РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
НАРОДНО СЪБРАНИЕ

Проект

ЗАКОН

за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт

(Обн., ДВ, бр. 97 от 2000 г.; изм. и доп., бр. 47 и 96 от 2002 г., бр. 70 и 115 от 2004 г., бр. 77 и 88 от 2005 г., бр. 36, 37, 62, 92 и 108 от 2006 г., бр. 22, 35, 74 и 81 от 2009 г., бр. 87 от 2010 г., бр. 47 от 2011 г., бр. 15 и 68 от 2013 г., бр. 17 и 47 от 2015 г. и бр. 19 и 58 от 2016 г.)

§ 1. В чл. 9, ал. 4 се създава изречение второ:

„Имуществото – публична и частна държавна собственост, се предоставя от държавата за изпълнението на предмета й на дейност с решение на Министерския съвет."

§ 2. В чл. 115и се правят следните изменения:

1. В ал. 1 думите „железопътните произшествия" се заменят с „тежки железопътни произшествия, произшествия".

2. Алинея 3 се изменя така:

„(3) Разследването по ал. 1 на тежки железопътни произшествия се осъществява от специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията."

§ 3. В чл. 115к се правят следните изменения:

1. Алинея 7 се изменя така:

„(7) Управителят на железопътната инфраструктура, железопътните предприятия, лицата по чл. 45, ал. 1, отговорни за поддръжката на превозните средства, и Изпълнителна агенция „Железопътна администрация" предоставят на специализираното звено достъп до всякаква информация или записи, свързани с разследването."

2. В ал. 8 думите „по ал. 1“ се заменят със „за разследване“.

§ 4. В чл. 115л се правят следните изменения:

1. Алинея 1 се изменя така:

„(1) Разследването на произшествия и инциденти с изключение на тези по чл. 115к, ал. 1 се осъществява от управителя на железопътната инфраструктура и/или железопътните предприятия по процедури за разследване, включени в техните системи за управление на безопасността в съответствие с чл. 115д, ал. 5, т. 5.”

2. Алинея 3 се отменя.

3. В ал. 4 думите „поддържа регистър за всички разследвани по реда на този закон произшествия и инциденти“ се заменят с „изготвя годишен доклад за безопасност, който съдържа статистически данни за общите показатели за безопасност, свързани с железопътните произшествия, инциденти и предпоставки за произшествия или инциденти“.

§ 5. В чл. 115м, ал. 3 думите „по този закон“ се заменят с „от специализираното звено“.

§ 6. В чл. 116, ал. 2 след думите „от железопътните предприятия“ се поставя запетая и се добавя „включително върху дейността по разследването на произшествия, инциденти и ситуации, близки до инциденти“.

§ 7. В чл. 117, ал. 2, т. 2 накрая се добавя „и с разследванията на произшествия, инциденти и ситуации, близки до инциденти, извършвани от управителите на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия“.

§ 8. В чл. 128, ал. 5 след думите „свързано с“ се добавя „провеждане на разследване на произшествия, инциденти и ситуации, близки до инциденти или“.

§ 9. В § 1, т. 48, буква „а“, подбуква „ее“ от Допълнителните разпоредби след думите „съоръжения за“ се добавя „дезинфекция“ и се поставя запетая.

Допълнителна разпоредба

§ 10. Този закон въвежда разпоредбите на Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензирането на железопътните

предприятия и Директива 2001/14/ЕО относно разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност (Директива относно безопасността на железопътния транспорт), поставени с Официално уведомително писмо № С(2013) 3638/20.6.2013 г. по Нарушение № 2013/2076 и Допълнително официално уведомително писмо № С(2016) 2382/28.4.2016 г. по Нарушение № 2013/2076.

Преходни и заключителни разпоредби

§ 11. В Закона за ветеринарномедицинската дейност се правят следните изменения и допълнения:

1. В чл. 12 ал. 1 се изменя така:

„(1) Ветеринарномедицинската дейност в Министерството на вътрешните работи се осъществява от ведомствено ветеринарномедицинско звено и от служители на структури на министерството в съответствие с този закон.“

2. В чл. 190 се създават ал. 3 и 4:

„(3) Дезинфекцията и дезинсекцията по ал. 1 на влизащите в страната подвижни железопътни състави се извършва на ГКПП срещу заплащане на цена, в обслужващи съоръжения по смисъла на § 1, т. 48, буква „а“, подбуква „ее“ от Допълнителните разпоредби на Закона за железопътния транспорт, собствени или управлявани от управител на железопътната инфраструктура, от железопътно предприятие или от други физически или юридически лица. Дезинфекцията се извършва по схема, утвърдена от изпълнителния директор на БАБХ.

(4) Цената на услугата по ал. 3 се определя от оператора на обслужващото съоръжение при спазване на изискванията, посочени в чл. 31 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство (ОВ, L 343, стр. 32, 14.12.2012 г.).“

§ 12. Разследванията на железопътни произшествия и инциденти, които не са завършени при влизането в сила на този закон, се завършват по досегашния ред.

§ 13. Законът влиза в сила от деня на обнародването му в „Държавен вестник“ с изключение на § 2 и 4, които влизат в сила 3 месеца след обнародването му в „Държавен вестник“.

Законът е приет от 44-ото Народно събрание на ..... и е подпечатан с официалния печат на Народното събрание.

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ:

(Цвета Караянчева)

М О Т И В И

към проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт

Проектът на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт предвижда следните групи промени:

1. Промяна на разпоредби от закона във връзка с получено мотивирано становище и допълнително Официално уведомително писмо № C(2016) 2382 по процедура за Нарушение № 2013/2076 по описа на Европейската комисия във връзка с неправилното транспониране и прилагане на Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 година относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензирането на железопътните предприятия и Директива 2001/14/ЕО относно разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност (Директива относно безопасността на железопътния транспорт) (Директива 2004/49/ЕО).

2. Във връзка с осъществяване на дейностите по дезинфекция на влизащите в страната подвижни железопътни състави се предлага прецизиране на дефиницията за „обслужващо съоръжение“ и промяна в Закона за ветеринарномедицинската дейност, където тази дейност е регламентирана.

3. Регламентиране на начина на предоставяне на имущество – държавна собственост, за управление на Национална компания „Железопътна инфраструктура“.

На първо място се предлагат изменения в глава шеста „б“ „Безопасност и разследване“, раздел II „Разследване на железопътни произшествия и инциденти“, в глава седма „Контрол“ и в глава осма „Административнонаказателни разпоредби“ на Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ), с които се цели отстраняване на констатираните несъответствия от Европейската комисия, прекратяване на наказателната процедура и привеждане на законодателството ни в съответствие с правото на Европейския съюз.

В чл. 115и, ал. 3 от Закона за железопътния транспорт се посочва, че разследването на железопътни произшествия и инциденти се извършва от специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и

инциденти в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията или от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ в зависимост от тежестта на произшествието. Предложените промени с § 2 (относно чл. 115и от ЗЖТ) и в § 4 (относно чл. 115л от ЗЖТ) от законопроекта са свързани с това, че задълженията за разследване на произшествия и инциденти, изпълнявани досега от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (национален орган за безопасност), се възлагат на управителя на железопътна инфраструктура и железопътните предприятия в съответствие с изискванията на Директива 2004/49/ЕО относно основните елементи на Системите за управление на безопасността на управителя на инфраструктурата на железопътните предприятия (Приложение III, т. 2, буква „з“ от Директива 2004/49/ЕО).

В допълнителното Официално уведомително писмо № C(2016) 2382 Европейската комисия обръща внимание, че с Директива 2004/49/ЕО се разпределят роли и отговорности за безопасността за различните заинтересовани страни от железопътния сектор и следва те да не се припокриват или да си противоречат. Националните органи по безопасността са създадени с цел регулиране и упражняване на надзор върху безопасността на железопътния транспорт, а разследващите органи са създадени за разследване на тежки произшествия с цел предотвратяването им и подобряване на безопасността в железопътния транспорт. Останалите заинтересовани страни – железопътните предприятия и управителят на инфраструктурата, в рамките на своите системи за управление на безопасността следва да разследват произшествията, инцидентите и ситуациите, близки до инциденти, в които са участници. Задачите на националния орган по безопасността са изброени в член 16, параграф 2 от Директива 2004/49/ЕО и се състоят в издаване на сертификат за безопасност на железопътните предприятия и на удостоверение за безопасност на управителя на инфраструктурата, упражняването на надзор и мониторинг на системите за управление на безопасността, спазване изискванията за оперативна съвместимост, както и издаването на разрешение за въвеждане в експлоатация на подвижния състав, структурните подсистеми на железопътната система, издаване на сертификат на структурите, отговорни за поддръжката на возилата, и надзор на дейността им след издаване на сертификата. Разследването на произшествия не е сред задачите на органа по безопасността, изброени в тази разпоредба. Във връзка с изложеното Комисията счита, че в българското законодателство се създава потенциален риск и ограничаване на правомощията за надзор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ като национален орган за безопасност в железопътния транспорт. Създаденото противоречие на разпоредбите от

Закона за железопътния транспорт с разпоредбите на Директива 2004/49 се предлага да бъде преодоляно чрез направените с § 2 и 4 от законопроекта изменения.

Във връзка с отпадането на разследващите функции на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ с § 5 от законопроекта се прави и прецизиране на разпоредбата на чл. 115м, ал. 3 от ЗЖТ.

Също така с направените промени с § 3 (относно чл. 115к, ал. 7) и с § 4 (относно чл. 115л) от законопроекта се разграничават задълженията на отделните заинтересовани страни и се транспонира разписаното в приложение III, параграф 2, буква „з“ от Директива 2004/49/ЕО изискване основните елементи на системите за управление на безопасността на железопътните предприятия и управителите на инфраструктури да включват процедури, които да гарантират, че произшествията, инцидентите, ситуациите, близки до инциденти, и другите опасни събития се докладват, разследват, анализират и се вземат необходимите превантивни мерки.

С § 6 (относно чл. 116, ал. 2 от ЗЖТ) и § 7 (относно чл. 117, ал. 2, т. 2 от ЗЖТ) се цели включване към контролната дейност, упражнявана от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, и на контрол, свързан с разследването на произшествия, инциденти и ситуации, близки до инциденти, от управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия.

С § 8 (относно чл. 128 от ЗЖТ) се предлага създаване на правно основание за налагането на санкции при неизпълнение на задълженията от железопътните предприятия и управителя на инфраструктурата за разследване на произшествия, инциденти и ситуации, близки до инциденти.

Втората група промени са свързани с осъществяване на дейностите по дезинфекция на влизащите в страната подвижни железопътни състави, като се предлага прецизиране на дефиницията за „обслужващо съоръжение“ и промяна в Закона за ветеринарномедицинската дейност, където тази дейност е регламентирана.

С § 9 се предвижда промяна в разпоредбата на т. 48 от § 1 от Допълнителните разпоредби, съдържаща легална дефиниция на термина „обслужващо съоръжение“. Съгласно разпоредбата на т. 48 „обслужващо съоръжение“ е инсталацията, включително теренът, сградата и оборудването, която е специално изградена цялостно или частично, така че да позволява предоставянето на железопътните предприятия на една или повече от изброените в т. 48 услуги. С предлаганото допълнение се цели към услугите, регламентирани в буква „а“ от т. 48, а именно - осигуряване на достъп,

включително достъп до релсов път, до обслужващите съоръжения, когато съществуват такива, и до услугите, предоставяни в тези съоръжения, да се добави още едно съоръжение за предоставяне на специфични услуги – съоръжение за дезинфекция, като се допълни подбуква „ее".

Определението за „обслужващо съоръжение" е въведено в закона в съответствие с разпоредбите на Приложение II „Услуги, предоставяни на железопътните предприятия" от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство (ОВ, L 343, стр. 32, 14.12.2012 г.). В директивата услугите, предоставяни на железопътните предприятия, и съоръженията са изброени неизчерпателно. С предлаганото допълване на законовото определение в Закона за железопътния транспорт със съоръженията за дезинфекция се цели постигането на законова регламентация на специфичната железопътна дейност, извършвана от управителя на железопътната инфраструктура или от железопътните предприятия.

Понастоящем дезинфекцията на превозни средства е регламентирана в Закона за ветеринарномедицинската дейност, където е дадена общата правна уредба на дейността за дезинфекция на превозни средства, влизащи в страната при обявена епизоотична обстановка. Дейността за дезинфекция на подвижни железопътни състави обаче изисква специфични съоръжения, които се разполагат на железния път. Към настоящия момент такива съоръжения се експлоатират и управляват от управителя на железопътната инфраструктура и от железопътните предприятия. Това изисква да бъде допълнен и Законът за ветеринарномедицинската дейност, като се предлага на законово ниво да бъдат регламентирани субектите, които да имат право да извършват дейността по дезинфекция на подвижните железопътни състави. С § 11 от законопроекта се предлага да се измени чл. 190 от Закона за ветеринарномедицинската дейност, където да се създаде специфичната уредба по отношение на дезинфекцията на влизащите в страната подвижни железопътни състави. В чл. 190, ал. 1 и 2 е посочено, че влизащите в страната превозни средства подлежат на профилактична дезинфекция и дезинсекция на граничния контролно-пропускателен пункт (ГКПП) при обявена епизоотична обстановка, като дезинфекцията на превозните средства се извършва по схема, утвърдена от изпълнителния директор на Българската агенция по безопасност на храните (БАБХ). С § 11, т. 2 от законопроекта се предлага в чл. 190 да се създаде ал. 3, където да се регламентира, че дезинфекцията и дезинсекцията на влизащите в страната подвижни

железопътни състави ще се извършва на ГКПП срещу заплащане на цена за услугата в обслужващи съоръжения по смисъла на § 1, т. 48, буква „а“, подбуква „ее“ от Допълнителните разпоредби на Закона за железопътния транспорт, собствени или управлявани от управител на железопътната инфраструктура, от железопътно предприятие или от други физически или юридически лица, като се запазва изискването дезинфекцията да се извършва по схема, утвърдена от изпълнителния директор на БАБХ. Законовата разпоредба предвижда възможността обслужващите съоръжения да могат да бъдат собствени или управлявани както от управител на железопътната инфраструктура или от железопътно предприятие, така и от други физически или юридически лица. Тази разпоредба е съобразена с дефиницията за оператор на обслужващо съоръжение, посочена в чл. 3, т. 12 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство. Съгласно цитираната разпоредба от директивата оператор на обслужващо съоръжение може да бъде всяко публично или частно образувание, което отговаря за управлението на едно или повече обслужващи съоръжения или за предоставянето на железопътните предприятия на една или повече услуги, посочени в т. 2-4 от Приложение II от директивата.

С § 11, т. 2 от законопроекта се предлага и допълването на чл. 190 от Закона за ветеринарномедицинската дейност с ал. 4, където да се уредят правилата за формиране на цената за предоставянето на услугата по дезинфекция. Предвижда се цената на услугата по ал. 3 на чл. 190 да се определя от оператора на обслужващото съоръжение, който е длъжен да спазва специфичните изисквания за ценообразуване, посочени в чл. 31 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство. В чл. 31 от директивата са предвидени принципите за определяне на тези цени. Съгласно чл. 31, параграф 1 от директивата цените за ползване на обслужващите съоръжения се заплащат на оператора на обслужващото съоръжение и се използват за финансиране на дейността му. В чл. 31, параграф 7 от директивата е посочено, че цената за релсовия достъп в рамките на обслужващите съоръжения и предоставянето на услуги в тези съоръжения не трябва да надхвърля разходите за извършването им заедно с разумна печалба.

С § 11, т. 1 от законопроекта се предвижда изменение в чл. 12, ал. 1 от Закона за ветеринарномедицинската дейност с оглед на необходимостта от актуализиране на разпоредбата. В разпоредбата е уредено, че

ветеринарномедицинската дейност в Министерството на вътрешните работи и в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията се осъществява от ведомствени ветеринарномедицински звена в съответствие със закона. С предлаганата промяна в текста се цели заличаване на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и неговите ведомствени ветеринарномедицински звена, тъй като текстът е остарял и понастоящем в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията не съществуват ведомствени ветеринарномедицински звена.

Третата група промени са свързани с реализацията на проекти за изграждане и/или разширение на обществената транспортна инфраструктура. С § 1 се предлага в чл. 9, ал. 4 от Закона за железопътния транспорт да се създаде изречение второ, с което да се прецизира начинът на предоставяне на имущество – държавна собственост, за управление на Национална компания „Железопътна инфраструктура". Аналогична регламентация съществува в Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВППРБ), която е пример за добро и практично законодателно решение. Съгласно чл. 115л, ал. 2 от ЗМПВВППРБ държавата предоставя на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура" имущество – публична и частна държавна собственост, определено с решение на Министерския съвет, за изпълнение на предмета му на дейност. Подходът на законодателя в ЗМПВВППРБ е съобразен с чл. 106 от Конституцията по отношение на организацията на стопанисването на държавното имущество от страна на Министерския съвет и е напълно целесъобразен, тъй като е правилна правна практика държавно имущество да се предоставя на публичния търговец – държавно предприятие, от този висш орган на изпълнителната власт. Министерският съвет е компетентен да вземе решение за внасяне на непарични вноски в търговски дружества с държавно имущество съгласно Закона за държавната собственост. В случая с Национална компания „Железопътна инфраструктура" най-често предоставяното имущество са имоти, необходими за изграждането на железопътна инфраструктура – публична държавна собственост, за осъществяването на важни инфраструктурни проекти, включително финансирани със средства от Европейския съюз. Предоставянето на важни публични активи на предприятието от Министерския съвет е в съответствие с правомощието на Министерския съвет да преценява дали един имот има характера на имот – публична държавна собственост. Предлаганата уредба ще допринесе за по-добрата координация и съгласуваност между ведомствата при предоставянето на държавни имоти на публичните търговци.

Съгласно изразената официална позиция българската страна се е ангажирала проектът на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт да бъде одобрен от Министерския съвет и приет от Народното събрание до средата на месец октомври 2016 г. Предвид изтичането на посочения срок е необходимо спешно приемане на предложените промени. В тази връзка и на основание чл. 26, ал. 4 от Закона за нормативните актове срокът за публикуване на Портала за обществени консултации и на интернет страницата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията на законопроекта заедно с мотивите и предварителната оценка на въздействието, в който заинтересованите лица могат да изразят становищата си, е определен на 14 дни.

МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ:

(Бойко Борисов)

Формуляр за частична предварителна оценка на въздействието **Приложете към формуляра допълнителни информация/документи**	
Институция: Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията	**Нормативен акт:** Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт (обн., ДВ, бр. 97 от 28.11.2000 г., посл. изм. бр. 58 от 26.07.2016 г.)
За включване в законодателна/ оперативна програма на Министерския съвет за периода: 2017 г.	**Дата:** 14.06.2017 г.
Контакт за въпроси: Д. Неделков, гл. директор на ГДЖИ в ИАЖА	**Телефон:** 02/9409511

1. Дефиниране на проблемите:

- Констатирани несъответствия и започната наказателната процедура от Европейската комисия поради несъответствия на национално законодателство с правото на Европейския съюз по отношение на разследването на произшествия и инциденти в железопътния транспорт.
- Липса на разпоредба, уреждаща извършване от управителя на железопътната инфраструктура Национална компания „Железопътна инфраструктура“ на дейност по дезинфекция на влакове и железопътни возила в граничните пунктове и за нейното заплащане.
- Пречки пред реализация на проекти за изграждане и/или разширение на обществената транспортна инфраструктура.

1.1. Кратко опишете проблема и причините за неговото възникване. Посочете аргументите, които обосновават нормативната промяна.

Съгласно Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 година относно безопасността на железопътния транспорт в Общността (Директива 2004/49), националните органи по безопасността в железопътния транспорт имат задължения да упражняват надзор върху безопасността на железопътния транспорт и непрекъснато да контролират, подкрепят и при необходимост да налагат и развиват регулаторната рамка за безопасност, а разследващите органи са създадени за разследване на тежки произшествия с цел тяхното предотвратяването.

Съгласно разпоредбите на Закона за железопътния транспорт, на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ като Национален орган по безопасност, е възложено разследване на произшествия и инциденти, което е в противоречие с посочената по-горе директива. В тази връзка е получено мотивирано становище и официално уведомително писмо по процедура за нарушение № 2013/2076 по описа на Европейската комисия във връзка с неправилното транспониране и прилагане на европейско право.

По отношение на дейността, извършвана от Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ) за профилактична дезинфекция на влизащите в страната от Република Турция влакове и возила, поради усложнена епизоотична обстановка, след анализ на законодателството е установено, че няма уредба на ниво приложими разпоредби в железопътния транспорт. НКЖИ извършва външна дезинфекция на влизащите в страната влакове и железопътни возила като управител, стопанисващ железопътната инфраструктура. Съоръжението, с което се извършва външна дезинфекция на влизащите в страната влакове и железопътни возила се явява обслужващо съоръжение по смисъла, вложен в определението за „обслужващо съоръжение“, въведено в закона в съответствие с разпоредбите на Приложение II „Услуги, предоставяни на железопътните предприятия“ от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство, като същевременно това не е транспонирано в Закона. Отделно дейността генерира разходи за НКЖИ, които следва след като имат законови основания да я извършват и съответно да могат по регламентиран начин да ги покриват.

С предлаганото допълване на законовото определение в Закона за железопътния транспорт със съоръженията за дезинфекция, се цели постигането на законова регламентация на специфичната железопътна дейност, извършвана от управителя на железопътната инфраструктура или от железопътните предприятия, нещо което към момента липсва.

По отношение на обществената транспортна инфраструктура са констатирани проблеми, които пораждат влошаване на условията за реализация на проекти за изграждане и/или разширение. С оглед на разрешаване на тези проблеми се предлага в чл. 9, ал. 4 от Закона за железопътния транспорт да се създаде изречение второ, с което да се прецизира начина на предоставяне на имущество – държавна собственост, за управление на НКЖИ. Аналогична регламентация съществува в Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗПППВВППРБ), която е пример за добро и практично законодателно решение. Съгласно чл. 115л, ал. 2 от ЗМПВВППРБ държавата предоставя на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура" имущество – публична и частна държавна собственост, определено с решение на Министерския съвет, за изпълнение на предмета му на дейност. Същевременно в Закона за железопътния транспорт, по отношение на друго държавно предприятие – Национална компания „Железопътна инфраструктура", липсва подобно уточнение. Това поражда редица спорни въпроси с компетентния орган в правоприлагането. Подходът на законодателя в ЗМПВВППРБ е съобразен с чл. 106 от Конституцията по отношение на организацията на стопанисването на държавното имущество от страна на Министерския съвет и е напълно целесъобразен, тъй като е правилна правна практика държавно имущество да се предоставя на публичния търговец – държавно предприятие от този висш орган на изпълнителната власт. Министерският съвет е компетентен да вземе решение за внасяне на непарични вноски в търговски дружества с държавно имущество, съгласно Закона за държавната собственост.

1.2. Опишете какви са проблемите в приложението на съществуващото законодателство или възникналите обстоятелства, които налагат приемането на ново. Посочете възможно ли е проблемът да се реши в рамките на съществуващото законодателство чрез промяна в организацията на работа и/или въвеждане на нови технологични възможности (например съвместни инспекции между няколко органа и др.)

- Разследване на произшествия и/или инциденти:

а) Съгласно член 19, параграф 1 от Директива 2004/49/ЕО след тежки произшествия в железопътната система трябва да се извършва разследване от разследващ орган. Целта на това разследване е евентуално подобрение на безопасността в железопътния транспорт и предотвратяването в бъдеще на произшествия. За да може да извършва това, разследващият орган трябва да отговаря на изисквания за независимост, предоставени заедно с права за достъп, да му е предоставен правен статут, който да осигурява необходимите правомощия за издаване на препоръки за безопасност, когато е уместно. Специализираното звено за разследване на произшествия и инциденти в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията разследва тежки железопътни произшествия и произшествия и/или инциденти, които биха могли, при различни обстоятелства, да имат същите последици както тежките произшествия. На Изпълнителна агенция „Железопътна администрация", която е българският национален орган по безопасността, е предоставено правото да разследва произшествия и инциденти, които не се разследват от разследващия орган.

