**СПРАВКА**

за отразяване на постъпили предложения при общественото обсъждане на **Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт**

в периода 13.06.2019 г. – 28.06.2019 г.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Изготвил предложението** | **Предложение** | **Приема/ не приема предложението** | **Мотиви за приемане/ неприемане на предложението** |
| ДП НКЖИ  (писмо с вх.№ 04-05-97/03.07.2019 г.) | 1. Към § 15/ В първото изречение на новосъздадения чл. 21б, ал. 1 е използван нов термин „*правила и ограничения с местен характер*“, които могат да не се нотифицират като национални правила, но се посочват в регистъра на инфраструктурата (РИНФ).  **Предложение**: В Допълнителните разпоредби (ДР) на Наредба 59 следва да се добавят дефиниции за това що е „правило от местен характер” и що е „ограничение от местен характер”.  **Мотиви**: Липсва яснота кои са тези  "*правила и ограничения с местен характер“.* | Приема се | С предложението на § 16 за създаване на нов чл. 21б. ал 1 с текст: „*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*.“  се транспонира разпоредбата на чл. 8 пар. 8 от Директива 2016/798/ЕС.  Предлагаме в НИД на Наредба № 59 в § 63 в т. 7 да се допълнят определенията със следното:  **47.** **правила и ограничения със строго местен характер** са такива произтекли от спецификата на железопътната инфраструктура или ползвания подвижен състав върху такава инфраструктура и за които е извършена проверка с участие на железопътните предприятия и управителя на инфраструктурата. |
| 2. Към § 24 / В чл. 30  **Предложение**: Предлагам по подобие на ал. 1 да се създаде ал. 2 със следния текст:  *(2) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" предоставя на електронната си страница списък с изискванията за получаване на удостоверение за безопасност, заедно с формуляра за кандидатстване.*  **Мотиви**: Чл. 12(1) от Директива (ЕС) 2016/798 гласи: "*Националният орган по безопасността дава разяснения относно изискванията за разрешенията за безопасност и необходимите документи, по целесъобразност под формата на документ с насоки за подаване на заявления."*  Изискванията за получаване на удостоверение за безопасност и единен сертификат за безопасност следва да се  публично достъпни*.* | Не се приема | С § 44 на НИД на Наредба № 59 в чл. 48 се създават нови ал. 5 и 6 със следния текст:  „(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“. |
| 3. Към § 57/ В § 1 от Допълнителните разпоредби (ДР) под точка 44 е въведена нова дефиниция за "превозвач"  (*„Превозвач“ е предприятие, което извършва транспортни дейности съгласно договор за превоз") при положение, че в точка* 4 към ДР през 2015 г. (ДВ, бр. 58 от 2015 г.) се въведе дефиниция за "Железопътен превозвач", която има друг смисъл, а именно:  *"железопътен превозвач" е железопътно предприятие, лицензирано за извършване на железопътни превози на пътници и/или товари.*  **Предложение**: Предлагамe двете дефиниции да се обединят. | Не се приема | Съгласно пар. 4 на чл. 4 „*Роля на участниците в железопътната система на Съюза за развиване и подобряване на безопасността на железопътния транспорт*“ от Директива 2016/798/ЕС се изисква без да се засяга отговорността на железопътните предприятия и управителите на инфраструктура по параграф 3, структурите, които отговарят за поддръжката и всички други участници, които имат потенциално въздействие върху безопасната експлоатация на железопътната система на Съюза, **включително** производители, предприятия за поддръжка, ползватели, доставчици на услуги, възложители, **превозвачи**, изпращачи, получатели, товарачи и разтоварачи, доставчици на услуги за пълнене и изпразване да:  а) въвеждат необходимите мерки за контрол на риска, където е уместно в сътрудничество с други участници;  б) 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;  С цел транспониране на определението от Директива 2016/798/ЕС в § 63 в Допълнителните разпоредби на Наредба № 59 в § 1 т. 44 определението „превозвач“ е допълнено с „железопътно предприятие. |
| 4. Текста на чл. 68 (3) да придобие следния вид:  (3) Инцидентите в железопътния транспорт са счупена релса, **счупен токоснемател**, деформиран железен път, задминаване на сигнал за опасност, повредени колела и оси на подвижния състав в експлоатация и неизправност в системата за сигнализация, при която сигнализацията е по-малко ограничителна, отколкото се изисква **и други**.  **Мотиви:** Счупените токоснематели са значителен брой събития, като в много от случаите не се регистрират повреди по контактната мрежа. Събитието попада повече в обхвата на определението за инцидент. Аналогични са на счупените релси и повредени колела и оси на подвижен състав.  Мотивите на добавянето на **други** са, че както и при произшествията може да възникнат и други събития, които не са обхванати в класификацията на инцидентите. Като пример посочваме случая на прегаряне на контактната мрежа при вдигане на токоснемател.  Към общите показатели за безопасност т. 4.  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; * счупен токоснемател; * 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; * други.   