, след думата „подновяване“ се добавя „или промяна“, думата „сертификата“ се заменя с „единен сертификат“ и думите „по образец съгласно Приложение III на Регламент (ЕО) № 653/2007“ се заличават;

б) в т. 2 думите „на вида и размера на дейността на железопътното предприятие“ се заменят с „в обхвата, типа дейност или областта на дейност“;

г) точка 3 се отменя.

1. Създава се ал. 3:

„(3) Ако железопътно предприятие има единен сертификат за безопасност и желае да разшири областта на дейността си, то допълва досието със съответните документи по отношение на допълнителната област на дейност и изпраща досието на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз“.

**§ 36.** В чл. 41 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1:

а) основният текст се изменя така:

„Чл. 41. (1) Притежателят на валиден сертификат за безопасност, издаден преди 16 юни 2019 г. или на единенен сертификат за безопасност е длъжен да уведоми Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ за:“;

б) в т. 1 думите „съответната част от сертификата“ се заменят със „съответния сертификат“;

1. Алинея 3 се отменя.

**§ 37.** В чл. 42 думите „сертификата за безопасност“ се заменят с „валидния сертификат за безопасност или единния сертификат за безопасност“.

**§ 38.** В чл. 43 се правят следните промени:

1. Алинея 1 се изменя така:

„(1) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ отнема валидните сертификати за безопасност, издадени преди 16 юни 2019 г. или единните сертификати за безопасност, издадени от него, когато установи, че притежателят на сертификата вече не отговаря на условията за сертифициране“.

1. Алинея 2 се изменя така:

„(2) Когато единният сертификат е издаден от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз, изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ изисква от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз да ограничи или отмени сертификата, когато се установи, че притежателят му вече не отговаря на условията за сертифициране“.

**§ 39.** Член 44 се изменя така:

„Чл. 44. Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ издава единен сертификат за безопасност на железопътните предприятия, които имат област на дейност, ограничена само в Република България или информира заявителя за решението за отказ в рамките на предварително определен срок и във всеки случай не по-късно от четири месеца след подаване от страна на заявителя на цялата необходима информация и всякаква изискана допълнителна информация“.

**§ 40.** В чл. 45 се правят следните изменения:

1. В ал. 1 думите „Европейската железопътна агенция“ се заменят с „Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз“, след думите „сертификати за безопасност“ се добавят „,издадени преди 16 юни 2019 г. или единни сертификати за безопасност“ и думите „един месец“ се заменят с „две седмици“.
2. В ал. 2 в т. 2 и 3 думите „сертификата за безопасност“ се заменят с „съответния сертификат“.

**§ 41.** Създава се чл. 45а:

„Чл. 45а. За целите на издаване на единните сертификати за безопасност изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ и Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз сключват споразумения за сътрудничество в съответствие с член 76 от Регламент (ЕС) 2016/796. Споразуменията за сътрудничество могат да включват един или повече национални органи по безопасността“.

**§ 42.** В чл. 47 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 се създава т. 3:

„3. системата за управление на безопасността на управителя на инфраструктурата отчита ефекта от дейностите на различни железопътни предприятия върху мрежата и предвижда всички железопътни предприятия да могат да функционират в съответствие с ТСОС и националните правила, както и с условията, формулирани в техния сертификат за безопасност“.

1. В ал. 3 думите „Приложение III на Регламент (ЕС) № 1169/2010 на Комисията от 10 декември 2010 г. относно общ метод за безопасност за оценка на съответствието с изискванията за получаване на удостоверение за безопасност (OB, L 327 от 11.12.2010 г.) (Регламент (ЕС) № 1169/2010)“ се заменят с „Приложение II на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/763 на Комисията от 9 април 2018 година за определяне на практически разпоредби относно издаването на единни сертификати за безопасност на железопътни предприятия съгласно Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕО) № 653/2007 на Комисията“.

**§ 43.** В чл. 48 се създават ал. 5 и 6:

„(5) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ дава разяснения относно изискванията за удостоверение за безопасност и необходимите документи, по целесъобразност под формата на документ с насоки за подаване на заявления.

(6) Сертификатите по ал. 2 не се прилагат към заявлението, когато са издадени от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“.

**§ 44.** В чл. 54, ал. 1 думите „един месец“ се заменят с „две седмици“.

**§ 45.** В чл. 62б се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 2 след думата „издава“ се поставя запетая и се добавя „подновява, отказва издаването, отнема или ограничава“;
2. В ал. 3 след думата „издава“ се поставя запетая и думите „сертификат за“ се заменят с „подновява, отказва издаването, отнема или ограничава сертификат на лице, което изпълнява“.

**§ 46.** В чл. 62в се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1:

а) в основния текст след думата „издаване“ се поставя запетая и се добавя „подновяване или актуализиране/изменение“;

б) в т. 1 думите „издаване на“ се заличават;

в) в т. 2 думите „издаване на“ се заличават.