В двата случая, разследванията се извършват от разследващи комисии, които издават препоръки за подобряване на безопасността и предотвратяване на подобни произшествия и инциденти в бъдеще. Тази уредба означава, че съгласно българското законодателство, разследването на произшествия и инциденти с една и съща цел се извършва или от разследващия орган, или от националния орган по безопасността. Това е в противоречие с член 19 от Директива 2004/49/ЕО, съгласно който за разследването на произшествия, с цел предотвратяване на произшествия и подобряване на безопасността на железопътния транспорт, правомощия трябва да има разследващите органи, а не органа по безопасността.

б) Съгласно приложение Ш, параграф 2, буква „з“ от Директива 2004/49/ЕО, на системите за управление на безопасността на железопътните предприятия и управителите на инфраструктури трябва да включват процедури за разследване на произшествия, инциденти, ситуации, близки до инциденти, и другите опасни събития, в които е заложено докладване, разследване, анализиране и вземане на мерки с оглед повишаване нивото на безопасността. Съгласно сега действащото законодателство неправилно отговорностите по разследване, възложени на железопътните предприятия или управителите на инфраструктура, са поети от Националния орган по безопасност - Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“.

- Дезинфекцията на железопътни превозни средства:

Понастоящем дезинфекцията на превозни средства е регламентирана в Закона за ветеринарномедицинската дейност, където е дадена общата правна уредба на дейността за дезинфекция на превозни средства, влизащи в страната при обявена епизоотична обстановка. Дейността за дезинфекция на подвижни железопътни състави обаче изисква специфични съоръжения, които се разполагат на железния път. Към настоящия момент такива съоръжения се експлоатират и управляват от управителя на железопътната инфраструктура и от железопътните предприятия. Това изисква да бъде допълнен и Закона за ветеринарномедицинската дейност, като се предлага на законово ниво да бъдат регламентирани субектите, които да имат право да извършват дейността по дезинфекция на подвижните железопътни състави. Със заключителната разпоредба (§ 11) на законопроекта се предвижда да се измени чл. 190 от Закона за ветеринарномедицинската дейност, където да се създаде специфичната уредба по отношение на дезинфекцията на влизащите в страната подвижни железопътни състави. В чл. 190, ал. 1 и 2 е посочено, че влизащите в страната превозни средства подлежат на профилактична дезинфекция и дезинсекция на граничния контролно-пропускателен пункт (ГКПП) при обявена епизоотична обстановка, като дезинфекцията на превозните средства се извършва по схема, утвърдена от изпълнителния директор на Българската агенция по безопасност на храните (БАБХ). С § 11, т. 2 от законопроекта се предлага в чл. 190 да се създаде ал. 3, където да се регламентира, че дезинфекцията и дезинсекцията на влизащите в страната подвижни железопътни състави ще се извършва на ГКПП срещу заплащане на цена за услугата, в обслужващи съоръжения по смисъла на § 1, т. 48, б. „а“, подт. „ее“ от Допълнителните разпоредби на Закона за железопътния транспорт, собствени или управлявани от управител на железопътната инфраструктура, от железопътно предприятие или от други физически или юридически лица, като се запазва изискването дезинфекцията да се извършва по схема, утвърдена от изпълнителния директор на БАБХ. Законовата разпоредба предвижда възможността обслужващите съоръжения да могат да бъдат собствени или управлявани както от управител на железопътната инфраструктура или от железопътно предприятие, така и от други физически или юридически лица. Тази разпоредба е съобразена с дефиницията за оператор на обслужващо съоръжение, посочена в чл. 3, т. 12 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство. Съгласно цитираната разпоредба от директивата оператор на обслужващо съоръжение може да бъде всяко публично или частно образувание, което отговаря за управлението на едно или повече обслужващи съоръжения или за предоставянето на железопътните предприятия на една или повече услуги, посочени в точки 2—4 от приложение II от директивата.

С § 11, т. 2 от законопроекта се предлага и допълването на чл. 190 от Закона за ветеринарномедицинската дейност с ал. 4, където да се уредят правилата за формиране на цената за предоставянето на услугата по дезинфекция. Предвижда се цената на услугата по ал. 3 на чл. 190 да се определя от оператора на обслужващото съоръжение, който е длъжен да спазва специфичните изисквания за ценообразуване, посочени в чл. 31 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство. В чл. 31 от директивата са предвидени принципите за определяне на тези цени. Съгласно чл. 31, пар. 1 от директивата цените за ползване на обслужващите съоръжения се заплащат на оператора на обслужващото

съоръжение и се използват за финансиране на дейността му. В чл. 31, пар. 7 от директивата е посочено, че цената за релсовия достъп в рамките на обслужващите съоръжения и предоставянето на услуги в тези съоръжения, не трябва да надхвърля разходите за извършването им заедно с разумна минимална печалба.
С § 11, т. 1 от законопроекта се предвижда изменение в чл. 12, ал. 1 от Закона за ветеринарномедицинската дейност с оглед необходимостта от актуализиране на разпоредбата. В разпоредбата е уредено, че ветеринарномедицинската дейност в Министерството на вътрешните работи и Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията се осъществява от ведомствени ветеринарномедицински звена в съответствие със закона. С предлаганата промяна в текста се цели заличаване на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и неговите ведомствени ветеринарномедицински звена, тъй като текстът е остарял и понастоящем в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията не съществуват ведомствени ветеринарномедицински звена.

- Предоставяне за управление на обществената транспортна инфраструктура:
В Закона за железопътния транспорт към момента не е предвидена изрична уредба, регламентираща начина на предоставяне на имущество – държавна собственост, за управление на Национална компания „Железопътна инфраструктура". Аналогична регламентация съществува в Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗПППВВППРБ), която е пример за добро и практично законодателно решение. Съгласно чл. 115л, ал. 2 от ЗМПВВППРБ държавата предоставя на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура" имущество – публична и частна държавна собственост, определено с решение на Министерския съвет, за изпълнение на предмета му на дейност. Същевременно в Закона за железопътния транспорт, по отношение на друго държавно предприятие – Национална компания „Железопътна инфраструктура", липсва подобно уточнение.

1.3. *Посочете дали са извършени последващи оценки на нормативния акт или анализи за изпълнението на политиката и какви са резултатите от тях?*
Предложените изменения въвеждат нов принцип за разпределяне на отговорностите за разследване на възникнали нежелани събития в железопътния транспорт, уреждат извършването на дезинфекцията на железопътните превозни средства на граничните пунктове и начина на заплащане на тази дейност, както и начина на предоставяне на имущество – държавна собственост, за управление на Национална компания „Железопътна инфраструктура".
Не са изготвяни последващи оценки на въздействието.

2. Цели:
(Посочете целите, които си поставя нормативната промяна по конкретен и измерим начин и график (ако е приложимо) за тяхното постигане. Съответстват ли целите на действащата стратегическа рамка?)
Проектът на закон предвижда прецизиране на разпоредби от закона, отстраняване на констатираните несъответствия от Европейската комисия, прекратяване на наказателната процедура и привеждане на законодателството ни в съответствие с правото на Европейския съюз, въвеждане на нов принцип за разпределяне на отговорностите за разследване на възникнали нежелани събития в железопътния транспорт, уреждане извършването на дезинфекцията на железопътните превозни средства на граничните пунктове и начина на заплащане на тази дейност, както и начина на предоставяне на имущество – държавна собственост, за управление на Национална компания „Железопътна инфраструктура".

3. Идентифициране на заинтересованите страни:
(Посочете всички потенциални засегнати и заинтересовани страни, върху които предложението ще окаже пряко или косвено въздействие (бизнес в дадена област/всички предприемачи, неправителствени организации, граждани/техни представители, държавни органи, др.)

комисия) ще се направят разходи на публични финанси за изплащане на наказателни глоби.
Социални негативни въздействия: възможност от внасяне на зарази за хора и животни; затрудняване реализация на проекти за изграждане и/или разширение на обществената транспортна инфраструктура.
Екологични негативни въздействия: възможност от внасяне на зарази, които могат да се отразят на животинското разнообразие.
Вариант за действие 2 „Приемане на закона за изменение и допълнение на Закон за железопътния транспорт".
Икономически негативни въздействия: Законът няма да доведе до икономически негативни въздействия.
Социални негативни въздействия: Приемането на Закона за изменение и допълнение не може да има негативно социално въздействие.
Екологични негативни въздействия: не може да има.

6. Положителни въздействия:
(*Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални, екологични и други ползи за идентифицираните заинтересовани страни за всеки един от вариантите в резултат на предприемане на действията. Посочете как очакваните ползи кореспондират с формулираните цели.)*
Вариант за действие 1 „Без намеса": При този вариант не са идентифицирани положителни въздействия.
Вариант за действие 2 „Приемане на закона за изменение и допълнение на Закон за железопътния транспорт".
Икономически положителни въздействия:
- Предотвратяване на наказателни глоби;
- Ускоряване реализацията на проекти за изграждане и/или разширение на обществената транспортна инфраструктура;
- Предотвратяване възникване и разпространение на леснопреносими зарази.

Социални положителни въздействия:
Правилно разпределяне на ролите и отговорностите на управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия по отношение безопасността.
Предпазване територията на страната от възможни леснопреносими заразни болести.
Справедливо заплащане на извършена услуга.
Развитие на транспортната инфраструктура.
Екологични положителни въздействия: Предотвратяване на пренасянето на болести и зарази.

7. Потенциални рискове:
(*Посочете възможните рискове от приемането на нормативната промяна, включително възникване на съдебни спорове.)*
Не са идентифицирани възможни конкретни рискове от приемането на закона, включително възникване на съдебни спорове.

8.1. Административната тежест за физическите и юридическите лица:
☐ Ще се повиши
☐ Ще се намали
☒ Няма ефект
8.2. Създават ли се нови регулаторни режими? Засягат ли се съществуващи режими и услуги?
Няма да се създадат нови регулаторни режими.

9. Създават ли се нови регистри?
Ако отговорът е „да". Посочете колко и кои са те...
Не се създават нови регистри.

10. Как въздейства актът върху микро, малки и средни предприятия (МСП):
☐ Актът засяга пряко МСП
☐ Актът не засяга МСП

Преки заинтересовани *страни:*

1. Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията;
2. Министерство на земеделието, храните и горите;
3. Българска агенция по безопасност на храните;
4. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“;
5. Управител на железопътна инфраструктура – Национална компания „Железопътна инфраструктура“;
6. Железопътни предприятия;

Косвени заинтересовани страни: - българското общество.

4. Варианти на действие:

(Идентифицирайте основните регулаторни и нерегулаторни възможни варианти на действие от страна на държавата, включително и варианта „без действие“.)

Законът за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт не съдържа разпоредби, свързани с въвеждане на нови регулаторни режими по отношение на стопанските субекти. Вариантите са следните:

Вариант за действие 1 „Без намеса“.

При този вариант ще се стигне до:

- Неправилно функциониране на системата за разследване на възникнали нежелани събития в железопътния транспорт;
- Прилагане по неправилен начин на разпоредби на европейското право;
- Продължаване на наказателната процедура срещу Р. България от страна на Европейската комисия;
- Налагане на санкции за неизпълнение от ЕС;
- Заплахи за пренасяне на заразни болести от влизащи железопътни возила от Р. Турция;
- Влошаване на финансовото състояние на НКЖИ и възможност за оспорване на действията на управителя на инфраструктурата.
- Пораждане на редица спорни въпроси с компетентния орган в правоприлагането по отношение на процедурата по предоставяне на имущество – държавна собственост, за управление на НКЖИ.

Вариант за действие 2 „Приемане на Закона за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт“:

- Правилно разпределение на ролите и отговорностите за безопасността между различните заинтересовани страни от железопътния сектор и гарантиране, че те не се припокриват или не си противоречат една с друга;
- Прекратяване на наказателната процедура и привеждане на законодателството ни в съответствие с правото на Европейския съюз;
- Предотвратяване на наказателни санкции
- Уреждане начина на извършване на профилактична дезинфекция и дезинсекция на граничния контролно-пропускателен пункт (ГКПП) при обявена епизоотична обстановка и нейното заплащане.
- Оптимизиране на условията за реализация на проекти за изграждане и/или разширение на обществената транспортна инфраструктура чрез уреждане на процедурата по предоставяне на имущество – държавна собственост, за управление на Национална компания „Железопътна инфраструктура“.

5. Негативни въздействия:

(Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални, екологични и други негативни въздействия за всеки един от вариантите, в т.ч. разходи (негативни въздействия) за идентифицираните заинтересовани страни в резултат на предприемане на действията. Пояснете кои разходи (негативни въздействия) се очаква да бъдат второстепенни, и кои да са значителни.)

Вариант за действие 1 „Без намеса“.

Икономически негативни въздействия: Във връзка с влязла в сила осъдителна присъда по започнатата наказателна процедура (по Нарушение № 2013/2076 по описа на Европейската

☒ Няма ефект

11. Проектът на нормативен акт изисква ли цялостна оценка на въздействието:

☐ Да

☒ Не

12. Обществени консултации:

(Обобщете най-важните въпроси за консултации в случай на извършване на цялостна ОВ или за обществените консултации по чл. 26 от Закона за нормативните актове; посочете индикативен график за тяхното провеждането и видовете консултационни процедури.)

Проектът на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт е публикуван за обществена консултация на Портала за обществени консултации (http://www.strategy.bg/PublicConsultations) съгласно чл. 26 от ЗНА. Съгласно изразената официална позиция, българската страна се е ангажирала проектът на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт да бъде одобрен от Министерския съвет и приет от Народното събрание до средата на месец октомври 2016 г. Предвид изтичането на посочения срок, е необходимо спешно приемане на предложените промени. В тази връзка и на основание чл. 26, ал. 4 от Закона за нормативните актове срокът за публикуване на Портала за обществени консултации и на интернет страницата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията на законопроекта, заедно с мотивите, съответно доклада и предварителната оценка на въздействието, в който заинтересованите лица могат да изразят становищата си, е определен на 14 дни.

13. Приемането на нормативния акт произтича ли от правото на ЕС.

☒ Да

☐ Не

(Моля, посочете изискванията на правото на ЕС, включително информацията по т. 8.1 и 8.2, дали е извършена оценка на въздействието на ниво ЕС и я приложете (или връзка към източник).)

Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 година относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензирането на железопътните предприятия и Директива 2001/14/ЕО относно разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност

14. Име, длъжност, дата и подпис на директор на дирекцията, отговорна за изработването на проекта на нормативен акт:

Име и длъжност: Даниел Неделков, *Главен директор на Главна дирекция „Железопътна инспекция" в Изпълнителна агенция „Железопътна администрация"*

Дата: 14.06.2017 г.

Подпис:

Министерство на транспорта,
информационните технологии и съобщенията
София 1000, ул. "Дякон Игнатий" №9, тел. 9409/603 568 662 650
Рег. № 04-00-51 Дата 091017

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ПРАВОСЪДИЕТО

Изх.№ 04-11-60/
/моля цитирайте при отговор/

09. 10. 2017

04-05-102 09.10.17

ДО
Г-Н ИВАН МАРКОВ
ГЛАВЕН СЕКРЕТАР НА
МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА,
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И
СЪОБЩЕНИЯТА

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ГЛАВЕН СЕКРЕТАР,

В отговор на писмо, Ваш рег. № 04-00-50/04.10.2017 г. и на основание чл. 28, ал. 3 от Закона за нормативните актове Ви изпращаме Справка за съответствие на проект на ЗИД на Закона за железопътния транспорт.

Приложение: съгласно текста.

ПРОФ. НИКОЛАЙ ПРОДАНОВ
Заместник-министър на правосъдието

1040 София, ул. "Славянска" №1
тел.: 02/ 92 37 555, факс: 02/ 987 00 98
www.justice.government.bg

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСТВО НА ПРАВОСЪДИЕТО

Изх. № 04-11-60/ 09.10.2017
/моля цитирайте при отговор/

С П Р А В К А

***ОТНОСНО:** Съответствието на проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт с КЗПЧОС и с практиката на ЕСПЧ съгласно чл. 28, ал. 3 от ЗНА*

В отговор на писмо, с рег. № 04-00-50/04.10.2017 г. на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, във връзка с проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт и на основание чл. 28, ал. 3 от Закона за нормативните актове, въвеждащ изискване за изготвяне на справка за съответствие на законопроектите с Конвенцията за защита правата на човека и основните свободи и практиката на Европейския съд по правата на човека, дирекция „Процесуално представителство на Република България пред Европейския съд по правата на човека“ изразява становище, че предложеният законопроект не създава нормативни предпоставки за противоречие с разпоредбите на КЗПЧОС и практиката на ЕСПЧ.

ПРОФ. НИКОЛАЙ ПРОДАНОВ
Заместник-министър на правосъдието

1040 София, ул. "Славянска" №1
тел.: 02/ 92 37 555, факс: 02/ 987 00 98
www.justice.government.bg

Таблица на съответствието с правото на Европейския съюз

ДИРЕКТИВА 2004/49/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 година относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 година относно лицензиране на железопътните предприятия и Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 година за разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура и за сертифициране за безопасност (Директива относно безопасността на железопътния транспорт) (32004L0049)	Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ); Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт (ЗИД на ЗЖТ); Наредба № 59 от 5 декември 2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт Издадена от Министерството на транспорта (Наредба № 59); Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 59 от 5 декември 2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт Издадена от Министерството на транспорта (НИД на Наредба № 59); Наредба № 57 от 9 юни 2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на европейския съюз (Наредба № 57) Правила за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт от Специализирано звено в дирекция „Звено за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътен транспорт" в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията	Степен на съответствие

	(Правила за разследване) Вътрешни правила за допълнение на Вътрешните правила за дейността и организацията на управлението на човешките ресурси в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщения, утвърдени на 11.03.2013 г. от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщения (Вътрешни правила) Наредба № 56 от 14 февруари 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 (Наредба № 56)	
Член 1 Цел Целта на настоящата директива е да гарантира развитието и усъвършенстването на безопасността на железопътния транспорт в Общността, както и по-добрия достъп до пазара на железопътни услуги чрез:	**ЗЖТ** Чл. 1. (Изм. - ДВ, бр. 19 от 2016 г.) Този закон определя условията и реда за изграждане, поддържане, развитие и експлоатация на железопътната инфраструктура, изискванията за безопасност и оперативна съвместимост, както и взаимоотношенията между превозвачи	Пълно

а) хармонизиране на регулаторната структура в държавите-членки; б) определяне на отговорностите между участниците в процеса; в) разработване на общи критерии за безопасност и общи методи за безопасност с оглед на хармонизирането на националните правила; г) изискване за създаване във всяка държава-членка на орган по безопасността и орган за разследване на произшествия и инциденти; д) определяне на общи принципи за управление, регулиране и контрол върху безопасността в железопътния транспорт.	и клиенти при предоставяне на железопътни превозни услуги. **Наредба № 59** Чл. 1. С наредбата се определят: 1. общите принципи за управление, регулиране и контрол върху безопасността в железопътния транспорт; 2. (изм. и доп. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) изискванията и основните елементи на системите за управление на безопасността (СУБ); 3. (доп. - ДВ, бр. 28 от 2012 г., изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) изискванията към кандидатите, условията и редът за издаване на удостоверение за безопасност на управител на железопътна инфраструктура и сертификат за безопасност на железопътно предприятие; 4. (изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) отговорностите между участниците в железопътната система по отношение на безопасността на железопътния транспорт; 5. (изм. - ДВ, бр. 101 от 2010 г., изм. и доп. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) общите показатели за безопасност (ОПБ); 6. (изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) националните правила за безопасност; 7. категоризацията на произшествията в железопътния транспорт; 8. редът за разследване на произшествията и инцидентите, правата и задълженията при разследването;	

	9. (нова - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) изискванията към кандидатите, условията и редът за издаване на сертификат на лице, отговорно за поддържане на превозни средства.	
Член 2 Обхват 1. Настоящата директива се отнася до железопътната система в държавите-членки, която може да се раздели на подсистеми за структурни и оперативни райони. Тя обхваща изискванията за безопасност на системата като цяло, включително безопасното управление на инфраструктурата и на трафика, както и взаимодействието между железопътните предприятия и операторите на железопътни инфраструктури. 2. Държавите-членки могат да изключат от мерките, които предприемат за прилагане на настоящата директива: а) метро, трамваи и други теснолинейни железопътни системи; б) мрежи, които са функционално отделени от останалата железопътна система и са предвидени единствено за извършването на местни, градски и извънградски пътнически услуги, както и железопътни предприятия, които оперират единствено по тези мрежи; в) частна инфраструктура, която съществува единствено за използване от нейния собственик за собствени товарни операции.	**Наредба № 59** Чл. 2. (1) (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г., изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Тази наредба се отнася за железопътната система в Република България и обхваща изискванията за безопасност на системата като цяло, включително безопасното управление на инфраструктурата и на трафика, както и взаимодействието между железопътните предприятия и управителя на железопътната инфраструктура. **ЗЖТ** Чл. 2. Не са предмет на този закон дейностите на: 1. метрополитена; 2. градския трамваен транспорт; 3. вътрешния железопътен транспорт на Министерството на вътрешните работи, Министерството на отбраната и други ведомства, дружества или предприятия, с изключение на дейностите, свързани с изискванията по техническата експлоатация и безопасността на движението.	Пълно

ГЛАВА 1 ПРЕДВАРИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ Член 3 Определения По смисъла на настоящата Директива се прилагат следните определения: а) „железопътна система" означава сборът от подсистемите за структурни и оперативни райони, по смисъла на Директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО, както и управлението и функционирането на системата като цяло; б) „оператор на инфраструктура" означава всяка организация или компания, която отговаря специално за създаването и поддържането на железопътна инфраструктура, или част от нея, по смисъла на член 3 от Директива 91/440/ЕИО, която може да включва управлението на контрола върху инфраструктурата и системите за безопасност. Функциите на оператора на инфраструктура по отношение на дадена железопътна мрежа или част от мрежа могат да се разпределят на различни органи или предприятия; буква в) в) „железопътно предприятие" означава железопътно предприятие по смисъла на Директива 2001/14/ЕО, както и всяко друго публично или частно предприятие, чиято дейност се състои в осигуряване на превоз на товари и/или пътници с влак, като предприятието осигурява теглителната сила; това включва и предприятия, които осигуряват само теглителна сила;	**ЗЖТ** Допълнителни разпоредби § 1. По смисъла на този закон: 35. (нова - ДВ, бр. 92 от 2006 г., в сила от 14.11.2006 г.) "Железопътна система" е съвкупност от подсистемите в железопътния транспорт и връзките между тях, както и управлението на персонала и експлоатацията на системата като цяло за осигуряване на превозите. **ЗЖТ** Чл. 48. Железопътното предприятие е търговец, притежаващ лицензия за извършване на железопътни превози, валидна на територията на държавите - членки на Европейския съюз, както и търговец с предмет на дейност - превоз на пътници и/или товари с железопътен транспорт, като предприятието осигурява локомотивна тяга. Железопътно	Пълно

	предприятие е и търговец, който осигурява само локомотивната тяга.“. Чл. 48а. Железопътен превозвач е железопътно предприятие, лицензирано за извършване на железопътни превози на пътници и/или товари. ***Наредба № 59*** Допълнителни разпоредби 3а. „Железопътно предприятие“ е търговец, притежаващ лицензия за извършване на железопътни превози, валидна на територията на държавите - членки на Европейския съюз, както и търговец с предмет на дейност превоз на пътници и/или товари с железопътен транспорт, като предприятието осигурява локомотивна тяга. Железопътно предприятие е и търговец, който осигурява само локомотивна тяга. 4. „Железопътен превозвач“ е железопътно предприятие, лицензирано за извършване на железопътни превози на пътници и/или товари.	
г) „технически изисквания за оперативна съвместимост” (ТИОС) означава изискванията, на които отговаря всяка подсистема или част от	**Наредба № 57** Допълнителни разпоредби § 1. По смисъла на тази наредба: 5. (изм. и доп. - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) "Технически спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС)" са спецификациите,	

