

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., бр. 19 и 58 от 2016 г., бр. 96 и 103 от 2017 г. и бр. 17 и 77 от 2018 г.)

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

1. В ал. 1:

а) в т. 1 накрая се поставя запетая и се добавя „до обслужващите съоръжения и до услугите, предоставяни в тях“;

б) създава се т. 2а:

„2а. упражнява надзор за изпълнение на изискванията, при които са издадени лицензията или разрешението, по време на срока на тяхната валидност;“

в) създават се нови т. 5–12:

„5. издава разрешения за въвеждане в експлоатация на подсистемите за контрол, управление и сигнализация по железопътните линии, на енергийните и инфраструктурните подсистеми, изграждащи националната железопътна система, при условия и по ред, определени с наредбата по чл. 5, т. 2;

6. издава, подновява, изменя и отнема разрешения за пускане на пазара на превозни средства и разрешения за типове превозни средства при условия и по ред, определени с наредбата по чл. 5, т. 2;

7. упражнява надзор за съответствието на съставните елементи на оперативна съвместимост със съществените изисквания, определени с наредбата по чл. 5, т. 2;

8. издава, подновява, изменя и отнема удостоверение за безопасност на управителя на железопътната инфраструктура или единен

сертификат за безопасност на железопътни предприятия при условия и по ред, определени с наредбата по чл. 29, ал. 3, т. 1;

9. издава, подновява, изменя и отнема сертификат на лица, отговорни за поддържане на превозните средства, и сертификат на лице, което изпълнява функции по поддържането на превозни средства, при условия и по ред, определени с наредбата по чл. 29, ал. 3, т. 1;

10. издава, подновява, изменя и отнема свидетелства за управление на локомотив съгласно Регламент (ЕС) № 36/2010 на Комисията от 3 декември 2009 година относно образци на Общността за свидетелства за управление на локомотив, допълнителни удостоверения, заверени копия на допълнителните удостоверения и формуляри за заявления за свидетелства за управление на локомотив съобразно с Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ, L 13/1 от 19 януари 2010 г.);

11. извършва мониторинг на регулаторната рамка за безопасност, включително на системата от национални правила, и предприема необходимите мерки при неспазването ѝ или предлага промени в нея;

12. упражнява надзор на управителя на железопътната инфраструктура и на железопътните предприятия за спазване на задължението им да прилагат непрекъснато системата за управление на безопасността;“

г) създава се т. 13:

„13. упражнява надзор на лицата, отговорни за поддържане на превозните средства, и на лицата, изпълняващи функции по поддържане, за спазване на задължението им да прилагат непрекъснато системата за управление на поддръжката;“

д) досегашните т. 5–12 стават съответно т. 14–21 и в т. 19 след думите „железопътни услуги“ се поставя запетая и се добавя „както и на дейностите на управителите на железопътна инфраструктура по чл. 116, ал. 5“.

2. В ал. 2 думите „локомотивните машинисти“ се заменят със „свидетелствата за управление на локомотив“.

3. Създава се нова ал. 3:

„(3) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ води:

1. Национален регистър на превозните средства, който отговаря на общите спецификации за националните регистри на превозните средства, приети от Европейската комисия;

2. Регистър на разрешенията за въвеждане в експлоатация на стационарни подсистеми;

3. Регистър на разрешенията за пускане на пазара на превозни средства с област на употреба – железопътната инфраструктура на Република България.“

4. Създава се ал. 4:

„(4) Функциите по ал. 1 не могат да се прехвърлят на управител на железопътната инфраструктура, железопътно предприятие или на орган, възлагащ обществени поръчки в железопътния транспорт.“

5. Досегашната ал. 3 става ал. 5.

§ 2. Създава се чл. 86:

„Чл. 86. Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ сключва споразумение за сътрудничество с Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз в съответствие с чл. 76 от Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004 (ОВ, L 138/1 от 2016 г.) във връзка с издаването на разрешения и сертификати по този закон.“

§ 3. В чл. 9, ал. 3 след думите „Националната компания „Железопътна инфраструктура“ е“ се добавя „основен“.

§ 4. В чл. 10 се правят следните изменения и допълнения:

1. Създават се нови ал. 2 – 3:

„(2) Дейностите по ал. 1, т. 3, 4, 6 и 7 са основни функции на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ и не могат да се прехвърлят.

(3) Управителят на железопътната инфраструктура притежава организационна и управленска независимост по отношение на основните функции в границите, определени с този закон и приложимото законодателство.“

2. Досегашните ал. 2 и 3 стават съответно ал. 4 и 5.

3. Създава се ал. 6:

„(6) Национална компания „Железопътна инфраструктура“ няма право да предоставя по какъвто и да е начин заеми на железопътни предприятия. Железопътни предприятия нямат право да предоставят заеми по

какъвто и да е начин на Национална компания „Железопътна инфраструктура“.

§ 5. В чл. 20 се създава ал. 3:

„(3) За лицата по ал. 2 се прилагат съответно изискванията по чл. 13, ал. 3 и 4.“

§ 6. В чл. 24 се правят следните изменения и допълнения:

1. Досегашният текст става ал. 1.

2. Създава се ал. 2:

„(2) Национална компания „Железопътна инфраструктура“ си сътрудничи с основните управители на железопътна инфраструктура от другите държави - членки на Европейския съюз, като участва в мрежа на основните управители на железопътна инфраструктура. Дейността на мрежата се координира от Европейската комисия.“

§ 7. В чл. 25, ал. 5 думите „ал. 2 и 3“ се заменят с „ал. 4, 5 и 6“.

§ 8. В чл. 29, ал. 4 се правят следните изменения и допълнения:

1. Точка 7 се изменя така:

„7. определя изискванията към кандидатите, условията и реда за издаване, подновяване, изменение или отнемане на удостоверение за безопасност на управители на железопътната инфраструктура и на единен сертификат за безопасност на железопътни предприятия с област на дейност в Република България;“.

2. Създава се т. 7а:

„7а. определя изискванията към кандидатите, условията и реда за издаване, подновяване, изменение или отнемане на сертификат на лице, отговорно за поддържане на превозни средства, и на сертификат на лице, което изпълнява функции по поддържането на превозни средства;“.

§ 9. В чл. 31 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1:

а) след думите „лицензирани железопътни превозвачи“ се добавя „по чл. 37, ал. 7“;

б) след думите „които притежават“ се добавя „единен“.

2. В ал. 2 изречение първо се изменя така:

„Железопътните превозвачи по ал. 1 имат право на достъп до железопътната инфраструктура и до обслужващите съоръжения за

извършване на всички видове железопътни услуги за превоз на пътници и товари при справедливи, недискриминационни и прозрачни условия.“

3. Създават се нови ал. 3 и 4:

„(3) Железопътните превозвачи по ал. 1 имат право да извършват превоз на пътници между железопътни гари, разположени в държави - членки на Европейския съюз, включително между железопътни гари, разположени на територията на Република България.

(4) Заявителят на инфраструктурен капацитет по определен маршрут за извършване на превоз на пътници по ал. 3 уведомява за планираната услуга Национална компания „Железопътна инфраструктура“ и Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ не по-късно от 18 месеца преди влизането в сила на работното разписание, за което се отнася подаденото искане за капацитет. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ уведомява в срок до 10 дни всеки компетентен орган, който е възложил обществени услуги за железопътен превоз на пътници по този маршрут, както и всяко железопътно предприятие, изпълняващо договор за обществени услуги за железопътен превоз по маршрута на планираната услуга.“

4. Досегашната ал. 3 става ал. 7.

5. Досегашната ал. 4 става ал. 8 и в нея думите „ал. 3“ се заменят с „ал. 7“, а след думите „при наличие на“ се добавя „единен“.

6. Алинеи 5 и 6 се отменят.

§ 10. Създава се чл. 31а:

„Чл. 31а. (1) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ може да ограничи правото на достъп за извършване на превоз на пътници между железопътни гари, разположени на територията на Република България, включително по алтернативен маршрут, когато такъв превоз вече се извършва въз основа на договор за обществени услуги за железопътен превоз и може да доведе до нарушаване на икономическо равновесие на договора. Оценката на икономическото равновесие се извършва при условията и по реда на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1795 на Комисията от 20 ноември 2018 година за установяване на процедура и критерии за извършването на оценка на икономическото равновесие в съответствие с член 11 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (ОВ, L 294 от 21 ноември 2018 г., стр. 5-14), наричан по-нататък „Регламент за изпълнение (ЕС) № 2018/1795“.

(2) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ извършва обективен икономически анализ по критериите, посочени в Регламент за изпълнение (ЕС) № 2018/1795, за да определи дали икономическото равновесие на договора е нарушено.

(3) Анализът по ал. 2 се извършва след отправено до Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ искане, представено в срок до един месец след получаване на информацията относно планираната услуга за превоз на пътници по чл. 31, ал. 4.

(4) Искането по ал. 3 може да бъде отправено:

1. от органа, възложил договора за обществена превозна услуга;
2. от управителя на железопътната инфраструктура;
3. от железопътния превозвач, изпълняващ договора за обществена превозна услуга.

(5) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ може да поиска допълнителна информация от подалия искането по ал. 3 в срок до един месец от неговото постъпване, като определя срок за предоставяне на тази информация. Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ започва консултации с всички заинтересовани страни по ал. 4 в срок един месец от получаването на искането. Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ се произнася с мотивирано решение по искането, с което определя дали икономическото равновесие на договора за обществена превозна услуга е нарушено, в срок до шест седмици от получаването на цялата необходима информация.

(6) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ уведомява всички заинтересовани страни за решението по ал. 5 и за условията, при които може да бъде поискано преразглеждането му.