1. В ал. 2 след думата „издаване“ се поставя запетая и се добавя „подновяване или актуализиране/изменение“.
2. В ал. 3 се създават изречения второ и трето:

„Към заявлението по ал. 1 се прилагат документи, доказващи съответствието с изискванията относно процедурите, определени в Приложение ІІІ на Регламент (ЕС) № 445/2011 – за товарни вагони или в Приложение № 4б – за другите видове превозни средства. Към заявлението по ал. 2 се прилагат документи, доказващи съответствието с изискванията по отношение на функциите, за които се подава заявлението относно процедурите, определени в Приложение ІІІ на Регламент (ЕС) № 445/2011– за товарни вагони или в Приложение № 5б – за другите видове превозни средства.“

1. Създават се нови ал. 5 и 6:

„(5) Най-малко 6 месеца преди датата на изтичане на срока на валидност на сертификат по ал. 1 или 2 се подава заявление за подновяване на сертификата. Подновеният сертификат е валиден от датата на изтичане на предишния сертификат.

 (6) След изтичане на срока по ал. 5 се подава заявление за издаване на нов сертификат по ал. 1 или 2.“

1. Досегашните ал. 5 – 6 стават съответно ал. 7 – 8.
2. Досегашната ал. 8 става ал. 9, а досегашната ал. 7 става ал. 10.
3. Досегашните ал. 9-11 стават съответно ал. 11-13.

**§ 47.** В чл. 64 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1:

а) в т. 1 думите „структурни подсистеми на железопътната система“ се заменят с „подсистемите за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, на енергийните и инфраструктурните подсистеми, изграждащи железопътната система на Европейския съюз“;

б) в т. 5 думата „контрол“ се заменя с „надзор“;

в) в т. 9 думите „сертификат за безопасност на железопътно предприятие“ се заменят с „единен сертификат за безопасност на железопътно предприятие с област на дейност в Република България и е заявило, че сертифициращ орган е Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“;

г) създават се т. 10 - 12:

„10. ограничава или отменя сертификати за безопасност, издадени преди 16 юни 2019 г. и проверява спазването на изискванията, при които са издадени до срока им на валидност;

11. разработва и публикува годишни планове за безопасността, в които се включват мерки, предвидени за постигане на ОКБ;

12. оказва подкрепа на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз, когато е уместно, в работата ѝ по наблюдението на развитието на безопасността на железопътния транспорт.“

1. Алинея 6 се изменя така:

„(6) Актовете на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ във връзка с изпълнение на функциите му по ал. 1, т. 9 подлежат на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс.“

**§ 48.** В чл. 64а се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинея 1 и 2 се изменят така:

„(1) При изпълнение на функциите си по чл. 32 и по чл. 64, ал. 1, т. 7, 8, 9 и 10 Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ прилага общия метод за безопасност за осъществяване на надзор съгласно Делегиран Регламент (ЕС) 2018/761 на Комисията от 16 февруари 2018 година за определяне на общи методи за безопасност, отнасящи се за надзор от националните органи по безопасността след издаването на единен сертификат за безопасност или на удостоверение за безопасност в съответствие с Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1077/2012 на Комисията (OB L 129 от 2018г.).

 (2) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ разработва и прилага стратегия за надзора, като използва информацията, събрана от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз по време на оценката на досието на железопътното предприятие след издаване на неговия единен сертификат за безопасност и събраната информацията в процеса на издаване на удостоверението за безопасност на управителя на инфраструктурата.“

1. Създават се ал. 3 - 5:

„(3) Железопътното предприятие уведомява Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ най-малко два месеца преди започването на всякаква нова дейност, свързана с железопътния транспорт, за да се даде възможност да се планират дейностите по надзора. Железопътното предприятие предоставя и подробна информация за категориите персонал и типовете превозни средства.

(4) Надзорът, упражняван от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, обхваща и наблюдение на спазването на приложимите правила относно работното време, продължителността на смените и периодите на почивка на влаковите машинисти.

(5) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ упражнява надзор върху пътните подсистеми за контрол, управление и сигнализация, енергийните и инфраструктурните подсистеми и осигурява съответствието им с основните изисквания. В случай на трансгранични инфраструктури Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ изпълнява надзорните си дейности в сътрудничество с други съответни национални органи по безопасността. Ако се установи, че управител на инфраструктура вече не отговоря на условията на неговото удостоверение за безопасност, Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ ограничава или отнема това удостоверение, като привежда мотивите за своето решение.“

**§ 49.** В чл. 65 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 думите „след консултации с всички участници в железопътната система“ се заменят с „като позволява на всички заинтересовани страни да бъдат изслушани и да аргументират своите действия“.
2. Създават се ал. 3 - 7:

„(3) Ако по време на надзора се установи риск за безопасността, Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ може по всяко време да приложи временни мерки за безопасност, включително ограничаване или преустановяване на съответните операции.

(4) Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз може да поиска от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ да оттегли или да адаптира мерките по ал. 3, ако установи, че са несъразмерни.

(5) Когато срокът на действие на временната мярка по ал. 3 надхвърля три месеца, изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ отправя искане към Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз да ограничи или отмени единния сертификат за безопасност, издаден от нея.

(6) Ако Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ установи, че управител на инфраструктура вече не отговоря на условията на неговото удостоверение за безопасност, изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ ограничава или отнема това удостоверение, като в решението си посочва мотивите за това действие.

(7) При надзора на ефективността на системите за управление на безопасността на управителите на инфраструктура и на железопътните предприятия, Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ взема предвид безопасното функциониране на участниците, и където е уместно - центровете за обучение при положение, че дейността им има въздействие върху безопасността на железопътния транспорт“.