подсистема, с цел удовлетворяване на основните изисквания и гарантиране на оперативна съвместимост на трансевропейската високоскоростна и конвенционалната железопътни системи по смисъла на Директива 96/48/ЕО и Директива 2001/16/ЕО;	приети от Европейската комисия на които отговаря всяка една подсистема или част от подсистема, за да удовлетвори съществените изисквания и осигури оперативната съвместимост на железопътната система. **Наредба № 59** Допълнителни разпоредби § 1. По смисъла на тази наредба:	
д) „общи критерии за безопасност" (ОКБ) означава минималните нива на безопасност, които трябва да бъдат достигнати от различните части на железопътната система (като например конвенционалната железопътна система, високоскоростната железопътна система или железопътните линии, използвани единствено за товарен транспорт), както и от системата като цяло, изразени като критерии за приемлив риск;	5. "Общи критерии и цели за безопасност" са минималните нива на безопасност, които трябва да бъдат достигнати от различните части на железопътната система, както и от системата като цяло, изразени като критерии за приемлив риск.	
е) „общи методи за безопасност" (ОМБ) означава методите за разработване, които	6. "Общи методи за безопасност" са методите, които описват как се оценяват нива на	

описват как се оценяват нива на безопасност и постигане на критерии за безопасност, както и съответствие с други изисквания за безопасност;	безопасност и постигане на целите за безопасност, както и съответствие с други изисквания за безопасност.	
ж) „орган по безопасността" означава национален орган, на който са възложени задачи във връзка с безопасността на железопътния транспорт в съответствие с настоящата директива или някакъв двунационален орган, на който са възложени задачи от държавите-членки да гарантира режим на безопасност за специализирани трансгранични железопътни инфраструктури.		
з) „национални правила за безопасност" означава изисквания за безопасност на железопътния транспорт, наложени на ниво държави-членки и приложими за повече от едно железопътно предприятие, независимо от органа, който ги издава;	22. "Национални правила за безопасност" са изисквания за безопасност на железопътния транспорт, наложени на ниво страни членки и приложими за повече от една железопътна компания, независимо от органа, който ги издава.	
и) „система за управление на безопасността" означава организацията и мерките, предприети от железопътното предприятие за гарантиране на безопасно управление на неговите дейности;	7. (изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) "Система за управление на безопасността" е организацията и мерките, прилагани от управителите на инфраструктури и железопътните предприятия за осигуряване на безопасност при изграждане, поддържане и експлоатация.	
й) „отговорен следовател" означава лицето, което отговаря за организацията, провеждането и контрола по разследването;		
к) „произшествие" означава нежелано или непредвидено внезапно събитие или поредица	15. (изм. - ДВ, бр. 101 от 2010 г.) "Произшествие" е нежелано или	

от такива събития, които имат вредни последици; произшествията се подразделят на следните категории: сблъскване, дерайлиране, произшествие при железопътни прелези, произшествия с хора, причинени от подвижен състав в движение, пожари и др.	непредвидено внезапно събитие или поредица от такива събития, които имат вредни последици за железопътната система. Произшествията са: сблъскване, дерайлиране, произшествие при железопътни прелези, произшествия с хора, причинени от подвижен състав в движение, пожари и др.	
л) „тежко произшествие" означава всяко сблъскване на влакове или дерайлиране на влакове, водещо до смърт на минимум един човек или сериозни травми на пет или шест души, или големи щети на подвижния състав, инфраструктурата или околната среда, или всяко друго подобно произшествие с явно въздействие върху регулирането на безопасността в железопътния транспорт или управлението на безопасността; „големи щети" означава щети, които по непосредствена преценка на разследващия орган възлизат минимум на общо 2 милиона евро;	16. "Тежко железопътно произшествие" е всяко сблъскване или дерайлиране на влак, водещо до смърт най-малко на един човек или до сериозни травми на поне пет души, или до големи щети на подвижния състав, инфраструктурата или околната среда, или всяко друго подобно произшествие с явно въздействие върху регулирането на безопасността в железопътния транспорт или управлението на безопасността.	
м) „инцидент" означава всяко събитие, с изключение на произшествие или тежко произшествие, свързано с експлоатацията на влакове и оказващо влияние върху безопасността на експлоатацията;	18. "Инцидент" е всяко явление/събитие, свързано с експлоатацията на влаковете и оказващо влияние върху безопасността на превозите, което не е произшествие или тежко произшествие.	
н) „ разследване" означава процедура, проведена с цел предотвратяване на произшествие и инцидент, която включва събиране и анализ на информация, правене на изводи, включително определяне на причините	9. "Разследване" е процедура, проведена с цел предотвратяване на злополука и инцидент, която включва събиране и анализ на информация, правене на изводи, включително определяне на причините и ако е необходимо, даване на препоръки за безопасност.	

и, ако е необходимо, даване на препоръки за безопасност; о) „причини" означава действия, пропуски, събития или условия, или комбинация от тях, които са довели до произшествието или инцидента;	10. "Причина" е действие, пропуск, събитие или условие или комбинация от тях, които са довели до нарушаване на нормативно определеното функциониране на железопътната система или на част от нея.	
п) „Агенция" означава Европейската железопътна агенция, орган на Общността за безопасност и оперативна съвместимост на железопътния транспорт;	23. "Европейска железопътна агенция" е Европейската агенция за железопътен транспорт, която е орган на Общността за безопасност и оперативна съвместимост на железопътния.	
р) „уведомени органи" означава органите, които отговарят за преценката на съответствието или годността за използване на компонентите на оперативната съвместимост или за оценка на процедурата на ЕО за проверка на подсистемите по смисъла на Директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО;	31. (нова - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) "Нотифицирани органи" са органи, които отговарят за оценката на съответствието или годността за употреба на съставните елементи на оперативната съвместимост или за преценка по процедурата за проверка "ЕО" на подсистемите.	
с) „компоненти на оперативната съвместимост" означава всеки елементарен компонент, група компоненти, предварителен монтаж или пълен монтаж на оборудване, включено или предвидено за включване в подсистема, от която оперативната съвместимост на висикоскоростната или конвенционална железопътна система зависи пряко или косвено, по смисъла на Директива 96/48/ ЕО и 2001/16/ЕО. Понятието „компонент" обхваща както материални обекти, така и нематериални обекти като например софтуер.	24. "Компоненти на оперативната съвместимост" означава всеки елементарен компонент, група компоненти, предварителен монтаж или пълен монтаж на оборудване, включено или предвидено за включване в подсистема, от която оперативната съвместимост на висикоскоростната или конвенционалната железопътна система зависи пряко или косвено. Понятието "компонент" обхваща както материални обекти, така и нематериални обекти, като напр. софтуер.	

ГЛАВА II РАЗВИТИЕ И УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА Член 4 Развитие и подобряване на безопасността на железопътния транспорт Параграф 1, първо изречение: 1. Държавите-членки гарантират, че безопасността на железопътния транспорт се поддържа по принцип и при възможности необходимост се подобрява непрекъснато, като се имат предвид развитието на законодателството в Общността и научно-техническият прогрес, както и даването на приоритет на предотвратяването на тежки произшествия.	***Наредба № 59*** Чл. 9. (1) Развитието и подобряването на безопасността на железопътния транспорт се постига чрез: 1. внедряването на нови технологии, съоръжения и устройства; 2. усъвършенстване на съществуващите технологии, съоръжения и устройства; 3. непрекъснато развитие и подобряване на нормативната база; 4. постоянното повишаване на квалификацията на персонала; 5. (нова - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) даване на приоритет на предотвратяването на тежки произшествия. Чл. 74. (3) (Нова - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Разследването цели подобряване на безопасността в железопътния транспорт, предотвратяване и недопускане на произшествия, като се дава предимство на предотвратяването на тежки произшествия.	Пълно
2.Държавите-членки гарантират, че мерките за развитие и подобряване на безопасността на железопътния транспорт отчитат необходимостта от системен подход.	Чл. 22. (2) Системата за управление на безопасността следва да бъде документирана във всички основни части, и по-специално: 4. (доп. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) да показва как се гарантира непрекъснато подобряване на	

3.Държавите-членки гарантират, че отговорността за безопасната експлоатация на железопътната система и контрола на рисковете, свързани с нея, се поема от операторите на железопътни инфраструктури и предприятия, което ги задължава да въвеждат необходимите мерки за контрол на риска, при възможност в сътрудничество помежду си, да прилагат националните правила и норми на безопасност, и да създават системи за управление на безопасността в съответствие с настоящата директива.	системата за управление на безопасността, включително като се дава предимство на предотвратяването на тежки произшествия. (Изм. - ДВ, бр. 101 от 2010 г., изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) (1) (Изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Управителите на железопътна инфраструктура и железопътните предприятия изграждат свои системи за управление на безопасността, за да гарантират, че железопътната система може да постигне минималните общи критерии за безопасност и че съответства на националните правила за безопасност и на изискванията за безопасност, формулирани в ТСОС, както и че се прилагат съответните части на ОМБ.	
ГЛАВА II РАЗВИТИЕ И УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА Член 4 Развитие и подобряване на безопасността на железопътния транспорт Параграф 3, втора алинея 2. Без да се засяга гражданската отговорност в съответствие със законните изисквания на държавите-членки, всеки оператор на железопътна инфраструктура и предприятие поема отговорност за своята част от системата и нейната безопасна експлоатация, включително доставката на материали и договарянето на услуги,	***ЗИД на ЗЖТ*** § 7. В чл. 128, ал. 5 след думите „свързано с“ да се добави „провеждане на разследване на произшествия, инциденти и ситуации, близки до инциденти или“: „(5) При нарушение на задължение, свързано с провеждане на разследване на произшествия, инциденти и ситуации, близки до инциденти или поддържането на система за управление на безопасността, включително по отношение на спазването на техническите изисквания към вложените материали и резервни части и	Пълно

спрямо потребители, клиенти, съответни служители и трети страни 4. Това става без накърняване на отговорността на всеки производител, персонала по поддръжка, собственик на вагони, доставчик на услуги и снабдителна фирма да гарантира, че подвижният състав, инсталациите, спомагателни съоръжения и оборудване, както и доставяните от тях услуги, съответстват на изискванията и определените условия за използване, така че да могат да бъдат въведени в безопасна експлоатация от железопътното предприятие и/или инфраструктура.	спазването на изискванията при договаряне на услуги спрямо потребители, клиенти, служители и трети страни, при което се намалява нивото на безопасност, на железопътния превозвач или на управителя на железопътната инфраструктура се налага имуществена санкция в размер от 1000 до 50 000 лв.”	
Член 5 **Общи показатели за безопасност** 1. За да се улесни оценката за постигнатите общи критерии за безопасност и да се осигури мониторингът върху общото развитие на безопасността на железопътния транспорт, държавите-членки събират информация за общите показатели за безопасност (ОПБ) чрез годишни доклади на органите по безопасността посочени в член 18.	**Наредба № 59** Чл. 67. (1) Националният орган за безопасност публикува ежегодно годишен доклад за дейността си през предшестващата година и го изпраща в Европейската железопътна агенция най-късно до 30 септември. (2) (Изм. - ДВ, бр. 47 от 2010 г.) Докладът по ал. 1 съдържа информация за: 1. нивото и развитието на безопасността в железопътния транспорт;	Пълно

Първата базова година за отчитане на ОПБ е — 2006-а; те се докладват в годишния доклад следващата година. ОПБ се определят съгласно приложение I. 2. Преди 30 април 2009 г. приложение I се ревизира в съответствие с процедурата посочена в член 27, параграф 2, по-специално за включване на общи дефиниции на ОПБ и общи методи за изчисляване на разходите при произшествие.	2. общите показатели за безопасност по приложение № 1. Заключителни разпоредби към Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 59 от 2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт (обн. - дв, бр. 47 от 2013 г., в сила от 07.06.2013 г.) § 16. Приложение № 1 към чл. 9, ал. 3 (Изм. - ДВ, бр. 47 от 2010 г., изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Общи показатели за безопасност Допълнение Общи определения за ОПБ и методи за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията	
Член 6 Общи методи за безопасност 1.Първи комплект от ОМБ, обхващащ минимум методите, описани в параграф 3, буква а) се	**Наредба № 59** Преходни и Заключителни разпоредби § 4. (1) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" да въведе в съответствие с	Пълно

приемат от Комисията преди30 април 2008 г., в съответствие с процедурата посочена в член 27, параграф 2. Те се публикуват в "Официален вестник" на Европейския съюз. Втори комплект от ОМБ, обхващащ основната част от методите, описани в параграф 3, се приемат от Комисията преди30 април 2010 г., в съответствие с процедурата посочена в член 27, параграф 2. Те се публикуват в "Официален вестник" на Европейския съюз. 2. Проектни ОМБ и проектни ревизирани ОМБ се изготвят от Агенцията съгласно правомощията, които се приемат в съответствие с процедурата посочена в член 27, параграф 2. Проектните ОМБ се основават на изпитване на съществуващите методи в държавите-членки. 3. ОМБ описват как нивото на безопасност, и постигането на критериите за безопасност и съответствие с други изисквания за безопасност, се оценяват чрез разработване и определяне на: а) методи за определяне и оценка на риска, б) методи за оценка на съответствието с изискванията в сертификатите и лицензите за безопасност, издадени в съответствие с членове 10 и 11, и	възприетите от Европейската железопътна агенция общи методи за анализ и оценка на безопасността, като първи комплект - до 2008 г., а втори - до 2010 г. **Наредба № 59** Чл. 13. (1) (Изм. - ДВ, бр. 101 от 2010 г.) Общите методи за безопасност (ОМБ) описват как се оценяват нивото на безопасност, постигането на общите критерии за безопасност и съответствието им с други изисквания за безопасност. (2) (Изм. - ДВ, бр. 101 от 2010 г., изм. - ДВ, бр. 47 от 2013 г., в сила от 07.06.2013 г.) Оценката по ал. 1 се осъществява чрез: 1. методи за определяне и оценка на риска; 2. (доп. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) методи за оценка на съответствието с изискванията в сертификатите и удостоверенията за безопасност;	

в) доколкото не са обхванати от ТИОС, методи за проверка на експлоатацията и поддръжката на структурните подсистеми от трансевропейските високоскоростни и конвенционални железопътни системи съгласно съответните основни изисквания. 4. ОМБ се ревизират на определени интервали, в съответствие с процедурата посочена в член 27, параграф 2, отчитайки придобития опит от тяхното прилагане и глобалното развитие на безопасността на железопътния транспорт, както и задълженията на държавите-членки, формулирани в член 4, параграф 1. 5. Държавите-членки правят необходимите изменения в националните правила за безопасност в светлината на приемането на ОМБ и техните ревизии.	3. (изм. - ДВ, бр. 101 от 2010 г.) методи за проверка дали структурните подсистеми от железопътната система се експлоатират и поддържат съгласно съответните основни изисквания, доколкото не са обхванати от ТСОС; 4. (нова - ДВ, бр. 47 от 2013 г., в сила от 07.06.2013 г.) методи за надзор върху нивото на безопасност след издаването на сертификат за безопасност или удостоверение за безопасност съгласно Регламент (ЕС) № 1077/2012 на Комисията от 16 ноември 2012 г. относно общ метод за безопасност за осъществяване на надзор от националните органи по безопасност след издаването на сертификат за безопасност или разрешително за безопасност (ОВ L 320, 17 ноември 2012 г.) (Регламент (ЕС) № 1077/2012), както и методи за наблюдение върху ефективното управление на безопасността на железопътната система по време на нейната експлоатация и поддръжка съгласно Регламент (ЕС) № 1078/2012.	
Член 7 Общи критерии за безопасност 1. ОКБ се разработват, приемат и ревизират според процедурите, формулирани в настоящия член. 2. Проектни ОКБ и проектни ревизирани ОКБ се изготвят от Агенцията съгласно	**Наредба № 59** Чл. 18. (Изм. - ДВ, бр. 101 от 2010 г.) (1) Общите критерии за безопасност се приемат от Европейската комисия като първи и втори комплект и се публикуват в Официалния вестник на Европейския съюз:	Пълно

правомощията, които се приемат в съответствие с процедурата посочена в член 27, параграф 2. 3. Първият комплект от проектни ОКБ се основава на изпитване на съществуващите критерии и нивото на безопасност в държавите-членки и гарантира, че текущото ниво на безопасност на железопътната система не е спаднало в нито една държава-членка. Те се приемат от Комисията преди 30 април 2009 г., в съответствие с процедурата посочена в член 27, параграф 2 и се публикуват в "Официален вестник" на Европейския съюз. Вторият комплект от проектни ОКБ се основава на опита, придобит от първия комплект ОКБ и тяхното прилагане. Те отразяват всички приоритетни области, където безопасността трябва да се подобри. Те се приемат от Комисията преди 30 април 2011 г., в съответствие с процедурата посочена в член 27, параграф 2 и се публикуват в "Официален вестник" на Европейския съюз. Всички предложения за проектни и ревизирани ОКБ отразяват задълженията на държавите-членки, формулирани в член 4, параграф 1. Такива предложения се придружават от оценка на изчислените разходи и печалби, като се посочва евентуалното им въздействие върху операторите и участващите икономически агенти, както и въздействието им върху обществената приемливост на риска. Те съдържат график за постепенно въвеждане, в	1. първият комплект обхваща анализ и оценка на съществуващите критерии и ниво на безопасност в държавите членки и гарантира, че текущото ниво на безопасност на железопътната система няма да се понижи в нито една държава членка; 2. вторият комплект отразява и обобщава опита от прилагането на първия комплект и посочва всички приоритетни области, в които нивото на безопасност следва да се повиши. <u>Преходни и Заключителни разпоредби</u> <u>§ 4.</u> (2) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" да приеме и въведе в съответствие с възприетите от Европейската железопътна агенция общи критерии за оценка на безопасността, като първи комплект - до 2009 г., а втори - до 2011 г.	

случаите, когато това е необходимо, като по-специално се взимат под внимание характерът и размерът на инвестициите, необходими за тяхното прилагане. В тях се анализира евентуалното въздействие върху ТИОС за подсистемите и се съдържат, когато е целесъобразно, последващи предложения за изменения в ТИОС. 4. ОКБ определят минималните нива на безопасност, които трябва да бъдат достигнати от различните части на железопътната система и от системата като цяло във всяка отделна държава-членка, изразени като критерии за приемлив риск за: а) индивидуални рискове, свързани с пътници, персонал, включително персоналът на изпълнителите, ползватели на железопътни прелези и др., и без нарушаване на съществуващи национални и международни правила за отговорност, индивидуални рискове, свързани с неупълномощени лица на железопътни обекти; б) обществени рискове. 5. ОКБ се ревизират на определени интервали, в съответствие с процедурата посочена в член 27, параграф 2 като се отчита глобалното развитие на безопасността на железопътния транспорт. 6. Държавите-членки правят необходимите изменения в националните правила за безопасност за да постигнат минимум ОКБ,	Чл. 16. (Доп. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) Общите критерии и цели за оценка на безопасността, за които следва да бъдат достигнати съответни нива от различните части на железопътната система, както и от системата като цяло, се изразяват като стойности на приемлив риск за: 1. индивидуални рискове, свързани с пътници, персонал, включително и персонала на лицата, извършващи дейности по строителство, ремонт, поддържане и експлоатация на железопътната инфраструктура и/или подвижния състав, ползватели на жп прелези и др.; 2. индивидуални рискове, свързани с лица, извън тези по т. 1, в железопътни обекти; 3. обществени рискове. Чл. 4. (2) (Изм. - ДВ, бр. 101 от 2010 г.) Общите показатели, общите методи, общите критерии за безопасност се предлагат, допълват и изменят в съответствие с решенията на Европейската комисия за уеднаквяване на стандартите за безопасност.	

както и всички ревизирани ОКБ, в съответствие с графиците за въвеждане, които ги придружават. Те уведомяват Комисията за промените в тези правила съгласно член 8, параграф 3.	(3) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" уведомява Европейската комисия за всички изменения и допълнения на националните правила за безопасност.	
Член 8 Национални правила за безопасност 1.При прилагането на настоящата директива, държавите-членки определят задължителни правила за безопасност и гарантират тяхното публикуване и предоставяне на всички оператори на железопътни инфраструктури и предприятия, кандидати за сертификат за безопасност и кандидати за разрешително за безопасност, на ясен език, който може да бъде разбран от всички заинтересовани страни. 2. Преди 30 април 2005 г. държавите-членки уведомяват Комисията за съответните национални правила за безопасност, които са в сила, съгласно приложение II, и посочват тяхното поле на приложение. В съобщението се дава допълнителна информация за основното съдържание на	Чл. 20. (1) (Изм. - ДВ, бр. 101 от 2010 г., изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) Националните правила за безопасност в железопътния транспорт се прилагат до установяване на единни правила в железопътната система в рамките на Европейския съюз. (2) (Доп. - ДВ, бр. 28 от 2012 г., доп. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Националните правила за безопасност се разработват от Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" в съответствие с приложение № 2 и се публикуват на интернет страницата на агенцията. В националните правила за безопасност се включват мерки и процедури, чрез които се дава предимство на предотвратяването на тежките произшествия. Чл. 21. (1) (Изм. - ДВ, бр. 101 от 2010 г.) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" уведомява Европейската комисия за националните правила за безопасност, които са в сила и посочва тяхната сфера на приложение. (2) С уведомлението по ал. 1 се посочва допълнителна информация за основното	Пълно

правилата с позоваване на законови текстове по отношение на формата на разпоредбите и органа или организацията, отговарящи за тяхното публикуване. 3. Не по-късно от четири години след влизане в сила на настоящата директива, Агенцията дава оценка на начина, по който националните правила за безопасност са публикувани и достъпът до тях е осигурен в съответствие с параграф 1. Тя дава и подходящи препоръки на Комисията за публикуването на такива правила с цел важната информация да стане по-лесно достъпна. 4. Държавите-членки незабавно уведомяват Комисията за всички изменения в обявените национални правила за безопасност и за всяко ново такова правило, което би могло да се приеме, освен ако правилото не е изцяло свързано с въвеждането на ТИОС. 5. За да се сведе до минимум въвеждането на нови специфични национални правила и да се предотврати създаването на нови такива, с оглед на постепенното хармонизиране на правилата за безопасност, Комисията контролира въвеждането на нови национални правила от държавите-членки. 6. Ако, след приемането на ОКБ, държава-членка възнамерява да въведе ново правило за национална безопасност, което изисква по-високо ниво на безопасност от ОКБ, или ако държава-членка възнамерява да въведе ново правило за национална безопасност, което	съдържание на правилата с позоваване на формата на разпоредбите и органа, отговарящ за тяхното обнародване. (3) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" уведомява Европейската комисия за всички изменения в национални правила за безопасност, както и за всяко ново правило, освен ако то не е изцяло свързано с въвеждането на ТСОС. (4) Проектът за измененията по ал. 3 заедно с мотивите се изпращат на Европейската комисия за проучване и утвърждаване.	

