**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**

*(обн., ДВ, бр. 73 от 2006 г., изм., бр. 88 от 2007 г., изм. и доп., бр. 43 от 2009 г., бр. 68 от 2014 г., бр. 97 от 2018 г.)*

**§ 1.** В чл. 178, ал. 9 абревиатурата „РСММ“ се заменя с „РССМ“.

**§ 2.** В чл. 179 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1:

а) в изречение първо след думата „влакове“ се поставя запетая и се добавя „и РССМ“;

б) в изречение второ след думата „извършващи“ се добавя „само“, а след думата „мрежа“ се поставя запетая и думите „могат да работят и“ се заменят с „за които не са прилагани изискванията на ТСОС по отношение на подсистемата „Подвижен състав — локомотиви и пътнически подвижен състав“ могат да са“.

1. В ал. 2 думата „Собственикът“ се заменя с „Ползвателят“.
2. В ал. 3 след думите „серия 52-00“ се добавя „могат да са“.

**§ 3.** В чл. 180 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1:

а) след думата „мотриси“ се добавя „и РССМ“;

б) създава се нова т. 1:

„1. буквен код на страната, в която е регистрирано превозното средство – на страничните и челните страни;“

в) досегашната т. 1 става т. 2 и се изменя така:

„2. маркировка на ползвателя (стопанисващия) превозното средство (VKM) - на страничните и челните стени;“

г) досегашната т. 2 става т. 3 и се изменя така:

„3. европейски номер на возилото (EVN) - на страничните и челните стени, и вътре във всяка кабина на тяговия подвижен състав;“

д) досегашните т. 3 – 6 стават съответно т. 4 – 7;

е) създава се т. 8:

„8. други знаци и надписи, определени от производителя и съгласно ал. 2 или ал. 4.“

1. В ал. 2 след думите „ИА „ЖА“ се добавя „в съответствие с Допълнение „З“ на 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 (ОВ L 139I от 2019 г.), наричан по-нататък „Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/773“.
2. Алинея 3 се изменя така:

„(3) Европейският номер на вагоните и съответната буквена маркировка върху корпуса на вагона, които идентифицират возилото, се определят съгласно Допълнение „З“ на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/773. Други номера или маркировки на вагоните се определят от производителя и с техническите изисквания съгласно предписанията на Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF) и Правилника за използване на вагоните в международно съобщение (PPV/PPW (ППВ)) или Правилника за използване на товарни вагони – PGW (ПГВ).“

**§ 4.** В чл. 188 се правят следните изменения:

1. В ал. 1 думата „превозвачът“ се заменя с „ЛОП и железопътното предприятие, съответно управителя на железопътната инфраструктура“;
2. В ал. 2 думата „превозвача“ се заменя с „железопътното предприятие, съответно управителя на железопътната инфраструктура“.

**§ 5.** В чл. 192 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1:

а) в т. 31 думата „регистриращ“ се заличава;

б) в т. 32 след думата „бдителност“ се поставя запетая и се добавя „с изключение на ПЖПС, който съгласно чл. 179, ал. 1 не е оборудван с устройство за бдителност“.

1. В ал. 2:

а) в основния текст думите „или маневра“ се заличават;

б) в т. 2 след думата „безопасност“ се добавя „или единен сертификат за безопасност“;

в) създава се т. 11:

„11. удостоверение за спирачната маса на влака.“

**§ 6.** В чл. 207 се правят следните изменения:

1. В ал. 1, т. 2 думите „чл. 182, ал. 1“ се заменят с „чл. 184“.
2. Алинея 3 се отменя.

**§ 7.** В чл. 208 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 след думата „спирачка“ се поставя запетая и се добавя „изправна и включена сигнализация за край на влака, заключени врати и придружаван от правоспособен машинист“;
2. В ал. 2:

а) след думата „ремонт“ се добавя „с изправна ходова част и със заключени врати“;

б) създава се изречение второ:

„Последният вагон трябва да бъде с изправна и включена автоматична спирачка и изправна и включена сигнализация.“

1. Създава се нова ал. 3:

„(3) Съставът на обикновен пътнически влак или на бърз влак може да се увеличава с пътнически вагони от ремонт, които по решение на превозвача могат да возят пътници. В случай, че не возят пътници, вагоните трябва да са със заключени врати.“.

1. Досегашната ал. 3 става ал. 4.

**§ 8.** В чл. 211, ал. 2 думите „един вагон“ се заменят с „4 оси или най-малко 18 метра“.

**§ 9.** В чл. 215 се правят следните изменения и допълнения:

1. Думите „опасни товари“ и запетаята след тях се заличават.
2. Създава се изречение второ:

„Редът за включване във влаковете на вагони, натоварени с опасни товари, се определя от железопътното предприятие съгласно Правилника за международни железопътни превози на опасни товари (RID) или Приложение № 2 на Спогодбата за международно железопътно сточно съобщение (СМГС).“

**§ 10.** В чл. 251, ал. 4, изречение второ думите „състава на влака“ се заменят с „маневрения състав“.

**§ 11.** В чл. 424 се правят следните изменения и допълнения:

1. Създава се нова ал. 2:

„(2) Железопътното предприятие осигурява оборудването на влаковете и возилата със средства, показващи предния и задния край на влака/возилото. Управителят на инфраструктурата осигурява оборудването със средства, показващи предния и задния край на влаковете и возилата, които се движат за технологични нужди или за възстановяване на движението след произшествие или инцидент.“

1. Досегашната ал. 2 става ал. 3.

**§ 12.** В чл.425 се правят следните изменения и допълнения:

1. Създава се нова ал. 1:

„(1) Сигналът за задния край на влака следва да е наличен само от задната страна на последното превозно средство на влака.“.