(7) В срок до един месец след уведомяването за решението по ал. 5 може да бъде поискано преразглеждането му:

1. от органа, възложил договора за обществена превозна услуга;
2. от управителя на железопътната инфраструктура;
3. от железопътния превозвач, изпълняващ договора за обществена превозна услуга;
4. от железопътния превозвач, който е поискал достъп по чл. 31, ал. 4.

(8) Въз основа на решението по ал. 5 изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ се произнася с мотивирано решение относно планирана услуга за превоз на пътници по чл. 31, ал. 4, с което правото на достъп до железопътната инфраструктура се предоставя, изменя се, предоставя се само при определени условия или се отказва.

(9) Решението по ал. 8 може да бъде обжалвано пред съответния административен съд по реда на Административнопроцесуалния кодекс.“

§ 11. В чл. 33 се правят следните допълнения:

1. В ал. 1 пред думата „сертификат“ се добавя „единен“.

2. В ал. 3 думите „в съответствие с приетия график за движение на влаковете в срок до влизането в сила на графика“ се поставят в скоби и накрая на текста се добавя „и при промяна на нормативната уредба“.

§ 12. В чл. 34 се правят следните изменения:

1. В ал. 1 думата „сертификата“ се заменя с „единния сертификат“.

2. В ал. 3:

а) думата „сертификата“ се заменя с „единния сертификат“;

б) думите „ал. 4“ се заменят с „ал. 8“.

§ 13. В чл. 37 се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинея 4 се отменя.

2. В ал. 8 след думите „за преразглеждане на“ се добавя „изпълнението на условията, при които е получена“ и след думата „лицензията“ се поставя запетая.

3. Създават се нови ал. 9 и 10:

„(9) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ разглежда заявлението по ал. 8 и приложенията към него и в срок до един месец от получаването му информира заявителя, че документацията е пълна, или изисква допълнителна информация. При извънредни обстоятелства този срок може да бъде удължен с до две седмици, за което се уведомява заявителят.

„(10) В случай че в заявлението по ал. 8 или в документацията, приложена към него, бъдат констатирани непълноти или нередовности, на кандидата се определя срок 10 работни дни за отстраняването им или за предоставяне на допълнителна информация.“

4. Създават се ал. 11 и 12:

„(11) След предоставяне на доклад от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ органът по ал. 1 се произнася с мотивирано решение по заявлението в най-кратък срок, но не повече от три месеца от датата на представяне на цялата документация и на съответната информация, включително на допълнително изискваните документи по ал. 10. Решението се съобщава незабавно на лицето, кандидатстващо за лиценз.

(12) Лицензия не се издава, когато не са спазени изискванията на чл. 38, не са предоставени необходимите документи, определени в наредбата по чл. 40, или при неотстраняване на нередовностите в срока по ал. 10. Отказът да се издаде лицензия, както и отнемането на лицензията в случаите по чл. 42 подлежат на обжалване пред съответния административен съд по реда на Административнопроцесуалния кодекс.“

5. Досегашните ал. 9 и 10 стават съответно ал. 13 и 14.

§ 14. В чл. 38, ал. 2 се правят следните изменения и допълнения:

1. В т. 1 след думата „търговец“ се поставя запетая и се добавя „установен в Република България“.

2. В т. 3 думата „електрически“ и абревиатурата „ЕМВ“ и скобите пред и след нея се заличават.

§ 15. В чл. 42, ал. 1, т. 1, буква „ж“ думите „ал. 4“ се заменят с „ал. 10“.

§ 16. В чл. 46а се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 2 думите „ал. 1“ се заменят с „чл. 45, ал. 1“.

2. В ал. 3:

а) думите „изискването по ал. 2, т. 2“ се заменят със „система за доброволно сертифициране за изпълнение на функции по поддържане“;

б) създава се изречение второ:

„Сертификатът на лице, което изпълнява функции по поддържане, се издава от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ след подаване от изпълнителя на заявление в Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“.“

3. Създава се нова ал. 4:

„(4) Когато изпълнителят по чл. 45, ал. 5 не притежава сертификат на лице, което изпълнява функции по поддържане, лицето по чл. 45, ал. 1 прилага доказателства как се изпълняват всички изисквания по отношение на функциите, които решава да възложи на изпълнителя по чл. 45, ал. 5.“

4. Досегашната ал. 4 става ал. 5 и в нея след думите „заявлението“ се добавя „по ал. 1 и ал. 3“, а след думите „сертификата за поддържане на превозните средства“ се добавя „и сертификата за функции по поддържане“.

5. Създава се нова ал. 6:

„(6) При констатиране на непълноти и нередовности в заявлението по ал. 1, ал. 3 или в приложените към тях документи Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ изисква еднократно отстраняване на непълнотите и нередовностите и/или предоставяне на допълнителна информация или документи, като определя срок, не по-кратък от 10 работни дни и не по-дълъг от четири месеца.“

6. Досегашната ал. 5 става ал. 7.

7. Създава се ал. 8:

„(8) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ се произнася с решение по заявлението по ал. 1 или 3 не по-късно от четири месеца, след като кандидатът представи цялата необходима информация и документи, включително изисканите допълнително по ал. 6. Условиата и редът за издаване на сертификат по чл. 46, ал. 1 и на сертификат по ал. 3 се определят с наредбата по чл. 29, ал. 3, т. 1.“

8. Досегашните ал. 6 и 7 стават съответно ал. 9 и 10.

§ 17. В чл. 50, ал. 1, т. 1 се правят следните изменения:

1. Навсякъде думата „сертификата“ се заменя с „единния сертификат“.

2. Думите „ал. 3“ се заменят с „ал. 7“.

§ 18. В чл. 67, ал. 1 се създава изречение второ:

„При предоставяне на последователни железопътни услуги за превоз от един или няколко железопътни превозвача се издава директен билет.“

§ 19. В чл. 114, ал. 1 се създава изречение трето:

„Разпорежданията на дежурния ръководител са задължителни за всички работници, свързани непосредствено с движението на влаковете в гарата.“

§ 20. В чл. 115а се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 думите „железопътната инфраструктура и подвижният състав“ и скобите пред и след тях се заличават.

2. В ал. 3 думите „в наредбата по чл. 5, т. 2“ се заменят с „в делегирани актове на Европейската комисия“.

3. В ал. 5 думите „лица за оценяване“ се заменят с „лица за оценяване (нотифицирани органи)“.

4. В ал. 6 думите „лица за оценяване“ се заменят с „лица за оценяване (определени органи)“.

5. Аlineя 7 се отменя.

6. Създава се ал. 8:

„(8) Лице за оценяване по ал. 5 – нотифициран орган, може да бъде и определен орган за извършване на оценка по национални правила съгласно ал. 6, след като е получило разрешение по чл. 115б, ал. 2. В този случай целият процес на проверка – за въвеждане в експлоатация на стационарни подсистеми или за пускане на пазара на превозни средства, може да се извърши от един орган за оценка на съответствието.“

§ 21. В чл. 115б се правят следните изменения и допълнения:

1. Създават се нови ал. 5–8:

„(5) Лицето, което кандидатства за получаване на разрешение за оценяване на съответствието по ал. 1 или 2, подава писмено заявление до изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, в което посочва дейностите и подсистемите, за извършването на чиято оценка се иска разрешение, както и дали ще ползва подизпълнители. Към заявлението се прилагат документите, определени в наредбата по чл. 5, т. 2. Документите по ал. 3, т. 7 и 8 и документ за акредитация по ал. 4, издаден от Изпълнителна агенция „Българска служба за акредитация“, се набавят по служебен път от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“.

(6) В срок до един месец от подаване на заявлението по ал. 5 изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна

администрация“ уведомява заявителя, че документацията е пълна, или изисква допълнителна информация. При извънредни обстоятелства този срок може да бъде удължен с до две седмици, за което се уведомява заявителят.

(7) В случай че в заявлението по ал. 5 или в документацията, приложена към него, бъдат констатирани нередовности или недостатъци, на кандидата се определя срок за отстраняването им или за предоставяне на допълнителна информация, не по-кратък от 10 работни дни и не по-дълъг от срока по ал. 8. Когато се изисква предоставяне на допълнителни документи по ал. 4, срокът за предоставянето им не може да бъде по-кратък от срока за произнасяне на органа за акредитация.

(8) След получаването на доклад от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ органът по ал. 1 и 2 се произнася с мотивирано решение по заявлението в срок, не по-дълъг от шест месеца след представяне на цялата документация и съответната информация, включително на допълнително изискваните по ал. 7. Решението се съобщава незабавно на лицето, кандидатстващо за лиценз.“

2. Досегашната ал. 5 става ал. 9.

3. Досегашната ал. 6 става ал. 10 и в нея, в началото се добавя „При подаване на заявление“.

4. Досегашната ал. 7 става ал. 11.

5. Досегашната ал. 8 става ал. 12.

6. Досегашната ал. 9 става ал. 13 и в нея:

а) създава се изречение първо:

„Разрешение не се издава, когато не са спазени изискванията на ал. 3 или 4 и на наредбата по чл. 5, т. 2.“;

б) досегашният текст става изречение второ.

