

---

## **Проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 58 от 02.08.2006 г. за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт**

---

Публикуван на: 18.07.2014



Проектът е публикуван в електронен вид за обществено обсъждане и е на разположение в Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

### **Мотиви**

Мотивите за предложените изменения и допълнения са следните:

1. С § 1 се предвижда допълване на чл. 178 с нови ал. 3 и 4, като се посочва, че за всеки нов подвижен състав се прилага определена техническа спецификация за оперативна съвместимост (TCOC), приета съгласно Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 година относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността. TCOC се прилага също към съществуващия подвижен състав, когато той е бил обект на обновяване или модернизация. Предложението е във връзка с прилагането на техническите спецификации за оперативна съвместимост по отношение на структурната подсистема „Подвижен състав“ при въвеждане, обновяване и модернизация на подвижен състав.

2. В чл. 204, ал. 1 се предвижда промяна в предимството по категории влакове при регулиране на движението в резултат на закъснение, като се дава приоритет на международните влакове.

На основание член 2, параграф 4 от Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския съвет и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт (Регламент (ЕО) № 1371/2007) Република България е направила изключение от прилагането на разпоредбите на регламента за вътрешни услуги за железопътен превоз на пътници. Във връзка с това при международен превоз на пътници следва да се изплащат обезщетения на пътниците от железопътните превозвачи. Съгласно чл. 16 от Регламент (ЕО) № 1371/2007 в случаите, в които е основателно да се очаква закъснението при пристигането на крайното местоназначение да превишава 60 минути, пътникът има незабавно правото на избор между:

а) възстановяване на пълната стойност на билета, при условията при които е била платена, за неосъщественията част или части от пътуването и за вече осъщественията част или части, ако пътуването е вече ненужно от гледна точка на първоначалния план за пътуване на пътника, придружено, когато това е приложимо, от услуга за връщане до първоначалната отправна точка при първа възможност; изплащането на възстановената сума се извършва при същите условия като обезщетението, посочено в член 17; или

б) продължаване или пренасочване, при сравними транспортни условия, до крайното местоназначение при първа възможност; или

в) продължаване или пренасочване, при сравними транспортни условия, до крайното местоназначение на по-късна, удобна за пътника дата.

Съгласно чл. 17, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1371/2007, без да губи правото си на превоз, пътникът може да иска обезщетение за закъснения от железопътния превозвач, ако му предстои закъснение между мястото на тръгване и местоназначението, посочени в билета, за което стойността на билета му не е възстановена съгласно член 16.

Минималните обезщетения за закъснения са, както следва:

а) 25 % от цената на билета за закъснение от 60 до 119 минути;

б) 50 % от цената на билета за закъснение, равно на или превишаващо 120 минути.

При причинено закъснение на международен пътнически влак по вина на превозвач същият дължи обезщетение на пътниците, което може да доведе до сериозни финансови щети за превозвача, за предотвратяването на което се предлага при регулиране на движението международните пътнически влакове да са с предимство пред експресните и бързите такива.

3. Друга група промени в Наредба № 58, които проектът предвижда съгласно § 3-7, § 16 – 23 и §27, са свързани с прилагането от на Решение на Комисията от 14 ноември 2012 година относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система на Европейския съюз и за изменение на Решение 2007/756/ЕО (Решение 2012/757/ЕС).

Промените включват уеднаквяване на използваните в Наредба № 58 термини, с термините в Решение 2012/757/ЕС за едни и същи понятия като „експлоатация и управление на движението“, „персонал, който изпълнява дейности, свързани с безопасността“, „документация за персонала“. Въвеждат се изискванията на Решение 2012/757/ЕС относно сигнализирането на влаковете и возилата, които включват правила за сигнализиране челната страна на водещото возило на всички влакове и возила и край на товарен влак, който пресича граница с друга държава-членка на Европейския съюз.

4. С промяната на чл. 229, ал. 3 се предвижда меродавните наклони по спирачка за всички междугария да се определят съвместно от управителя на железопътната инфраструктура и превозвачите, както и същите да се посочват в правилата за движение на влаковете и маневрената работа, определени от управителя на железопътната инфраструктура съгласно чл. 7, ал. 1 от Наредба № 58. Предложението е с оглед обстоятелството, че по настоящем меродавните наклони по спирачка за железопътните линии на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ са посочени в приложение № 13 на Наредба № 58, съответно промяната им е обусловена от съответната промяна на Приложение № 13. Предвид обстоятелството, че при реконструкция и модернизация на железопътни линии в бъдеще ще се налага промяна на меродавните наклони по спирачка и тяхното определяне е изцяло в прерогативите на управителя на железопътната инфраструктура и превозвачите, които оперират по тази инфраструктура, предлага се същите да се съдържат в Правилата за движението на влаковете и маневрената работа, определени от управителя на железопътната инфраструктура съгласно чл. 7, ал. 1 от Наредба № 58. Във връзка с горното е предвидена и отмяната на Приложение № 13.

5. Предложенията за промени в Наредба № 58, посочени в § 11 – 15, 25 и 26 са обусловени от необходимостта за специфичното сигнализиране на „къси“ неутрални вставки (с дължина под 8 метра). Такива вставки са монтирани при изпълнение на обект: „Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив-Свиленград – турска граница и оптимизиране на трасето за скорост 160 км/ч“, като същите са със заземена изолирана секция от контактната мрежа и тяхната конструкция позволява преминаване на тягов електрически подвижен състав с вдигнат токоснемател, но с изключен главен електрически прекъсвач. Предвид липсата на регламентация на сигнализицията на такива

вставки, са и предложенията относно въвеждането на разпоредби, съдържащи правила за специфичното им сигнализиране.

Проектът на наредба предвижда и промени, с които текстовете се прецизират, както и се отстраняват допуснати технически грешки.

Пълният текст на проекта на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 58 от 02.08.2006 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.) може да се види в **Приложението**.

**Лице за контакти:**

Жоро Димитров - Главен Директор на ГДЖИ, Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“,  
тел.: 02/ 9409 511

---

**Приложение**

» [Проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 58 от 02.08.2006 г. за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт \(обн., ДВ, бр. 73 от 2006 г., изм., бр. 88 от 2007 г., изм. и доп., бр. 43 от 2009 г.\) \(727 KB\)](#)