Промяната е във връзка с предложението за промяна на чл. 68 (3). | Не се приема | С Приложение I на Директива 2016/798/ЕС са определени ОПБ. В тях няма разпоредба свързана с токоснемателите. Повредите по токоснемателите могат да бъдат от различен характер. Те могат да са предизвикани от сблъсък на влак с препятствие в рамките на строителния габарит и по специално с елемент от контактната мрежа. При докладване на случай на счупен токоснемател/пантограф от значение е каква информация се подава от мястото на събитието или от оперативната група по  Дежурното длъжностно лице от структурата за управление на безопасността на железопътната инфраструктура, определено с акта по чл. 69, ал. 2, анализира постъпилата първоначална информация за всяко събитие по чл. 68, ал. 1 и предлага на специализираното звено за разследване на произшествия в железопътния транспорт в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията класификация на вида му.  В случай, че повредата на токоснемател е причинена или е причинила удар в елемент на контактната мрежа, то събитието се класифицира като произшествие. В случай, че се касае само за повреда на токоснемател – то зависи от железопътното предприятие да заведе случая и да го разследва като ситуация близка до инцидент.  Посочените в предложението на ДП НКЖИ предпоставки за произшествия са такива защото представляват риск за безопасност, който може само по себе си или при поредица от последователни събития да причини произшествие. |
| „БЖК“ ЕАД  (писмо с вх.№ 04-05-97/02.07.2019 г.) | 1. В § 16 в т .3 подт. ж предложения нов текст на т. 13 от съществуващата ал. 3, нова ал. 4 на чл. 22 текста „и че се изпълняват задачите” да се заличи.   **Мотив:** Не става ясно за какви задачи се цитира в текста и как програмите за обучение ще гарантират изпълнението им. | Не се приема | Съществуващия текст на чл. 22 ал. 3 т. 13 от Наредба № 59 изисква СУБ да обхваща програми за обучение и системи, гарантиращи, че се поддържа техническата компетентност на персонала.  С Директива 2016/798/ЕС изискването относно поддържането на професионалната компетентност е разширени и в чл. 9 пар. 3 буква е има допълване с изискване СУБ да включва осигуряване на програми за обучение на персонала и системи, които гарантират, че се поддържа компетентността на персонала и че се изпълняват надлежно задачите, включително условията и реда относно здравословната пригодност. Предложеното изменение с § 16 в т .3 от НИД на Наредба № 59 е транспониране на посоченото изискване от Директива 2016/798/ЕС. |
| 1. В § 16 т. 4 предложения текст на нова ал. 7 (от чл. 22) да се премести в чл. 5 като нова ал. 6.   **Мотив:** Съдържанието на ал. няма връзка с раздела и съдържанието на СУБ. | Не се приема | Предложения текст с § 17 в т .3 от НИД на Наредба № 59 е предложена промяна в чл.22. Текста се явява транспониране на пар. 5 от чл. 9 „*Системи за управление на безопасността“* от Директива 2016/798/ЕС и мястото е в съответния раздел на Наредбата, а именно в Раздел III  „Система за управление на безопасността“. |
| 1. В § 21 в предложения нов текст на чл. 27 във второто изречение след думата „валидно“ да се добави „до“.   **Мотив:** Уеднаквяване на текста със смисъла на първото изречение и уеднаквяване на критериите за ЖП и УИ | Не се приема | Уеднаквяване в сроковете на единен сертификат за безопасност и удостоверение за безопасност на УИ не е допустимо. Съгласно чл. 12, пар. 2 от Директива 2016/798/ЕС разрешението за безопасност/удостоверение за безопасност е валидно пет години и може да се подновява след заявление от управителя на инфраструктурата. То се преразглежда изцяло или частично при съществена промяна на инфраструктурата, сигнализацията или енергийните подсистеми или на принципите на тяхната експлоатация и поддръжка. Управителят на инфраструктура уведомява без отлагане националния орган по безопасността за всички такива промени. |
| 1. В § 22 т. 3. в предложения текст на нова алинея 3 думата „писмено“ да се заличи.   **Мотив:** За постигане на аналогия с предложението в т. 1 на същия параграф за промяна на текста на ал. 1. | Не се приема | Подаване на заявление за издаване или подновяване на удостоверение за безопасност от управителя на инфраструктурата не става чрез системата за обслужване на едно гише съгласно член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796 по електронен път, а е по действащия ред чрез писмено заявление до ИАЖА. |
| 4.1. В § 22 т. 4. за изменение на чл. 28, текста на т. 4 да се промени както следва:  Досегашната ал. 3 става ал. 4 и след думите „към него“ да се добави текста „(досие към заявлението)“;  **Мотив:** Да се въведе термина досие към заявлението, който се използва в предложението за изменение на чл. 29 ал. 2 с § 23 т. 2 | Не се приема | Чл. 12 от Директива 2016/798/ЕС не въвежда промени в реда за издаване на удостоверение за безопасност. В тази връзка Наредба № 59 запазва съществуващия ред за подаване на заявление по образец при спазване на изискванията в чл. от 48 до 50. |