**§ 50.** В чл. 66 се правят следните изменения и допълнения:

1. В основния текст думите „Европейската железопътна агенция“ се заменят с „Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз“.
2. В т. 2 пред думата „сертификат“ се добавя „единен“ и думата „превозвачи“ се заменя с „предприятия“.
3. В т. 3 думите „железопътен превозвач, който“ се заменят с „железопътно предприятие, което“.
4. Създава се т. 4:

„4. отнети или ограничени единни сертификати за безопасност и/или приложените временни мерки за безопасност, включително незабавното ограничаване или преустановяване на съответните операции на железопътно предприятие.“.

**§ 51**. В чл. 67 се правят следните изменения:

1. Алинея 2 се изменя така:

„(2) Докладът по ал. 1 съдържа информация за:

1. развитието на безопасността в железопътния транспорт, включително съвкупност от общи показатели за безопасност на ниво държави членки, в съответствие с член 5, параграф 1;

2. важните промени в законодателството и регулирането по отношение на безопасността в железопътния транспорт;

3. разработването на сертификати и разрешения за безопасност;

4. резултатите и натрупания опит от упражняването на надзор върху управителите на инфраструктура и железопътните предприятия, включително броя и резултатите от проверки и одити;

5. дерогациите, за които е взето решение съгласно чл. 62ж, ал. 1; и

6. опита на железопътните предприятия и управителите на инфраструктура от прилагането на съответните ОМБ“.

1. Алинея 4 се отменя.
2. Алинея 5 се отменя.

**§ 52**. В чл. 69, ал. 3 след думите „собствен железопътен транспорт“ се добавя „и/или с приемно-предавателна дейност или на железопътна инфраструктура на железопътно предприятие и се поставя запетая, и накрая на текста се поставязапетая и думите „по ред, определен от управителя на железопътното предприятие или на лицето със собствен железопътен транспорт“.

**§ 53**. В чл. 72, ал. 2 думата „превозвач“ се заменя с „железопътно предприятие“.

**§ 54**. В чл. 73 се създава ал. 6:

„(6) Когато в железопътното произшествие или инцидент участва само един участник – железопътно предприятие или управител на инфраструктурата, оперативната група по чл. 71 ал. 3 предоставя събраните материали на участника за провеждане на вътрешно разследване и изготвяне на доклад.“

**§ 55**. В чл. 77 се правят следните допълнения:

1. Създава се ал. 6:

„(6) При извършване на разследване на произшествия и инциденти извън тези по чл. 76, ал. 1, при което оперативната група е установила, че има само един участник – железопътно предприятие и/или управител на инфраструктурата, разследването се извършва от разследваща комисии в състав, включващ само представители на участника в произшествието и/или инцидента“.

1. Създава се ал. 7:

„(7) Ръководителят на службата по безопасност на жп предприятието, ако е съвместимо, информира своевременно председателя на съответната РРК за изземване разследването на произшествието или инцидента по ал.6“.

**§ 56**. В чл. 78 се правят следните изменения и допълнения:

1. Създава се нова ал. 4:

„(4) Комисиите за разследване по чл. 77, ал. 6 със само един участник се назначават от управителя на железопътното предприятие и/или на управителя на инфраструктурата“.

1. Досегашната ал. 4 става ал. 5 и в нея в изречение първо след думата „комисия“ се добавят думите „по чл. 77, ал. 3“.
2. Досегашната ал. 5 става ал. 6.
3. Досегашната ал. 6 става ал. 7 и в нея след думата „комисия“ се добавят „по чл. 77, ал. 3 и разследващата комисия по чл. 77 ал. 6“.
4. Досегашната ал. 7 става ал. 8.

**§ 57**. В § 1 от Допълнителните разпоредби се правят следните изменения и допълнения:

1. В т. 9 думата „злополука“ се заменя с „произшествие“.
2. В т. 10 думите „нарушаване на нормативно определеното функциониране на железопътната система или на част от нея“ се заменят с „произшествие или инцидент“.
3. Точка 22 се изменя така:

 „22. „Национални правила за безопасност“ са всички задължителни правила, приети в Република България, независимо от органа, който ги издава, които съдържат изисквания за безопасност на железопътния транспорт или технически изисквания, различни от определените от Европейския съюз правила или от международните правила и които са приложими в рамките на Република България за железопътните предприятия, управителите на инфраструктура или трети лица“.

1. Точка 23 се изменя така:

 „23. „Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз“ е агенцията, създадена с Регламент (ЕС) 2016/796, която е орган на Европейския съюз и притежава юридическа правосубектност“.

1. Точка 24 се изменя така:

 „24. „Съставен елемент на оперативната съвместимост“ е всеки отделен елемент или група елементи, монтажен възел или цялостно оборудване/обзавеждане, обединени или предназначени да се обединят в подсистема, от която пряко или косвено зависи оперативната съвместимост на железопътната система, включително както материални обекти, така и нематериални обекти“.