§ 22. В чл. 115г се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинея 1 се изменя така:

„(1) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ издава разрешение за въвеждане в експлоатация на подсистемите за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, на енергийните и инфраструктурните подсистеми, изграждащи железопътната система на територията на Република България, след подаване на заявление в Изпълнителна агенция „Железопътна администрация.“

2. Създава се нова ал. 2:

„(2) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ издава разрешения за пускане на пазара на превозни средства и разрешения за типове превозни средства с област на употреба - железопътната инфраструктура на Република България, след подаване на заявление чрез системата за обслужване на едно гише, създадена съгласно член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отменяне на Регламент (ЕО) № 881/2004, наричан по-нататък „Регламент (ЕС) 2016/796“.“

3. Създава се ал. 3:

„(3) При констатиране на нередовности и непълноти в заявлението по ал. 1 или 2 или в приложената към него документация, в рамките на един месец от получаване на искането от заявителя Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ изисква еднократно отстраняване на нередовностите и/или предоставяне на допълнителна информация или документи, като определя срок, не по-кратък от 10 работни дни и не по-дълъг от четири месеца.“

4. Досегашната ал. 2 става ал. 4 и в нея:

а) създава се изречение първо:

„Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ издава разрешение по ал. 1 или по 2 или информира заявителя за решението си за отказ в срок до четири месеца от получаване на пълната информация от заявителя, включително на допълнително изисканата информация по ал. 3.“;

б) досегашният текст става изречение второ и в него думата „даване“ се заменя с „издаване“, след думите „ал. 1“ се добавя „и по ал. 2“, а думите „наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията“ се заменя с „наредбата по чл. 5, т. 2“.

5. Създават се ал. 5–8:

„(5) Разрешение за пускане на пазара на превозно средство и разрешение за типове превозни средства, чиято област на употреба е в Република България и в една или повече държави - членки на Европейския съюз, се издава от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз след подаване на заявление чрез системата за обслужване на едно гише съгласно член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796. Разрешение за пускане на

пазара на превозно средство и разрешение за типове превозни средства с област на употреба - железопътната инфраструктура на Република България, се издава от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз, когато това е посочено в заявлението.

(6) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ може с мотивирано решение да откаже издаването на разрешение по ал. 1, да откаже издаването на разрешение или да отнеме издадено разрешение по ал. 2. Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз може да откаже издаването на разрешение или да отнеме разрешение по ал. 5.

(7) Решението на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ за отказ или за отнемане по ал. 6 може да бъде обжалвано от заявителя пред съответния административен съд по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

(8) Решението на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз за отказ или за отнемане по ал. 6 може да бъде обжалвано от заявителя пред Апелативния съвет, определен съгласно член 55 от Регламент (ЕС) 2016/796.“

§ 23. В чл. 115д се правят следните изменения и допълнения:

1. Създава се нова ал. 1:

„(1) Регулаторната рамка за безопасност се състои от правото на Европейския съюз и от националните нормативни актове, с които се установяват изискванията за безопасност на железопътната система като цяло, прилагането на тези изисквания, както и взаимодействието между железопътните предприятия, управителите на инфраструктура и другите участници в националната железопътната система и в железопътната система на Европейския съюз.“

2. Досегашната ал. 1 става ал. 2 и в нея думите „правила за безопасност и общоприложими изисквания към участниците“ се заменят с „регулаторната рамка за безопасност“.

3. Досегашните ал. 2 – 4 стават съответно ал. 3 – 5.

4. Досегашната ал. 5 става ал. 6 и се изменя така:

„(6) Основните елементи на системата за управление на безопасността се определят с наредбата по чл. 29, ал. 3, т. 1 и обхващат:

1. политика за безопасност на управителя на инфраструктурата или на железопътното предприятие;

2. качествени и количествени критерии за поддържане и подобряване на безопасността;

3. планове и процедури за:

а) постигане на целите за поддържане и подобряване на безопасността;

б) запознаване на целия персонал със системата за управление на безопасността;

в) гарантиране на съответствие със съществуващи, нови и изменени технически и експлоатационни стандарти, техническите спецификации за оперативна съвместимост, национални правила или вътрешни правила или решения на управителя на инфраструктурата или железопътното предприятие;

г) процедури и методи за идентифициране на рискове, извършване на оценка на риска и въвеждане на мерки за контрол на риска;

д) предоставяне на достатъчно информация в рамките на организацията и между организациите на железопътната система и документиране, и контрол на важна информация относно безопасността;

е) действия, известяване и за информиране в случаи на извънредна ситуация, бедствия, аварии и др., съгласувани със съответните компетентни органи;

4. осигуряване на програми за обучение на персонала и на системи за поддържане на компетентността на персонала и на реда за контрол на здравословната пригодност на персонала;

5. процедури, които гарантират, че произшествията, инцидентите, ситуацията, близки до инциденти, и други опасни събития се докладват, разследват и анализират и че се вземат необходимите превантивни мерки;

6. осигуряване на периодично вътрешно одитиране на системата за управление на безопасността;

7. всякакви други елементи, необходими за покриване на рисковете, свързани с безопасността, в съответствие с оценката на рисковете, произтичащи от собствената им дейност."

5. Досегашната ал. 6 става ал. 7.

§ 24. В чл. 115е се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 след думата „издава“ се добавя „единен“, след думите „железопътните предприятия“ се поставя запетая, добавя се „които имат област на дейност в Република България“ и се поставя запетая, а думите

„наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията“ се заменят с „наредбата по чл. 29, ал. 3, т. 1“.

2. В ал. 2 думата „сертификата“ се заменя с „единния сертификат“, а думите „на разрешение за въвеждане в експлоатация за съответните возила“ и запетаята след тях се заличават.

3. Създават се нови ал. 3–6:

„(3) Единният сертификат за безопасност на железопътни предприятия с област на дейност в Република България и в една или повече държави - членки на Европейския съюз, или по искане на заявителя – единният сертификат за безопасност на железопътно предприятие с област на дейност в Република България, се издава от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз.

(4) Управителят на инфраструктурата подава заявление за издаване, подновяване или изменение на удостоверение за безопасност до Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“.

(5) Железопътното предприятие подава заявление за издаване, подновяване или за изменение на единен сертификат за безопасност чрез системата за обслужване на едно гише, създадена съгласно член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796.

(6) При констатиране на нередовности в заявлението по ал. 4 или 5 или в приложената към него документация Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ изисква еднократно отстраняване на нередовностите и/или предоставяне на допълнителна информация или документи, като определя срок, не по-кратък от 10 работни дни и не по-дълъг от четири месеца.“

4. Досегашната ал. 3 става ал. 7 и се изменя така:

„(7) Единният сертификат за безопасност се издава за срок до пет години и се подновява след подаване на заявление от железопътното предприятие. Удостоверението за безопасност е валидно пет години и се подновява след заявление от управителя на инфраструктурата.“

5. Досегашната ал. 4 става ал. 8 и се изменя така:

„(8) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ следи за спазване на задължението на железопътните предприятия или на управителите на инфраструктура да използват система за управление на безопасността, като извършва дейности по надзор, които включват проверки

на прилагането от страна на железопътните предприятия и на управителите на инфраструктура на системата за управление на безопасността.“

6. Досегашната ал. 5 става ал. 9 и се изменя така:

„(9) Единният сертификат за безопасност и удостоверението за безопасност се подновяват изцяло или частично при:

1. съществени промени в регулаторната рамка за безопасност;
2. съществена промяна на типа или обхвата на дейност на железопътното предприятие;
3. съществена промяна на инфраструктурата, сигнализацията или на енергийните подсистеми или на принципите на тяхната експлоатация и поддръжка.“

7. Досегашната ал. 6 става ал. 10 и в нея думите „молба за издаване на нов сертификат за безопасност или ново“ се заменят със „заявление за подновяване на единен сертификат за безопасност или на“, а думата „сертификат“ се заменя с „единен сертификат“.

8. Създават се ал. 11 и 12:

„(11) Единният сертификат за безопасност по ал. 1 е валиден без разширяване на областта на дейност и за железопътни предприятия, опериращи до гари в съседни държави - членки на Европейския съюз, със сходни характеристики на мрежата и сходни оперативни правила, когато тези гари са в близост до границата, и след съгласуване с компетентните национални органи по безопасността. Това съгласуване може да се извършва за всеки конкретен случай или да бъде направено в трансгранично споразумение между държавите членки или между националните органи по безопасността.

(12) Железопътен превозвач от трета държава извън Европейския съюз може да достигне до гара на територията на Република България, намираща се в близост до границата и предназначена за трансгранични операции, без да притежава единен сертификат за безопасност, при условие че е гарантирано подходящо ниво на безопасност чрез трансгранично споразумение между Република България и съседната трета държава.“

§ 25. В чл. 115ж се правят следните изменения и допълнения:

1. Аlineя 1 се изменя така:

„(1) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ може да откаже с мотивирано решение

издаването на единен сертификат за безопасност или на удостоверение за безопасност по чл. 115е, ал. 1. Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз може да откаже издаването на единен сертификат за безопасност.“

2. Алинея 2 се изменя така:

„(2) Единният сертификат за безопасност или удостоверението за безопасност, издадени от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, се отнема с мотивирано решение, когато се установи, че притежателят на сертификат или на удостоверението не отговарят на условията за сертифициране. Единният сертификат за безопасност, издаден от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз, се отнема по ред и по начин, определени в Регламент (ЕС) 2016/796.“

3. Създават се нови ал. 3-5:

„(3) Ако по време на упражнявания надзор от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ се установи сериозен риск за безопасността, изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ може да приложи временни мерки за безопасност, включително да се разпорежи за незабавно ограничаване или преустановяване на съответните железопътни превози или дейности, или да отнеме единния сертификат за безопасност или удостоверението за безопасност.

(4) Решението на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ по ал. 1 или 2 може да бъде обжалвано от заявителя пред съответния административен съд по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

(5) Решението на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз по ал. 1 или 2 може да бъде обжалвано от заявителя пред Апелативния съвет, определен съгласно член 55 от Регламент (ЕС) 2016/796.“

4. Досегашните ал. 3 и 4 стават съответно ал. 6 и 7.

§ 26. Член 115з се отменя.