може да окаже влияние върху дейностите на железопътни предприятия от други държави-членки на територията на съответната държава-членка, държавата-членка се консултира своевременно с всички заинтересовани страни и се прилага параграф 7. 7.Държавата-членка изпраща проекта на правилото за безопасност на Комисията за проучване, като посочва причините за неговото въвеждане. Ако Комисията установи, че проектът на правилото за безопасност е несъвместим с ОМБ или с постигането на минимум ОКБ, или че той представлява средство за дискриминация или прикрито ограничаване на дейностите на железопътния транспорт между държави-членки, се приема решение, адресирано до съответната държава-членка, в съответствие с процедурата посочена в член 27, параграф 2. Ако Комисията има сериозни съмнения относно съвместимостта на проектоправилото с ОМБ, или счита, че то представлява средство за произволна дискриминация или прикрито ограничаване на дейностите на железопътния транспорт между държави-членки, Комисията незабавно информира съответната държава-членка, която отлага приемането, влизането в сила или прилагането на правилото до приемането на решение, в срок от шест месеца, в съответствие с процедурата посочена в член 27, параграф 2.		
Член 9 Системи за управление на безопасността		Пълно

1.Операторите на железопътни инфраструктури и железопътните предприятия изграждат свои системи за управление на безопасността, за да гарантират, че железопътната система може да постигне минимум ОКБ, и че съответства на националните правила за безопасност, описани в член 8 и приложение II, и на изискванията за безопасност, формулирани в ТИОС, както и че се прилагат съответните части на ОМБ. 2. Системата за управление на безопасността отговаря на изискванията и съдържа елементите, формулирани в приложение III, адаптирани към характера, размера и други условия на извършваната дейност.	**Наредба № 59** Чл. 22. (Изм. - ДВ, бр. 101 от 2010 г., изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) (1) (Изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Управителите на железопътна инфраструктура и железопътните предприятия изграждат свои системи за управление на безопасността, за да гарантират, че железопътната система може да постигне минималните общи критерии за безопасност и че съответства на националните правила за безопасност и на изискванията за безопасност, формулирани в ТСОС, както и че се прилагат съответните части на ОМБ. Чл. 22. (3) Основните елементи на системата за управление на безопасността са следните: 1. организационна структура; 2. вътрешни правила за функционирането на системата за управление на безопасността; 3. стратегия за развитие на безопасността, с която е запознат персоналът, отговарящ за безопасността; 4. качествени и количествени критерии за поддържане и подобряване на съществуващото ниво на безопасност, включително планове и процедури за постигането на тези цели; 5. процедури и методи за извършване на оценка на риска и въвеждане на мерки за контрол на риска в случаите, когато промяна на експлоатационните условия или нов материал налагат поемането на нови рискове	

	за инфраструктурата или при извършване на експлоатационните операции; 6. (изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) правила за разследване на железопътни произшествия и инциденти, съдържащи процедури, които гарантират, че произшествията, инцидентите и ситуациите, близки до инциденти, се докладват, разследват и анализират в съответствие с тази наредба и че се вземат необходимите превантивни мерки; 7. (изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) споразумения за предоставяне на необходимата информация за безопасността между управителите на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия, както и между железопътните предприятия, експлоатиращи една и съща инфраструктура, и вътрешни процедури за предоставяне на информацията до всички нива; 8. процедури и формати за начина на документиране на информацията за безопасността и определяне на процедура за общ контрол на информацията относно безопасността; 9. планове за аварийно-възстановителни действия в случай на произшествия, бедствия и аварии, съгласувани със съответните компетентни органи, както и предоставяне на първоначална информация; 10. система от общи цели, правила, критерии, методи, показатели, процедури и оценки за безопасност;	

Тя гарантира контрол на всички рискове, свързани с дейността на оператора на железопътна инфраструктура или предприятие, включително осигуряването на поддръжка и материали, както и използването на изпълнители. Без да нарушава съществуващи национални и международни правила за отговорност, системата за управление на безопасността отчита, когато е целесъобразно, рисковете, произтичащи в резултат от дейностите на други страни. 3.Системата за управление на безопасността на всеки оператор на инфраструктура отчита ефекта от дейностите на различни железопътни предприятия върху мрежата и предвижда възможност за всички железопътни предприятия да оперират в съответствие с ТИОС и националните правила за безопасност, както и с условията, формулирани в техния сертификат за безопасност. Тя се разработва допълнително с цел координиране на процедурите при извънредни обстоятелства на оператора на инфраструктура с всички	11. план за провеждане на вътрешни одити на системата за управление на безопасността; 12. процедури за прилагане на съществуващи, нови и изменени технически и експлоатационни изисквания, формулирани в ТСОС или НПБ, и процедури за гарантиране на съответствие със стандартите и други нормативни условия през експлоатационния период на съоръжения и операции; 13. програми за обучение и системи, гарантиращи, че се поддържа техническата компетентност на персонала. Чл. 23. (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г., изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Чрез системата за управление на безопасността се осигурява контрол на всички рискове, свързани с дейностите на управителите на железопътна инфраструктура, железопътните предприятия и техните контрагенти, както и рисковете, произтичащи в резултат от дейностите на други лица. Чл. 24. (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г., изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Системата за управление на безопасността на управителя на железопътната инфраструктура отчита ефекта от въздействието от дейностите на железопътните предприятия върху инфраструктурата и осигурява възможност за всички железопътни предприятия да осъществяват превози при спазване на	

железопътни компании, които експлоатират неговата инфраструктура. 4. Всяка година всички оператори на инфраструктура и железопътни компании представят на органа по безопасността преди 30 юни годишен доклад за безопасността за предшестващата календарна година. Докладът за безопасността съдържа: а) информация относно това как се изпълняват корпоративните критерии за безопасност и относно резултатите от изпълнението на плановете за безопасност. б) разработването на национални показатели за безопасност, както и на ОПБ, формулирани в приложение I, доколкото това е пряко свързано с докладващата организация. в) резултатите от вътрешна проверка на безопасността; г) наблюдения относно недостатъци и неправилно извършване на железопътни операции и управление на инфраструктурата, които биха били от значение за органа по безопасността.	изискванията на ТСОС и националните правила за безопасност, както и на условията, формулирани в сертификатите за безопасност. Чл. 12. (1) (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г., изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Управителите на железопътна инфраструктура и железопътните предприятия в срок до 30 юни всяка година представят на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" и специализираното звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти годишен доклад за безопасността и общите показатели за безопасност през предшестващата година със съответните анализи, констатации, предприети мерки и препоръки. (2) Докладът по ал. 1 съдържа: 1. информация относно изпълнението на целите за безопасност и изпълнението на планираните мерки за безопасност; 2. информация за общите показатели за безопасност, посочени в приложение № 1; 3. (отм. - ДВ, бр. 101 от 2010 г.) 4. резултатите от вътрешни одити и превенция на безопасността; 5. недостатъци на процедурите, свързани с осъществяването на транспортния процес; 6. (нова - ДВ, бр. 47 от 2013 г., в сила от 07.06.2013 г.) информация относно изпълнение на задълженията, произтичащи от Регламент (ЕС) № 1078/2012 на Комисията от 16 ноември 2012 г. относно общ метод за безопасност,	

	който да бъде прилаган от железопътни предприятия и управители на железопътна инфраструктура след получаването на сертификат или разрешително за безопасност, както и от структури, отговарящи за поддръжката (ОВ L 320, 17 ноември 2012 г.) (Регламент (ЕС) № 1078/2012). (3) Информацията по ал. 1 се представя на хартиен и магнитен носител.	
ГЛАВА III СЕРТИФИКАТ И РАЗРЕШИТЕЛНО ЗА БЕЗОПАСНОСТ Член 10 Сертификати за безопасност Параграф 1 1.За да получи достъп до железопътна инфраструктура, дадено железопътно предприятие трябва да притежава сертификат за безопасност, както е предвидено в настоящата глава. Сертификатът за безопасност може да включва цялата железопътна мрежа на държава-членка или само определена част от нея.	**ЗЖТ** Чл. 31. (1) (Изм. - ДВ, бр. 92 от 2006 г., в сила от 01.01.2007 г., изм. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) Използването на железопътната инфраструктура се извършва от лицензирани железопътни превозвачи, които притежават сертификат за безопасност. (3) (Нова - ДВ, бр. 47 от 2015 г.) Железопътно предприятие, което не притежава лицензия за извършване на товарни превози, има право на достъп до първата гара от железопътната инфраструктура, необходима за извършване на дейностите на дружества и предприятия по чл. 2, т. 3. (4) (Нова - ДВ, бр. 47 от 2015 г.) Достъпът по ал. 3 се осъществява при наличие на сертификат за безопасност, договор за застраховка "Гражданска отговорност" и договор с управителя на железопътната инфраструктура. Чл. 34. (1) (Предишен текст на чл 34, изм. - ДВ, бр. 92 от 2006 г., в сила от 14.11.2006 г., доп. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г., изм. и доп. - ДВ, бр. 47 от 2015 г.) При отнемане на	Пълно

	лицензията за железопътни превози и/или при отнемане или след изтичане срока на сертификата за безопасност на превозвача, договорът по чл. 33, ал. 1 се прекратява. (2) (Нова - ДВ, бр. 92 от 2006 г., в сила от 14.11.2006 г.) При прекратяване на договора на друго основание превозвачът е длъжен да прекрати дейността, за която му е издадена лицензията. (3) (Нова - ДВ, бр. 47 от 2015 г.) При отнемане или след изтичане на срока на сертификата за безопасност достъпът по чл. 31, ал. 4 се прекратява. (4) (Нова - ДВ, бр. 92 от 2006 г., в сила от 14.11.2006 г., предишна ал. 3, изм. и доп. - ДВ, бр. 47 от 2015 г.) В случаите по ал. 2 и 3 в срок 6 месеца от датата на прекратяване на договора железопътното предприятие може да сключи нов договор за достъп и използване на железопътната инфраструктура. Чл. 50. (1) В кабината на локомотива по време на движение трябва да има следните документи: 1. (изм. - ДВ, бр. 47 от 2015 г.) за железопътен превозвач - заверено копие от сертификата за безопасност и лицензията; за железопътно предприятие, извършващо превоз на товари по чл. 31, ал. 3 - заверено копие от сертификата за безопасност **Наредба № 59**	

Предназначението на сертификата за безопасност е да служи като доказателство, че железопътното предприятие е изградило система за управление на безопасността и може да удовлетвори изискванията, формулирани в ТИОС и други съответни законодателни актове на Общността и в националните правила за безопасност, за да контролира рисковете и да експлоатира мрежата по безопасен начин.	Чл. 26. (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) (1) (Изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" издава сертификат за безопасност на железопътно предприятие и удостоверение за безопасност на управител на железопътна инфраструктура. **ЗЖТ** Допълнителни разпоредби 27. (изм. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г., изм. - ДВ, бр. 19 от 2016 г.) "Сертификат за безопасност" е документ, доказващ, че железопътното предприятие е изградило система за управление на безопасността и може да изпълни изискванията, формулирани в Техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) и в националните правила за безопасност, за да контролира рисковете и да експлоатира железопътната мрежа по безопасен начин. **Наредба № 59** Чл. 34. (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) (1) (Изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Сертификатът за безопасност служи като доказателство, че железопътното предприятие е изградило своя система за управление на безопасността и може да изпълни изискванията, предвидени в ТСОС и други съответни законодателни актове на Европейския съюз и в националните правила за безопасност, за да контролира рисковете и да	

	осигурява безопасни транспортни услуги по железопътната инфраструктура.	
2. Сертификатът за безопасност обхваща: а) сертификат, потвърждаващ приемане на системата за управление на безопасността на железопътното предприятие, описана в член 9 и приложение III, и б) сертификат, потвърждаващ приемане на разпоредбите, приети от железопътното предприятие за удовлетворяване на специфични изисквания за безопасна експлоатация на съответната мрежа. Изискванията може за включват прилагането на ТИОС и национални правила за безопасност, приемане на сертификатите на персонала и разрешително за въвеждане в експлоатация на подвижния състав, използван от железопътното предприятие. Сертификатът се основава на документация, предоставена от железопътната компания, описана в приложение IV. 3. Органът по безопасността в държавата-членка, в която железопътната компания започва своята дейност, издава сертификат в съответствие с параграф 2.	Чл. 35. (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) (1) Сертификатът за безопасност обхваща: 1. (изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Сертификат за безопасност - част "А", който потвърждава приемането на системата за управление на безопасността на железопътното предприятие, изградена в съответствие с изискванията на чл. 22 и 23, и е валиден на територията на Европейския съюз за еквивалентни транспортни услуги; 2. (изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Сертификат за безопасност - част "Б", който потвърждава приемането на правилата на железопътното предприятие за изпълнение на специфичните изисквания за безопасно извършване на превозите на пътници и/или товари по железопътната инфраструктура; правилата се отнасят до прилагането на ТСОС и други законодателни актове на Европейския съюз и националните правила за безопасност, документите за правоспособност на персонала и разрешението за въвеждане в експлоатация на превозните средства, използвани от железопътното предприятие. Чл. 36. (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) (1) Сертификат за безопасност - част "А", се издава по образец съгласно Приложение I на Регламент (ЕО) № 653/2007 на Комисията относно прилагането на общ европейски	

Издаденият сертификат в съответствие с параграф 2 трябва да уточнява вида и размера на дейностите, извършвани от предприятието. Издаденият сертификат съгласно параграф 2,а) е валиден на територията на цялата Общност за еквивалентни транспортни операции.	формат за сертификатите за безопасност и документите за кандидатстване за сертифициране съгласно чл. 10 от Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и за валидността на сертификатите за безопасност, издадени по Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ, L 153, 14.06.2007 г.) (Регламент (ЕО) № 653/2007). (2) Сертификат за безопасност - част "Б", се издава по образец съгласно Приложение II към Регламент (ЕО) № 653/2007.	
4. Органът по безопасността в държавата-членка, в която железопътната компания планира да предлага допълнителни транспортни услуги, издава допълнителен национален сертификат, необходим съгласно параграф 2, б). 5. Сертификатът за безопасност се подновява при подаване на молба от железопътното предприятие на интервали не повече от пет години. Той се подновява изцяло или частично при съществена промяна на вида и размера на дейността. Притежателят на сертификат за безопасност незабавно уведомява компетентния орган по безопасността за всички промени в условията на съответната част от сертификата за безопасност. Той допълнително уведомява компетентния орган по безопасността в случаите, когато се въвежда нов персонал или нови видове подвижен състав.	Чл. 40. (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) (1) (Изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Железопътното предприятие подава писмено заявление за подновяване на сертификата за безопасност по образец съгласно Приложение III на Регламент (ЕО) № 653/2007 при: 1. изтичане на срока, за който е издаден; 2. (изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) всяка съществена промяна на вида и размера на дейността на железопътното предприятие; 3. (изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) издаване на железопътното предприятие на сертификат за лице, отговорно за поддръжка на превозните средства. (2) В случаите по ал. 1, т. 1 заявлението се подава най-малко 6 месеца преди датата на изтичане на срока на сертификата.	

	Чл. 41. (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) (1) Притежателят на сертификата за безопасност е длъжен да уведоми Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" за: 1. всички промени в условията на съответната част от сертификата за безопасност; 2. въвеждане в експлоатация на нов тип подвижен състав или назначаване на нови категории персонал. (2) Уведомлението по ал. 1 се извършва в 7-дневен срок от настъпване на обстоятелствата. (3) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" подновява изцяло или частично сертификата за безопасност.	
Органът по безопасността може да изисква съответната част от сертификата за безопасност да бъде ревизиран след съществените промени в регулаторната рамка на безопасността.	Чл. 42. (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" може да изиска съответната част от сертификата за безопасност да бъде ревизирана при настъпване на съществени промени в действащото законодателство по отношение на безопасността в железопътния транспорт.	
Ако органът по безопасността установи, че притежателят на сертификата за безопасност повече не удовлетворява условията за издадения от него сертификат, той отменя част а) и/или б) от сертификата, като привежда доводи за своето решение. Органът по безопасността, който е отменил допълнителния	Чл. 43. (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) (1) (Изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" отнема сертификата за безопасност - част "А" и/или част "Б", в случаите, когато установи, че железопътното предприятие е престанало да отговаря на	

национален сертификат, издаден съгласно параграф 4, незабавно уведомява органа по безопасността, който е издал сертификата съгласно параграф 2, а), за своето решение.	изискванията, при които е издаден сертификатът за безопасност, като мотивира своето решение. (2) (Изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) В случаите по чл. 37, ал. 1 при отнемане на издаден сертификат за безопасност - част "Б", Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" незабавно информира за това органа по безопасност на съответната държава, който е издал сертификат за безопасност - част "А".	
По същия начин, орган по безопасността трябва да отмени сертификат за безопасност, ако се установи, че притежателят на сертификат за безопасност не го е използвал по предназначение в годината след неговото издаване.	Чл. 44. (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) Сертификат за безопасност, който не е използван по предназначение до една година от датата на неговото издаване, се отнема със заповед от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация".	
6. Органът по безопасността уведомява Агенцията в срок от един месец за сертификатите за безопасност, посочени в параграф 2, а), които са издадени, подновени, изменени или отменени. Той посочва наименованието и адреса на железопътното предприятие, датата на издаване, обхвата и валидността на сертификата за безопасност и, в случай на отмяна, доводите за неговото решение.	Чл. 45. (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) (1) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" уведомява Европейската железопътна агенция за всички издадени, подновени, изменени или отнети сертификати за безопасност в срок до един месец от извършване на съответното действие. (2) В уведомлението по ал. 1 се посочват: 1. (изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) наименованието и адресът на железопътното предприятие; 2. датата на издаване на сертификата за безопасност; 3. обхватът и валидността на сертификата за безопасност;	

7. Преди 30 април 2009 г. Агенцията оценява развитието на процедурата за издаването на сертификат за безопасност и представя доклад на Комисията с препоръки за стратегия по отношение на преминаването към единен сертификат за безопасност в Общността. Комисията предприема подходящите мерки в съответствие с препоръката.	4. в случай на отнемане - мотивите за това решение.	Не подлежи на въвеждане
Член 11 Разрешително за безопасност на оператори на инфраструктура 1. За да получи разрешение да управлява и експлоатира железопътна инфраструктура, операторът на такава инфраструктура трябва да се сдобие с разрешително за безопасност от органа по безопасността в държавата-членка, в която той е установен. Разрешителното за безопасност обхваща: а) разрешително, потвърждаващо приемане на системата за управление на безопасността на оператора на инфраструктурата, описана в член 9 и приложение III, и б) разрешително, потвърждаващо приемане на разпоредбите на оператора на инфраструктурата за удовлетворяване на	**Наредба № 59** Чл. 46. (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) (1) Удостоверение за безопасност се издава на управител на железопътна инфраструктура в Република България. (2) Наличието на удостоверение за безопасност е задължително условие за управителя на железопътна инфраструктура, за да започне да извършва своята дейност. Чл. 47. (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) (1) Удостоверението за безопасност: 1. потвърждава, че управителят на железопътна инфраструктура е изградил своя система за управление на безопасността в съответствие с изискванията на глава втора, раздел III "Система за управление на безопасността"; 2. потвърждава приемането на правилата на управителя на железопътна инфраструктура за изпълнение на специфичните изисквания, необходими за безопасно проектиране,	Пълно

специфични изисквания, необходими за безопасно проектиране, поддържане и експлоатация на железопътната инфраструктура, включително при целесъобразност и поддържането и управлението на контрола на движението и системата за сигнализация. 2. Разрешителното за безопасност се подновява при подаване на молба от оператора на железопътната инфраструктура на интервали не повече от пет години. То се подновява изцяло или частично при съществена промяна на инфраструктурата, сигнализацията или енергоснабдяването или на принципите на управление и поддръжка. Притежателят на разрешително за безопасност незабавно уведомява органа за безопасност относно всички такива промени.	поддържане и експлоатация на железопътната инфраструктура, и поддържането и управлението на контрола на движението и системата за сигнализация. Чл. 50. (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) (1) Управителят на железопътна инфраструктура подава писмено заявление за подновяване на удостоверението за безопасност по образец съгласно приложение № 3 при: 1. изтичане на срока, за който е издадено; 2. всяка съществена промяна на инфраструктурата, сигнализацията, енергоснабдяването или на принципите на управление и поддържане; 3. издаване на управителя на железопътна инфраструктура на сертификат за лице, отговорно за поддържане на превозните средства. (2) В случаите по ал. 1, т. 1 заявлението се подава 6 месеца преди датата на изтичане на срока на удостоверението. Чл. 51. (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) (1) Притежателят на удостоверението за безопасност е длъжен да уведоми Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" за: 1. всички промени в условията, при които е издадено удостоверението за безопасност; 2. всяка съществена промяна на инфраструктурата, сигнализацията,	

	енергоснабдяването или на принципите на управление и поддържане. (2) Уведомлението по ал. 1 се извършва в 7-дневен срок от настъпване на обстоятелствата.	
Органът по безопасността може да изисква ревизиране на разрешителното за безопасност вследствие на съществените промени в регулаторната рамка на безопасността.	Чл. 52. (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) (1) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" може да изиска удостоверението за безопасност да бъде ревизирано при настъпване на съществени промени в действащото законодателство по отношение на безопасността в железопътния транспорт.	
Ако органът по безопасността установи, че лицензираният оператор на инфраструктура повече не удовлетворява условията за издаденото от него разрешително за безопасност, той отменя разрешителното като привежда доводи за своето решение.	Чл. 53. (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" отнема удостоверението за безопасност в случаите, когато установи, че управителят на железопътна инфраструктура е престанал да отговаря на изискванията, при които е издадено удостоверението за безопасност, като мотивира писмено своето решение.	
3. Органът по безопасността уведомява Агенцията в срок от един месец за разрешителните за безопасност, които са издадени, подновени, изменени или отменени. Той посочва наименованието и адреса на оператора на железопътната инфраструктура, датата на издаване, обхвата и валидността на	Чл. 54. (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) (1) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" уведомява Европейската железопътна агенция в срок до един месец за всички издадени, подновени, изменени или отнети удостоверения за безопасност. (2) В уведомлението по ал. 1 се посочват:	

разрешителното за безопасност и, в случай на отмяна, доводите за неговото решение.	1. наименованието и адресът на управителя на железопътна инфраструктура; 2. датата на издаване на удостоверението за безопасност; 3. обхватът и валидността на удостоверението за безопасност; 4. в случай на отнемане - мотивите за това решение.	
Член 12 Изисквания за кандидатстване за сертификат и разрешително за безопасност 1. Органът за безопасност взима решение относно молба за сертификат или разрешително за безопасност незабавно или във всички случаи не по-късно от четири месеца след предоставянето на цялата необходима информация или всякаква допълнителна информация, изисквана от органа по безопасността. Ако от кандидатът се изисква да предостави допълнителна информация, тя се предоставя незабавно.	**Наредба № 59** Чл. 26. (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) (1) (Изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" издава сертификат за безопасност на железопътно предприятие и удостоверение за безопасност на управител на железопътна инфраструктура. Чл. 28. (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) (1) За издаване на сертификат или удостоверение за безопасност по чл. 26 кандидатите подават писмено заявление до изпълнителния директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация". Чл. 29. (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) (1) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" разглежда подаденото заявление по чл. 28. В случай че се констатират пропуски или недостатъци в заявлението или в документацията, приложена към него, на	Пълно

2. За да се улесни създаването на нови железопътни компании и подаването на молби от железопътни компании от други държави-членки, органът по безопасността дава подробни инструкции за начина на получаване на сертификата за безопасност. Той представя списък с всички изисквания, които са формулирани съгласно член 10, параграф 2 и осигурява на кандидата всички необходими документи. Специални инструкции се дават на железопътни предприятия, които кандидатстват за сертификат за безопасност относно услуги, извършвани върху определена ограничена част от инфраструктурата, и по-специално относно определяне на правилата, които са валидни за въпросната част.	кандидата се предоставя срок за отстраняването им. (2) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" може да изиска всякаква допълнителна информация от кандидата, като определя срок за представяне на съответните документи. (3) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" се произнася в срок до 4 месеца от датата на подаване на цялата необходима и допълнително изискана информация със съответните документи. Чл. 30. (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" предоставя на електронната си страница списък с изискванията за получаване на сертификат за безопасност заедно с формуляра за кандидатстване. Чл. 31. (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" дава указания за получаване на сертификат за безопасност относно услуги, извършвани върху ограничена част на железопътната инфраструктура, и по-специално относно определяне на правилата, които са валидни за въпросната част.	