1. В т. 25 думите „по чл. 115а, ал. 7 ЗЖТ“ се заменят с „на превозните средства по чл. 7, ал. 3, т. 1 от ЗЖТ“.
2. Създават се т. 33 – 46:

„33. „Лице, което отговаря за поддръжката“ е лице, което отговаря за поддръжката на превозно средство и е регистрирано като такова в регистъра на превозните средства, посочен в чл. 7, ал. 3, т. 1 от ЗЖТ;

34. Производител“ е всяко физическо или юридическо лице, което произвежда продукти под формата на съставни елементи на оперативната съвместимост, подсистеми или превозни средства, или е поръчало тяхното проектиране или производство, като ги предлага на пазара със своето наименование или търговска марка;

35.„Тип дейност“ е видът на дейността, който може да е железопътен превоз на пътници (включващ или изключващ високоскоростни услуги), железопътен превоз на товари (включващ или изключващ превоз на опасни товари) и единствено маневрени услуги;

36. „Обхват на дейност на железопътното предприятие“ е обхватът, измерван чрез броя пътници и/или обема стоки и прогнозирания размер на железопътното предприятие от гледна точка на броя на персонала, ангажиран в железопътния сектор (а именно: като микропредприятие, малко, средно или голямо предприятие);

37. „Област на дейност“ е мрежа или мрежи в рамките на една или повече държави членки, в които дадено железопътно предприятие възнамерява да извършва дейността си;

38. „Изпращач“ е предприятие, което изпраща стоки от свое име или от името на трета страна;

39. „Получател“ е всяко физическо или юридическо лице, което получава стоки по силата на договор за превоз; ако транспортната операция се осъществява без договор за превоз, за получател се смята всяко физическо или юридическо лице, което приема стоките при пристигането им;

40. „Товарач“ е предприятие, което товари опаковани стоки, малки контейнери или преносими резервоари във или на вагон или контейнер, или което товари на вагон контейнери, контейнери за насипни товари, многоелементни газови контейнери, цистерни контейнери или преносими цистерни;

41. „Разтоварач“ е предприятие, което разтоварва от вагон контейнери, контейнери за насипни товари, многоелементни газови контейнери, цистерни контейнери или преносими цистерни, или предприятие, което разтоварва от вагон или контейнер опаковани стоки, малки контейнери или преносими цистерни, или предприятие, което разтоварва стоки от цистерна (вагон цистерна, сменяема цистерна, преносима цистерна или цистерна контейнер), или от ремонтен вагон или многоелементен газов контейнер, или от вагон, голям или малък контейнер за превоз на насипни товари или контейнер за насипни товари;

42. „Доставчик на услуги за пълнене“ е предприятие, което товари стоки в цистерна (включително вагон цистерна, вагон със сменяема цистерна, преносима цистерна или цистерна контейнер), на вагон, голям или малък контейнер за превоз на насипни товари или на ремонтен вагон или многоелементен газов контейнер;

43. „Доставчик на услуги за изпразване“ е предприятие, което разтоварва стоки от цистерна (включително вагон цистерна, вагон със сменяема цистерна, преносима цистерна или цистерна контейнер), от вагон, голям или малък контейнер за превоз на насипни товари или от ремонтен вагон или многоелементен газов контейнер;

44. „Превозвач“ е предприятие, което извършва транспортни дейности съгласно договор за превоз;

45. „Възложител“ е публична или частна структура, която възлага проектирането и/или изграждането или подновяването, или модернизирането на подсистема;

46. „Отговорен разследващ“ е лице, което отговаря за организацията, провеждането и контрола на разследване.

**§ 58.** Приложение № 1 към чл. 9, ал. 3 се изменя така:

„Приложение № 1

 към чл. 9, ал. 3

ОБЩИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ

Общите показатели за безопасност (ОПБ) се отчитат ежегодно от националните органи по безопасността. Ако след представянето на доклада бъдат открити нови факти или грешки, показателите за съответната година се изменят или коригират от националния орган по безопасността при първа възможност и най-късно в следващия годишен доклад. Общите определения за ОПБ и методите за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията са посочени в допълнението.

1. Показатели, свързани с произшествия

1.1. Общ и относителен (спрямо влак-километри) брой значителни произшествия и разбивка по следните видове произшествия:

 — сблъсък на влак с железопътно превозно средство;

 — сблъсък на влак с препятствие в рамките на строителния габарит;

— дерайлиране на влак;

— произшествие на прелез, включително произшествие с пешеходци на прелез, и допълнителна разбивка за петте вида прелези, определени в точка 6.2;

— произшествие с лица, с участието на движещ се подвижен състав, с изключение на самоубийствата и опитите за самоубийство;

— пожар на подвижен състав;

— други.

Всяко значително произшествие се докладва по вида на първичното произшествие дори когато последствията от вторичното произшествие са по-тежки (напр. дерайлиране, последвано от пожар).

1.2. Общ и относителен (спрямо влак-километри) брой лица, тежко ранени или загинали, по вид на произшествието, разделени на следните категории:

— пътник (също така и относителна стойност спрямо общия брой пътник-километри и пътнически влак- километри);

— служител или изпълнител;

— ползвател на прелез;

— нарушител;

— друго лице, намиращо се на перон;

 — друго лице, ненамиращо се на перон.

2. Показатели, свързани с опасни товари

Общ и относителен (спрямо влак-километри) брой произшествия, свързани с железопътния превоз на опасни товари, разделени на следните категории:

 — произшествие с участието на най-малко едно железопътно превозно средство, превозващо опасни товари, както са определени в допълнението;

— брой произшествия, при които са освободени опасни товари.