§ 27. В чл. 116, ал. 5 се създават т. 8 – 11:

- „8. управлението на движението;
- 9. планирането на обновяването;
- 10. планираното или непланираното поддържане;

11. спазването на изискванията по този закон.“

§ 28. В чл. 117 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 2:

а) в т. 1 след думите „железопътните предприятия“ се поставя запетая и се добавя „обслужващите съоръжения“;

б) в т. 2 след думата „поддържането“ се поставя запетая и се добавя „обновяването, модернизирането“, след думите „превоза на пътници и товари“ се поставя запетая и се добавя „предоставянето на услуги в обслужващите съоръжения“ и накрая се поставя запетая и се добавя „или разследвания на произшествия, инциденти и ситуации, близка до инциденти, на линии от вътрешния железопътен транспорт по чл. 2, т. 3“;

в) в т. 3 след думите „железопътната инфраструктура“ се добавя „и обслужващите съоръжения“;

г) в т. 7 думите „доклада за фактическото състояние на железопътната инфраструктура“ се заменят с „референтния документ за железопътната мрежа“.

2. В ал. 3 след думите „издадени от“ думите „министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията“ се заменят с „изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“.

§ 29. Член 118а се отменя.

§ 30. В чл. 121 се правят следните изменения и допълнения:

1. Създава се нова ал. 2:

„(2) При повторно нарушение по ал. 1 глобата е в размер 750 лв. При системно нарушение по ал. 1 глобата е в размер 1000 лв.“

2. Досегашната ал. 2 става ал. 3.

3. Досегашната ал. 3 става ал. 4 и се изменя така:

„(4) В случаите по чл. 117, ал. 2, т. 2, когато не бъде предоставен исканият документ, на железопътното предприятие, управителя на инфраструктурата, строителното или ремонтното предприятие, извършващо дейности по поддържане, обновяване или модернизиране на инфраструктурата, оператора на обслужващото съоръжение или на собственика на линиите от вътрешния железопътен транспорт по чл. 2, т. 3 се налага имуществена санкция в размер от 500 до 1000 лв.“

4. Досегашната ал. 4 става ал. 5.

§ 31. В чл. 122 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1:

а) в основния текст думите „от 150 до 500 лв.“ се заменят с „от 500 до 800 лв.“;

б) в т. 2 думите „самодвижещо се“ се заменят със „специализирано самоходно“;

в) създава се т. 3:

„3. длъжностно лице, което наруши реда за приемане и изпращане на влаковете, за извършване на маневра по главни и други приемно-отправни коловози, извън границите на гарата, или не прекрати маневра преди пристигане на превозно средство съгласно утвърдените норми в правилата за движение на влаковете и маневрената работа.“

2. В ал. 2 думите „от 200 до 750 лв.“ се заменят с „в размер на 1200 лв.“.

§ 32. В чл. 126, ал. 1 т. 1 се отменя.

§ 33. В чл. 127 се правят следните изменения и допълнения:

1. Досегашният текст става ал. 1.

2. Създава се ал. 2:

„(2) При повторно нарушение по ал. 1 глобата е в размер 150 лв. При системно нарушение по ал. 1 глобата е в размер 200 лв.“

§ 34. В чл. 128 се правят следните изменения и допълнения:

1. Навсякъде думата „сертификат“ се заменя с „единен сертификат“.

2. В ал. 3:

а) досегашният текст става изречение първо и в него след думата „глоба“ се добавя „в размер 500 лв.“, а думите „или с имуществена санкция в размер от 100 до 1000 лв.“ се заличават;

б) създава се изречение второ:

„Юридическо лице, което чрез действия на свои служители наруши или не спази разпоредба на издадените въз основа на този закон наредби или други нормативни актове, се наказва с имуществена санкция в размер 1000 лв.“

3. В ал. 4 числото „500“ се заменя с „200“.

4. В ал. 5 думите „от 1000 до 50 000“ се заменят с „от 30 000 до 50 000“.

§ 35. В чл. 129 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 2 числото „30 000“ се заменя с „10 000“.

2. В ал. 3 числото „5000“ се заменя с „1000“.

3. Създава се ал. 5:

„(5) При повторно нарушение по ал. 1 – 4 се налага глоба или имуществена санкция в размер, завишен спрямо наложената първоначално санкция с 50 на сто от максималния размер, посочен в съответната административнонаказателна разпоредба.“

§ 36. В чл. 130 се правят следните изменения и допълнения:

1. Досегашният текст става ал. 1 и се изменя така:

„(1) Наказва се с глоба от 20 до 50 лв. лице, което замърсява приемното здание на гара или спирка, пероните, железопътните коловози, линии и съоръжения в гара или междугарие или преминава през железопътни линии или железопътни съоръжения в гара или междугарие или през гаровите коловози и стрелки извън зоната, определена за преминаване, без специално разрешение за това.“

2. Създава се ал. 2:

„(2) При повторно нарушение по ал. 1 се налага глоба в размер 75 лв. При системно нарушение по ал. 1 се налага глоба в размер 100 лв.“

§ 37. В чл. 131 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 2 числото „10“ се заменя с „20“.

2. Създава се ал. 3:

„(3) При повторно нарушение по ал. 1 и 2 се налага глоба в размер, завишен с 50 на сто от максималния размер, посочен в съответната административнонаказателна разпоредба. При системно нарушение по ал. 1 и 2 се налага глоба в двоен размер, определен по максималния размер на съответната административнонаказателна разпоредба.“

§ 38. В чл. 132 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 думата „моторно“ се заменя с „пътно“.

2. Алинея 2 се изменя така:

„(2) Наказва се с глоба от 50 до 100 лв. водач на животни, който преминава заедно с животните или допусне преминаване на животните през железопътната линия извън определените за това места.“

3. Създава се ал. 3:

„(3) При повторно нарушение по ал. 1 и 2 се налага глоба в размер, завишен с 50 на сто от максималния размер, посочен в съответната административнонаказателна разпоредба. При системно нарушение по ал. 1 и 2 се налага глоба в двоен размер, определен по максималния размер на съответната административнонаказателна разпоредба.“

§ 39. В чл. 133 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 думата „въвежда“ се заменя с „експлоатира“, думите „в експлоатация“ се заличават, а числото „1000“ се заменя с „5000“.

2. В ал. 2 преди думата „лице“ се добавя „юридическо“, а числото „1000“ се заменя с „3000“.

3. В ал. 3 думите „или имуществена санкция“ се заличават, числото „500“ се заменя с „200“, а накрая се поставя запетая и се добавя „а юридическо лице – с имуществена санкция в размер 500 лв.“.

4. В ал. 4 числото „100“ се заменя с „300“.

§ 40. В чл. 134 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 2 числото „1000“ се заменя с „3000“.

2. В ал. 3 числото „2000“ се заменя с „5000“.

3. В ал. 4 числото „3000“ се заменя с „1000“.

§ 41. В чл. 135 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 2 числото „10 000“ се заменя с „50 000“.

2. В ал. 3 думите „от 30 000 до“ се заменят с „на“.

3. В ал. 5 числото „10 000“ се заменя с „5000“.

§ 42. В чл. 136 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 думите „от 5000 до 50 000 лв.“ се заменят с „от 10 000 до 25 000 лв.“.

2. В ал. 2:

а) в т. 6 след думата „изготвяне“ се поставя запетая и се добавя „актуализиране“;

б) създават се т. 9–11:

„9. управлението на движението на влаковете;

10. планирането на обновяването;

11. планираната или непланираната поддръжка.“

3. Създава се нова ал. 3:

„(3) На оператор на обслужващо съоръжение се налага имуществена санкция от 1000 до 2000 лв. при неизпълнение на задължение, свързано с някои от документите или обстоятелствата по ал. 2, т. 7 и 8, или когато е третирал несправедливо или е дискриминирал железопътно предприятие.“

4. Досегашната ал. 3 става ал. 4.

§ 43. В чл. 137 числото „5000“ се заменя с „1000“, числото „1000“ се заменя с „5000“, а думите „капацитета на железопътната инфраструктура, начина за неговото разпределяне и неговия резултат, референтния документ, достъпа, предоставянето на услуги и налагането на инфраструктурни такси и такси за услугите в обслужващите съоръжения“ се заменят с „изпълнение на функциите за контрол по чл. 116, функциите за мониторинг на условията за конкуренция на пазара на железопътни услуги и за контрол на управителя на инфраструктурата и операторите на обслужващи съоръжения при определянето на такси“.

§ 44. В чл. 138 числото „10 000“ се заменя с „3000“, а числото „5000“ с „15 000“.

§ 45. В чл. 139 се правят следните изменения:

1. В т. 1 числото „10 000“ се заменя с „5000“.

2. В т. 9 числото „3000“ се заменя с „1000“.

§ 46. В чл. 140 т. 1 числото „3000“ се заменя с „1000“.

§ 47. В чл. 141, ал. 2 числото „500“ се заменя с „1000“.

§ 48. В § 1 от Допълнителните разпоредби се правят следните изменения и допълнения:

1. Точка 2 се изменя така:

„2. „Управител на железопътна инфраструктура“ е всяко държавно предприятие или дружество по Търговския закон, отговарящо за експлоатацията, поддържането и обновяването на железопътната инфраструктура в мрежа, както и отговарящо за участието в нейното развитие, съгласно правила, установени с този закон, в рамките на общата политика на Република България за развитие и финансиране на инфраструктурата.“

2. Точка 6 се изменя така:

„6. „Поддържане на железопътната инфраструктура“ са дейностите, предназначени да поддържат състоянието и възможностите на съществуващата инфраструктура.“

3. Точка 7 се изменя така:

„7. „Експлоатация на железопътната инфраструктура“ е разпределяне на влакови маршрути, управление на движението и събиране на таксите за ползване на инфраструктурата (инфраструктурните такси).“

4. Създават се точки 7а–7г:

„7а. „Развитие на железопътната инфраструктура“ е планиране на мрежата, финансово и инвестиционно планиране, както и изграждане и модернизиране на железопътната инфраструктура.