3. Документ с инструкции за кандидатстване, в който се описват и обясняват изискванията за сертификати за безопасност и се дава списък на документите за подаване, се предоставя на кандидатите безплатно. Всички молби за сертификати за безопасност се подават на езика, определен от органа по безопасност.	Чл. 28. (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) (1) За издаване на сертификат или удостоверение за безопасност по чл. 26 кандидатите подават писмено заявление до изпълнителния директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация". (3) Заявлението и всички документи към него се подават на български език. Чл. 30. (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" предоставя на електронната си страница списък с изискванията за получаване на сертификат за безопасност заедно с формуляра за кандидатстване.	
Член 13 Достъп до съоръжения за подготовка 1. Държавите-членки осигуряват на железопътните предприятия, кандидатстващи за сертификат за безопасност справедлив и недискриминационен достъп до съоръжения за подготовка на влакови машинисти и друг влаков персонал, когато такава подготовка е необходима за изпълнение на изискванията за получаване на сертификат за безопасност. Предлаганите услуги трябва да включват подготовка за запознаване с маршрутите, правилата и процедурите за експлоатация, сигнализацията и системата от команди за управление, както и процедурите при аварийни		Пълно

ситуации, прилагани по експлоатираните маршрути. Държавите-членки гарантират също, че операторите на инфраструктури и техният персонал, изпълняващ жизнено необходими функции по безопасността, имат справедлив и недискриминационен достъп до съоръженията за подготовка. Ако обучението не включва изпити и издаване на сертификати, държавите-членки гарантират, че железопътните компании имат достъп до такова сертифициране, при положение че това е изискване за издаване на сертификат за безопасност. Органът по безопасност гарантира, че предлагането на услуги за обучение или, при възможност, издаването на сертификати, отговаря на изискванията, формулирани в ТИОС или национални правила за безопасност, описани в член 8 и приложение II. 2. Ако съоръженията за подготовка са достъпни само чрез услугите на едно единствено железопътно предприятие или оператор на инфраструктура, държавите-членки гарантират, че тези услуги са достъпни за други железопътни компании на разумна и недискриминационна цена, която е свързана с разходите и може да включва коефициент на печалба.	**Наредба № 59** Чл. 56. (1) В случай че само едно лице - железопътен превозвач или управител на инфраструктура, предоставя съоръжения за обучение и подготовка на персонал, те се предоставят при условия и по ред, определени от собственика, съгласувани с Изпълнителна агенция "Железопътна администрация". (2) Ползването на съоръженията за обучение се заплаща, като цената се формира в зависимост	

	от разходите за поддържането и функционирането им.	
3. При набиране на нови влакови машинисти, влаков персонал и персонал, изпълняващ жизнено важни функции по безопасността, железопътните представители трябва да могат да отчитат всякаква подготовка, квалификация и опит, придобити преди това от други железопътни компании. За тази цел, такива членове на персонала имат право на достъп до всички документи, удостоверяващи тяхната подготовка, квалификация и опит, както и да получат тези документи и да ги предоставят където е необходимо.	Чл. 57. (1) (Изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Железопътните предприятия и управителят на железопътната инфраструктура не могат да откажат признаване на правоспособността, квалификацията и професионалния опит, независимо кога и къде са придобити, при назначаване (наемане) на персонал за дейности, свързани с безопасността на превозите. (2) (Изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) При промяна на месторабoтата, лицата изпълняващи дейности, свързани с безопасността на превозите, имат право да получат всички документи, удостоверяващи тяхната подготовка, квалификация, правоспособност и опит, и да ги предоставят при кандидатстване за работа при други железопътни предприятия или управител на железопътна инфраструктура.	
4.Във всички случаи, всяко железопътно предприятие и оператор на железопътна инфраструктура са отговорни за нивото на подготовка и квалификация на своя персонал, изпълняващ функции по безопасността, съгласно член 9 и приложение III.	Чл. 55. (1) (Изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Железопътните предприятия и управителят на железопътна инфраструктура създават и поддържат условия за обучение на персонала, изпълняващ дейности, свързани с безопасността на превозите. (2) (Изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Железопътните предприятия и управителите на железопътна инфраструктура носят отговорност за обучението и отговарят за нивото на	

	подготовката и квалификацията на персонала си.	
Член 14 Въвеждане в експлоатация на използвания подвижен състав 1.Подвижен състав, който е лицензиран за въвеждане в експлоатация в една държава-членка в съответствие с член 10, параграф 2, б) и не отговаря напълно на съответните ТИОС, се лицензира за въвеждане в експлоатация в друга или други държави-членки съгласно настоящия член, ако се изисква разрешително от съответната държава-членка или държави-членки. 2. Железопътната компания, кандидатстваща за разрешително за въвеждане в експлоатация на подвижен състав в друга държава-членка, представя техническо досие за подвижния състав или вид подвижен състав на съответния орган по безопасността, посочвайки предназначението му за използване върху мрежата. Досието съдържа следната информация: а) доказателство, че подвижният състав е лицензиран за въвеждане в експлоатация в друга държава-членка и данни, които показват историята на експлоатация, поддръжка, и	**Наредба № 57** Чл. 54е. (Нов - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) (1) (Доп. - ДВ, бр. 1 от 2016 г., в сила от 01.01.2016 г.) Допълнително разрешение за въвеждане в експлоатация на превозни средства, които не са в съответствие с ТСОС, се издава по решение на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" на превозни средства, които имат издадено в друга държава-членка разрешение преди 19 юли 2008 г. или първоначално разрешение за въвеждане в експлоатация на превозно средство, което не е в съответствие с ТСОС, издадено в друга държава-членка. (2) За издаване на допълнително разрешение за въвеждане в експлоатация лицето подава заявление до изпълнителния директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация", което включва досие за превозното средство или типа на превозното средство заедно с инструкция за експлоатацията му по инфраструктурата. (3) Досието по ал. 2 съдържа: 1. документи, доказващи, че въвеждането на превозното средство в експлоатация е разрешено в друга държава-членка, както и документи относно следваната процедура, доказващи, че превозното средство съответства	Пълно

когато това е целесъобразно, технически модификации извършени след лицензирането; б) съответни технически данни, програма за поддържане и експлоатационни характеристики, изисквани от органа по безопасността и необходими за допълнително лицензиране; в) данни за технически и експлоатационни характеристики, които показват, че подвижният състав съответства на електроснабдителната система, сигнализацията и системата от команди за управление, ширината на междурелсието и междурелсието на инфраструктурата, максимално допустимото натоварване на ос и други ограничения на мрежата; г) информация за освобождаване от задължения по спазването на национални правила за безопасност, необходими за издаване на разрешително, както и данни, базирани на оценка на риска, които показват, че приемането на подвижния състав не води до неоправдани рискове за мрежата. 3. Органът по безопасността може да изисква да се извършат изпитателни пробези върху мрежата за удостоверяване на съответствието с ограничителните параметри, посочени в параграф 2, в) и в тези случаи, дава указания за техния обхват и съдържание.	на националните правила за безопасност, и когато е приложимо, информация относно отклонения по чл. 26; 2. техническите данни, плана за поддръжка, инструкциите за работа на персонала, инструкции за работа с устройство за записване на данни и експлоатационните характеристики; 3. документи, показващи историята на експлоатацията и поддръжката на превозното средство и техническите промени, направени след издаването на разрешението, ако са налице такива; 4. данни за технически и експлоатационни характеристики, които доказват, че превозното средство е съвместимо с инфраструктурите и стационарните съоръжения, в това число климатичните условия, системата за електрозахранване, системата за контрол, управление и сигнализация, междурелсието и габаритите на инфраструктурата, максималното допустимо осово натоварване и други ограничения на мрежата. (6) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" може да изиска предоставянето на допълнителна информация за извършване на оценка на риска или за провеждане на изпитване на мрежата с цел проверка, дали информацията, съдържаща се в документите по ал. 3, т. 3 и 4, съответства на националните правила за безопасност и техническите правила по чл. 29.	

4.Органът по безопасността приема своето решение по дадена молба в съответствие с настоящия член незабавно или не по-късно от четири месеца след попълването на техническото досие, включително след предоставянето на документацията за проведените изпитателни пробези. Удостоверението за разрешително може да съдържа условия за използване и други ограничения.	(11) (Предишна ал. 10 - ДВ, бр. 71 от 2013 г., изм. - ДВ, бр. 1 от 2016 г., в сила от 01.01.2016 г.) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" взема решение по заявление за въвеждане в експлоатация по ал. 2 в следните срокове: 1. (изм. - ДВ, бр. 1 от 2016 г., в сила от 01.01.2016 г.) до 4 месеца от подаване на досието по ал. 3; 2. когато е поискан анализ на риска по ал. 5 или допълнителна информация по ал. 6 - до 2 месеца от представянето им, но не по-рано от изтичането на срока по т. 1; 3. когато са изискани допълнителни изпитвания по ал. 6 - до 1 месец от представянето на резултатите от проведените изпитвания, но не по-рано от изтичането на срока по т. 1.	
Член 15 Хармонизиране на сертификатите за безопасност 1.Преди 30 април 2009 г., се приемат решения относно общите изисквания за хармонизиране в съответствие с член 10, параграф 2, б) и приложение IV и общ формат за документите с указания за кандидатстване в съответствие с процедурата, посочена в член 27, параграф 2. 2. Агенцията препоръчва общи хармонизирани изисквания и общ формат за документите с указания за кандидатстване съгласно мандат, който се приема в съответствие с процедурата, посочена в член 27, параграф 2.	**Наредба № 59** Чл. 36. (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) (1) Сертификат за безопасност - част "А", се издава по образец съгласно Приложение I на Регламент (ЕО) № 653/2007 на Комисията относно прилагането на общ европейски формат за сертификатите за безопасност и документите за кандидатстване за сертифициране съгласно чл. 10 от Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и за валидността на сертификатите за безопасност, издадени по Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ, L 153, 14.06.2007 г.) (Регламент (ЕО) № 653/2007).	Пълно

	(2) Сертификат за безопасност - част "Б", се издава по образец съгласно Приложение II към Регламент (ЕО) № 653/2007.	
ГЛАВА IV ОРГАН ПО БЕЗОПАСНОСТТА Член 16 Функции 1.Всяка държава-членка създава орган по безопасността. Този орган може да бъде министерството, отговарящо за транспорта и е независим по отношение на своята организацията, законова структура и вземането на решения от всякакво железопътно предприятие, оператор на инфраструктура, кандидат за такъв и доставчик. 2.На органа по безопасността се възлагат най-малко следните функции: а) издаване на разрешително за въвеждане в експлоатация на структурните подсистеми, изграждащи трансевропейската високоскоростна железопътна система в съответствие с член 14 от Директива 96/48/ЕО и проверяване на правилното им експлоатиране и поддръжка съгласно съответните основни изисквания;	Наредба № 59 Чл. 63. Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" е национален орган по безопасността в железопътния транспорт. Чл. 6. (5) (Нова - ДВ, бр. 19 от 2016 г.) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" е независима при изпълнение на своите функции и при вземане на решения, включително от управителите на инфраструктурата, органите, които налагат такси, разпределящите органи и заявителите. Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" е функционално независима от всеки компетентен орган, който участва при възлагането на договори за обществени услуги в областта на железопътния транспорт. Чл. 64. (1) Националният орган по безопасността има следните функции: 1. (изм. - ДВ, бр. 101 от 2010 г., доп. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) издава разрешения за въвеждане в експлоатация на структурни подсистеми на железопътната система в съответствие с Наредба № 57 от 2004 г. за условията и съществените изисквания към железопътната инфраструктура и превозните средства за	Пълно

б) издаване на разрешително за въвеждане в експлоатация на структурните подсистеми, изграждащи трансевропейската конвенционално железопътна система в съответствие с член 14 от Директива 2001/16/ЕО и проверяване на правилното им експлоатиране и поддръжка съгласно съответните основни изисквания; в) упражняване надзор върху съответствието на компонентите на оперативната съвместимост с основните изисквания съгласно член 12 от Директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО; г) издаване на разрешително за въвеждане в експлоатация на нов и съществено променен подвижен състав, все още неподлежащ на ТИОС; д) издаването, подновяването, изменения или отмяна на съответни части от сертификати за безопасност и на разрешителни за безопасност, дадени в съответствие с членове 10 и 11 и проверяване дали формулираните в тях условия и изисквания са спазени и дали операторите на инфраструктури и железопътни компании оперират според изискванията на Общността или националното законодателство; е) непрекъснато контролиране, подкрепяне, и при необходимост, налагане и развиване на регулаторната рамка за безопасност, включително системата от национални правила за безопасност;	постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз и проверява дали те се експлоатират и поддържат съгласно изискванията; 2. (изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) осъществява контрол за съответствието на съставните елементи на оперативната съвместимост със съществените изисквания, предвидени в съответните ТСОС; 3. налага ограничителни условия или забрана за експлоатацията на съответните подсистеми или части от тях в предвидените от Закона за железопътния транспорт случаи; 4. анализира резултатите от разследването на железопътните произшествия и при необходимост предприема мерки за подобряване на нивото на безопасност. ***Наредба № 59*** Националният орган по безопасността има следните функции: 5. разследва железопътни произшествия в предвидените от закона случаи. **Наредба № 59** Чл. 64. (1) Националният орган по безопасността има следните функции: 6. (изм. - ДВ, бр. 101 от 2010 г., изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) разработва и прави предложения до министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията за приемане на нови	

ж) упражняване надзор върху надлежното регистриране на подвижния състав и върху точността и осъвременяването на информацията относно безопасността в националния регистър, създаден съгласно член 14 от Директива 96/48/ЕО и от Директива 2001/16/ЕО;	или промяна на съществуващите национални правила за безопасност, като осъществява постоянен контрол за спазването им. 7. (нова - ДВ, бр. 101 от 2010 г.) води регистър на превозните средства и упражнява контрол върху регистрирането им и точността и осъвременяването на отразената в регистъра информация; 8. (нова - ДВ, бр. 101 от 2010 г.) издава сертификат на лице, което отговаря за поддържане на превозни средства; 9. (нова - ДВ, бр. 28 от 2012 г., изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) издава, подновява, изменя или отнема сертификат за безопасност на железопътно предприятие и удостоверение за безопасност на управител на инфраструктурата и проверява спазването на изискванията, при които са издадени. Чл. 64а. (Нов - ДВ, бр. 47 от 2013 г., в сила от 07.06.2013 г.) (1) При изпълнение на функциите си по чл. 32 и по чл. 64, ал. 1, т. 9 Националният орган по безопасността прилага общия метод за безопасност за осъществяване на надзор съгласно Регламент (ЕС) № 1077/2012. (2) Националният орган по безопасността разработва и прилага стратегия за надзора по ал. 1, както и план съгласно приложението на Регламент (ЕС) № 1077/2012. Чл. 66. Националният орган по безопасността обменя информация с органите по	

Параграф 3 3. Функциите, посочени в параграф 2, не могат да се прехвърлят директно или чрез допълнително договаряне на оператор на инфраструктура, железопътно предприятие или доставчик.	безопасността на страните - членки от ЕС, и Европейската железопътна агенция за: 3. (нова - ДВ, бр. 47 от 2013 г., в сила от 07.06.2013 г.) осъществяването на надзор върху железопътен превозвач, който извършва дейност в повече от една държава - членка от ЕС, с цел координиране на подхода си при надзора на системата за управление на безопасността. **Наредба № 59** Чл. 64. (2) (Изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Функциите по ал. 1 не могат да се прехвърлят директно или чрез допълнително договаряне на управител на железопътна инфраструктура, железопътно предприятие или възложител.	
ГЛАВА IV ОРГАН ПО БЕЗОПАСНОСТТА Член 17 Принципи на вземане на решения Параграф 1, втора алинея, второ изречение 1 . 1.Органът по безопасността изпълнява функциите си по открит, недискриминационен и прозрачен начин. По-специално, той позволява на всички страни да бъдат чути и да аргументират своите решения. Той отговаря своевременно на запитвания и молби и прави своите заявки за информация незабавно, като приема всички свои решения в рамките на четири месеца след предоставянето на цялата заявена информация. По всяко време той може да отправи молба за техническа помощ към операторите на	**Наредба № 59** Чл. 65. (1) (Предишен текст на чл. 65 - ДВ, бр. 47 от 2013 г., в сила от 07.06.2013 г.) Националният орган за безопасността осъществява функциите си по прозрачен и недискриминационен начин след консултации с всички участници в железопътната система.	Пълно

инфраструктури и железопътни предприятия или други квалифицирани органи по време на изпълнението на функциите си, посочени в член 16. В процеса на разработване на националната регулаторна рамка, органът по безопасността се консултира с всички заинтересовани лица и страни, включително оператори на инфраструктура, железопътни компании, производители и доставчици на услуги по поддръжката, потребители и представители на персонала. 2. Органът по безопасността има право да извършва проверки и разследвания, които са необходими за изпълнението на неговите функции и му се дава достъп до всички необходими документи и помещения, инсталации и съоръжения на операторите на инфраструктури и железопътни компании.	(4) (Нова - ДВ, бр. 28 от 2012 г., изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Във връзка с изпълнение на функциите по ал. 1 Националният орган по безопасност има право да изисква предоставяне на информация и техническа помощ от управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия или други компетентни органи. (1) (Предишен текст на чл. 65 - ДВ, бр. 47 от 2013 г., в сила от 07.06.2013 г.) Националният орган за безопасността осъществява функциите си по прозрачен и недискриминационен начин след консултации с всички участници в железопътната система. ***Наредба № 59*** чл. 77 (Изм. - ДВ, бр. 101 от 2010 г.) (1) Разследването на произшествия и инциденти извън тези по чл. 76 се извършва от Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" по правила, утвърдени от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация". (3) (Изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Ситуациите, близки до инциденти на железопътни линии на лицата със собствен железопътен транспорт и/или приемно-предавателна дейност, се разследват от тези лица. Когато в събитието участва подвижен железопътен състав, предаден от железопътно предприятие, в разследването взема участие представител на това железопътно предприятие.	

	(4) (Изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Разследването по ал. 2 се извършва въз основа на правила, приети от управителя на железопътната инфраструктура и/или железопътните предприятия, а по ал. 3 - по правила, приети от лицата със собствен железопътен транспорт и/или приемно-предавателна дейност, съгласувани със заинтересованите железопътни предприятия. чл. 78 (3) (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г., предишна ал. 2 - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Разследването на произшествия и инциденти по чл. 77, ал. 1 се извършва от районни разследващи комисии към териториалните звена - районни железопътни инспекции (РЖИ) на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" с председател началника на съответната РЖИ, определени със заповед на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация". (4) (Предишна ал. 3 - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Разследването на произшествия и инциденти по чл. 77, ал. 1 по преценка на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" може да се извърши и от определена с негова заповед комисия с председател главния директор на Главна дирекция "Железопътна инспекция". (5) (Предишна ал. 4, изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) В състава на комисиите по ал. 3 и 4 участват представители на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация", управителят на	

	железопътната инфраструктура и заинтересованите железопътни предприятия. (6) (Предишна ал. 5, изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Комисията по ал. 4 се назначава не по-късно от 5 дни от получаване на уведомлението по чл. 69, ал. 1, т. 2. (7) (Нова - ДВ, бр. 28 от 2012 г., предишна ал. 6, изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Комисията, извършваща разследването на железопътно произшествие, завършва своята работа на мястото на произшествието в най-краткия възможен срок за възстановяване на движението на влаковете. Чл. 92. (Изм. - ДВ, бр. 101 от 2010 г.) След приключване на разследването по чл. 77, ал. 1 председателят на комисията за разследване изготвя доклад съгласно приложение № 8 до изпълнителния директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация". Чл. 99. (4) (Изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Управителят на железопътната инфраструктура, железопътните предприятия и лицата със собствен железопътен транспорт и/или приемно-предавателна дейност водят собствени архиви на разследваните от тях ситуации, близки до инциденти.	
ГЛАВАIV ОРГАН ПО БЕЗОПАСНОСТТА Член 17 Принципи на вземане на решения Параграф 3	**Наредба № 59** Чл. 64.	Пълно

3. Държавите-членки вземат мерки, гарантиращи, че решенията, взети от органа по безопасността, са предмет на съдебен контрол. 4.Органите по безопасността провеждат активен обмен на мнения и опит с цел хармонизиране на техните критерии за вземане на решения в цялата Общност. Тяхното сътрудничество има за цел, по-специално, да улесни и координира издаването на сертификати за безопасност на железопътни компании, които са получили международни влакови пътеки в съответствие с процедурата, изложена в член 15 от Директива 2001/14/ЕО. Агенцията подкрепя органите по безопасността при изпълнението на тези функции.	(6) (Нова - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Актовете на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" във връзка с изпълнение на функциите му по ал. 1 подлежат на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс. Чл. 66. Националният орган по безопасността обменя информация с органите по безопасността на страните - членки от ЕС, и Европейската железопътна агенция за: 1. уеднаквяване на критериите за вземане на решения в цялата Общност; 2. (изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) улесняване и координиране на издаването на сертификат за безопасност на железопътни превозвачи, които са получили международни влакови трасета в съответствие с процедурите за разпределяне на инфраструктурен капацитет върху повече от една железопътна мрежа;	Не подлежи на въвеждане
Член 18 Годишен доклад Всяка година органът по безопасността публикува годишен доклад относно дейността си за предшестващата година и го изпраща на Агенцията най-късно до 30 септември. Докладът съдържа информация за:	**Наредба № 59** Чл. 67. (1) Националният орган за безопасност публикува ежегодно годишен доклад за дейността си през предшестващата година и го изпраща в Европейската железопътна агенция най-късно до 30 септември. (2) (Изм. - ДВ, бр. 47 от 2010 г.) Докладът по ал. 1 съдържа информация за:	

а) развитието на безопасността в железопътния транспорт, включително съвкупност от ОПБ на ниво държави-членки, изложени в приложение I; б) важни промени в законодателството и регулирането по отношение на безопасността в железопътния транспорт; в) разработването на сертификати и разрешителни за безопасност; г) резултати и натрупан опит от упражняването на надзор върху операторите на инфраструктури и железопътни компании;	1. нивото и развитието на безопасността в железопътния транспорт; 2. общите показатели за безопасност по приложение № 1; 3. промените в законодателството по безопасността в железопътния транспорт; 4. издадените и отнетите удостоверения за безопасност; 5. (изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) контрола върху дейността на управителите на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия; 6. (нова - ДВ, бр. 101 от 2010 г.) взети решения за дерогации, свързани с определянето и сертифицирането на лицата, отговорни за поддръжката на превозните средства; 7. (нова - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) подробна информация за несертифицираните съставни елементи на оперативна съвместимост и причините за липсата на сертификация, включително подробна информация за прилагането на националните технически правила по отношение на подсистеми "Енергия" и "Инфраструктура" на трансевропейската конвенционална железопътна система; 8. (нова - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) подробна информация за несертифицираните съставни елементи на оперативна съвместимост и причините за липсата на сертификация, включително подробна информация за прилагането на националните технически правила по отношение на подсистема "Подвижен състав" - "Локомотиви и пътнически	

	вагони" на трансевропейската конвенционална железопътна система; 9. (нова - ДВ, бр. 47 от 2013 г., в сила от 07.06.2013 г., изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) информация относно изпълнение на задълженията си, произтичащи от Регламент (ЕС) № 1078/2012, от железопътните предприятия и управителите на инфраструктури, както и от лицата, които отговарят за поддръжката на превозните средства.	
ГЛАВА V РАЗСЛЕДВАНЕ НА ПРОИЗШЕСТВИЯ И ИНЦИДЕНТИ Член 19 Задължение за разследване 1. Държавите-членки гарантират, че след тежки произшествия в железопътната система се извършва разследване от разследващия орган, посочен в член 21, целта на което е възможно подобрение на безопасността в железопътния транспорт и предотвратяване на произшествия. 2. Освен тежки произшествия, разследващият орган, посочен в член 21, може да разследва тези произшествия и инциденти, които при малко по-различни обстоятелства, биха могли да доведат до тежки произшествия, включително технически повреди в структурните подсистеми или в компонентите на оперативната	ЗЖТ **Чл. 115м.** (Нов - ДВ, бр. 92 от 2006 г.) (1) След приключване на разследването разследващата структура дава препоръки и предписания за подобряване на безопасността и за предотвратяване на нови произшествия и инциденти. (2) Препоръки и предписания могат да се дават и по време на разследването. ***ЗИД на ЗЖТ*** § 1. В чл. 115и се правят следните изменения и допълнения: 1. В ал. 1 думите „железопътните произшествия“ се заменят с „тежки железопътни произшествия, произшествия“: „(1) Техническото разследване на причините за тежки железопътни произшествия, произшествия и инциденти се извършва по реда на този закон.“.	Пълно

съвместимост на трансевропейските високоскоростни или конвенционални железопътни системи.	2. Текстът на ал. 3 се заменя със следния текст: „Специализираното звено за разследване на железопътни произшествия в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщения разследва тежките железопътни произшествия и произшествия по своя преценка във връзка с отражението им върху безопасността в железопътния транспорт" 3. Създава се ал. 5: „(5) Разследването на произшествия с изключение на тези по ал.3 и инциденти се осъществява от управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия по процедури за разследване, включени в техните системи за управление на безопасността в съответствие с чл. 115д, ал. 5, т. 5.".	
Разследващият орган, по негова преценка, решава дали да се предприеме разследване на такова произшествие или инцидент. В своето решение той взима предвид: а) сериозността на произшествието или инцидента; б) дали произшествието е част от серия произшествия и инциденти по отношение на системата като цяло;	§ 2. В чл. 115к се правят следните изменения и допълнения: 1. Алинея 7 се изменя така: „(7) Управителят на железопътната инфраструктура, железопътните предприятия, лицата по чл. 45, ал. 1, отговорни за поддръжката на превозните средства и Изпълнителна агенция „Железопътна администрация" предоставят на специализираното звено достъп до всякаква информация или записи, свързани с разследването."; 2. В ал. 8 думите „по ал. 1" се заменят със „за разследване".	