3. Показатели, свързани със самоубийства

Общ и относителен (спрямо влак-километри) брой на самоубийствата и опитите за самоубийство.

4. Показатели, свързани с предпоставки за произшествия

Общ и относителен (спрямо влак-километри) брой на предпоставки за произшествия и разбивка по следните видове предпоставки:

— счупена релса;

— изкривяване на коловоза и други деформации на коловоза;

— неправилно показание на сигнализацията, което води до опасна ситуация;

— подминаване на сигнал за опасност, когато се преминава през опасна точка;

— подминаване на сигнал за опасност, когато не се преминава през опасна точка;

— счупено колело на подвижен състав в експлоатация,

— счупена ос на подвижен състав в експлоатация.

Всички предпоставки трябва да бъдат докладвани, както довелите, така и недовелите до произшествие. (Предпоставка, която е довела до значително произшествие, се докладва също така по показателите, свързани с предпоставки; предпоставка, която не е довела до значително произшествие, се докладва само по показателите, свързани с предпоставките).

5. Показатели за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията

Общо в евро и относително (спрямо влак-километри):

— брой на смъртните случаи и на тежко ранените лица, умножен по стойността за предотвратяване на пострадал (СПП);

— разходи за щети, нанесени на околната среда;

— разходи за материални щети по подвижния състав или инфраструктурата;

— разходи за закъснения вследствие на произшествия. Националните органи по безопасността докладват за икономическото въздействие на значителните произшествия. СПП представлява стойността, която обществото определя за предотвратяването на пострадал, и като такава тя не представлява референтна стойност за обезщетението между страни, участвали в произшествие.

6. Показатели, свързани с техническата безопасност на инфраструктурата и нейното прилагане

6.1. Процент коловози с действащи системи за влакова защита (СВЗ) и процент влак-километри с използването на бордови СВЗ, когато тези системи осигуряват:

— предупреждение;

— предупреждение и автоматично спиране;

— предупреждение и автоматично спиране и точков надзор на скоростта;

— предупреждение и автоматично спиране и непрекъснат надзор на скоростта.

6.2. Брой прелези (общ, на линеен километър и на километър релсов път) по следните пет вида:

 а) прелез с пасивна охрана;

б) прелез с активна охрана:

i) ръчна;

ii) автоматична, с предупреждение от страната на ползвателя;

iii) автоматична, със защита от страната на ползвателя;

iv) със защита от страната на железния път.

**Допълнение**

Общи определения за ОПБ и методи за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията

1. Показатели, свързани с произшествия

1.1. „значително произшествие“ е всяко произшествие с участието на най-малко едно движещо се железопътно превозно средство, с резултат най-малко едно загинало или тежко ранено лице, или значителни щети по подвижния състав, коловоза, други съоръжения или околната среда, или значително нарушаване на движението, с изключение на произшествия в ремонтните заводи, складовете и депата;

1.2. „значителни щети по подвижния състав, коловоза, други съоръжения, или околната среда“ са щети, които са равностойни на 150 000 EUR или повече;

1.3. „значително нарушаване на движението“ е, че движението на влаковете по главна железопътна линия е прекъснато за шест часа или повече;

1.4. „влак“ е едно или повече железопътни превозни средства, задвижвани от един или повече локомотиви или моторни вагони, или един моторен вагон, пътуващ самостоятелно, движещ се под определен номер или специфично обозначение от начална фиксирана точка до крайна фиксирана точка, включително лека машина, т.е. локомотив, пътуващ самостоятелно;

1.5. „сблъсък на влак с железопътно превозно средство“ e сблъсък чело в чело, чело в край или странично сблъскване между част от влак и част от друг влак или железопътно превозно средство, или с маневриращ подвижен състав;

1.6. „сблъсък на влак с препятствие в строителния габарит“ e сблъсък между част от влак и предмети, закрепени или временно намиращи се на или в близост до коловоза (с изключение на предмети на прелез, ако са загубени от пресичащо превозно средство или ползвател), включително сблъсък с надземна контактна мрежа;

1.7. „дерайлиране на влак“ e всеки случай, при който най-малко едно колело на влака напусне железния път;

1.8. „произшествие на прелез“ e всяко произшествие на прелез с участието на най-малко едно железопътно превозно средство и едно или повече пресичащи превозни средства, други пресичащи ползватели, като пешеходци, или други предмети, намиращи се временно на или в близост до коловоза, ако са загубени от пресичащо превозно средство или ползвател;

1.9. „произшествие с хора, с участието на движещ се подвижен състав“ e произшествия с едно или повече лица, които са ударени от железопътно превозно средство или от предмет, който е закрепен към превозното средство или който се е отделил от него, това включва лица, които падат от железопътни превозни средства, както и лица, които падат или са ударени от незакрепени предмети, докато пътуват на борда на железопътни превозни средства;

1.10. „пожар на подвижен състав“ e пожар или взрив, настъпил на железопътно превозно средство (включително на товара му), докато се движи между гарата на заминаване и гарата на местоназначение, включително докато е спряло на гарата на заминаване, на гарата на местоназначение или на междинни спирки, както и по време на дейности по композиране и разкомпозиране;