7б. „Обновяване на железопътната инфраструктура“ са дейности по основна подмяна на съществуващата железопътна инфраструктура, които не променят цялостните ѝ експлоатационни възможности.

7в. „Модернизация на железопътната инфраструктура“ са дейности по основни изменения на железопътната инфраструктура, които подобряват цялостните ѝ експлоатационни възможности.

7г. „Основни функции“ на управлението на железопътната инфраструктура са вземането на решения относно разпределяне на влаковите маршрути, включващо както определяне и оценка на наличието, и разпределяне на отделните влакови маршрути, така и вземане на решения относно таксуването за ползването на железопътната инфраструктура, включително определяне и събиране на инфраструктурните такси в съответствие с тарифната рамка и рамката за разпределяне на капацитет, установени съгласно чл. 32 и 35.“

5. В т. 12 думите „или части от такива подсистеми“ се заличават.

6. В т. 22 след думите „митническото законодателство“ се поставя запетая и се добавя „не са били осъждани за престъпления във връзка със задължения, произтичащи от колективни споразумения“ и се поставя запетая.

7. В т. 27 думата „Сертификат“ се заменя с „Единен сертификат“.

8. Създават се т. 27а и 27б:

„27а. „Област на дейност“ е мрежа или мрежи в рамките на една или повече държави - членки на Европейския съюз, в които дадено железопътно предприятие възнамерява да извършва дейността си.

276. „Област на употреба на превозно средство“ е мрежа или мрежи в рамките на държава членка или група държави членки, в които се предвижда да се използва превозното средство.“

9. Точка 39 се изменя така:

„39. „Лице за оценяване на съответствието“ е орган, който е нотифициран или е определен да отговаря за извършването на дейности по оценяване на съответствието, включително калибриране, изпитване, сертифициране и проверки; органите за оценяване на съответствието се класифицират като „нотифицирани органи“ след нотифициране от Република България; органите за оценяване на съответствието се класифицират като „определени органи“ след определяне от Република България.“

10. В т. 40 думите „по чл. 115а, ал. 7“ се заменят с „на превозните средства по чл. 7, ал. 3, т. 1“.

11. Създава се т. 47а:

„47а. „Референтен документ за железопътната мрежа“ е документ, в който са определени детайлно общите правила, сроковете, процедурите и критериите относно схемата, отчитаща функционирането, схемите за налагане на такси и за разпределяне на капацитета, включително всякаква допълнителна информация, необходима за подаването на заявки за инфраструктурен капацитет.“

12. Създава се т. 49а:

„49а. „Директен билет“ е билет или билети, представляващ/представляващи договор за превоз за последователни железопътни услуги, предоставяни от един или няколко железопътни превозвачи.“

13. Създават се т. 52 и 53:

„52. „Повторно нарушение“ е нарушение, извършено в едногодишен срок от влизането в сила на наказателно постановление или фиш, с което нарушителят е наказан за нарушение от същия вид.

53. „Системно нарушение“ е когато в едногодишен срок лице извърши три или повече пъти едно и също по вид административно нарушение, установено с влязло в сила наказателно постановление или фиш.“

ДОПЪЛНИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА

§ 49. Този закон въвежда изискванията на Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 година за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура (ОВ, L 352/1 от 23 декември 2016 г.), Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (ОВ, L 138/44 от 26 май 2016 г.) и на Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно безопасността на железопътния транспорт (ОВ, L 138/102 от 26 май 2016 г.).

ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§ 50. Законът влиза в сила от деня на обнародването му в „Държавен вестник“ с изключение на § 8, т. 1 относно чл. 29, ал. 4, т. 7, § 9, т. 1, буква „б“ относно чл. 31, ал. 1, и т. 5, буква „б“ относно ал. 8, § 11, т. 1 относно чл. 33, ал. 1, § 12, т. 1 относно чл. 34, ал. 1 и т. 2, буква „а“ относно ал. 3, § 17, т. 1 относно чл. 50, ал. 1, т. 1, § 20, т. 6 относно чл. 115а, ал. 8, § 22, относно чл. 115г, § 23 относно чл. 115д, § 24 относно чл. 115е, § 25 относно чл. 115ж, § 26 относно чл. 115з, § 34, т. 1 относно чл. 128 и § 48, т. 7 относно § 1, т. 27, които се прилагат от 16 юни 2019 г.

§ 51. Сертификатите за безопасност на железопътни предприятия, издадени преди 16 юни 2019 г., запазват действието си до изтичането на срока на тяхната валидност.

§ 52. (1) Разрешения за въвеждане в експлоатация на превозни средства, издадени преди 16 юни 2019 г., включително разрешения, предоставени съгласно международни споразумения RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) и RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), остават в сила съобразно условията, при които са издадени.

(2) Превозни средства, за които са били издадени разрешения за въвеждане в експлоатация преди 16 юни 2019 г., получават ново разрешение за пускане на пазара на превозно средство, за да бъдат експлоатирани след тази дата в една или повече мрежи, които все още не са обхванати от тяхното разрешение.

§ 53. (1) Започналите и недовършени до 16 юни 2019 г. процедури по издаване на сертификат за безопасност се довършват по реда, определен в член 15 на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/763 на Комисията от 9 април 2018 година за определяне на практически разпоредби относно издаването на единни сертификати за безопасност на железопътни предприятия съгласно Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕО) № 653/2007 на Комисията (ОВ, L 129/49 от 2018 г.).

(2) Започналите и недовършени до 16 юни 2019 г. процедури по издаване на разрешения за въвеждане в експлоатация на превозни средства се довършват по реда, определен в член 55 на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията от 4 април 2018 година за определяне на практически разпоредби относно процеса на разрешаване на железопътни возила и на типове железопътни возила в съответствие с Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ, L 90/66 от 2018 г.).

Законът е приет от 44-ото Народно събрание на 2019 г.
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 четири основни групи промени:

I. Транспониране на изискванията на приложимото законодателство на Европейския съюз, приети с Четвъртия железопътен пакет през 2016 г.

Четвъртият законодателен пакет в областта на железопътния транспорт съдържа важни промени, предназначени да доизградят и да подобрят функционирането на единното европейско железопътно пространство, и включва пет нормативни акта, условно разделени на „Технически стълб“ и „Пазарен (политически) стълб“.

1. „Техническият стълб“ на Четвъртия железопътен пакет включва:

- Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно безопасността на железопътния транспорт (ОВ, L 138 от 26 май 2016 г., стр. 102);

- Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (ОВ, L 138 от 26 май 2016 г., стр. 44);

- Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004 (ОВ, L 138 от 26 май 2016 г., стр. 1).

1.1. Транспониране на изискванията на Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно безопасността на железопътния транспорт, наричана по-нататък „Директива (ЕС) 2016/798“.

Със Закона за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт (ЗИД на ЗЖТ) се въвеждат изискванията на Директива (ЕС) 2016/798, свързани със:

- Издаването на единен сертификат за безопасност съгласно член 10 от Директивата.

Сертификатът може да бъде издаван както от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (АЖТЕС), така и от националния орган по безопасността – Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИАЖА).

Съгласно член 10, параграф 3 от Директива (ЕС) 2016/798 железопътните предприятия подават заявление за издаване на единен сертификат за безопасност чрез системата за обслужване на „Едно гише“, създадена и управлявана от АЖТЕС съгласно член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004, наричан по-нататък „Регламент (ЕС) 2016/796“.

Единният сертификат за безопасност на железопътни предприятия, които ще оперират в една или повече държави - членки на Европейския съюз, се издава от АЖТЕС. За целта АЖТЕС и националният орган по безопасността от всяка държава членка сключват споразумение за сътрудничество в съответствие с член 76 от Регламент (ЕС) 2016/796.

Единният сертификат за безопасност на железопътно предприятие, което ще оперира само в една държава - членка на Европейския съюз, може да бъде издаден от националния орган по безопасността на тази държава. Съгласно член 10, параграф 8 от Директива (ЕС) 2016/798 искането за издаване на единен сертификат за безопасност от националния орган по безопасността се посочва в заявлението, подадено от железопътното предприятие чрез системата за обслужване на „Едно гише“. Предвижда се Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ да издава единния сертификат за безопасност на железопътни предприятия, които ще оперират само на територията на Република България и са посочили това в заявлението си.

Изискванията на член 10 от Директива (ЕС) 2016/798 относно издаването на единен сертификат за безопасност са въведени с § 24 и 25, с които се правят съответните изменения и допълнения на чл. 115е и чл. 115ж от ЗЖТ.

Изискванията на член 10, параграф 1 от Директива (ЕС) 2016/798 относно предоставянето на достъп до железопътната инфраструктура само на железопътните предприятия, които притежават единен сертификат за безопасност, е въведено с § 9 и § 11-12 от законопроекта, с които се правят съответните изменения и допълнения в чл. 31 и чл. 33-34 от ЗЖТ.

Изискването на член 11, параграф 1 от Директива (ЕС) 2016/798 за сключване на споразумение между ИАЖА и АЖТЕС съгласно член 76 от Регламент (ЕС) 2016/796 се въвежда с § 2, с който се създава чл. 86 на ЗЖТ.

С § 48, т. 8 е направено допълнение в § 1 от Допълнителните разпоредби на ЗЖТ и е създадена т. 27а, с която е въведено определението за „Област на дейност“ съгласно член 3, т. 32 от Директива (ЕС) 2016/798.

- Изискванията към системите за управление на безопасността (СУБ) на управителя на железопътна инфраструктура и на железопътните предприятия:

Въвеждат се изисквания относно основните елементи, които съдържат СУБ съгласно член 9, параграф 3 от Директива (ЕС) 2016/798, като с § 23 е направено изменение на чл. 115д от ЗЖТ – в досегашната ал. 5, която става ал. 6.