| 1. В § 23 във второто изречение на чл. 29 ал. 1 думите „документацията, приложена към него“ да се заменят с текста „досието към заявлението“   Мотив: Използване на вече въведения термин „досие към заявлението“, който по същество е документацията придружаваща заявлението. | Не се приема | Не следва да се смесва понятието „документация“ с „досие“. НОБ може да установи несъответствие в документ от досие или да поиска допълване на досие при липсващ документ. |
| 1. В § 42 т. 1 за създаване на нова т. 3 към чл. 47 ал. 1. да отпадне.   **Мотив:** Текста на предложената нова точка припокрива текста на съществуващия чл. 24 в наредбата. | Приема се | В § 43 в чл. 47 ще се извърши само промяна в ал. 3. |
| 1. В § 42 т. 2 да отпадне.   **Мотив:** Предложения нов нормативен документ за надзор се отнася за единен сертификат за безопасност, а съществуващия отговаря за удостоверение за безопасност. Същото може да се види и в чл. 48 ал. 4 от Наредбата. | Приема се частично | Текста на § 43 ще се измени в частта за промяна на ал. 3 в чл. 47 като 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)“ ще 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, 25.5.2018г.)“. |
| 1. В § 47 т. 1. буква г) точки 11 и 12 да отпаднат.   **Мотив:** Текстовете повтарят тези от предложения нов чл. 9а в § 6. | Приема се | Предлагаме отпадане в НИД в § 51, т. 1, буква г на текста за създаване на нови т. 11 и 12 към чл. 64 ал. 1. |
| 1. В § 47 т. 2 в предложения текст за изменение на ал. 6, след цифрата „9“ да се добави текста „и 10“.   **Мотив:** Дейностите по предложената нова точка 10, също следва да подлежат на обжалване. | Приема се | Текста на § 51 ще се измени в частта за промяна на ал. 6 от чл. 64 като се добавя и т. 10 относно обжалване на решенията на Изп. директор. Текста става така: „(6) Актовете на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ във връзка с изпълнение на функциите му по ал. 1, т. 9 и т. 10 подлежат на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс.“ |
| 1. В § 50 т. 4 в предложения текст за нова точка 4. след думите „единни сертификати за безопасност“ да се добави текста „и сертификати за безопасност, издадени преди 16 юни 2019 г.,“   **Мотив:** До изтичане на срока им тези сертификати са пълноправни с единните сертификати за безопасност. | Приема се | В § 54 за промяна в чл. 66 се добавя в т. 4 текст: „и/или сертификати за безопасност, издадени преди 16 юни 2019 г.“ след думите „единни сертификати за безопасност,“. |
| 1. В § 51 т. 1 в предложения нов текст на точки 1. до 6. на ал. 2 на чл. 67:   а) в т. 1. думите „на ниво държави членки, в съответствие с член 5, параграф 1“ да се заличат;  б) текста на т. 3. да добие вида „3. Дейностите свързани със сертификати и удостоверения за безопасност;“;  **Мотиви:** Адаптиране на текста който е пренесен буквално от Директива 2016/798 при което: посочените препратки стават некоректни, тъй като не са допълнително уточнени; съдържа излишни и некоректни текстове на национално ниво. | Приема се | В НИД в § 55 в чл. 67 алинея 2 т. 1 и т. 3 се изменят така:  1. развитието на безопасността в железопътния транспорт, включително съвкупност от общи показатели за безопасност;  3. дейности, свързани със сертификати и разрешения за безопасност; |
| 1. Предложението в § 55 за създаване на нови алинеи 6 и 7 към чл. 77 да отпадне.   **Мотиви:** Относно ал. 6, с предложението в § 54 материалите събрани от оперативната група се предават на съответното ЖП или УИ, които да проведат вътрешно разследване и изготвят доклад. Състава на комисиите в този случай се регламентира в предложението за нова ал. 4 в чл. 78 в § 56 от НИД. Алинея 7 се обезсмисля при липса на предложената ал. 6. | Не се приема | По време на надзорната дейност е установено, че в процеса на разследване на произшествия и инциденти (без тежки произшествия) съществува пропуск в нормативната уредба свързан с разследване на такова събитие при един участник (например пожар в тягов подвижен състав при които няма засегната инфраструктура или с подвижен състав или РССМ на НКЖИ). В тази връзка железопътното предприятие или НКЖИ следва да получи събраната информация и документация от оперативната група (в нея има участници и от УИ), да назначи разследваща комисия и да определи техническата причина. С цел приключване на случая информация следва да се предостави и на Управителя на инфраструктурата. До ИАЖА информацията се предоставя с месечния доклад за ОПБ. С предложената нова ал. 7 в чл. 77 се цели избягване на двойно разследване – аналогия със случая когато произшествие се изземва от Специализираното звено (ръководителя на звеното уведомява заинтересованите страни за започване/изземване на разследването). |
| 1. В § 56 т. 1 в текста на предложения текст на нова алинея 4 към чл. 78 и в т. 4 в текста за предложение за допълнение на ал. 7 (преномерирана) числото „77“ да се замени с „73“.   **Мотив:** Във връзка с предложението в т. 24 за отпадане на предложението за нова алинея 6 към чл. 77 и създаване на коректна препратка. | Не се приема | Разпоредбата на новата ал. 3 в чл. 73 е свързана със задължение на кого председателя на оперативната група да предостави събраните материали, а промяната в чл. 78 с т. 4 за промяна в преномерираната ал. 7 е насочена към РРК. |