1.11. „друго (произшествие)“ e всяко произшествие, различно от сблъсък на влак с железопътно превозно средство, сблъсък на влак с препятствия в рамките на строителния габарит, дерайлиране на влак, произшествие на прелез, произшествие с човек, с участието на движещ се подвижен състав или пожар на подвижен състав;

1.12. „пътник“ e всяко лице, с изключение на членовете на влаковата бригада, което извършва пътуване по железен път, включително пътник, който се опитва да се качи или да слезе от движещ се влак, само за целите на статистиката на произшествията;

1.13. „служител или изпълнител“ e всяко лице, чиято трудова дейност е свързана с железница и се намира на работа по време на произшествието, включително персонала на изпълнителите, самостоятелно заетите лица, наети като изпълнители, влаковата бригада и лицата, работещи с подвижния състав и инфраструктурните съоръжения;

1.14. „ползвател на прелез“ e всяко лице, което използва прелез, за да пресече железопътната линия с някакво превозно средство или пеша;

1.15. „нарушител“ e всяко лице, намиращо се в железопътни обекти, в които такова присъствие е забранено, с изключение на ползвател на прелез;

1.16.„друго лице, намиращо се на перон“ e всяко лице, което се намира на перон, което не попада в определенията за „пътник“, „служител или изпълнител“, „ползвател на прелез“ „друго лице, ненамиращо се на перон“ или „нарушител“;

1.17.„друго лице, ненамиращо се на перон“ e всяко лице, което се намира на перон, което не попада в определенията за „пътник“, „служител или изпълнител“, „ползвател на прелез“ „друго лице, ненамиращо се на перон“ или „нарушител“;

1.18. „смъртен случай (загинало лице)“ е наличен когато лицето е загинало на място или е починало в рамките на 30 дни в резултат на произшествие, с изключение на самоубийство;

1.19. „тежко раняване (тежко ранено лице)“ е всяко ранено лице, което е прието за болнично лечение за повече от 24 часа в резултат на произшествие, с изключение на опитите за самоубийство.

2. Показатели, свързани с опасни товари

2.1. „произшествие, свързано с превоза на опасни товари“ е произшествие или инцидент, подлежащ на докладване в съответствие с RID (1)/ADR, раздел 1.8.5;

2.2. „опасни товари“ е вещества и предмети, чийто превоз е забранен съгласно RID или е разрешен само при предписаните в него условия.

3. Показатели, свързани със самоубийства

3.1. „самоубийство“ е акт на умишлено самонараняване, довел до смърт, както е регистриран и класифициран от компетентния национален орган;

3.2. „опит за самоубийство“ е акт на умишлено самонараняване, довел до тежко раняване.

4. Показатели, свързани с предпоставки за произшествия

4.1. „счупена релса“ е релса, която се е начупила на две или повече парчета или от която се е отделило парче метал, причиняващо празнина с дължина над 50 mm и дълбочина над 10 mm на повърхността, по която се търкалят колелата;

4.2.„изкривяване на коловоза и други деформации на коловоза“ е всяка неизправност, свързана с непрекъснатостта и геометрията на коловоза, която изисква коловозът да бъде спрян от експлоатация, или незабавното ограничаване на разрешена скорост;

4.3. „неправилно показание на сигнализацията, което води до опасна ситуация“ е всяка техническа неизправност на системата за сигнализация (на инфраструктурата или на подвижния състав), вследствие на която сигнализираната информация е по-малко ограничителна, отколкото е необходимо;

4.4. „подминаване на сигнал за опасност, когато се преминава през опасна точка“ е всеки случай, при който която и да е част на влака извършва движение извън разрешеното, и преминава оттатък опасната точка;

4.5. „подминаване на сигнал за опасност, когато не се преминава през опасна точка“ е всеки случай, при който която и да е част на влака извършва движение извън разрешеното, но не преминава оттатък опасната точка. Неразрешено движение, както е посочено в точки 4.4 и 4.5 по-горе, означава преминаване покрай:

— подаден встрани от коловоза цветен светлинен сигнал или затворен семафор, или нареждане „СПРИ“, когато няма действаща система за влакова защита (СВЗ);

— крайната точка на движението, свързано с безопасността, разрешено от СВЗ;

— точка, съобщена чрез устно или писмено указание съгласно правилниците;

— стоп-табла (отбивачните съоръжения не се включват) или ръчни сигнали. Не се включват случаите, при които превозни средства без прикачена тягова единица или влак без присъствието на персонал на борда преминават покрай затворен сигнал.

Не се включват случаите, при които по някаква причина сигналът не се е затворил навреме, за да даде възможност на машиниста да спре влака пред сигнала. Националните органи за безопасност могат да докладват поотделно за четирите признака на неразрешено движение, посочени в тиретата в настоящата точка, но докладват най-малко един събирателен показател, съдържащ данни за всичките четири признака.

4.6. „счупено колело на подвижен състав в експлоатация“ означава счупване, засягащо колелото и пораждащо риск от произшествие (дерайлиране или сблъсък);

4.7. „счупена ос на подвижен състав в експлоатация“ е счупване, засягащо оста и пораждащо риск от произшествие (дерайлиране или сблъсък).