1. Досегашната ал. 1 става ал. 2 и в нея след думата „контролира“ се добавя: „от персонала, разрешаващ движението на влаковете“.
2. Досегашната ал. 2 става ал. 3.

**§ 13.** В чл. 426 се правят следните изменения и допълнения:

1. Досегашният текст става ал. 1 и в нея думата „обикновени“ се заменя с „бели“.

2. Създава се ал. 2:

„(2) Разстоянието между светлините, височината над релсите, диаметърът, интензитетът на светлините, размерите и формата на светлинния сноп при работа както през деня, така и през нощта, се определят в ТСОС по отношение на подсистемата „Подвижен състав — локомотиви и пътнически подвижен състав“. Съществуващи локомотиви, необхванати от ТСОС, могат да продължат да се експлоатират, като се сигнализират денонощно отпред с конструктивно определените светлини.“

**§ 14.** Създава се чл. 426а:

„**Чл. 426а.** Влаковете и возилата, които се движат по железопътна инфраструктура, която е част от вътрешния железопътен транспорт по чл. 2, т. 3 от Закона за железопътния транспорт, се сигнализират съгласно инструкциите по чл. 3, като разпоредбите на тази глава могат да не се прилагат.“

**§ 15.** В чл. 427 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 2:

а) в основния текст съюзът „и“ се заменя с „или“;

б) в т. 1 след думата „влака“ се добавя „съгласно чл. 207“;

в) в т. 2 след думата „прикачен“ се добавя „пътнически“ и думите „с повредени, липсващи или“ се заменят с „от държави, чието междурелсие е различно от стандартното междурелсие съгласно чл. 4, ал. 5 от ЗЖТ, с“;

г) точка 3 се заличава.

1. В ал. 3 се създава изречение второ:

„В случаите по ал. 2 дежурният влаков диспечер, преди тръгване на влака от начална гара, уведомява всички гари по маршрута на влака за промяна начина на сигнализиране края на влака.“

1. Алинея 4 се изменя така:

„(4) Когато се констатира повреда на единия или двата сигнални фара на последния вагон на пътнически влак, той се задържа в гарата, в която е установена повредата или се спира в първата следваща гара по маршрута на влака. Превозният персонал проверява целостта на влака и ако е възможно поправя или подменя устройството за сигнализация на задния край на влака, след което докладва на дежурния ръководител, че влакът е готов да потегли.“

1. Създава се ал. 5:

„(5) Когато в случая по ал. 4 повредата не може да бъде отстранена, влакът не може да продължи движението си, освен след сигнализирането му съгласно чл. 428, ал. 2 или 4 и специално разрешение от дежурния влаков диспечер, който уведомява предварително всички гари по маршрута на влака за промяна начина на сигнализиране на задния край на влака.“

**§ 16.** В чл. 428 се създава ал. 7:

„(7) Извън случаите по чл. 440а, товарните влакове се сигнализират винаги с две светлоотразителни табели, когато се движат по железопътни линии с категория железопътни магистрали и по железопътни линии I-ва категория, определени съгласно Приложение № 1 и Приложение № 2 на Наредбата за категоризация на железопътните линии в Република България, включени в железопътната инфраструктура, и закриване на отделни линии или участъци от линии (обн., ДВ, бр. 112 от 2001 г.).”

**§ 17.** Член 429 се изменя така:

„**Чл. 429.** Локомотив, който се движи изолиран в района на гара или депо нощем, се сигнализира с по две бели светлини отпред и отзад (приложение № 44, фиг. 199), като след прикачването му задните светлини се загасват. Съществуващи локомотиви, необхванати от ТСОС, могат да продължат да се експлоатират, като се сигнализират отпред и отзад с конструктивно определените светлини.“.

**§ 18.** В чл. 431, изречение второ думите „червен диск или“ се заличават.

**§ 19.** В чл. 432 се правят следните изменения:

1. В алинея 1 думата „обикновена“ се заменя с „бяла“;
2. Алинея 2 се изменя така:

„(2) Когато маневреният локомотив се движи в междугарието, изолиран или с вагони, сините стъкла се свалят и се сигнализира денонощно отпред с три бели светлини, а когато е изолиран отзад - денонощно съгласно чл. 431 (приложение № 44, фиг. 203, 204 и 205).

**§ 20.** В чл. 433, ал. 3 думата „надбуферни“ се заменя с „бели“.

**§ 21.** В чл. 440а се правят следните изменения:

1. В ал. 1 изречение второ се заличава.
2. Алинея 3 се отменя.

**§ 22.** Създава се чл. 440б:

„**Чл. 440б.** При пълен отказ на някоя или на всички светлини, указващи предния край на влака, се постъпва съгласно Допълнение Б, т. 4 от приложението към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/773.“

**§ 23.** В § 1 от Допълнителната разпоредба, т. 25 се изменя така:

„25. „Релсовите самоходни специализирани машини (РССМ)“ са возила, специално проектирани за изграждане и поддържане на линиите и инфраструктурата, които могат да се използват в различни режими: работен режим, транспортен режим — като самоходни возила, транспортен режим — като прикачени возила.“.

**ЗАКЛЮЧИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА**

**§ 24.** Наредбата влиза в сила от деня на обнародването й в „Държавен вестник“ с изключение на § 16, който влиза в сила от 1 януари 2022 г.

**Росен Желязков**

*Министър на транспорта,*

*информационните технологии и съобщенията*

Съгласувано с:

**Велик Занчев**

*Заместник-министър на транспорта,*

*информационните технологии и съобщенията*

**Красимира Стоянова Веселин Василев**

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

**Мария Калева**

*Началник на отдел МПН, дирекция „Правна“*

**Изготвил:**

**Д. Неделков**

*Главен директор на ГДЖИ в ИАЖА*