- Основните функции на националния орган по безопасността, които включват и функциите за надзор за спазване от управителя на железопътната инфраструктура и от железопътните предприятия на задължението им да прилагат непрекъснато системата за управление на безопасността, както и задължението на лицата, отговорни за поддържането на превозните средства, да прилагат непрекъснато системата за управление на поддържането.

С § 1 в чл. 7, ал. 1 от ЗЖТ се създават т. 5–12 и се въвеждат нови функции на ИАЖА като национален орган по безопасността съгласно чл. 16 и 17 от Директива (ЕС) 2016/798.

- Валидност на сертификатите за безопасност на железопътните предприятия, издадени преди 16 юни 2019 година:

Предвижда се сертификатите за безопасност на железопътни предприятия, издадени преди 16 юни 2019 г. от ИАЖА, да запазят действието си до изтичането на срока, за който са издадени. Изискването на член 31, параграф 2 от Директива (ЕС) 2016/798 е въведено с § 51 от Преходните и заключителните разпоредби на ЗИД на ЗЖТ.

Останалата част от изискванията на Директива (ЕС) 2016/798 ще бъдат транспонирани чрез изменения и допълнения на Наредба № 59 от 5 декември 2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт.

1.2. Транспониране на изискванията на Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз, наричана по-нататък „Директива (ЕС) 2016/797“.

Със ЗИД на ЗЖТ се въвеждат изискванията на Директива (ЕС) 2016/797, свързани със:

- Издаването на разрешение за пускане на пазара на железопътно превозно средство и разрешение за типове превозни средства съгласно чл. 21 и 24 от Директива (ЕС) 2016/797 както от АЖТЕС, така и от националния орган по безопасността.

Съгласно член 21, параграф 3 от Директива (ЕС) 2016/797 заявителят за пускане на пазара на превозно средство подава заявление за издаване на разрешение за пускане на пазара на превозно средство чрез системата за обслужване на „Едно гише“, създадена и управлявана от АЖТЕС, съгласно член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796. В заявлението си за разрешение за пускане на пазара на превозно средство заявителят посочва областта на употреба на превозното средство.

Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз издава разрешения за пускане на пазара на превозните средства, чиято област на употреба е в една или в повече държави - членки на Европейския съюз. За целта АЖТЕС и националният орган по безопасността от всяка държава членка сключват споразумение за сътрудничество в съответствие с член 76 от Регламент (ЕС) 2016/796.

Когато областта на употреба на превозното средство е ограничена до мрежата или до мрежите на една държава - членка на Европейския съюз, разрешението за пускане на пазара на превозното средство може да бъде издадено от националния орган по безопасността на тази държава членка съгласно член 21, параграф 8 от Директива (ЕС) 2016/797. В заявлението, подадено чрез системата за обслужване на „Едно гише“, заявителят посочва кой орган желае да издаде разрешението. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ ще издава разрешения за пускане на пазара на превозни средства, чиято област на употреба е ограничена до територията на Република България.

Съгласно член 24, параграф 1 от Директива (ЕС) 2016/797 АЖТЕС или националният орган по безопасността на държава - членка на Европейския съюз, в зависимост от случая, може да издава разрешения за типове превозни средства. Заявлението за разрешение за тип превозно средство се

подава чрез системата за обслужване на „Едно гише“ съгласно член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796.

Изискванията на член 21 и 24 от Директива (ЕС) 2016/797 относно издаването на разрешение за пускане на пазара на превозни средства и издаването на разрешения за типове превозни средства се въвеждат с § 22, с който са направени съответните изменения и допълнения на чл. 115г от ЗЖТ.

Изискването на член 21, параграф 14 от Директива (ЕС) 2016/797 за сключване на споразумение между националния орган по безопасността и АЖТЕС съгласно член 76 от Регламент (ЕС) 2016/796 е въведено с § 2, с който се създава член 86 на ЗЖТ.

С § 48, т. 8 е направено допълнение в § 1 от Допълнителните разпоредби на ЗЖТ и е създадена т. 27б, с която се въвежда определението за „Област на употреба на превозно средство“ съгласно член 2, т. 32 от Директива (ЕС) 2016/797.

С § 48, т. 5 се извършва промяна в определението за „Превозно средство“ с цел съобразяване с определението в чл. 2, т. 3 от Директива (ЕС) 2016/797.

С § 26 се отменя чл. 115з от ЗЖТ. Отменянето е във връзка с промяната, направена с Директива (ЕС) 2016/797, на режима за издаване на разрешения за превозни средства – от режим за издаване от националния орган по безопасността на разрешения за въвеждане в експлоатация на превозно средство и разрешения за типове превозни средства към режим на издаване на разрешения за пускане на пазара на превозни средства и разрешения за тип превозно средство, издавани от АЖТЕС или от националния орган по безопасността.

- Процедура за съставяне на „ЕО“ декларация за проверка, необходима за пускането на пазара на превозни средства и въвеждането в експлоатация на структурните подсистеми, които съставят железопътната система на Европейския съюз:

Съгласно член 15, параграф 8 от Директива (ЕС) 2016/797 държава - членка на Европейския съюз, може да определи нотифициран орган, който извършва проверката дали дадена подсистема отговаря на изискванията на съответното право на Европейския съюз (Техническите спецификации за оперативна съвместимост) да изпълнява функциите, и на определен орган за оценка, който отговаря за проверката, дали дадена подсистема отговаря на съответните национални правила.

В този случай целият процес за проверка дали дадена подсистема отговаря на изискванията на съответното право на Европейския съюз, както и на съответните национални правила може да се извърши от един орган за оценяване на съответствието.

Изискването на член 15, параграф 8 от Директива (ЕС) 2016/797 е въведено с § 20, с който в чл. 115а от ЗЖТ е създадена ал. 8.

С § 48, т. 9 е направено изменение в § 1 от Допълнителните разпоредби на ЗЖТ, а с т. 39 е въведено определението за „Лице за оценяване на съответствието“ съгласно член 2, т. 42 от Директива (ЕС) 2016/797.

Останалата част от изискванията на Директива (ЕС) 2016/797 ще бъдат транспонирани чрез изменения и допълнения на Наредба № 57 от 9 юни 2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз.

2. „Пазарният (политически) стълб“ включва:

- Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 г. за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура.

- Регламент (ЕС) 2016/2338 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 година за изменение на Регламент (ЕО) № 1370/2007 относно отварянето на пазара на вътрешни услуги за пътнически превози с железопътен транспорт.

2.1. Транспониране на изискванията на Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 година за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура (ОВ, L 352 от 23 декември 2016 г., стр. 1); наричана по-нататък „Директива (ЕС) 2016/2370“.

Общата цел на Директива (ЕС) 2016/2370 е по-нататъшното укрепване на управлението на железопътната инфраструктура, като по този начин бъде повишена конкурентоспособността на железопътния транспорт по отношение на другите видове транспорт и бъдещото развитие на Единното европейско железопътно пространство.

С предложените текстове на ЗИД на ЗЖТ се цели:

- Прецизиране на разпоредби, свързани с гарантиране независимостта на управителя на железопътната инфраструктура по отношение на основните му функции, управлението на трафика и планирането на дейностите по поддръжка, както и по отношение на организацията и вземането на решения във връзка с основните му функции в границите на установените рамки на таксуване и разпределение на капацитета.

С § 3 е направено изменение на чл. 9, ал. 3 от ЗЖТ, като Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ) е определена за основен управител на железопътната инфраструктура предвид факта, че законът дава възможност за отдаване на концесия на части от железопътната инфраструктура и съответно концесионерите също стават управители на предоставената им железопътна инфраструктура. В Директива (ЕС) 2016/2370 и свързаното с нея европейско законодателство на основния управител се възлагат специфични функции, като той се задължава да участва и да представлява железопътната мрежа на Република България в Европейската мрежа на управителите на инфраструктура, която се създава с член 1, параграф 5 от Директива (ЕС) 2016/2370 – нов член 7е от Директива 2012/34/ЕС.

С § 48, т. 4 в Допълнителните разпоредби в § 1 от ЗЖТ се създава т. 7г, с която се въвежда определението „Основни функции“ на управлението на инфраструктурата съгласно член 1, параграф 2, буква „б“ от Директива (ЕС) 2016/2370.

С § 4 се предлагат изменения в чл. 10 от ЗЖТ, като се определят основните функции на НКЖИ като управител на железопътната инфраструктура. В съответствие с член 1, параграф 5 от Директива (ЕС) 2016/2370 – нов член 7а от Директива 2012/34/ЕС, е определено изискването за организационна и управленска независимост на управителя на железопътната инфраструктура по отношение на основните функции.

С § 5 в чл. 20 от ЗЖТ е създадена ал. 3, с която се гарантира, че лицата, на които генералният директор на НКЖИ може да делегира част от своите правомощия, работят безпристрастно и че тяхната безпристрастност не е повлияна от конфликт на интереси.

С § 11 в чл. 33 се прави изменение, с което се въвежда изискването договорите за достъп и използване на железопътната инфраструктура да се актуализират при промени в нормативната уредба, предвид факта, че клаузите в договора са в съответствие с изискванията на закона и подзаконовите актове, както и на приложимите регламенти и решения на ЕК и при тяхната промяна следва да бъдат променени и договорите.

С § 48 в съответствие с член 1, параграф 2 от Директива (ЕС) 2016/2370 в Допълнителните разпоредби на ЗЖТ, в § 1 се предлагат изменения на т. 2, 6 и 7 и се въвеждат нови определения за „Управител на железопътна инфраструктура“, „Поддържане на железопътната инфраструктура“ и „Експлоатация на железопътната инфраструктура“. Създават се и т. 7а, 7б и 7в, с които се въвеждат определения за „Развитие на железопътната инфраструктура“, „Обновяване на железопътната инфраструктура“ и „Модернизация на железопътната инфраструктура“.