| 1. В § 56 т. 4 при приемане за отпадане на ал. 6 и ал. 7 от чл. 77 да отпадне текста „и разследващата комисия по чл. 77 ал. 6”.   **Мотив:** Във връзка с предложението за отпадане на ал. 6 и ал. 7 от чл. 77. | Не се приема | Предложението в § 55 за създаване на нови алинеи 6 и 7 към чл. 77 не следва да отпадне. |
| 1. В § 57 т. 2 да се заличи.   **Мотив:** С предложената редакция се изключва възможността понятието „причина“ да се използва за ситуации близки до инцидент. | Приема се частично | Текста на § 63 за промяна в § 1 от Допълнителните разпоредби по отношение на т. 10 следва да стане: пред думите „нарушаване на нормативно определеното функциониране на железопътната система или на част от нея“ се добавят „произшествие, инцидент или“. |
| **Допълнителни предложения от „БЖК“ ЕАД** | | |
| 1. В чл. 6 ал. 2 текста „явят на изпит в едномесечен срок от назначаването им“, да се замени с текста „явяват на изпити съгласно чл. 6 от Наредба № 56“.   Мотиви: Едномесечния срок за явяване на изпит съгласно чл. 15 от Наредба № 56 е задължителен, само когато са изминали повече от шест месеца след полагане на изпит за придобиване на правоспособност; в чл. 6 от Наредба № 56 се регламентират и други задължителни изпити. | Приема се | Вносителя на предложението е допуснал грешка относно исканата промяна. В чл. 6 текста на ал. 2 не е свързан с едномесечен срок. Текста обаче на ал. 3 от този член е: „(3) (Изм. - ДВ, бр. 101 от 2010 г.) Лицата по ал. 2 са длъжни да се явят на изпит в едномесечен срок от назначаването им, като се легитимират със свидетелството за заемане на длъжност.“  Предлагаме създаване на нов § 4 със следното съдържание:  § 4. В чл. 6 ал. 3 текста „явят на изпит в едномесечен срок от назначаването им“ се заменя с текста „явяват на изпити съгласно чл. 6 от Наредба № 56 от 14.02.2003 г. за изискванията, условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност, изисквана от персонала, отговорен за безопасността на превозите с железопътен транспорт, или признаване на такава правоспособност и реда за провеждане на проверочните изпити на лицата от персонала, отговорен за безопасността на превозите“. |
| 1. Текстовете на ал. 3 от чл. 38, ал. 3 от чл. 48 и ал. 6 на чл. 62б да се заличат.   **Мотив:** Не се прилагат на практика. Всяко железопътно предприятие и управител на железопътна инфраструктура, които извършват (ще извършват) сами поддръжка на превозни средства или функции по поддръжката, подават заявления за съответния сертификат за поддръжка, независимо от притежаването на валиден сертификат или удостоверение за безопасност.  - Ако предходното предложение не се приеме в текста на ал. 6 от чл. 62б пред думите „сертификат“ и в двете изречения, да се добави думата „единен“.  Мотив: Уеднаквяване с другите текстове, в съответствие с предложенията в НИД. | Не се приема | Текстовете на визираните чл. 38 ал. 3, чл. 48 ал. 3 и чл. 62б ал. 6 са в съответствие с ч;/ 14, пар. 4 буква г от Директива 2016/798/ЕС /“*Когато структурата, която отговаря за поддръжката, е железопътно предприятие или управител на инфраструктура, спазването на условията, установени в първа алинея, може да се проверява от националния орган по безопасността съгласно процедурите, посочени в член 10 или член 12, и може да бъде потвърдено в сертификатите, издадени в съответствие с тези процедури.“/* и Регламент за изпълнение (ес) 2019/779 на Комисията от 16 май 2019 година за установяване на подробни разпоредби относно система за сертифициране на структурите, които отговарят за поддръжката на превозни средства, в съответствие с директива (ес) 2016/798 на европейския парламент и на съвета и за отмяна на регламент (ес) № 445/2011 на комисията |
| 1. В чл. 48 ал. 1 думата „писмено“ да се заличи.   **Мотив:** По аналогия с направените предложения в текстовете за единен сертификат. | Не се приема | Не следва да се прави аналогия с новия начин за подаване по електронен път заявление през система за обслужване на „едно гише“ за издаване на единен сертификат за безопасност и запазване на съществуващ ред за издаване на удостоверение за безопасност на УИ което остава след подаване на писмено заявление до ИАЖА. |
| 1. В чл. 62в ал. 1 и ал. 2 думата „писмено“ да се заличи.   **Мотив:** По аналогия с направените предложения в текстовете за единен сертификат. | Не се приема | Не следва да се прави аналогия с новия начин за подаване по електронен път заявление през система за обслужване на „едно гише“ за издаване на единен сертификат за безопасност и издаване на сертификат за ЛОП или за функция. За издаване на сертификат за ЛОП или за функция се запазва съществуващия ред след подаване на писмено заявление до ИАЖА. |
| 1. В чл. 62ж ал. 3 т. 2 пред думата „сертификат“ да се добави думата „единен“.   **Мотив:** Уеднаквяване с другите текстове, в съответствие с предложенията в НИД. | Приема се | Предлагаме в НИД нов параграф със следния текст: **§...** В чл. 62ж ал. 3 т. 2 пред думата „сертификат“ се добавя „единен“; |