5. Общи методи за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията

5.1. Стойността за предотвратяване на пострадал (СПП) се състои от:

1) стойността за безопасността сама по себе си: стойностите на готовността за плащане (ГП) въз основа на проучванията за заявените предпочитания, осъществени в държавата членка, в която се прилагат такива стойности.

2) стойностите на разходите, оценени в държавите членки, състоящи се от:

— медицински и рехабилитационни разходи;

— съдебни разходи, полицейски разходи, разходи за частни разследвания на произшествието, разходи за службата за извънредни ситуации и административни разходи по застраховането;

— стойност за обществото на стоките и услугите, които би могло да произведе лицето, ако произшествието не се беше случило.

При изчисляването на разходите за жертвите, смъртните случаи и тежките ранявания се разглеждат поотделно (различна СПП за смъртен случай и тежко раняване).

5.2. Общи принципи за определяне на стойността на безопасността сама по себе си и за оценяване на преките и/или косвените икономически разходи: За стойността на безопасността сама по себе си определянето на уместността на наличните оценки се основава на следните съображения:

— оценките да са свързани със система за оценяване на намаляването на риска от смъртни случаи в транспортния сектор и да следват подход на ГП съгласно методи за проучване на заявените предпочитания;

— използваната за стойностите извадка респонденти е представителна за съответната целева група. По-специално извадката трябва да отразява разпределението по възраст и доходи заедно с други важни социално- икономически и/или демографски характеристики на населението;

— метода за достигане до стойностите на ГП: изследването да е замислено така, че въпросите да са ясни и понятни за респондентите.

Преките и косвените икономически разходи се оценяват въз основа на действителните разходи, понесени от обществото.

5.3. Определения 5.3.1.„разходи във връзка с щети, нанесени на околната среда“ означава разходи, които трябва да се поемат от железопътните предприятия и операторите на инфраструктурата, като се преценяват въз основа на техния опит, за да се възстанови увреденият район в състоянието му преди железопътното произшествие;

5.3.2. „разходи за материални щети по подвижния състав или инфраструктурата“ е разходите за осигуряване на нов подвижен състав или инфраструктура със същите функционални възможности и технически параметри като тези определени като тотална щета, и разходите по възстановяването на поддаващите се на ремонт подвижен състав или инфраструктура в състоянието им преди произшествието; оценяват се от железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата въз основа на техния опит, включително всички разходи, свързани с вземането под наем на подвижен състав, вследствие на недостига, породен от повредените превозни средства;

5.3.3. „разходи, причинени от закъснения вследствие на произшествия“ е паричната стойност на закъсненията, понесена от ползвателите на железопътния транспорт (пътници и клиенти на товарните превози) вследствие на произшествия, изчислени по следния модел:

VT = парична стойност на спестеното време за пътуване Стойност на времето за влаков пътник (за час)

VTP = [VT на пътуващите по работа]\*[среден процент на пътуващите по работа годишно] + [VT на непътуващите по работа]\*[среден процент на непътуващите по работа годишно]

VTP се измерва в евро на пътник на час „пътник по работа“ означава пътник, който пътува във връзка с професионалната си дейност, с изключение на пътуването до местоработата.

Стойност на времето за товарен влак (за час) VTF = [VT на товарни влакове]\*[(тон-км)/(влак-км)]

VTF се измерва в евро за тон товар за час

Средният тонаж на товари, превозени с един влак за една година = (тон-км)/(влак-км) CM = стойност на 1 минута закъснение на влак Пътнически влак CMP = K1\*(VTP/60)\*[(пътник-км)/(влак-км)]

Среден брой пътници за влак за една година = (пътник-км)/(влак-км) Товарен влак CMF = K2\*(VTF/60)

Коефициентите K1 и K2 по стойност са между стойността на времето и стойността на закъснението, както е определена при проучванията на заявените предпочитания, за да се отрази, че загубеното в резултат на закъснения време се възприема значително по-отрицателно от нормалното време за пътуване. Разходи, причинени от закъснения вследствие на произшествие = CMP\*(минути закъснение на пътнически влакове) + CMF\*(минути закъснение на товарни влакове)

Обхват на модела

Разходите, причинени от закъснения, трябва да се изчисляват за значителни произшествия, както следва: — действителни закъснения по железопътните линии, на които са се случили произшествия, измерени в крайната гара; — действителни закъснения или, ако не е възможно, преценка за закъсненията по други засегнати линии.

6. Показатели, свързани с техническата безопасност на инфраструктурата и нейното прилагане

6.1.„система за влакова защита (СВЗ)“ е система, която подпомага да се наложи спазване на сигналите и ограниченията на скоростта;

6.2. „бордови системи“ е системи, подпомагащи машиниста да наблюдава сигнализацията по железопътната линия и сигнализацията в кабината, като по този начин предоставят защита по отношение на опасните точки и спазването на ограниченията на скоростта. Бордовите СВЗ се описват както следва:

а) предупреждение, което осигурява автоматично предупреждение на машиниста;

б) предупреждение и автоматично спиране, които осигуряват автоматично предупреждение на машиниста и автоматично спиране при преминаване на затворен сигнал;

в) предупреждение и автоматично спиране и точков надзор на скоростта, които осигуряват защита по отношение на опасните точки, където „точков надзор на скоростта“ означава надзор на скоростта на определени места (скоростни контроли) при подхода към сигнала;

 г) предупреждение и автоматично спиране и непрекъснат надзор на скоростта, които осигуряват защита по отношение на опасни точки и непрекъснат надзор на ограниченията на скоростта по линията, където „непрекъснат надзор на скоростта“ означава непрекъснато указване и прилагане на максимално допустимата целева скорост във всички участъци на линията.

