**СПРАВКА**

за постъпилите предложенията при общественото обсъждане на проекта наНаредба 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.)*, проведено в периода 14.09.2020 г. – 14.10.2020 г.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Изготвил предложението** | **Предложение** | **Приема/ не приема предложението** | **Мотиви за приемане на предложението** |
| НКЖИ(писмо № ЖИ-38100/08.10.2020 г.) | 1. По § 18 - текстът на чл. 431 да стане алинея 1. Да се създаде нова алинея 2, с текст, идентичен с текста на чл. 427, ал. 5.„(2) Когато в случая по ал. 1 повредата не може да бъде отстранена, локомотивът 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 локомотива".**Мотиви:** В противен случай въпросът при повреда на всички задни светлини на изолиран локомотив ще остане неизяснен и висящ. | Приема се с редакция | Мотивът на НКЖИ за създаване на нова алинея в чл. 431 е по аналогия с чл. 427, ал. 5 (нова), но в чл. 427, ал. 4 е описан случаят на повреда на сигнализацията на последния вагон на пътнически влак, а ал. 5 се отнася за действията в случай на неотстраняване на повредата.В тази връзка в чл. 431 ще се създадат ал. 2 и 3, тъй като в досегашният текст на чл. 431, който става ал. 1, не е описан случаят на повреда и затова препратката от новата ал. 2 към ал. 1 е несъстоятелна.Параграф 18 от проекта на наредба ще се коригира:„**§ 18.** В чл. 431 се правят следните промени:1. Досегашният текст става ал. 1 и в изречение второ думите „червен диск или“ се заличават, а в скобите след думите „фиг. 197“ запетаята и числото „200“ се заличават;

2. Създават се ал. 2 и 3:„(2) При пълен отказ на сигнализацията в задния край на локомотива, локомотивът се задържа в гарата, в която е установена повредата или се спира в първата следваща гара по маршрута. Локомотивният машинист, когато е възможно, отстранява повредата или подменя устройството за сигнализация на задния край на локомотива, след което докладва на дежурния ръководител, че локомотивът е готов да потегли.(3) Когато в случая по ал. 2 повредата не може да бъде отстранена, локомотивът не може да продължи движението си, освен след сигнализирането му съгласно чл. 428 и специално разрешение от дежурния влаков диспечер, който уведомява всички гари по маршрута за промяна начина на сигнализиране на задния край на локомотива.“  |
| 2. По § 19, т. 2 определяща нов текст на алинея 2 на чл. 432 - да бъдат синхронизирани изображенията на фигурите с променения текст, дефиниращ начина на сигнализиране на изолираните маневрени локомотиви при движение в междугарие.**Мотиви:** Ще има разлика между текстовата част на алинеята и препратката към фигури със старите изисквания за сигнализиране | Приема се частично. | Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ предлага да се променят фигури 203 и 205 на приложение № 44 като се добави нов параграф в проекта на наредба със следния текст:§ 25. В Приложение № 44 се правят следните изменения:1. Фигури 200 и 204 се заличават;
2. Фигури 203 и 205 се изменят така:

“ |
| 1. По § 22, създаващ нов член 440б -

да се вмъкнат конкретни текстове определящи сигнализирането, определено в регламента, в наредбата.**Мотиви:** Експлоатационния персонал не е запознат с разпоредбите на Регламенти на ЕС където в Допълнение Б, т. 4 от приложението към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/773 подробно е описана процедурата за действие при тази ситуация. | Не се приема. | 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 е с пряко действие и персонала на управителя на железопътната инфраструктура следва да е запознат и да го спазва. Точка 4 на допълнение „Б“ от регламента указва процедурен ред при пълен отказ на предни светлини на локомотив. Процедурите от Системите за управление на безопасността на железопътните предприятия включват и ред за действие при извънредни ситуации, една от които е отказ на предните светлини. |
| 4. По § 23, изменящ т. 25 на § 1 от Допълнителната разпоредба - Предлагаме: В последният текст на точката „като прикачени возила" да се промени на „като теглещ прикачени возила".**Мотиви:** Ще бъде обхванат пълния режим на работа на РССМ, включващ теглене на вагонетки, разкатъчни и специализирани вагони до мястото на работата. | Не се приема. | Промяната, която се цели с проекта на наредба, е уеднаквяване на действащата дефиниция в наредбата с определението в Регламент (ЕС) № 1302/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 година относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Подвижен състав — локомотиви и пътнически подвижен състав“ на железопътната система в Европейския съюз точка 2.2.2 буква Г. |
| Тодор ЧолаковПодадено предложение по електронна поща, както и в Портала за обществени консултации на Министерски съвет на следния линк: http://www.strategy.bg/PublicConsultations/View.aspx?@lang=bg-BG&Id=5446 | 1. По отношение на § 3, с който се въвежда задължително изписване на 12-цифрения номер и означение на ползвателя (Чл 180, ал. 1, т. 1, 2 и 3), следва да се вземе предвид, че Допълнение 6, ЧастО на Решение 2018/1614 не налага изисквания къде точно трябва да бъде нанесен номера. Създаването на изискване в Наредба №58 целият номер с код на държавата и означение на стопанисващия да се изписва и на челните страни създава редица неудобства. В почти всички европейски железници (освен Румъния) такава практика няма, съответно това би направило всички локомотиви на чужди превозвачи, опериращи у нас, както и отдадени под наем и работещи в България, неотговарящи на едно такова изискване на Наредба № 58. Напълно достатъчно е 12-цифрен номер, код на страната и означение на стопанисващия да се изписва само на страничните стени на локомотивите и мотрисните влакове. Такава е масовата практика в останалите железници и така означени са чуждите локомотиви, които оперират в България или биха оперирали под наем. На челните страни се изписва само серията и номера на локомотива (МВ), съгласно местната система за означение (без първите 4, 5 или 6 цифри). | 1. Не се приема.
 | Допълнение З „Европейски номер на возилото и съответна буквена маркировка върху корпуса“ от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/773 на Комисията от 16 май 2019 г. 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 има общи и специфични изисквания относно маркировките на локомотиви, мотриси, пътнически и товарни вагони, като предложената промяна в чл. 180 отразява точно тези особенности.  |
|  | 2.Продължават да фигурират в действащата Наредба № 58 допуснатите при предишното изменение и допълнение грешки:- В текста на чл. 473 се казва, че указателят "Промяна скоростта на движението" е табела, разделена на две полета и че размерите на надписа са посочени в приложение № 49, фиг. 263. Не става ясно какъв е този надпис, а в приложената фигура липсват както надпис с размери, така и две полета. Вместо това е показано само долното поле, описано в новия текст. Следва да се премахне това двусмислие, като се конкретизира или текстът (да отпадне надписът), или фигурата (да се добави надпис), като в последния случай се допише в чл. 473 и какво съдържа този надпис (най-практично, километрично положение, а когато табелата е на спирка, името на спирката, т. е. както мястото фигурира в разписанието).3. В настоящото предложение фигурира грешната препратка в чл. 427, ал. 2 и новата ал. 5 към чл. 428, ал. 2 и 4 - същите са променени с предишното изменение и допълнение и вече са ал. 1 и 3. | 2. Приема се. 3. Приема се. | В чл. 473, ал. 1 се изменя така:„(1) Указателят „Промяна скоростта на движението“ е правоъгълна табела, която от двете страни е разделена с две пресичащи се диагонално черни линии, като горният и долният триъгълник са зелени, а левият и десният триъгълник са жълти (приложение № 49, фиг. 263). Размерите на указателя, посочени в приложение № 49, фиг. 263 са в милиметри.“Проектът на наредба е изменен и допълнен с цел точна препратка между разпоредбите на чл. 427 и чл. 428. |
|  | 4. В действащата Наредба № 58, в чл. 478, ал. 2 е създадено изискване, в кабината на всеки ТПС да има по два сигнални диска (един за края на влака и един резервен) или две сигнали табели за край на влака. С новата ал. 7 в чл. 428 се създава изискване, всички товарни влакове по железопътни магистрали и линии 1-ва категория да се сигнализират отзад винаги с две сигнални табели, като напълно отпада възможността за сигнализиране със сигнален диск (отменя се чл. 440а, ал. 3).В тази връзка:- В духа на изискването за наличие на резервен сигнален диск, следва да се изисква наличие и на резервни сигнални табели за край на влака, т. е. във всеки ТПС да има по четири сигнални табели за край на влака, защото повторното сигнализиране на влак с липсващи (откраднати) сигнални табели със сигнален диск ще е недопустимо.- Някои единици ТПС имат специално определени от производителя места за съхранение на инвентарните принадлежности извън кабините. При локомотивите, това е в машинното помещение, при мотрисните влакове - в заключени шкафове в салона за пътници. В този смисъл, изискването тези неща да са в кабината е безпредметно и следва да отпадне. | 4. Не се приема. | Съгласно чл. 478, ал. 2 в кабината на всеки тягов ПЖПС, излизащ на път, следва да има червен и жълт флаг, ръчно сигнално фенерче, две червени стъкла за надбуферните фарове и най-малко два сигнални диска или две светлоотразителни сигнални табели. Принципно наличието се изисква да е в кабината при излизане на път, а по време на път може да е на друго място в подвижния състав. Целта на разпоредбата е при излизане от депо или при предаване между локомотивни машинисти да се гарантира наличието на инвентара в самия подвижен състав. |
| ИАЖАНово предложение | В 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 (обн., ДВ, бр. 20 от 2003 г.) се правят следните изменения:* 1. В чл. 16, ал. 1, изречение второ думата „един“ се заменя с „два“;
	2. В чл. 23, ал. 2 думата „един“ се заменя с „два“;
 | Приема се.  | В 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 е предвидена възможността изпитите за придобиване на правоспособност и проверочните изпити да се провеждат чрез тест в електронен формат (чл. 16). В ИАЖА е изградена информационна система за електронно провеждане на изпити, която е адаптирана към изискванията на Закона за железопътния транспорт и подзаконовите нормативни актове, издадени въз основа на закона, националните правила за безопасност и технически правила. Чрез провеждане на тест в електронен формат се постига внедряването на актуални и иновативни технологични решения с цел премахване влиянието на човешкия фактор, оптимизация на процеса на провеждане на изпитите и съкращаване на времето. Системата е изградена като на всеки изпитван се предоставя възможност да отговори на 40 въпроса, като предвиденото време от 1 час може да се окаже недостатъчно изпитваният да се запознае с въпроса и предложените варианти за отговор. В тази връзка се предлага промяна в съответните разпоредби с цел увеличаване на времето за провеждане на теста в електронен формат до 2 часа. |

**Изготвил:**

**Д. Неделков**

*Главен директор на ГДЖИ*