| 1. В чл. 64 ал. 5 думата „сертификата“ да се замени с текста „сертификат за безопасност, издаден преди 16 юни 2019 г. или на единен сертификат за безопасност с област на дейност в Република България“.   **Мотив:** Уеднаквяване с другите текстове, в съответствие с предложенията в НИД. | Не се приема | Текста е ясен – ИАЖА използва събраната информация по време на надзора при извършването на оценка на системата за управление на безопасността на железопътното предприятие или на управителя на железопътна инфраструктура преди подновяване на сертификата, съответно удостоверението му за безопасност. След 16.06.2019 г. предприятията имат или валидни сертификати за безопасност, издадени преди тази дата или единни сертификати за безопасност – и в двата случая имат сертификати. |
| 1. Във всички текстове, с изключение на чл. 63, от ГЛАВА ЧЕТВЪРТА „НАЦИОНАЛЕН ОРГАН ПО БЕЗОПАСНОСТТА“ думите „Национален орган по безопасността“ да се заменят с думите Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, като се отчете факта, че в чл. 66а е използвана думата „органа“ в смисъла на Национален орган по безопасността с оглед избягване на повторение.   **Мотив:** Аналогична промяна се предлага в текстовете от НИД отнасящи се до членове от тази глава. Логично е тя да обхване и останалите текстове от нея. | Не се приема | Съгласно чл. 6 ал. (3) от Закона за железопътния транспорт Изпълнителната агенция "Железопътна администрация" е национален орган по безопасността в железопътния транспорт в Р. България. В тази връзка в Наредба № 59 под израза Национален орган по безопасността се разбира ИАЖА и обратното. |
| 1. В текста на чл. 69 ал. 4 текста „произшествие/инцидента“ да се замени с думата „произшествие“.   **Мотив:** Отстраняване на допусната техническа грешка. | Приема се | Предлагаме в НИД в параграф 56 текста да стане т. 1 и да се добави нова т. 2 със следния текст: 2. В ал. 4 думата „произшествие/инцидента“ се заменя с „произшествие“; |
| 1. В текста на чл. 72 ал. 1 точката в края на изречението да се замени със запетая и да се добави текста „а когато е целесъобразно и приложимо и представител на собственика на подвижния състав.“.   **Мотив:** Създаване на възможност за участие в оперативна група на представители на собственика на подвижния състав, който често е заинтересована страна по отношение на разследването. | Не се приема | Липсва посочване от вносителя кога следва да е целесъобразно и приложимо или по какви критерии следва да се преценява, че това е на лице за включване на собственика на подвижен състав за участие в оперативна група за събиране и съхраняване на материали при произшествие или инцидент. |
| 1. В текстовете на чл. 73 ал. 1 и ал 5 след думата „произшествието“ да се добави „/инцидента“   **Мотив:** Текстовете се отнася както за произшествия, така и за инциденти. | Приема се частично | Предлагаме в НИД § 58 да добие следния вид:  „§ 58. В чл. 73 се правят следните изменения и допълнения:   1. В ал. 1 след думата „произшествието“ се добавя „и/или инцидента“; 2. В ал. 5 след думата „произшествието“ се добавя „и/или инцидента“; 3. Създава се 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.“ |
| 1. Текста на чл. 73 ал. 2 да се измени както следва:   „(2) Всички необходими констативни протоколи се съставят на мястото на събитието съгласно образците дадени в приложение № 7, като приоритет има този за състоянието на осигурителната техника, а при произшествие на прелез - констативният протокол за състоянието на прелезното устройство.“  **Мотив:** Внасяне на допълнителна яснота по организацията на работата на оперативната група. | Не се приема | При разследване на произшествие или инцидент протоколите за състоянието на осигурителната техника следва да се изготвят в една от гарите свързана с произшествието, а не например на самото място което може да е в междугарие където няма информация за състоянието на осигурителната техника. Отделно протоколите за състоянието на подвижния състав понякога се налага да се изготвят след констатации, установени след повдигане на крик или след разглобяване на части от возилото – това в повечето случаи не може да стане на мястото на събитието. |
| 1. Текста на чл. 76 ал. 2 без изброяването да се измени както следва:„(2) В случаите по т. 3. на предходната алинея, при извършване на преценката специализираното звено взема предвид:“   **Мотив:** Избягване на излишно повторение с текста от чл. 76 ал. 1 т.3. | Не се приема | Текстовете които се предлага да се изменят засягат дейността и са от компетентността на Специализираното звено за разследване на произшествия и инциденти в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Специализираното звено към настоящия момент не е индикирало проблеми при прилагането на тези нормативни текстове. |