в) отражението му върху безопасността в железопътния транспорт на ниво Общност, и г) молби от оператори на инфраструктури, железопътни предприятия, органа по безопасността или държави-членки. 3. Обхватът на разследванията и процедурата, която трябва да се следва при провеждане на такива разследвания се определят от разследващия орган като се отчитат принципите и целите на членове 20 и 22 и в зависимост от поуките, които са очаква да се извлекат от произшествието или инцидента за подобряване на безопасността. 4.Разследването в никакъв случай не включва определянето на вина или отговорност.	**Наредба № 59** **Чл. 76.** (1) (Предишен текст на чл. 76 - ДВ, бр. 101 от 2010 г.) Специализираното звено за разследване на произшествия и инциденти в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията разследва: 1. тежки железопътни произшествия; 2. (изм. – ДВ, бр. 58 от 2015 г.) произшествия и инциденти по своя преценка, които при различна обстановка са можели да доведат до последиците на тежките железопътни произшествия, включително технически повреди в структурните подсистеми или в елементите на железопътната система; 3. (изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г., бр. 58 от 2015 г.) по своя преценка – произшествия и инциденти извън тези по т. 1 и 2. (2) (Нова - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) Специализираното звено, по негова преценка, може да разследва и други железопътни произшествия или инциденти, като при извършване на преценката взема предвид: 1. тежестта на реализираното произшествие или инцидент; 2. налице ли е повторяемост на произшествия или инциденти; 3. реализираното произшествие или инцидент оказва ли съществено влияние върху регулирането и управлението на безопасността в железопътния транспорт;	

	4. (изм. – ДВ, бр. 58 от 2015 г.) наличието на молба от управителя на железопътната инфраструктура, железопътните предприятия, Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" или други държави членки. Чл. 115и. (2) Разследването по ал. 1 е независимо и се изразява в установяване на причините за произшествието или инцидента в резултат на събрана и анализирана информация, без да се определя вина.	
ГЛАВА V РАЗСЛЕДВАНЕ НА ПРОИЗШЕСТВИЯ И ИНЦИДЕНТИ Член 20 Статут на разследването 1. Държавите-членки определят, в рамките на съответната им правна система, правния статут на разследването, който ще позволи на отговарящите за разследването да изпълнят своята функция по най-ефективния начин и за най-кратко време. 2.В съответствие със законодателството, което е в сила в държавите-членки, и когато е целесъобразно, в сътрудничество с органите, отговарящи за съдебното следствие, на разследващите лица се предоставя при първа възможност: а) достъп до мястото на произшествието или инцидента, както и до участвалия в произшествието подвижен състав, съответните инфраструктура и контрол на движението и уредбите за сигнализация;	***ЗИД на ЗЖТ*** § 4. В чл. 115м, ал. 3 думите „по този закон" се заменят с „от специализираното звено": „(3) Разследването от специализираното звено се провежда отделно и независимо от разследването, провеждано от компетентни държавни разследващи органи или от замесените в произшествието или инцидента страни.". **ЗЖТ** Чл. 115к. (5) (Изм. - ДВ, бр. 47 от 2015 г.) Инспекторите по разследване на специализираното звено имат право на достъп до мястото на произшествието или инцидента, до всяка информация, съоръжения и подвижен състав, свързани с тях, до всички доказателства, свързани с	Пълно

б) правото на непосредствено описване на доказателствата и контролирано преместване на останките от катастрофата, инсталациите или компонентите на инфраструктурата за проучване и анализ; в) достъп до и използване на съдържанието на записващите устройства на превозното средство и апаратурата за записване на устни съобщения и регистриране на действието на сигнализацията и системата за регулиране на движението; г) достъп до резултатите от експертизата на телата на жертвите; д) достъп до резултатите от експертизата на влаковия персонал и друг железопътен персонал, участвал в произшествието или инцидента; е) възможност за разпит на железопътния персонал, участвал в произшествието и други свидетели; ж) достъп до всякаква важна информация или записи, притежавани от оператора на инфраструктурата, железопътните предприятия и органа по безопасността.	разследването, за което получават съдействие от държавните органи, чиито функции по компетентност са свързани с произшествията. **Правила за разследване** Чл. 15. (1) На специализираното звено се предоставя: 1. незабавен достъп до мястото на произшествието или инцидента, както и до участвалия в произшествието подвижен състав, железопътната инфраструктура и съоръженията, осигурителната техника и телекомуникациите, документите и устройствата за обективен контрол на движението; 2. достъп за непосредствено описване на доказателствата и контролирано преместване на отломките на ПЖПС и елементите на железопътната инфраструктура, с цел проучване и анализ; 3. неограничен достъп до използване на съдържанието на информацията от записващите устройства на возилата и апаратурата на записване на устни съобщения и регистриране на функционирането на системата за сигнализация и контрол на движението; 4. достъп до резултатите от експертизата на телата на жертвите; 5. достъп до резултатите от експертизата на влаковия персонал и друг железопътен персонал, участвал в произшествието или инцидента;	

3.Разследване се извършва независимо от всякакво съдебно следствие.	5. възможност за разпит на свидетели; 6. възможност за разпит на персонала, участвал в произшествието; 7. достъп до всякаква важна свързана информация, притежавана от управителя на железопътната инфраструктура, от лицата отговорни за поддръжката, от железопътните предприятия и националния орган по безопасност. ***ЗИД на ЗЖТ*** § 2. В чл. 115к се правят следните изменения и допълнения: 1. Алинея 7 се изменя така: „(7) Управителят на железопътната инфраструктура, железопътните предприятия, лицата по чл. 45, ал. 1, отговорни за поддръжката на превозните средства и Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ предоставят на специализираното звено достъп до всякаква информация или записи, свързани с разследването.“; 2. В ал. 8 думите „по ал. 1“ се заменят със „за разследване“. § 4. В чл. 115м, ал. 3 думите „по този закон“ се заменят с „от специализираното звено“: „(3) Разследването от специализираното звено се провежда отделно и независимо от разследването, провеждано от компетентни държавни разследващи органи или от	

	замесените в произшествието или инцидента страни.“	
ГЛАВА V РАЗСЛЕДВАНЕ НА ПРОИЗШЕСТВИЯ И ИНЦИДЕНТИ Член 21 Разследващ орган Параграф 1 1. Всяка държава-членка гарантира, че разследванията на злополуки и инциденти, посочени в член 19, се провеждат от постоянен орган, който се състои от най-малко един следовател, квалифициран да изпълнява функцията на главен разследващ в случай на произшествие или инцидент. Този орган е независим в своята организация, законова структура и вземане на решения от всякакви оператори на инфраструктури, железопътни предприятия, от органите, налагащи такси, разпределящи инфраструктурен капацитет и организациите, уведомявани за взетите мерки, както и от всяка страна, чиито интереси биха могли да са в противоречие с функциите, възложени на разследващия орган. Освен това, той е независим и от органа по безопасността, както и от всякакъв регулатор на железопътни мрежи.	***Наредба № 59*** ***Чл. 75. (Изм. - ДВ, бр. 101 от 2010 г.) (1) Железопътни произшествия и инциденти, възникнали на територията на Република България, се разследват от български разследващ орган.*** ***Чл. 76. (1) (Предишен текст на чл. 76 - ДВ, бр. 101 от 2010 г.) Специализираното звено за разследване на произшествия и инциденти в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията разследва:*** ***1. тежки железопътни произшествия;*** ***2. (изм. – ДВ, бр. 58 от 2015 г.) произшествия и инциденти по своя преценка, които при различна обстановка са можели да доведат до последиците на тежките железопътни произшествия, включително технически повреди в структурните подсистеми или в елементите на железопътната система;*** ***3. (изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г., бр. 58 от 2015 г.) по своя преценка – произшествия и инциденти извън тези по т. 1 и 2.*** ***(2) (Нова - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) Специализираното звено, по негова преценка, може да разследва и други железопътни произшествия или***	Пълно

	инциденти, като при извършване на преценката взема предвид: ***1. тежестта на реализираното произшествие или инцидент;*** ***2. налице ли е повторяемост на произшествия или инциденти;*** ***3. реализираното произшествие или инцидент оказва ли съществено влияние върху регулирането и управлението на безопасността в железопътния транспорт;*** ***4. (изм. – ДВ, бр. 58 от 2015 г.) наличието на молба от управителя на железопътната инфраструктура, железопътните предприятия, Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" или други държави членки.*** ***ЗИД на ЗЖТ*** § 1. В чл. 115и се правят следните изменения и допълнения: 2. Текстът на ал. 3 се заменя със следният текст: „Специализираното звено за разследване на железопътни произшествия в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщения разследва тежките железопътни произшествия и произшествия по своя преценка във връзка с отражението им върху безопасността в железопътния транспорт“.	

	ЗЖТ Чл. 115и. (4) (Нова - ДВ, бр. 47 от 2015 г., изм. - ДВ, бр. 19 от 2016 г.) В своята организация и при вземане на решения специализираното звено по ал. 3 е независимо от Изпълнителна агенция "Железопътна администрация", управителя на железопътната инфраструктура, железопътните предприятия, както и от всяко друго лице, чиито интереси биха могли да са в противоречие с функциите на звеното. Чл. 115к. (Нов - ДВ, бр. 92 от 2006 г., в сила от 14.11.2006 г.) (1) Специализираното звено по чл. 115и, ал. 3 разследва: 1. тежки железопътни произшествия; 2. (изм. - ДВ, бр. 81 от 2009 г., изм. - ДВ, бр. 47 от 2015 г.) произшествия и инциденти по своя преценка, които при различна обстановка са могли да доведат до последиците на тежките железопътни произшествия, включително технически повреди в структурните подсистеми или в елементите на железопътната система; 3. (изм. - ДВ, бр. 81 от 2009 г., изм. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г., изм. - ДВ, бр. 47 от 2015 г.) по своя преценка - произшествия и инциденти извън тези по т. 1 и 2. (2) (Изм. - ДВ, бр. 47 от 2015 г., изм. - ДВ, бр. 19 от 2016 г.) Железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата уведомяват незабавно специализираното звено за	

2. Разследващият орган изпълнява своите функции независимо от организациите, посочени в параграф 1 и получава необходимите ресурси за това. Неговите разследвания придобиват статут, който им дава необходимите гаранции за независимост.	настъпилите произшествия и инциденти по ал. 1, т. 1 и 2. (3) (Изм. - ДВ, бр. 81 от 2009 г., изм. - ДВ, бр. 47 от 2015 г., изм. - ДВ, бр. 19 от 2016 г.) Ръководителят на специализираното звено изготвя проект на доклад, който се предоставя за становища и коментари на управителя на железопътната инфраструктура, железопътните предприятия, Изпълнителна агенция "Железопътна администрация", участващите аварийни служби, представители на персонала, както и на всички други заинтересовани страни. (4) (Изм. - ДВ, бр. 81 от 2009 г., доп. - ДВ, бр. 47 от 2015 г.) В срок до 12 месеца след датата на произшествието или инцидента ръководителят на звеното изготвя окончателен доклад, който се публикува на интернет страницата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и се изпраща на всички засегнати от произшествието или инцидента страни, както и до компетентните органи на други държави - членки на Европейския съюз. (5) (Изм. - ДВ, бр. 47 от 2015 г.) Инспекторите по разследване на специализираното звено имат право на достъп до мястото на произшествието или инцидента, до всяка информация, съоръжения и подвижен състав, свързани с тях, до всички доказателства, свързани с разследването, за което получават съдействие от държавните органи, чиито функции по компетентност са свързани с произшествията.	

	(6) (Изм. - ДВ, бр. 47 от 2015 г.) Инспекторите по разследване на специализираното звено имат право да разпитват очевидци, както и други лица, свързани с произшествието или инцидента. ***ЗИД на ЗЖТ*** § 2. В чл. 115к се правят следните изменения и допълнения: 1. Алинея 7 се изменя така: „(7) Управителят на железопътната инфраструктура, железопътните предприятия, лицата по чл. 45, ал. 1, отговорни за поддръжката на превозните средства и Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ предоставят на специализираното звено достъп до всякаква информация или записи, свързани с разследването.“; 2. В ал. 8 думите „по ал. 1“ се заменят със „за разследване“. **ЗЖТ** Чл. 115н. (Нов - ДВ, бр. 92 от 2006 г., в сила от 14.11.2006 г.) (1) (Изм. - ДВ, бр. 81 от 2009 г., изм. - ДВ, бр. 47 от 2015 г.) Специализираното звено съгласува действията си и обменя информация с компетентните държавни разследващи органи при разследване на железопътни произшествия в съответствие с наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и министъра на вътрешните работи.	

	Вътрешни правила Създава се нов Раздел IVa със следния текст: „Раздел IVa Назначаване на директор на дирекция „Звено за разследване на произшествията във въздушния, морския и железопътния транспорт и на инспекторите в дирекцията" Чл. 19а. (1) Независима агенция за подбор на персонала подготвя необходимите документи и участва при провеждане на конкурс за директор на дирекция „Звено за разследване на произшествия във въздушния, морския и железопътния транспорт" и за инспекторите, които работят в дирекцията. (2) Агенцията по ал. 1: 1. изготвя условията за участие в конкурса, които съдържат общите и специфични изисквания, съгласно длъжностна характеристика, както и срокът за провеждане на конкурса; 2. определя свои представители за членове на конкурсната комисия, които са мнозинство. (3) Въз основа на проведения конкурс комисията класира от първо до трето място най-успешно издържалите конкурса кандидати. В 10-дневен срок от приключването на конкурса комисията представя на органа по назначаването (министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията или определено от него лице) протокол за проведения конкурс и всички документи на класираните кандидати. Министърът на	

3. Държавите-членки задължават железопътните компании, операторите на инфраструктури и, когато е целесъобразно, органа по безопасността, незабавно да докладват за произшествия и инциденти, посочени в член 19, на разследващия орган. Разследващият орган трябва да може да реагира на такива доклади и да предприеме необходимите действия за започване на разследване не по-късно от една седмица след получаването на доклада за произшествието или инцидента.	транспорта, информационните технологии и съобщенията одобрява резултатите от конкурса като издава заповед за назначаване на определеното в резултат на конкурса лице. (4) Изборът на агенцията по ал. 1 се извършва при спазване на Закона за обществените поръчки. (5) При провеждането на конкурса се спазват правилата на Наредбата за провеждане на конкурсите за държавни служители." ***ЗИД на ЗЖТ*** § 2. В чл. 115к се правят следните изменения и допълнения: 2. В ал. 8 думите „по ал. 1" се заменят със „за разследване": „(8) Издръжката на специализираното звено за разследване се осъществява от бюджета на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.". **Наредба № 59** Чл. 76. (5) (Нова - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Директорът на дирекция "Звено за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътен транспорт" разработва и представя в дирекция "Финанси" бюджет за следваща финансова година и тригодишна бюджетна прогноза. При представянето им директорът на дирекция "Звено за разследване на произшествия във въздушния, водния и	

	железопътен транспорт" заявява и ресурсните потребности на специализираното звено за разследване на произшествия и инциденти. Чл. 91. (2) (Изм. - ДВ, бр. 101 от 2010 г., предишна ал. 1 - ДВ, бр. 28 от 2012 г., изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Специализираното звено изпълнява задачите си ефективно и обективно - без натиск или упражняване на влияние, при осигурена независимост на дейността му. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията и служител на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, който не е инспектор по разследване, не могат да участват в разследването, изготвянето на окончателния доклад за причините за железопътно произшествие или инцидент и при формулиране на препоръките за безопасност, дадени от специализираното звено за разследване на произшествия и инциденти. **ЗЖТ** Чл. 115к. (2) (Изм. - ДВ, бр. 47 от 2015 г., изм. - ДВ, бр. 19 от 2016 г.) Железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата уведомяват незабавно специализираното звено за настъпилите произшествия и инциденти по ал. 1, т. 1 и 2.	
4. Разследващият орган може да комбинира своите функции съгласно настоящата директива	(3) (Изм. - ДВ, бр. 81 от 2009 г., изм. - ДВ, бр. 47 от 2015 г., изм. - ДВ, бр. 19 от 2016 г.)	

с работата по разследване на събития, различни от железопътните произшествия и инциденти, при положение че тези разследвания не застрашават неговата независимост.	Ръководителят на специализираното звено изготвя проект на доклад, който се предоставя за становища и коментари на управителя на железопътната инфраструктура, железопътните предприятия, Изпълнителна агенция "Железопътна администрация", участващите аварийни служби, представители на персонала, както и на всички други заинтересовани страни. **Правила за разследване** Чл. 6. (1) В случаите на възникнали събития (тежки произшествия, произшествия и инциденти) в железопътната мрежа на територията на Република България, длъжностните лица на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия уведомяват незабавно специализираното звено за разследване на произшествия в железопътния транспорт чрез използване и ИА "Железопътна администрация" на най-удобното и бързо средство за връзка. (2) Редът за уведомяване е определен с акт на Управителя на железопътната инфраструктура и с акт на железопътните предприятия в съответствие с чл. 69, ал. 2 от Наредба № 59. Уведомяването се получава чрез мобилен телефон, факс или електронна поща. (3) При получено уведомяване за възникнало железопътно събитие, специализираното звено анализира предоставената информация и класифицира събитието по чл. 5.	

5. Ако е необходимо, разследващият орган може да поиска помощ от разследващи органи от други държави-членки или от Агенцията за експертно мнение, или за извършване на технически прегледи, анализи или оценки.	Чл. 11. (1) Целта на разследването е подобряване на безопасността в железопътния транспорт и предотвратяването на други произшествия и инциденти. (2) В рамките на една седмица от решението, специализираното звено информира Европейската железопътна агенция (ЕЖА) за предприетото разследване. **Наредба № 59** Чл. 80. В срок до една седмица специализираното звено информира Европейската железопътна агенция за решението за предприемане на разследването. В информацията се посочват датата, времето и мястото на произшествието, както и видът и последствията по отношение на смъртните случаи, травмите и материалните щети. **Наредба № 59** Чл. 96. (3) (Нова - ДВ, бр. 101 от 2010 г.) Специализираното звено за разследване на произшествия и инциденти по собствена преценка може да участва в работата по разследване на събития, различни от железопътните произшествия и инциденти, при положение че тези разследвания не застрашават неговата независимост. Чл. 69. (2) (Изм. - ДВ, бр. 101 от 2010 г., изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) При настъпило произшествие или	

	инцидент задължително се уведомяват органите на Министерството на вътрешните работи, Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" и Специализираното звено за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, а при необходимост се подава информация и на телефон 112. Редът за уведомяване се определя с акт на управителя на железопътната инфраструктура. **Наредба № 59** Чл. 90. При необходимост комисията за разследване може да поиска помощ от други компетентни държавни разследващи органи, от Европейската железопътна агенция или от компетентните органи на страните - членки на Европейския съюз, за експертно мнение или за извършване на технически прегледи, анализи или оценки. **ЗЖТ** Чл. 115н. (2) (В сила от 01.01.2007 г.) Когато железопътното произшествие е настъпило на или в близост до границата с държава - членка на Европейския съюз, или когато не може да се установи в коя държава членка е настъпило, разследването по чл. 115и се извършва съвместно или по споразумение със съответния разследващ орган на държавата членка.	
6. Държавите-членки може да възложат на разследващия орган задачата да проведе		

разследвания на железопътни произшествия и инциденти, различни от посочените в член 19. 7. Разследващият орган извършва активен обмен на мнения и опит с цел разработване на общи методи за разследване, формулиране на общи принципи за прилагане на препоръките за безопасност и адаптиране към развитие на научно-техническия прогрес. В тази му функция разследващият орган получава подкрепата на Агенцията.	**Правила за разследване** Чл. 15. (5) Специализираното звено си сътрудничи с Европейската железопътна агенция (ЕЖА), когато разследваното произшествие включва возила или железопътни предприятия сертифицирани от ЕЖА. При поискване от специализираното звено, ЕЖА предоставя цялата информация и записи. **Наредба № 59** Чл. 96. (3) (Нова - ДВ, бр. 101 от 2010 г.) Специализираното звено за разследване на произшествия и инциденти по собствена преценка може да участва в работата по разследване на събития, различни от железопътните произшествия и инциденти, при положение че тези разследвания не застрашават неговата независимост. **Наредба № 59** Чл. 97 Специализираното звено за разследване на произшествия и инциденти и Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" обменят мнения и опит с разследващите органи и национални органи по безопасността на страни - членки на Европейския съюз, както и с Европейската железопътна агенция за разработване на общи методи за разследване, формулиране на общи принципи за прилагане на препоръките за безопасност.	
ГЛАВА V		Пълно

РАЗСЛЕДВАНЕ НА ПРОИЗШЕСТВИЯ И ИНЦИДЕНТИ Член 22 Процедура по разследване 1. Произшествие или инцидент, посочени в член 19, се разследват от разследващия орган на държавата-членка, в която събитието се е случило. Ако е невъзможно да се установи в коя държава-членка то се случило или ако се е случило на или близо до гранично съоръжение между две държави-членки, съответните органи се споразумяват кой от тях ще поеме разследването или то да бъде извършено съвместно. В първия случай другият орган има право да участва в разследването и напълно да се възползва от неговите резултати. Разследващите органи от друга държава-членка се канят за участие в разследване винаги когато дадено железопътно предприятие, регистрирано и лицензирано в тази държава-членка, има някакво отношение към произшествието или инцидента. Този параграф не изключва възможността държавите-членки да се споразумяват за провеждането на съвместни разследвания от съответните органи при други обстоятелства.	***ЗИД на ЗЖТ*** § 1. В чл. 115и се правят следните изменения и допълнения: 1. В ал. 1 думите „железопътните произшествия" се заменят с „тежки железопътни произшествия, произшествия": „(1) Техническото разследване на причините за тежки железопътни произшествия, произшествия и инциденти се извършва по реда на този закон.". 2. Текстът на ал. 3 се заменя със следния текст: „Специализираното звено за разследване на железопътни произшествия в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщения разследва тежките железопътни произшествия и произшествия по своя преценка във връзка с отражението им върху безопасността в железопътния транспорт" **ЗЖТ** Чл. 115н. (2) (В сила от 01.01.2007 г.) Когато железопътното произшествие е настъпило на или в близост до границата с държава - членка на Европейския съюз, или когато не може да се установи в коя държава членка е настъпило, разследването по чл. 115и се извършва съвместно или по споразумение със съответния разследващ орган на държавата членка.	