Тип „г“ се счита за система за автоматична влакова защита (АВЗ).

6.3. „прелез“ е всяко пресичане на едно ниво на път или на преминаване с железопътна линия, както е признато от управителя на инфраструктурата и отворено за публично или частно ползване. Изключват се преминавания между перони в рамките на гарите, както и преминавания на коловозите, които са предназначени за ползване само от служители;

6.4. „път“ е за целите на статистиката на железопътните произшествия, всеки обществен или частен път, улица или магистрала, включително прилежащите пешеходни пътеки и велосипедни алеи;

6.5. „преминаване“ е всеки маршрут, различен от път, предназначен за преминаване на хора, животни, превозни средства или машини;

6.6. „прелез с пасивна охрана“ е прелез без каквато и да е форма на предупредителна система или защита, която да се задейства, когато за ползвателя не е безопасно да пресече прелеза;

6.7. „прелез с активна охрана“ е прелез, при който пресичащите ползватели са защитени или предупредени за приближаващия се влак чрез устройства, задействащи се, когато за ползвателя не е безопасно да пресече прелеза.

Защитата чрез използване на физически устройства включва:

— полубариери или цели бариери;

 — портални врати.

Прелезите с активна охрана се класират както следва:

а) ръчни: прелези, при които защитата или предупреждението от страната на ползвателя се задейства ръчно от служител на железницата;

б) автоматични, с предупреждение от страната на ползвателя: прелези, при които предупреждението от страната на ползвателя се задейства от приближаващия влак;

в) автоматични, със защита от страната на ползвателя: прелези, при които защитата от страната на ползвателя се задейства от приближаващия влак. Това включва прелези, които имат както защита, така и предупреждение от страната на ползвателя;

г) защитени от страната на железния път: прелез, при който сигна или друга система за влакова защита разрешава на влака да продължи щом прелезът е напълно защитен от страната на ползвателя и на него няма препятствия.

7. Определения на мерните единици

7.1. „влак-километър“ означава единица мярка, изразяваща движението на влак на разстояние един километър. Използва се действително изминатото разстояние, ако то е известно, в противен случай се използва стандартното разстояние по мрежата между началната точка и местоназначението. Взема се предвид само разстоянието на националната територия на докладващата държава;

7.2. „пътник-километър“ означава единица мярка, изразяваща превоза на един пътник с железопътен транспорт на разстояние от един километър. Взема се предвид само разстоянието на националната територия на докладващата държава;

7.3. „линеен километър“ означава дължината, измерена в километри, на железопътната мрежа в държавите членки, чийто обхват е определен в член 2. За многопътни железопътни линии се взема предвид само разстоянието между началната точка и местоназначението;

7.4. „линеен километър“ означава дължината, измерена в километри, на железопътната мрежа в държавите членки, чийто обхват е определен в член 2. За многопътни железопътни линии се взема предвид общата дължина на всички коловози“.

**§ 59.** Приложение № 2 се изменя така:

„ПРИЛОЖЕНИЕ № 2

 към чл. 20, ал. 2

НОТИФИЦИРАНЕ ЗА НАЦИОНАЛНИТЕ ПРАВИЛА ЗА БЕЗОПАСНОСТ

Националните правила за безопасност, за които е изпратена нотификация в съответствие с чл. 21 от настоящата наредба включват:

1. правила относно съществуващите национални критерии и методи за безопасност;

2. правила относно изисквания във връзка със системите за управление на безопасността и издаването на сертификати за безопасност на железопътни предприятия;

3. общи правила за експлоатиране на железопътната мрежа, все още необхванати от ТСОС, включително правила относно сигнализацията и системата за управление на движението;

4. правила, формулиращи изисквания във връзка с допълнителни вътрешни правила за експлоатация (фирмени правила), които трябва да бъдат установени от управителите на инфраструктура и железопътните предприятия;

5. правила относно изискванията спрямо персонал, изпълняващ функции от критично значение за безопасността, включително критериите за подбор, здравословна годност и професионално обучение, както и сертифициране, при положение че те все още не са обхванати от ТСОС;

6. правила относно разследването на произшествия и инциденти“.

**ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ**

**§ 60.** С тази наредба се въвеждат изискванията на Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно безопасността на железопътния транспорт.

**§ 61.** Навсякъде думите „Европейската железопътна агенция“ се заменят с думите „Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз“.

**ПРЕХОДНА РАЗПОРЕДБА**

**§ 62.** (1) Сертификатите за безопасност на железопътни предприятия, издадени преди 16 юни 2019 г. от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, остават валидни до изтичане на срока, за който са издадени.

(2) Започналите и недовършени до 16 юни 2019 г. процедури по издаване на сертификат за безопасност се довършват по реда, определен в член 15 на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/763 на Комисията от 9 април 2018 г. за определяне на практически разпоредби относно издаването на единни сертификати за безопасност на железопътни предприятия съгласно Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕО) № 653/2007 на Комисията (OB, L 129/49 от 25 май 2018 г.).