| 1. В текста на чл. 77 ал. 1 съюза „и“ между думите „инфраструктура“ и „железопътните предприятия“ да се замени с двоен съюз „и/или“.   **Мотив:** Постигане на съответствие с текста на чл. 115л ал. 1 от ЗЖТ, както и регламентиране на възможността за самостоятелни разследвания от страна на УИ и ЖП. | Приема се | Предлагаме в НИД § 59 да добие следния вид промяната в чл. 77:   1. В ал. 1 съюза „и“ между думите „инфраструктура“ и „железопътните предприятия“ се заменя с двоен съюз „и/или“; 2. В ал. 3 думите „може да“ се заличават, а думите „регионалните структури“ се заменят с структурите“; 3. 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“. |
| 1. В текста на чл. 77 ал. 3:   а) думите „може да“ да се заличат;  б) думите „регионалните структури“ да се заменят с думата „структурите“.  **Мотиви:** В цитираните в текста случаи разследването задължително трябва да е съвместно. Някой от потенциалните участници в тези комисии може да нямат регионални структури. | Приема се | Предлагаме в НИД § 59 в чл. 77 текста да се промени както следва:  1. В ал. 1 съюза „и“ между думите „инфраструктура“ и „железопътните предприятия“ се заменя с двоен съюз „и/или“;  2. В ал. 3 думите „може да“ се заличават, а думите „регионалните структури“ се заменят с структурите“;  3. 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“.  4. 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“. |
| 1. В текста на чл. 78 ал. 7 (бъдеща ал. 8 съгласно § 44 т. 5 от НИД) след думата „произшествието“ да се добави „/инцидента“.   **Мотив:** Съгласно чл. 76 ал. 1 т. 3 специализираното звено може да разследва и инциденти. | Не се приема | Съгласно чл. 76 ал. 1 т. 3. Специализираното звено по своя преценка може да разследва произшествия и инциденти извън тези по т. 1 и 2. |
| 1. В текста на чл. 81 ал. 4 след думите „произшествие“ да се добави „/инцидент“.   **Мотив:** Текста трябва да е валиден както за произшествия, така и за инциденти. | Приема се | Предлагаме в НИД нов § със следния текст:  §… В чл. 81 ал. 4 се изменя така:  „(4) В случаите, когато се налага снемане на показания от лицата, участвали в произшествие, инцидент или свързани с произшествие или инцидент, те се изготвят писмено пред двама представители на комисията или оперативната група и се адресират до председателя на комисията.“ |
| 1. В текста на чл. 84:   а) в ал. 1 т. 1. след думата „произшествие“ да се добави „/инцидент“, а след думата „произшествието“ да се добави „/инцидента“;  б) в ал. 1 т. 6. след думата „произшествието“ да се добави „/инцидента“.  **Мотив:** Текста трябва да е валиден както за произшествия, така и за инциденти. | Приема се | Предлагаме в НИД нов § със следния текст:  §… В чл. 84 се правят следните допълнения:  1. в ал. 1 т. 1. след думата „произшествие“ се добавя „ или инцидент“, а след думата „произшествието“ се добави „ или инцидента“;  2. в ал. 1 т. 6. след думата „произшествието“ се добавя „ или инцидента“. |
| 1. В проекта на НИД на Наредба 59 да се предвиди към преходните и заключителните разпоредби на наредбата и текст с който да се регламентира валидността на издадените от ИАЖА сертификати и удостоверения за безопасност издадени преди 16 юни 2019 г. | Приема се | В НИД е създадена Преходна разпоредба със следното съдържание: § 68. (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. |
| ИАЖА  Предложение за допълнение | 1. В чл. 62б. алинея 2 и алинея 3 да добият следния вид:   „(2). Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" с решение издава, подновява, актуализира/изменя, спира действието за определен срок от време, ограничава обхвата, отнема или отказва издаването, актуализирането/изменението на сертификатите по ал. 1, както следва:  1. сертификат на лице, отговорно за поддържането на товарни вагони се издава по образец, съгласно Приложение V на Регламент (ЕС) № 445/2011 на Комисията от 10 май 2011 г. относно система за сертифициране на структурите, които отговарят за поддържането на товарни вагони, и за изменение на Регламент (ЕО) № 653/2007 (OB, L 122, 11.05.2011 г.) (Регламент (ЕС) № 445/2011);  2. сертификат на лице, отговорно за поддържането на другите видове превозни средства, се издава по образец съгласно приложение № 4а.  (3) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" с решение издава, подновява, актуализира/изменя, спира действието за определен срок от време, ограничава обхвата, отнема, отказва издаването, актуализирането/изменението на сертификат за функции по поддържането, както следва:  1. сертификат за функции по поддържането на товарни вагони се издава по образец съгласно Приложение V на Регламент (ЕС) № 445/2011;  2. сертификат за функции по поддържането на другите видове превозни се издава по образец съгласно приложение № 5а.“  Във връзка с горното да се направят и съответни добавки в преномерирани алинеи 9-13 на чл. 62в както следва:  - ал. 7 става ал. 9 и в нея след думата „издаване“ се добавя „ , подновяване, актуализиране/изменение:‘  - ал. 10 става ал. 12 и в нея след думата „поднови“ се добавя „ , ограничи, да спре действието“. | Ново предложение | Съгласно член 16 пар. 2 буква л от глава IV „Национални органи по безопасността“ на Директива 2016/798/ЕС, функциите на националния орган по безопасност включват издаване, подновяване, изменение или отмяна на сертификати, предоставени на структури, които отговарят за поддръжката. С цел удовлетворяване на това изискване се прави предложение за промяна в чл. 62б ал. 2  Съгласно чл. 7 параграфи от 5 до 7 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/779 на Комисията от 16 май 2019 година за установяване на подробни разпоредби относно система за сертифициране на структурите, които отговарят за поддръжката на превозни средства, в съответствие с Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕС) № 445/2011 на Комисията, сертифициращия орган следва да излезе с решение по заявление за сертифициране на структурите, отговорни за поддръжката или за структури, отговорни за изпълнение на функция по поддръжка на возила. |