	Правила за разследване Чл. 7. (1) Разследването на железопътни произшествия и инциденти, възникнали в района на граничните преходи на Република България, се извършва от специализираното звено по реда на тези правила, освен ако в двустранни или многостранни международни договори, по които Република България е страна, не е предвидено друго. (2) В случаите, когато не е възможно да се установи на територията на коя държава е настъпило железопътното събитие или когато е възникнало в района на граничните преходи, разследващите органи на държавите се споразумяват кой от органите ще извърши разследването или то ще бъде извършено съвместно. (3) В случаите по ал. 2, когато разследването е осъществено от разследващия орган на едната държава, разследващият орган на другата държава може да се възползва от резултатите от проведеното разследване. (4) Когато в железопътно събитие, възникнало на територията на Република България, участва железопътен превозвач, лицензиран в държава-членка на Европейския съюз, за участие в разследването се кани и разследващият орган на съответната държава. (5) Специализираното звено може да участва в разследването на тежко произшествие, произшествие или инцидент, възникнали на територията на друга държава-членка на Европейския съюз, с участие на железопътен	

	превозвач, лицензиран в Република България, когато е поканено от разследващия орган на държавата-членка. (6) Разследващите органи на държавите-членки на Европейския съюз могат да се споразумеят за провеждане на съвместни разследвания извън случаите, описани в предходните алинеи.	
2. За всяко произшествие или инцидент органът, отговарящ за разследването, осигурява подходящите средства, включително необходимата експлоатационна и техническа експертиза за провеждане на разследването. Експертизата може да се получи вътре или извън органа, в зависимост от характера на разследваното произшествие или инцидент. 3.Разследването се извършва с максимална откритост, така че да могат да бъдат изслушани всички засегнати страни и да се обменят мнения и резултати. Съответните оператори на инфраструктури и железопътни предприятия, участващите аварийни служби и представителите на персонала и потребителите се информират редовно за разследването и неговото развитие и, доколкото е целесъобразно, им се дава възможност да споделят своите становища и виждания за разследването и да коментират информацията в предварителни доклади.	**Наредба № 59** Чл. 91. (1) (Нова - ДВ, бр. 28 от 2012 г., изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Разследването, извършвано от специализираното звено, е максимално открито, като на всички засегнати страни - Изпълнителна агенция "Железопътна администрация", собственици на увредено имущество, производители, представители на персонала и потребители, управител на железопътната инфраструктура, железопътни предприятия, аварийни служби, роднини на жертвите и други, се предоставя проект на доклад, който съдържа информация за хода на разследването и доколкото е целесъобразно, им се предоставя възможност за изразяване на мнения и становища.	

	ЗИД на ЗЖТ Чл. 115к. (3) (Изм. - ДВ, бр. 81 от 2009 г., изм. - ДВ, бр. 47 от 2015 г., изм. - ДВ, бр. 19 от 2016 г.) Ръководителят на специализираното звено изготвя проект на доклад, който се предоставя за становища и коментари на управителя на железопътната инфраструктура, железопътните предприятия, Изпълнителна агенция "Железопътна администрация", участващите аварийни служби, представители на персонала, както и на всички други заинтересовани страни. (4) (Изм. - ДВ, бр. 81 от 2009 г., доп. - ДВ, бр. 47 от 2015 г.) В срок до 12 месеца след датата на произшествието или инцидента ръководителят на звеното изготвя окончателен доклад, който се публикува на интернет страницата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и се изпраща на всички засегнати от произшествието или инцидента страни, както и до компетентните органи на други държави - членки на Европейския съюз. **Правила за разследване** Чл. 20. Комисията за разследване завършва своята работа на мястото на произшествието в най-краткия възможен срок, така че управителят на железопътната инфраструктура да възстанови движението и капацитета на железопътната инфраструктура колкото е възможно по-скоро.	

4. Разследващият орган завършва своите проучвания на мястото на инцидента в най-краткия възможен срок, така че операторът на инфраструктура да може да я възстанови и открие за железопътни транспортни услуги колкото е възможно по-скоро.		
ГЛАВА V РАЗСЛЕДВАНЕ НА ПРОИЗШЕСТВИЯ И ИНЦИДЕНТИ Член 23 Доклади 1. Разследване на произшествие или инцидент, посочени в член 19, е предмет на доклади под форма, подходяща за вида и сериозността на произшествието или инцидента и значимостта на резултатите от разследването. В докладите се формулират целите на разследванията, упоменати в член 19, параграф 1 и съдържат, когато е целесъобразно, препоръки за безопасност. Параграф 2 2. Разследващият орган прави окончателния доклад публично достояние в най-кратки срокове, но не по-късно от 12 месеца след датата на произшествието. Докладът следва възможно най- точно структурата за докладване, изложена в приложение V. Докладът, включително препоръките за безопасност, се предоставят на съответните страни, посочени в член 22, параграф 3, и на органите и заинтересованите участници в други държави-членки.	**Правила за разследване** Чл. 22. (1) Разследванията на произшествия или инциденти по чл. 5 са предмет на окончателни доклади във форма, подходяща за вида и сериозността на произшествието или инцидента и значимостта от разследването. В доклада се формулират целите на разследването, обстоятелствата и причините и при целесъобразност се дават и препоръки за безопасност. **Наредба № 59** Чл. 91. (1) (Нова - ДВ, бр. 28 от 2012 г., изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Разследването, извършвано от специализираното звено, е максимално открито, като на всички засегнати страни - Изпълнителна агенция "Железопътна администрация", собственици на увредено имущество, производители, представители на персонала и потребители, управител на железопътната инфраструктура, железопътни предприятия, аварийни служби, роднини на жертвите и други, се предоставя проект на доклад, който съдържа информация за хода на	Пълно

	разследването и доколкото е целесъобразно, им се предоставя възможност за изразяване на мнения и становища. **Наредба № 59** Чл. 95. (Доп. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) Ежегодно до 30 септември специализираното звено за разследване на произшествия и инциденти изготвя и публикува годишен доклад за разследванията, извършени през предшестващата година, дадените препоръки за безопасност и предприетите действия за изпълнението им, копие от който изпраща на Европейската железопътна агенция в същия срок.	

3.Всяка година разследващият орган публикува до 30 септември най-малко годишен доклад, в който се описват разследванията, извършени през предшестващата година, препоръките за безопасност, които са били издадени и предприетите действия в съответствие с издадените преди това препоръки.		
Член 24 Информация за изпращане в Агенцията 1. В рамките на една седмица след решението за предприемане на разследване, разследващият орган информира Агенцията за това. В информацията се посочват дата, време и място на произшествието, както и вида и последствията по отношение на смъртните случаи, травмите и материалните щети. 2. Разследващият орган изпраща на Агенцията копие от окончателния доклад, посочен в член 23, параграф 2 и на годишния доклад, посочен в член 23, параграф 3.	**Наредба № 59** Чл. 80. В срок до една седмица специализираното звено информира Европейската железопътна агенция за решението за предприемане на разследването. В информацията се посочват датата, времето и мястото на произшествието, както и видът и последствията по отношение на смъртните случаи, травмите и материалните щети. **Наредба № 59** Чл. 91. (4) (Предишна ал. 3 - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) Специализираното звено изпраща на Европейската железопътна агенция копие от доклада по ал. 2. Чл. 95. (Доп. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) Ежегодно до 30 септември специализираното звено за разследване на произшествия и инциденти изготвя и публикува годишен доклад за разследванията, извършени през предшестващата година, дадените препоръки	Пълно

	за безопасност и предприетите действия за изпълнението им, копие от който изпраща на Европейската железопътна агенция в същия срок.	
ГЛАВА V РАЗСЛЕДВАНЕ НА ПРОИЗШЕСТВИЯ И ИНЦИДЕНТИ Член 25 Препоръки за безопасност 1. Препоръка за безопасност, издадена от разследващия орган, по никакъв начин не създава презумпцията за вина или отговорност за произшествие или инцидент. 2. Препоръките се адресират до органа по безопасността, и ако е необходимо поради характера на препоръката, до други органи или агенции в държавата-членка или други държави-членки. Държавите-членки и техните агенции за безопасност вземат необходимите мерки, за да гарантират, че препоръките, издадени от разследващия орган, се вземат своевременно под внимание и, когато е целесъобразно, се предприемат съответните действия. 3. Агенцията за безопасност и други агенции и органи по безопасността, или, при необходимост, други държави-членки, към които са адресирани препоръки, докладват поне веднъж годишно на органа по	**Наредба № 59** Чл. 94. (2) (Нова - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) Препоръките за безопасност по ал. 1 не създават презумпция за вина или отговорност за произшествието или инцидента. Чл. 94. (1) (Изм. - ДВ, бр. 101 от 2010 г., изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Препоръките за безопасност, дадени от специализираното звено за разследване на произшествия и инциденти, се адресират до Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" и ако е необходимо, поради характера на препоръката - и до други органи и/или до друга държава - членка на Европейския съюз, засегната от разследваното произшествие или инцидент. Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" взема необходимите мерки и когато е целесъобразно, предприема съответните действия. (4) (Предишна ал. 2 - ДВ, бр. 28 от 2012 г., предишна ал. 3 - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Лицата и структурите по ал. 1 докладват веднъж годишно на специализираното звено за разследване на	Пълно

безопасността за взетите или планирани мерки като следствие от препоръката.	произшествия и инциденти за изпълнението на дадените препоръки.	
ГЛАВА VI ПЪЛНОМОЩИЯ ЗА ПРИЛАГАНЕ Член 26 Адаптиране на приложенията Приложенията се адаптират към научно-техническия прогрес, в съответствие с процедурата, посочена в член 27, параграф 2.		Не подлежи на въвеждане
Член 27 Процедура на Комитета 1. Комисията се подпомага от Комитета, създаден съгласно член 21 от Директива 96/48/ЕО. 2. При цитиране на настоящият параграф, се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО като се взимат предвид разпоредбите на член 8 от него. Срокът, посочен в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО се определя на три месеца. 3. При цитиране на настоящият параграф, се прилагат членове 3 и 5 от Решение 1999/468/ЕО, вземайки предвид разпоредбите на член 8 от него. 4.Комитетът приема свои процедурни правила.		Не подлежи на въвеждане
Мерки за прилагане 1. Държавите-членки могат да предложат на вниманието на Комисията всякакви мерки относно прилагането на настоящата директива. Съответните решения се прилагат в съответствие с процедурата, посочена в член 27, параграф 2.		Не подлежи на въвеждане

2. По молба на държава-членка или по своя собствена инициатива, Комисията, при специфичен случай, разглежда приложението и изпълнението на разпоредбите относно издаването на сертификат и разрешително за безопасност, и в рамките на два месеца от получаването на такава молба, решава съгласно процедурата, посочена в член 27, параграф 2 дали съответната мярка може да продължи да се прилага. Комисията уведомява за своето решение Европейския парламент, Съвета и държавите-членки.		
ГЛАВА VII ОБЩИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ Член 29 Изменения и допълнения към Директива 95/18/ЕО 1)С настоящото Директива 95/18/ЕО се изменя както следва: „Член 8 Изискванията относно професионалната компетентност се удовлетворяват когато кандидатстващото железопътно предприятие има или ще има организация за управление, която притежава познанията и/или опита да упражнява безопасен и надежден контрол върху експлоатацията и надзор върху вида операции, уточнени в лицензa". 2)В приложението се заличава Раздел II.	**Наредба № 56** Чл. 51. (2) (Нова - ДВ, бр. 85 от 2012 г. (*)) Изискванията към обучаващите институции по ал. 1 са посочени в чл. 4 на Решение на Комисията от 22 ноември 2011 г. относно критериите за признаване на центрове за обучение, участващи в обучението на машинисти, относно критериите за признаване на изпитващи и критериите за организиране на изпити в съответствие с Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ, бр. L 314 от 2011 г.) (Решение 2011/765/ЕС) и се проверяват съответно при тяхното откриване, лицензиране или акредитация в съответствие с българското законодателство.	Пълно
Член 30 Изменения и допълнения към Директива 2001/14/ЕО		

С настоящото Директива 2001/14/ЕО се изменя както следва: 1) Заглавието се заменя със следното: „Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. относно разпределянето на капацитета на железопътната инфраструктура и събирането на такси за ползване на железопътната инфраструктура". 2) В член 30, параграф 2, е) се заменя със следното: „е) споразумения за достъп в съответствие с член 10 от Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 г. относно развитието на железопътните системи на Общността , изменена с Директива 2004/51/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 30 април 2004 г. за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета относно развитието на железопътните системи в Общността . 3)Член 32 се заличава. 4)В член 34, параграф 2 се заменя със следното: „По молба на държава-членка или по своя собствена инициатива, Комисията, при специфичен случай, разглежда приложението и изпълнението на разпоредбите относно налагането на такси, разпределянето на капацитет, и в рамките на два месеца от получаването на такава молба решава съгласно процедурата, посочена в член 35, параграф 2 дали съответната мярка може да продължи да бъде прилагана. Комисията		Не подлежи на въвеждане

уведомява за своето решение Европейския парламент, Съвета и държавите-членки.”		
Член 31 Доклад и по-нататъшно действие на Общността Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета преди 30 април 2007 г. и след това на всеки пет години доклад за приложението на настоящата директива. Докладът се придружава, при необходимост, от предложения за по-нататъшно действие на Общността.		Не подлежи на въвеждане
Член 32 Санкции Държавите-членки формулират правилата за санкции, приложими при нарушения на националните разпоредби, приети съгласно настоящата директива и взимат всички необходими мерки за да гарантират тяхното приложение. Предвидените санкции трябва да бъдат ефективни, съразмерни, недискриминационни и разубеждаващи. Държавите-членки уведомяват Комисията за тези правила до датата, уточнена в член 33, и незабавно я известяват за всякакви последващи изменения, които ги засягат.	**ЗЖТ** Глава осма. АДМИНИСТРАТИВНОНАКАЗАТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ	Пълно
Член 33 Приложение Държавите-членки привеждат в действие необходимите законови, подзаконови и административни разпоредби, за да приведат законодателството си в съответствие с настоящата директива не по-късно от 30 април		-

2006 г. Те незабавно информират Комисията за това. Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или са придружени от такова позоваване при официалното им публикуване. Условията и редът на позоваване се определят от държавите-членки.		
Член 34 Влизане в сила Настоящата директива влиза в сила в деня на нейното публикуване в "Официален вестник" на Европейските общности.		-
Член 35 Адресати Адресати на настоящата директива са държавите-членки. Съставено в Страсбург на 29 април 2004 година		-
ПРИЛОЖЕНИЕ I Общи показатели за безопасност Общите показатели за безопасност, които се докладват от органите по безопасността: Показатели свързани с дейностите, посочени в член 2, параграф 2, а) и б), трябва да бъдат взети предвид поотделно, ако са представени. Ако се открият нови факти или грешки след представянето на доклада, показателите за една специфична година се изменят или коригират от органа по безопасността при първа удобна възможност и най-късно в следващия годишен доклад.		Пълно

За показатели, отнасящи се до злополуки съгласно точка 1) по-долу, се прилага Регламент (ЕО) № 91/2003 на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 2002 относно статистика за железопътния транспорт, доколкото има съответната информация. 1) Показатели свързани с произшествия 1. Общ и относителен (спрямо влакови километри) брой произшествия и статистически анализ върху следните видове произшествия: - сблъсквания на влакове, включително сблъсквания с препятствия в междурелсовия просвет, - дерайлиране на влакове, - произшествия при железопътни прелези, произшествия с пешеходци при железопътни прелези, - произшествия с лица, причинени от подвижен състав в движение, с изключение на самоубийства, - самоубийства, - пожари в подвижен състав, - други. Всяко произшествие се докладва според вида на първичното произшествие дори когато последствията от вторичното произшествие са по-тежки, например пожар след дерайлиране.	**Наредба № 59** Заключителни разпоредби § 16. Наредбата влиза в сила на 7 юни 2013 г. Приложение № 1 към чл. 9, ал. 3 (Изм. - ДВ, бр. 47 от 2010 г., изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Общи показатели за безопасност 1. Показатели, свързани с произшествия. 1.1. Общ и относителен (спрямо влак-километрите) брой значителни произшествия и разбивка по следните видове произшествия: - сблъсък на влак с железопътно возило; - 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, дефинирани в т. 6.2; - произшествие с лица, с участието на движещ се подвижен състав, с изключение на самоубийствата и опитите за самоубийство; - пожар на подвижен състав;	

2. Общ и относителен (спрямо влакови километри) брой лица сериозно наранени или убити при вид злополука, подразделени на следните категории: - пътници (също спрямо общо брой пътникокилометри), - служители, включително персонала на изпълнителите, - ползватели на железопътни прелези, - лица без разрешително за ползване на железопътни съоръжения, - други. 2) Показатели свързани с инциденти и ситуации близки до инциденти 1. Общ и относителен (спрямо влакови километри) брой повредени релси, деформирани коловози и повреди в сигнализацията за движение от неправилната страна, 2. Общ и относителен (спрямо влакови километри) брой на сигналите, подадени при опасност, 3. Общ и относителен (спрямо влакови километри) брой повредени колела и оси на експлоатирания подвижен състав.	- други. Всяко значително произшествие се докладва по вида на първичното произшествие, дори когато последствията от вторичното произшествие са по-тежки (например дерайлиране, последвано от пожар). 1.2. Общ и относителен (спрямо влак-километрите) брой лица, тежко ранени или загинали по вид произшествия, разпределен в 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. 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;	

3) Показатели свързани с последствията от произшествия 1. Общи и относителни (спрямо влакови километри) разходи в евро за всички произшествия, при които, ако е възможно, следва да се изчислят и включат: - смъртни случаи и травми, - компенсация за загуби на или щети нанесени на имущество на пътници, персонал или трети лица - включително щети нанесени на околната среда, - подмяна или ремонт на повреден подвижен състав и железопътни съоръжения, - закъснения, нарушения и изменения на маршрути на движение, включително допълнителни разходи за персонал и загуба на бъдещи постъпления. От горепосочените разходи се изваждат обезщетения или компенсации, възстановени или приблизително възстановени от трети лица, като напр. притежатели на моторни превозни средства – участници в злополуки на железопътни прелези. Не се удържат компенсации, възстановени чрез застрахователни полици, притежавани от железопътни предприятия и оператори на железопътна инфраструктура. 2. Общ и относителен (спрямо отработените часове) брой работни часове на персонала и	- счупено колело на подвижен състав в експлоатация; - счупена ос на подвижен състав в експлоатация. 5. Показатели за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията. Общо в евро и относително (спрямо влак-километрите): - 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.	

контрагентите, загубени вследствие на злополуки. 4) Показатели свързани с техническата безопасност на инфраструктурата и нейното приложение. 1. Процент коловози с Автоматична защита на влаковете (АЗВ) в действие, процент влакови километри с ползване на действащи АЗВ системи. 2. Брой железопътни прелези (общ и на линеен километър). Процент железопътни прелези с автоматична или ръчна защита. 5) Показатели свързани с управлението на безопасността Вътрешни одити, извършени от оператори на железопътни инфраструктури и железопътни предприятия, съгласно документацията на системата за управление на безопасността. Общ брой извършени одити и броя като процент необходими (и/или планирани) одити.	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. Чл. 22. (3) Основните елементи на системата за управление на безопасността са следните: 11. план за провеждане на вътрешни одити на системата за управление на безопасността.	

6) Дефиниции Докладващите органи може да използват национално прилагани дефиниции на показателите и методите за изчисляване на разходите при представяне на данни съгласно настоящото приложение. Всички използвани дефиниции и методи за изчисляване се обясняват в приложение към годишния доклад, описан в член 18.	Заключителни разпоредби Допълнение	
ПРИЛОЖЕНИЕ II ПРИЛОЖЕНИЕ II Уведомяване за националните правила за безопасност Националните правила за безопасност, за които Комисията трябва да бъде уведомена според процедурата, описана в член 8, включват: 1. правило относно съществуващи национални критерии и методи за безопасност; 2. правила относно изисквания във връзка със системи за управление на безопасността и издаване на сертификати за безопасност на железопътни предприятия; 3. правила относно изисквания за издаване на разрешително за въвеждане в експлоатация и поддръжка на нов съществено подменен подвижен състав, който все още не е обхванат от ТИОС. Уведомлението включва правила за обмен на подвижен състав между железопътни компании, регистрационни системи и изисквания за методики за изпитване;	**Наредба № 59** Чл. 21. (1) (Изм. - ДВ, бр. 101 от 2010 г.) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" уведомява Европейската комисия за националните правила за безопасност, които са в сила и посочва тяхната сфера на приложение.	Пълно

4. общи правила за експлоатиране на железопътната мрежа, все още необхванати от ТИОС, включително правила относно сигнализацията и системата за управление на движението; 5. правила, формулиращи изисквания относно допълнителни вътрешни правила за експлоатация (фирмени правила), които трябва да бъдат създадени от операторите на инфраструктури и железопътни компании; 6. правила относно изисквания спрямо персонал, изпълняващ функции при критични ситуации за безопасността, включително подбор на критерии, добро здравословно състояние и професионално обучение и сертифициране, доколкото те не са обхванати от ТИОС; 7. правила относно разследването на произшествия и инциденти.		
ПРИЛОЖЕНИЕ III СИСТЕМИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА 1. Изисквания относно системата за управление на безопасността Системата за управление на безопасността трябва да бъде документирана във всички по-важни части и по-специално, да описва разпределянето на отговорности в рамките на организацията на оператора на инфраструктурата или железопътно предприятие. Тя показва как се осигурява контрола на ръководството върху различните нива, как се включват персонала и техните представители на всички нива и как се	**Наредба № 59** Чл. 22. (2) Системата за управление на безопасността следва да бъде документирана във всички основни части, и по-специално: 1. (изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) да описва разпределянето на отговорностите в рамките на организацията на управителя на инфраструктурата или железопътното предприятие; **2. да показва как се осигурява контрол от страна на ръководството върху различните нива в организацията;**	Пълно

гарантира непрекъснато подобряване на системата за управление на безопасността. 2.Основни елементи на системата за управление на безопасността Основните елементи на системата за управление на безопасността са: а) стратегия за безопасност, одобрена от президента на компанията и сведена до знанието на целия персонал; б) качествени и количествени критерии на компанията за поддържането и подобряването на безопасността, както и планове и процедури за постигането на тези цели; в) процедури за удовлетворяване на съществуващи, нови и изменени технически и експлоатационни стандарти или други нормативни условия, формулирани - в ТИОС, или - в национални правила за безопасност, посочени в член 8 и приложение II, или - в други съответни правила, или - в решение на съответните органи, и процедури за гарантиране на съответствие със стандартите и други нормативни условия през експлоатационния период на съоръжения и операции; г) процедури и методи за извършване на оценка на риска и въвеждане на мерки за контрол на	3. да показва как се включва персоналът и техните представители на всички нива; 4. (доп. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) да показва как се гарантира непрекъснато подобряване на системата за управление на безопасността, включително като се дава предимство на предотвратяването на тежки произшествия. (3) Основните елементи на системата за управление на безопасността са следните: 1. организационна структура; 2. вътрешни правила за функционирането на системата за управление на безопасността; 3. стратегия за развитие на безопасността, с която е запознат персоналът, отговарящ за безопасността; 4. качествени и количествени критерии за поддържане и подобряване на съществуващото ниво на безопасност, включително планове и процедури за постигането на тези цели; 5. процедури и методи за извършване на оценка на риска и въвеждане на мерки за контрол на риска в случаите, когато промяна на експлоатационните условия или нов материал налагат поемането на нови рискове за инфраструктурата или при извършване на експлоатационните операции; 6. (изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) правила за разследване на железопътни произшествия и инциденти, съдържащи процедури, които гарантират, че произшествията, инцидентите и ситуациите, близки до инциденти, се докладват, разследват и анализират в	