- Финансова прозрачност на управителя на инфраструктурата:

С § 4 в чл. 10 от ЗЖТ се предлага създаването на ал. 9, съгласно която в съответствие с член 1, параграф 5 от Директива (ЕС) 2016/2370 – нов член 7г, параграф 2 и 3 от Директива 2012/34/ЕС, НКЖИ не трябва да предоставя по какъвто и да е начин заеми на железопътни предприятия, а железопътните предприятия не трябва да предоставят на НКЖИ.

С § 7 се предлага допълнение в чл. 25, ал. 5 от ЗЖТ, съгласно което ограниченията по чл. 10, ал. 6 се прилагат и когато управителят на инфраструктурата е концесионер.

- Утвърждава се пълното отваряне на пазара за железопътни услуги.

С § 9 се правят изменения на чл. 31 от ЗЖТ, с които се дават права на железопътните превозвачи на достъп при справедливи, недискриминационни и прозрачни условия до железопътната инфраструктура и до обслужващите съоръжения за извършване на всички видове железопътни услуги за превоз на пътници и товари.

По отношение извършването на превоз на пътници железопътните превозвачи имат право да превозват пътници между железопътни гари, разположени в държави - членки на Европейския съюз, включително между железопътни гари, разположени на територията на Република България. Това право може да бъде ограничено за превоза на пътници между железопътни гари, разположени на територията на Република България, включително по

алтернативен маршрут, когато такъв превоз вече се извършва въз основа на договор за обществена превозна услуга и може да доведе до нарушаване на икономическото равновесие на сключения договор. Ограничаването на правото на достъп се извършва с решение на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, като оценката на икономическото равновесие се извършва при условията и по реда на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1795 на Комисията от 20 ноември 2018 година за установяване на процедура и критерии за извършването на оценка на икономическото равновесие в съответствие с член 11 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (ОВ, L 294 от 21 ноември 2018 г., стр. 5-14), наричан по-нататък „Регламент за изпълнение (ЕС) № 2018/1795“ – съгласно новия чл. 31а от ЗЖТ (§ 10 от ЗИД на ЗЖТ).

- Разширяване правомощията на регулаторния орган.

С § 27 са направени промени в чл. 116, ал. 5 от ЗЖТ, като са създадени четири нови точки съгласно член 1, параграф 14, буква „а“ от Директива (ЕС) 2016/2370 – за допълнение на член 56, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС, с което се дават допълнителни правомощия на ИАЖА като регулаторен орган да следи за управлението на трафика, планирането на обновяването, планираното или непланираното поддържане на железопътната инфраструктура и спазването на изискванията на ЗЖТ. Регулаторният орган има право да упражнява контрол по своя инициатива или по жалба от заявител, който счита, че е третиран несправедливо, дискриминиран е или е увреден по какъвто и да е начин, срещу решение на управител на железопътната инфраструктура, на железопътно предприятие или на оператор на обслужващо съоръжение.

С § 43 са направени съответните промени в чл. 137 от ЗЖТ относно санкциите, които се налагат при неизпълнение на задължения от железопътно предприятие или управител на железопътната инфраструктура, който е третирал несправедливо, дискриминирал е или е засегнал грубо железопътно предприятие, или който не предостави информация, поискана от ИАЖА за изпълнение на регулаторните и контролните й функции по ЗЖТ – в съответствие с член 56, параграф 8 от Директива 2012/34/ЕС.

Останалата част от изискванията на Директива (ЕС) 2016/2370 ще бъдат транспонирани чрез изменения и допълнения на Наредба № 41 от 27 юни 2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура и на Наредба № 42 от 6 юли 2001 г. за лицензиране на железопътни предприятия за превоз на пътници и/или товари.

II. Промени в административнонаказателните разпоредби на ЗЖТ във връзка с изпълнение на Решение № 69 на Министерския съвет от 2018 година за одобряване на Доклад от заседанието на междуведомствената работна група по Проблемна област „Независимост на съдебната система и корупцията“, създадена със Заповед № Р-170 от 30 август 2017 г. на министър-председателя за изпълнение на Решение № 617 на Министерския съвет от 2015 г. за приемане на анализ на проблемите, възпрепятстващи нарастването на инвестициите, и на мерки в посочената област (Решение № 69 от 2018).

Въз основа на анализ на административнонаказателните разпоредби на Закона за железопътния транспорт и с цел отстраняване на слабите места и прилагане на мерките, посочени в приложението към т. 2 от Решение № 69 на Министерския съвет от 2018 г., в ЗИД на ЗЖТ се предлагат следните промени:

1. За решаване на проблема, посочен в Решение № 69 на Министерския съвет от 2018 г. като „СЛАБО МЯСТО 1 - Множеството контролни органи с различни контролни правомощия, липсата на конкретика и лоша регламентация на контролните правомощия на администрацията“ са предложени:

1.1. МЯРКА № 1 „Ясно дефиниране на пределите на компетентност на контролните органи“.

Въз основа на анализ на издадените съгласно чл. 119 от ЗЖТ наказателни постановления за нарушения на ЗЖТ се предвижда отмяна на чл. 118а от ЗЖТ. Целта е ясно да бъдат регламентирани контролните органи, които имат право да съставят актове при констатиране на нарушения на ЗЖТ, и съответно техните контролни правомощия.

Контролът по ЗЖТ ще се упражнява от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ съгласно глава седма „Контрол“, както и от Министерството на вътрешните работи - съгласно Закона за Министерството на вътрешните работи. Компетентността на контролните органи е ясно дефинирана:

1. Съгласно чл. 118, ал. 1 от ЗЖТ служителите от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ извършват проверки и съставят актове при констатиране на нарушения на ЗЖТ;

2. Съгласно чл. 118б от ЗЖТ длъжностни лица, определени от министъра на вътрешните работи, имат право да съставят актове за констатиране на нарушения по чл. 129–132 от ЗЖТ.

1.2. МЯРКА № 2 „Намаляване броя на органите, компетентни да контролират идентични обществени отношения, след детайлен анализ на извършваната от тях дейност”.

С § 29 от ЗИД на ЗЖТ се отменя чл. 118а от ЗЖТ. Целта е да се намали броят на контролните органи с еднакви контролни правомощия.

Съгласно чл. 118а от ЗЖТ:

- Длъжностно лице, определено от управителя на железопътната инфраструктура/концесионера, има право да съставя актове за констатиране на нарушения по чл. 130-132 от ЗЖТ, когато нарушенията са извършени на територията на предоставените им за ползване обекти от железопътната инфраструктура (чл. 118а, ал. 1 от ЗЖТ);
- Длъжностно лице, определено от ръководителя на превозвача, може да съставя актове за констатиране на нарушения по чл. 131 от ЗЖТ, извършени в подвижния железопътен състав (чл. 118а, ал. 2 от ЗЖТ).

Правомощията на лицата по чл. 118а се покриват с правомощията на служителите от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, които имат право да съставят актове за всички случаи на констатирани нарушения на ЗЖТ и от длъжностните лица от органите на МВР – за констатиране на нарушения по чл. 129 – 132 от ЗЖТ.

2. За решаване на проблема, посочен в Решение № 69 на Министерския съвет от 2018 г. като „СЛАБО МЯСТО 6 - Широк диапазон на размерите на наказанията”, са предложени:

2.1. МЯРКА № 8 „Да бъдат преразгледани размерите на глобите и имуществените санкции” и

2.2. МЯРКА № 9 „Да бъде преосмислен широкият диапазон между минимум и максимум на наказанията”.

С § 30–47 от ЗИД на ЗЖТ се предвиждат промени, като са преразгледани размерите на глобите и е премахнат широкият диапазон между минимум максимум на наказанията, регламентирани в чл. 121, 122 и чл. 128–141 от ЗЖТ.

3. За решаване на проблема, посочен в Решение № 69 на Министерския съвет от 2018 г. като „СЛАБО МЯСТО 13 - Липса на разпоредби, санкциониращи извършените в условия на „повторност” и „системност” административни нарушения”, с § 30, 33 и § 35-38 от ЗИД на ЗЖТ, в глава осма „Административнонаказателни разпоредби”, в чл. 121, 127 и чл. 129-132 се въвежда санкция при повторно и/или при системно нарушение на ЗЖТ или на подзаконовата нормативна уредба.

III. Мерки за опростяване и привеждане на услугите за бизнеса в съответствие със Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност (ЗОАРАКСД).

Направени са промени във връзка с несъответствие с разпоредбите на ЗОАРАКСД, констатирани от администрацията на Министерския съвет в резултат от инвентаризация на административните услуги, извършена по Проект „Трансформация на модела на административното обслужване“.

С § 13, 16, 21-22 и 24 от ЗИД на ЗЖТ са направени допълнения в чл. 37, чл. 46а, чл. 115б, чл. 115г и чл. 115е от ЗЖТ, с които сроковете за издаване на лицензия за превоз на пътници и/или товари и на разрешение на лица за оценяване, на сертификати, удостоверения и разрешения, издавани от ИАЖА като национален орган по безопасността, са определени в закона. Сроковете за отстраняване на нередовности и за предоставяне на допълнителна информация са определени в съответствие с чл. 7, ал. 2 от ЗОАРАКСД.

IV. Други изменения:

Със ЗИД на ЗЖТ са направени промени, свързани с отменяне или с коригиране на някои остарели и неактуални разпоредби в ЗЖТ, както и с уточняване на функциите на ИАЖА:

- С § 1, т. 1, буква „б“ са направени изменения в чл. 7, ал. 1, като се създава нова т. 2а в ЗЖТ относно функцията на ИАЖА да упражнява надзор за изпълнението на изискванията, при които са издадени лицензиите или разрешенията по време на срока на тяхната валидност.