|  | 1. Чл. 62г да добие следния вид:   „Чл. 62г (1) Когато установи, че лицето, получило сертификат за поддържане на превозните средства по чл. 62б, ал. 2 и/или ал. 3 не отговаря на изискванията за издаването му изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" в зависимост от степента на несъответствие може да предприеме едно от следните действия:  1. да приеме план за подобряване заедно с лицето, получило сертификата;  2. да ограничи обхвата на приложение на сертификата;  3. да спре действието на сертификата за определен срок;  4. да отнеме сертификата.  (2) План за подобряване на дейността по чл.62г, ал.1, т.1 се изготвя от сертифицираното лице по указание на ИАЖА, когато при извършена контролна проверка или надзор са дадени задължителни предписания от служителите на ИАЖА, съгласно дадените им правомощия по чл.117, ал.2, т.14 от Закона за железопътния транспорт.  (3) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" ограничава обхвата на сертификата по чл. 62б, ал. 2 и/или ал. 3 при:  1. неизпълнение на плана за подобряване на дейността по ал.2;  2. пропуски при изпълнението на дейности по функция „управление на поддръжката“ във връзка със своевременното извършване на планови ремонти, съобразно одобрения ремонтен цикъл и сертифицирания обхват;  3. пропуски при изпълнението на дейности по поддръжка съгласно нормативните изисквания, правилниците, инструкциите и друга ремонтна документация, включително: техники за свързване, безразрушителен контрол, изпитване на возилото и пускане в експлоатация, ремонт и поддръжка на тягови и спирачните системи, колооси и теглично-отбивачните съоръжения и други системи и агрегати свързани с безопасното техническо състояние на товарни вагони, локомотиви, ЕМВ, ДМВ, пътнически вагони и специални превозни средства съобразно сертифицирания обхват на поддръжка;  4. пропуски относно правилно водене на досието за поддръжка и изискуемата документация и ремонтни карти към него;  5. пропуски в използването, калибрирането, съхранението и правилното поддържане на съоръжения, оборудване и инструменти използвани при поддръжката и ремонтната дейност;  6. влагане в ремонтната дейност на материали и резервни части без сертификат за качество и документ за произход;  7. неосигуряване на необходимо технологично оборудване и квалифициран персонал за изпълнение на дейностите по сертифицирания обхват;  8. системно (повече от две) неизпълнения на дадени от ИАЖА препоръки за отстраняване на несъответствия.  (4) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" спира действието на сертификата по чл. 62б, ал. 2 и/или ал. 3 за срок до 6 месеца когато обективни доказателства, установени по време на контролни проверки, надзорен одит или по друг начин, се констатира, че лицето, притежател на сертификатите, не отговаря на изискванията за сертифициране, не е изпълнило задължително предписание на ИАЖА, както и не е предприело ефикасни и навременни коригиращи действия за отстраняване на критични несъответствия, свързани с безопасното техническо състояние на подвижния жп състав, както следва:  1. неупражнен контрол при възлагане на дейности на подизпълнители;  2. неизпълнение на дейности по функция „управление на поддръжката“ във връзка със своевременното извършване на планови ремонти, съобразно одобрения ремонтен цикъл и сертифицирания обхват;  3. неизпълнение на дейности по поддръжка съгласно нормативните изисквания, правилниците, инструкциите и друга ремонтна документация, включително: техники за свързване, безразрушителен контрол, изпитване на возилото и пускане в експлоатация, ремонт и поддръжка на тягови и спирачните системи, колооси и теглично-отбивачните съоръжения и други системи и агрегати свързани с безопасното техническо състояние на товарни вагони, локомотиви, ЕМВ, ДМВ, пътнически вагони и специални превозни средства съобразно сертифицирания обхват на поддръжка;  4. неправилно водене на досието за поддръжка и изискуемата документация и ремонтни карти към него или липса на такива;  5. използване на инструменти, оборудване, машини и съоръжения които не отговарят на приложимите стандарти и нормативни изисквания при извършване на поддръжката и ремонтната дейност;  6. влагане в ремонтната дейност на материали и резервни части без сертификат за качество и документ за произход;  7. неосигуряване на необходимо технологично оборудване и квалифициран персонал за изпълнение на дейностите по сертифицирания обхват;  8. системно (повече от две) неизпълнения на дадени от ИАЖА препоръки за отстраняване на несъответствия.  (5) За времето на спиране действието на сертификатите по чл. 62б, ал. 2 и/или ал. 3 те са невалидни.  (6) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" отнема сертификата по чл. 62б, ал. 2 и/или ал. 3 при настъпване на някое от обстоятелствата по чл. 46б от Закона за железопътния транспорт или в случай, че притежателят на сертификата не отстрани несъответствията довели до спиране действието на сертификата, съгласно ал.4.  (7) Сертификатите по чл. 62б, ал. 2 и/или ал. 3 се подновяват при потвърждаване изпълнението на изискванията на Приложение III на Регламент (ЕС) № 445/2011 или на приложение № 4б, по отношение на сертифицирания обхват на съществуващия сертификат.  (8) Сертификатите по чл. 62б, ал. 2 и/или ал. 3 се актуализират/изменят във връзка промяна на видовете подвижен железопътен състав и/или нивата на поддръжка, както и на функциите за поддръжка, включени в обхвата на съществуващия сертификат.  (9) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" отказва издаване, подновяване и актуализиране/изменение на сертификати по чл. 62б, ал. 2 и/или ал. 3, когато не са предоставени доказателства за покриване изискванията на на Приложение III на Регламент (ЕС) № 445/2011 или на приложение № 4б, по отношение на заявения обхват, включително когато заявителя не е в състояние да осигури материална база, технически средства и оборудване, квалифициран персонал и техническа документация за изпълнение на заявените дейности по поддръжка.  (10) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" мотивира всяко свое решение и уведомява лицето, отговорно за поддържане на превозните средства, за взетото решение и за причините, на които то се основава.“ | Ново предложение | Предложението е свързано с подобряване на разписаните правомощия на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ която като НОБ е длъжна да сертифицира структурите, отговорни за поддържане на превозните средства или за изпълняване на функции по поддръжка. Оценката на заявление за сертификат за СОП от страна на Агенцията представлява оценка на способността на заявителя да управлява дейности за поддръжка и да изпълнява оперативните функции по поддръжка самостоятелно или чрез договори с други органи, като например работилници за поддръжка, натоварени с изпълнението на тези функции или на част от тях. При покриване на критериите изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ издава съответния сертификат, но когато не се покриват критериите или структурата не е представила доказателства за това, изпълнителния директор следва да има разписано нормативно право да издаде решение за отказ.  Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ също така е задължена да извършва дейности по надзор на структурата, която отговаря за поддръжката, и да проверява дали тя продължава да изпълнява изискванията по приложение II на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/779 на комисията от 16 май 2019 година за установяване на подробни разпоредби относно система за сертифициране на структурите, които отговарят за поддръжката на превозни средства, в съответствие с Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕС) № 445/2011 на Комисията. Инспектори на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ провеждат одити на място най-малко веднъж на всеки 12 месеца на всяка сертифицирана структура. Подборът на дейностите по надзор и на обектите, които следва да бъдат посетени, се извършва с оглед на осигуряването на цялостно постоянно изпълнение на изискванията и е балансиран географски и функционално. При одитите се взема предвид предишни дейности по надзор на структурата, която отговаря за поддръжката и която е обект на надзора. Когато се установи, че структурата, която отговаря за поддръжката, вече не отговаря на изискванията, въз основа на които е издаден сертификата на СОП, следва да се разпише ред за предприемане на някое от следните дейности — да договори план за корекции заедно със структурата, която отговаря за поддръжката, — да реши да ограничи обхвата на сертификата на СОП, — временно да оттегли или да отнеме сертификата, в зависимост от степента на несъответствие. Когато структурата, която отговаря за поддръжката, не спазва плана за корекции или продължава да не изпълнява изискванията по приложение II, изпълнителния директор следва да има разписани права да ограничи обхвата на сертификата на СОП или да го отнеме, в зависимост от степента на несъответствие. |
|  | 1. В чл. 62д думите „и отнемането му“ да се заменят с „ , да се поднови, да се актуализира/измени, да се ограничи, да се спре действието му или да се отнеме“. | Ново предложение | Предложението е свързано с промените в чл. 62б и чл. 62в с доразписване на задължения към Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ да подновява, да актуализира/измени, да ограничава сертификати за СОП или за функция. Прилага се принципа, че подобни решения следва да подлежат на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс от заявителите. |

**Изготвил:**

**Д. Неделков**

*Главен директор на ГДЖИ*