риска в случаите, когато промяна на експлоатационните условия или нов материал налагат поемането на нови рискове за инфраструктурата или операциите; д) осигуряване на програми за обучение на персонала и системи, гарантиращи че се поддържа техническата компетентност на персонала и те съответно изпълняват точно своите функции; е) споразумения за предоставяне на достатъчно информация в рамките на компанията и, когато е целесъобразно, между компаниите, експлоатиращи една и съща инфраструктура; ж) процедури и формати за начина на документиране на информацията относно безопасността и определяне на процедура за общ контрол на жизнено важна информация относно безопасността; з) процедури, които гарантират, че произшествията, инцидентите, ситуациите, близки до инциденти и другите опасни произшествия се докладват, разследват и анализират и че се вземат необходимите превантивни мерки; и) осигуряване на планове за действие и тревоги и информация в случай на авария, съгласувани с подходящите обществени органи; й) мерки за осигуряване на периодично вътрешно одитиране на системата за управление на безопасността.	съответствие с тази наредба и че се вземат необходимите превантивни мерки; 7. (изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) споразумения за предоставяне на необходимата информация за безопасността между управителите на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия, както и между железопътните предприятия, експлоатиращи една и съща инфраструктура, и вътрешни процедури за предоставяне на информацията до всички нива; 8. процедури и формати за начина на документиране на информацията за безопасността и определяне на процедура за общ контрол на информацията относно безопасността; 9. планове за аварийно-възстановителни действия в случай на произшествия, бедствия и аварии, съгласувани със съответните компетентни органи, както и предоставяне на първоначална информация; 10. система от общи цели, правила, критерии, методи, показатели, процедури и оценки за безопасност; 11. план за провеждане на вътрешни одити на системата за управление на безопасността; 12. процедури за прилагане на съществуващи, нови и изменени технически и експлоатационни изисквания, формулирани в ТСОС или НПБ, и процедури за гарантиране на съответствие със стандартите и други нормативни условия през експлоатационния период на съоръжения и операции;	

	13. програми за обучение и системи, гарантиращи, че се поддържа техническата компетентност на персонала. ***Наредба № 59*** Чл. 22. (3) Основните елементи на системата за управление на безопасността са следните: 6. (изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) правила за разследване на железопътни произшествия и инциденти, съдържащи процедури, които гарантират, че произшествията, инцидентите и ситуациите, близки до инциденти, се докладват, разследват и анализират в съответствие с тази наредба и че се вземат необходимите превантивни мерки. ***ЗИД на ЗЖТ*** § 1. В чл. 115и се правят следните изменения и допълнения: 1. В ал. 1 думите „железопътните произшествия" се заменят с „тежки железопътни произшествия, произшествия"; 2. Текстът на ал. 3 се заменя със следния текст: „Специализираното звено за разследване на железопътни произшествия в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията разследва тежките железопътни произшествия и произшествия по своя преценка във връзка с отражението им върху безопасността в железопътния транспорт"; 3. Създава се ал. 5:	

	„(5) Разследването на произшествия с изключение на тези по ал.3 и инциденти се осъществява от управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия по процедури за разследване, включени в техните системи за управление на безопасността в съответствие с чл. 115д, ал. 5, т. 5.“. § 3. В чл. 115л се правят следните изменения и допълнения: 1. В ал. 1 думите „от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ се заменят с „от железопътните предприятия и управителя на инфраструктурата по процедурите за разследване, включени в системите за управление на безопасността съгласно чл. 115д, ал. 5, т. 5.“; 2. Алинея 3 се отменя; 3. В ал. 4 думите „поддържа регистър за всички разследвани по реда на този закон произшествия и инциденти“ да се заменят с „изготвя годишен доклад за безопасност, който съдържа статистически данни за общите показатели за безопасност (ОПБ), свързани с железопътните произшествия, инциденти и предпоставки за произшествия или инциденти.“ § 5. В Чл. 116, ал. 2 след думите „от железопътните предприятия“ се поставя запетая и се добавят думите „включително върху дейността по разследването на	

	произшествия, инциденти и ситуации, близки до инциденти". § 6. В чл. 117, ал. 2, т. 2 в края след думите „превоза на пътници и товари" да се добави следния текст: „и с разследванията на произшествия, инциденти и ситуации, близки до инциденти, извършвани от управителите на железопътна инфраструктура и железопътните предприятия;". § 7. В чл. 128, ал. 5 след думите „свързано с" да се добави „провеждане на разследване на произшествия, инциденти и ситуации, близки до инциденти или". Чл. 115л. **(2) (Доп. - ДВ, бр. 47 от 2015 г., изм. - ДВ, бр. 19 от 2016 г.) Железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата уведомяват незабавно специализираното звено и Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" за настъпили произшествия и инциденти.** Чл. 115н. (Нов - ДВ, бр. 92 от 2006 г., в сила от 14.11.2006 г.) (1) (Изм. - ДВ, бр. 81 от 2009 г., изм. - ДВ, бр. 47 от 2015 г.) Специализираното звено съгласува действията си и обменя информация с компетентните държавни разследващи органи при разследване на железопътни произшествия в съответствие с наредба на министъра на транспорта,	

	информационните технологии и съобщенията и министъра на вътрешните работи.	
ПРИЛОЖЕНИЕ IV Декларации за частта от сертификата за безопасност относно железопътните мрежи Следните документи трябва да бъдат предоставени за да може органът по безопасността да издаде частта от сертификата за безопасност относно железопътните мрежи: - документация от железопътното предприятие относно ТИОС или части от ТИОС и, когато е целесъобразно, национални правила за безопасност и други правила, приложими за нейните операции, персонал и подвижен състав и как се гарантира съответствие чрез системата за управление на безопасността, - документация от железопътното предприятие относно различните категории служители, наети или договорени за извършване на експлоатацията, включително доказателства, че те отговарят на изискванията на ТИОС или националните правила и са надлежно сертифицирани, - документация от железопътното предприятие относно различните видове подвижен състав, използван за експлоатация, включително доказателства,че те отговарят на изискванията	**Наредба № 59** Приложение № 3 към чл. 48, ал. 1 (Предишно Приложение № 3 към чл. 33, изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) ПРИЛОЖЕНИЯ КЪМ ФОРМУЛЯРА ЗА ЗАЯВЛЕНИЕ НЕОБХОДИМИ ДОКУМЕНТИ: а) относно системата за управление на безопасността на управителя на инфраструктурата 5.1. резюме на системата за управление на безопасността съгласно чл. 22 на Наредба № 59 от 2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт. б) относно правила на управителя на инфраструктурата за специфичните изисквания, необходими за безопасно проектиране, поддържане и експлоатация на железопътната инфраструктура, включително и поддържането и управлението на контрола на движението и системата за сигнализация 6.1. списък на правилата на управителя на железопътната инфраструктура и приложимите технически спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) с препратки към процедурите в системата за управление на безопасността и документиране на начина, по който се прилагат.	Пълно

на ТИОС или националните правила и са надлежно сертифицирани. За да се избегне дублиране на дейности и да се намали количеството информация, се представя само обобщена документация, засягаща елементи, които съответстват на ТИОС и други изисквания на Директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО.	6.2. списък на различните категории персонал, отговорен за безопасността на превозите. 6.3. описание на процесите в системата за управление на безопасността, свързани с персонала, отговорен за безопасността на превозите, изисквани по националното законодателство или ТСОС. 6.4. описание на подсистемите на железопътната инфраструктура, която ще управлява. 6.5. описание на процесите в системата за управление на безопасността, свързани с експлоатацията и поддържането на железопътната инфраструктура, изискващи се по националното законодателство или ТСОС. 6.6. списък на различните типове превозни средства (подвижен състав). 6.7. описание на процесите в системата за управление на безопасността, свързани с подвижния състав, изискващи се по националното законодателство или ТСОС. 6.8. други документи.	
ПРИЛОЖЕНИЕ V Основно съдържание на доклада за разследване на произшествие и инцидент 1) Резюме Резюмето съдържа кратко описание на произшествието, кога и къде е станало и неговите последствия. Трябва да се посочат	**Наредба № 59** Приложение № 8 към чл. 91, ал. 2 и чл. 92 (Предишно Приложение № 8 към чл. 91, ал. 2, изм. - ДВ, бр. 101 от 2010 г.) Основно съдържание на окончателния доклад за разследване на железопътно произшествие или инцидент 1. Резюме. Резюмето съдържа кратко описание на произшествието/инцидента, кога и къде е	Пълно

директните причини за това произшествие както и факторите, допринесли за него и основните причини, установени от разследването. Цитират се основните препоръки и се дава информация за адресатите. 2) Непосредствени факти за произшествието 1. Произшествието: - дата, точно време и място на произшествието, - описание на събитията и мястото на произшествието, включително усилията на спасителните и аварийни служби, - решението за започване на разследване, състава на екипа от следователи и провеждането на разследването. 2. Обстановка на произшествието: - участващи служители и изпълнители, и други лица, и свидетели, - влаковете и техния състав, включително регистрационни номера на отделните единици участващ подвижен състав, - описание на инфраструктурата и системата за сигнализация – видове коловози, стрелки, блокировка, сигнали, влакова защита, - средства за комуникация, - строителни работи, извършвани на или в непосредствена близост до мястото на произшествието, - привеждане в действие на плана за железопътни аварийни ситуации и последващата поредица от събития,	станало и неговите последствия. Отразяват се причините (непосредствени, основни, други) за произшествието/инцидента, установени при разследването. Посочват се препоръките и адресатите, към които са отправени. 2. Непосредствени факти: - дата и точно време; - място; - категория; - последствия; - решението за започване на разследване, състава на комисията за разследване и провеждането на разследването; - спасителни и аварийно-възстановителни действия. 3. Общи данни: - участващи служители и контрагенти и други страни и свидетели; - данни за подвижния състав; - наименование на превозвача; - вид, номер и категория на влака; - вид и номер на тяговия подвижен състав; - вид и номер на нетяговия подвижен състав; - описание на инфраструктурата и системата за сигнализация; - видове коловози, стрелки, блокировка, сигнали, влакова защита; - средства за комуникация; - строителни работи, извършвани на или близо до мястото на произшествието/инцидента; - привеждане в действие на плана за жп аварийни ситуации и последващата верига от събития;	

- привеждане в действие на плана за железопътни аварийни ситуации на обществените спасителни служби, полицията, медицинските служби и последващата поредица от събития. 3. Смъртни случаи, травми и материални щети на: - пътници и трети лица, персонал, включително изпълнители, - товари, багаж и друго имущество, - подвижен състав, инфраструктура и околната среда. 4. Външни обстоятелства: - климатични условия и географски ориентири. 3) Данни от разследвания и следствия 1. Резюме на свидетелски показания (предмет на защита на самоличността на лицата): - железопътен персонал, включително изпълнители, - други свидетели. 2. Системата за управление на безопасността: - организацията в рамките на компанията и как се издават и изпълняват заповеди, - изисквания за персонала и как се прилагат, - процедури за вътрешни проверки и одити и резултатите от тях, - връзка между различните участници в инфраструктурата. 3. Правила и норми: - съответни правила и норми на Общността и национални такива,	- привеждане в действие на плана за жп аварийни ситуации на обществените спасителни служби, полицията, медицинските служби и последващата верига от събития. 4. Смъртни случаи, травми и материални щети: - пътници и трети страни, персонал, вкл. контрагенти; - товари, багаж и друго имущество; - подвижен състав, инфраструктура и околната среда. 5. Външни обстоятелства - климатични и географски условия. 6. Данни за персонала от железопътната инфраструктура и превозвачите и други лица, имащи отношение към произшествието/инцидента: 6.1. име, презиме и фамилия; 6.2. длъжност, месторабота; 6.3. пол, възраст; 6.4. свидетелство за заемане на длъжност и данни от него; 6.5. свидетелство за правоспособност и данни, свързани с него - номер, дата на издаване, обучаваща институция, проведено теоретично и практическо обучение и др.; 6.6. документ за професионална квалификация - дата на издаване, обучаваща институция, проведено теоретично и практическо обучение и др.; 6.7. удостоверение за издържан изпит съгласно Наредба № 56 от 2003 г. за изискванията, условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на	

- други правила, като например правила за експлоатация, местни инструкции, изисквания за персонала, предписания за поддръжка и приложими стандарти. 4. Функциониране на подвижен състав и технически съоръжения: - сигнализацията и системата от команди за управление, включително регистриране от устройства за автоматично записване на данни, - инфраструктура, - комуникационни съоръжения, - подвижен състав, включително регистриране от устройства за автоматично записване на данни. 5. Документация за експлоатационната система: - мерки, предприети от персонала за регулиране на движението и сигнализацията, - обмен на устни съобщения във връзка с произшествието, включително документация от записи, - мерки, предприети за защита и охрана на мястото на произшествието. 6. Връзка човек-машина-организация - работно време прилагано за участващия в произшествието персонал, - медицински и лични обстоятелства, които имат влияние върху произшествието, включително съществуването на физически и психологически стрес, - конструктивни особености на съоръженията, които имат въздействие върху връзката човек-машина.	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.; попр., бр. 59 от 2003 г.; изм. и доп., бр. 94 от 2005 г., бр. 102 от 2009 г.); 6.8. данни за това, че е запознат с маршрута (за локомотивен машинист); 6.9. пропътувани часове - за последните 24 часа, 30 дни, 90 дни (за локомотивен машинист); 6.10. работно време за последните 24 часа; 6.11. продължителност на почивката преди работното време; 6.12. трудов стаж и други данни от личното досие; 6.13. предсменен инструктаж. 7. Данни от разследвания и следствия. Резюме на свидетелски показания (предмет на защита на самоличността) на: - железопътен персонал, вкл. контрагенти; - други свидетели. 8. Система за управление на безопасността: - организацията в рамките на компанията и как се издават и изпълняват заповеди; - изисквания за персонала и как се прилагат; - процедури за вътрешни проверки и одити и резултатите от тях; - връзка между различните участници. 9. Правила и норми:	

7. Предишни произшествия от подобен характер. 4) Анализ и изводи 1. Окончателно описание на поредицата от събития: - определяне на изводи от произшествието въз основа на фактите, установени в точка 3). 2. Обсъждане: - анализ на фактите, установени в точка 3) с цел да се направят изводи относно причините за произшествието и функционирането на спасителните екипи. 3. Изводи: - преки и непосредствени причини за произшествието, включително допълнителни фактори, свързани с действия предприети от лица-участници в него или състоянието на подвижния състав или техническите съоръжения, - скрити причини, свързани с умения, процедури и поддръжка, - първоначални причини, свързани с условията на регулаторната рамка и приложението на системата за управление на безопасността. 4. Допълнителни наблюдения: - дефекти и недостатъци, установени по време на разследването, но без значение за изводите относно причините. 5. Необходими мерки - Документиране на вече предприетите или приети мерки като следствие от произшествието. 6. Препоръки	- съответни правила и норми на Общността и национални такива; - други правила, като напр. правила за експлоатация, местни инструкции, изисквания за персонала, предписания за поддръжка и приложими стандарти. 10. Функционално състояние на подвижния състав и техническите съоръжения на железопътната инфраструктура: - сигнализацията, ОТ и системата от команди за управление, вкл. регистриране от устройства за автоматично записване на данни; - железен път; - контактна мрежа; - комуникационни съоръжения; - подвижен състав, вкл. регистриране от устройства за автоматично записване на данни. 11. Документация за експлоатационната система - прегледи, проверки, ремонти, поддържане и профилактика, включително: - мерки, предприети от персонала за регулиране на движението и сигнализацията; - обмен на устни съобщения във връзка с произшествието/инцидента, вкл. документация от записи; - мерки, предприети за защита и охрана на мястото на произшествието/инцидента. 12. Здравословни и безопасни условия на труд (връзка човек - машина - организация): - изпълнение на изискванията за работно време от участващия в произшествието/инцидента персонал;	

	- изпълнение на изискванията за предсменни медицински прегледи; - лични обстоятелства, които имат влияние върху произшествието/инцидента, включително съществуването на физически и психологически стрес; - конструктивни и други особености на съоръженията, които имат въздействие върху връзката човек - машина. 13. Предишни произшествия от подобен характер, както и такива, допуснати: 13.1. със същия подвижен състав; 13.2. от същия персонал на превозвачите и/или инфраструктурата; 13.3. в същия участък (гара, междугарие, прелез, съоръжение - тунел, мост и др.). 14. Анализ и изводи: 14.1. Окончателно описание на веригата от събития чрез определяне на изводи от произшествието/инцидента въз основа на фактите. 14.2. Анализ на фактите и изводи относно причините за произшествието/инцидента и функционирането на спасителните екипи. 14.3. Изводи: - непосредствени (преки) и основни причини за произшествието/инцидента, включително допълнителни фактори (предпоставки), свързани с действия, предприети от лицата, които са участници в него, или състоянието на подвижния състав или техническите съоръжения;	

	- скрити (съпътстващи) причини, свързани с умения, процедури и поддръжка; - причини, свързани с условията на регулаторната рамка и приложението на системата за управление на безопасността. 14.4. Други (допълнителни) изводи и наблюдения, свързани с повреди, недостатъци и нарушения на нормативната уредба, установени по време на разследването, но без значение за изводите относно причините. 15. Описание на вече предприетите мерки или мерките, приети като следствие от произшествието/инцидента. 16. Препоръки с цел недопускане на произшествия по същите причини.	

СПРАВКА

за постъпилите предложенията при общественото обсъждане
на Закона за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт в периода 27.09.2017 г. – 16.10.2017 г.

Изготвил предложението	Предложение	Приема/ не приема предложението	Мотиви за неприемане на предложението
Гражданска инициатива за обществен и релсов транспорт	От Гражданска инициатива за обществен и релсов транспорт, изразява несъгласие с *§ 1. В чл. 9, ал. 4 се създава изречение второ: „Имуществото - публична и частна държавна собственост, се предоставя от държавата за изпълнението на предмета и на дейност с решение на Министерския съвет.“* Тези промени са в противоречие със Закона за държавната собственост (ЗДС). Мотивите за тази промяна не могат да бъдат открити в чл. 106 от Конституцията на Република България, тъй като там само общо е посочено следното: *„Министерският съвет ръководи изпълнението на държавния бюджет; организира стопанисването на държавното имущество; сключва, утвърждава и денонсира международни договори в случаите, предвидени в закона.“.* Конкретните действия по придобиването, управлението и разпореждането с имоти и недвижими вещи - държавна собственост, както и актуването на имоти - държавна собственост, се уреждат с цитирания Закон за държавната собственост. Странно е как в мотивите на готвените промени само на едно единствено място е цитиран този закон, но не и частта от него, която е пряко относима към готвените промени. Явно лицата, изготвили настоящия проект за конкретната промяна са наясно, че с нейното приемане Законът за железопътния транспорт ще влезе в противоречие със Закона за държавната собственост. Абсолютно необосновано е твърдението в мотивите към готвените промени, че *„Предлаганата уредба ще допринесе за по-добрата координация и съгласуваност между ведомствата при предоставянето на държавни имоти на публичните търговци“*, тъй като според Закона за държавната собственост публичната държавна собственост автоматично ще стане частна държавна собственост по смисъла на чл.2, ал.4 от ЗДС. Освен това, в ЗДС е предвидена възможност за учредяване на ограничени вещни права върху публична държавна собственост, когато това е необходимо за изграждане на линейни обекти на	Не се приема.	С § 1 се предлага в чл. 9, ал. 4 от Закона за железопътния транспорт да се създаде изречение второ, с което да се прецизира начинът на предоставяне на имущество – държавна собственост, за управление на Национална компания „Железопътна инфраструктура“. Подобна правна практика – държавно имущество да се предоставя на публичен търговец - държавно предприятие от Министерският съвет не е нова и съществува и в други законодателни актове. В случая с Национална компания „Железопътна инфраструктура“, най-често предоставяното имущество са имоти, необходими за изграждането на железопътна инфраструктура – публична държавна собственост, за осъществяването на важни инфраструктурни проекти, включително финансирани със средства от Европейския съюз. Предоставянето на публични активи на предприятието от Министерския съвет е в съответствие с правомощието на Министерския съвет да преценява дали един имот има характера на имот – публична държавна собственост.

	техническата инфраструктура - чл.7, ал.5, т.3, т.е. правото на строеж върху публична/частна държавна собственост може да се учреди, **без да има необходимост от прехвърляне на тази собственост.** И този механизъм би допринесъл многократно повече за *„по-добрата координация и съгласуваност между ведомствата при предоставянето на държавни имоти на публичните търговци“*. От тази гледна точка, в готвените промени считаме, че прозира недобросъвестен опит за заобикаляне на Закона за държавната собственост и реална опасност имоти публична държавна собственост да бъдат придобити по заобиколен начин, без пряко решение на Министерски съвет на Република България, тъй като Министерски съвет може да предостави терените за железопътна инфраструктура, но след това те лесно да бъдат преподадени веднъж станали частна държавна собственост според чл.43, ал.4 от ЗДС.		

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСКИ СЪВЕТ

Препис

Р Е Ш Е Н И Е № 786

от 19 декември 2017 година

ЗА ОДОБРЯВАНЕ НА ЗАКОНОПРОЕКТ

На основание чл. 87, ал. 1 от Конституцията на Република България

МИНИСТЕРСКИЯТ СЪВЕТ

Р Е Ш И:

1. Одобрява проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт.

2. Предлага на Народното събрание да разгледа и приеме законопроекта по т. 1.

3. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията да представи законопроекта по т. 1 в Народното събрание.

МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ: /п/ Бойко Борисов

ГЛАВЕН СЕКРЕТАР НА
МИНИСТЕРСКИЯ СЪВЕТ: /п/ Веселин Даков

Вярно,

ДИРЕКТОР НА ДИРЕКЦИЯ
"ПРАВИТЕЛСТВЕНА КАНЦЕЛАРИЯ":
/Апостол Михов/

Р Е П У Б Л И К А Б Ъ Л Г А Р И Я
М И Н И С Т Е Р С К И С Ъ В Е Т

№.....02-01-...148.....
...19..декември. 2017 г.

НАРОДНО СЪБРАНИЕ
Вх.No 702-01-56
Дата 19 / 12 2017 г.

ДО

ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ

г-жа ЦВЕТА КАРАЯНЧЕВА

17 35

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО КАРАЯНЧЕВА,

На основание чл. 87, ал. 1 от Конституцията на Република България изпращам Ви одобрения с Решение №.....786..... на Министерския съвет от 2017 г. проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт.

Приложения:

1. Мотиви към проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт.
2. Частична предварителна оценка на въздействието.
3. Справка от Министерството на правосъдието за съответствие с Конвенцията за защита на правата на човека и основните свободи и с практиката на Европейския съд по правата на човека.
4. Справка за съответствие с правото на Европейския съюз.
5. Справка за постъпилите предложения от обществените консултации.

МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ:

(Бойко Борисов)

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
ЧЕТИРИДЕСЕТ И ЧЕТВЪРТО НАРОДНО СЪБРАНИЕ

РАЗПОРЕЖДАНЕ

НА ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ

N 750-01-239 / 20. 12. **2017 г.**

На основание чл. 8, ал. 1, т. 1 и чл. 77, ал. 1 и 2 от Правилника за организацията и дейността на Народното събрание

РАЗПОРЕЖДАМ:

Разпределям законопроект за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт, № 702-01-56, внесен от Министерски съвет на 19.12.2017 г., на следните постоянни комисии:

Водеща комисия:

- Комисия по транспорт, информационни технологии и съобщения

Комисии:

- Комисия по земеделието и храните
- Комисия по европейските въпроси и контрол на европейските фондове

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ:

ЦВЕТА КАРАЯНЧЕВА