- С § 1, т. 2 е направено изменение на чл. 7, ал. 2 от ЗЖТ, свързано със задължението на ИАЖА като национален орган по безопасността да води Регистър на свидетелствата за управление на локомотив, издадени от агенцията съгласно член 22 от Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. за сертифициране на машинисти, управляващи локомотиви и влакове в рамките на железопътната система на Общността (ОВ, L 315 от 3 декември 2007 г., стр. 51).

- С § 1, т. 3 в чл. 7 от ЗЖТ е създадена ал. 3, т. 1-3 във връзка с определянето на ИАЖА като национален орган по безопасността да води Национален регистър на превозните средства, Регистър на разрешенията за въвеждане в експлоатация на стационарни подсистеми и Регистър на разрешенията за пускане на пазара на превозни средства с област на употреба – железопътната инфраструктура на Република България.

Националният регистър на превозните средства (на возилата) отговаря на общите спецификации, приети от Европейската комисия с Решение на Комисията от 9 ноември 2007 година за приемане на обща спецификация на Националния регистър на подвижния състав, предвиден в член 14, параграфи 4 и 5 от директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО (2007/756/ЕО) (ОВ, L 305 от 23 ноември 2007 г., стр. 30).

Съответно с § 20 в чл. 115а се предвижда отменяне на ал. 7 относно воденето от ИАЖА на Регистър на превозните средства и на Регистър на железопътната инфраструктура относно оперативната ѝ съвместимост. Регистърът на железопътната инфраструктура се води от Национална компания „Железопътна инфраструктура“ съгласно Решение за изпълнение на Комисията от 26 ноември 2014 година относно общите спецификации на регистъра на железопътната инфраструктура и за отмяна на Решение за изпълнение 2011/633/ЕС (2014/880/ЕС) (ОВ, L 356 от 12 декември 2014 г., стр. 489-519).

- С § 14 в чл. 38, ал. 2, т. 1 са предложени корекции в съответствие с чл. 17, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС, съгласно който железопътното предприятие кандидатства за издаване на лицензия в държавата - членка на Европейския съюз, в която е установено. В чл. 38, ал. 2, т. 3 се предлага промяна на разпоредбата във връзка с възможността кандидатът да има осигурени дизелови мотрисни влакове освен електрически мотрисни влакове.

- С § 19 се предлага допълнение в чл. 114, ал. 1 от ЗЖТ относно задължението на всички работници, свързани непосредствено с движението на влаковете в гарата, да изпълняват разпорежданията на дежурния ръководител. Мотивите за това са, че с чл. 114, ал. 1, изречение първо, дежурният влаков диспечер и дежурните ръководители в гарите са определени за лицата, които ръководят движението на влаковете. С изречение второ е определено задължението за изпълнение на разпорежданията на дежурния влаков диспечер относно движението на влаковете в участъка. Относно организацията на работата в гарата разпорежданията на дежурния ръководител също са задължителни за лицата, свързани с движението на влаковете в гарата.

- С § 20 в чл. 115а, ал. 1, 3, 5 и 6 от ЗЖТ са предложени следните изменения във връзка с необходимостта от постигане на съответствие на използваните в текста термини и понятия с използваните в европейското законодателство:

1. В ал. 1 текстът в скобите е заличен, тъй като не е актуален и не покрива обхвата на понятието „железопътна система“ съгласно Директива

(ЕС) 2016/797. Както е посочено в текста, железопътната система се разделя на подсистеми.

2. Съгласно чл. 115а, ал. 2 от ЗЖТ подсистемите са структурни и функционални и са определени с Наредбата по чл. 5, т. 2 от ЗЖТ. Подсистемите на железопътната система са определени в съответствие с Приложение II на Директива (ЕС) 2016/797.

3. В ал. 3 съществуващият текст е прецизиран, като е посочено, че техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) се определят от Европейската комисия. Съгласно член 5, параграф 1 от Директива (ЕС) 2016/797, за да се определят специфичните цели на всяка ТСОС, на Европейската комисия се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 50 от Директивата. При приемането на тези делегирани актове Европейската комисия обосновава необходимостта от нови или съществено изменени ТСОС.

4. В ал. 5 и 6 са въведени термините „нотифицирани органи“ и „определени органи“ в съответствие с член 2, т. 42 от Директива (ЕС) 2016/797 относно определението за „Орган за оценяване на съответствието“.

- С § 9 се предлага отменяне на разпоредбите на чл. 31, ал. 5-6 от ЗЖТ, свързани с международни обединения. Предложението е свързано с това, че се отваря пазарът на вътрешните услуги за железопътен превоз на пътници, с което се цели засилване на конкурентния натиск върху пазара на железопътни услуги с оглед на увеличаване на количеството и подобряване на качеството на услугите за превоз на пътници и товари.

Очакваните резултати от прилагането на разпоредбите, включени в проекта на ЗИД на ЗЖТ, са:

1. Националното законодателство ще бъде хармонизирано и приведено в съответствие с европейското чрез транспониране на част от Директива (ЕС) 2016/2370, което ще допринесе за разширяването обхвата на единното европейско железопътно пространство на принципа за свободен достъп, така че да се прилага и за вътрешните железопътни пазари, и за реформирането на управлението на управителите на железопътната инфраструктура с цел да се осигури равен достъп до нея.

2. Националното законодателство ще бъде хармонизирано и приведено в съответствие с европейското чрез транспониране на част от Директива (ЕС) 2016/798, което ще допринесе за развитието и усъвършенстването на безопасността на железопътния транспорт, както и за

подобрен достъп до пазара на железопътни услуги чрез установяване на обща регулаторна рамка за безопасност на железопътния транспорт, хармонизиране на правилата за безопасност, издаването на сертификати за безопасност на железопътните предприятия, разпределяне на задачите и ролите на националния орган по безопасността.

3. Националното законодателство ще бъде хармонизирано и приведено в съответствие с европейското чрез транспониране на част от Директива (ЕС) 2016/797, което ще допринесе за рационализиране и хармонизиране на процедурите за издаване на разрешение за пускане на пазара или за въвеждане в експлоатация на структурни подсистеми на железопътната система с цел - изграждането на единното европейско железопътно пространство и намаляване на разходите и продължителността на процедурите за издаване на разрешения.

4. Тежестта за бизнеса и администрацията ще бъде намалена чрез въвеждане на системата за обслужване на „Едно гише“ при подаване на заявления от кандидатите за получаване на единен сертификат за безопасност, на разрешение за пускане на пазара на превозно средство или на разрешения за типове превозни средства.

5. Санкционният режим ще бъде допълнен при нарушения на законодателството във връзка с несправедливо или дискриминационно третиране на железопътни предприятия от управител на железопътна инфраструктура, оператор на обслужващо съоръжение или друго железопътно предприятия, както и непредоставяне на информация, с което се възпрепятства изпълнението на контролните и регулаторните функции на ИАЖА като регулаторен орган и като национален орган по безопасността в железопътния транспорт.

6. Законът за железопътния транспорт ще бъде актуализиран и чрез отменяне или коригиране на остарели и неактуални разпоредби.

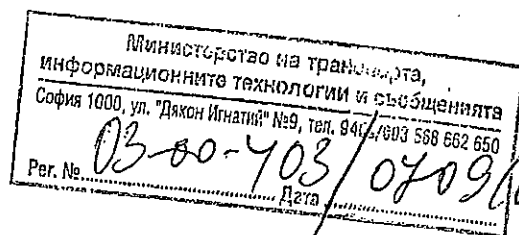
МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ:

(Бойко Борисов)



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
АДМИНИСТРАЦИЯ НА
МИНИСТЕРСКИЯ СЪВЕТ

№ 02 М. 59
07.09. 2018 г.



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

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН МАРКОВ,

Приложено Ви изпращам становището на дирекция „Модернизация на администрацията“ относно съгласуването на постъпилата на 29 август 2018 г. по електронна поща на адрес impact.assessment@government.bg частична предварителна оценка на въздействието на проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт.

Съгласуването се извършва на основание чл. 30г от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация.

Приложение: становище на дирекция „Модернизация на администрацията“.

ГЛАВЕН СЕКРЕТАР
НА МИНИСТЕРСКИЯ СЪВЕТ



ВЕСЕЛИН ДАКОВ



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
АДМИНИСТРАЦИЯ НА
МИНИСТЕРСКИЯ СЪВЕТ

СТАНОВИЩЕ

на дирекция „Модернизация на администрацията“

На основание чл. 30г от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация дирекция „Модернизация на администрацията“ съгласува постъпилата на 29 август 2018 г. по електронна поща на адрес impact.assessment@government.bg частична предварителна оценка на въздействието на проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт със следните препоръки:

Раздел 1 „Дефиниране на проблема“

- При формулирането на проблемите са описани целите, които са поставени пред ЗИД на ЗЖТ. Предлагаме проблемите да се преформулират, с цел коректното им назоваване и описание (напр.: I – Несъответствие на националното законодателство с правото на Европейския съюз...; II – Наличие на слаби места...; III – Усложнени и несъответстващи на ЗОАРАКСД услуги...);

Раздел 4 „Варианти на действие“

- Всички действия, които произтичат от прилагането на вариантите, следва да бъдат описани в частта на съответния вариант. В тази връзка предложенията за промени, фигуриращи в Раздел 1 и 6 следва да бъдат описани единствено в този раздел.

Раздел 5 „Негативни въздействия“

- Наличието или отсъствието на негативни въздействия следва да се опише ясно в частта на всеки от разглежданите варианти;

Раздел 6 „Положителни въздействия“

- Наличието или отсъствието на положителни въздействия следва да се опише ясно в частта на всеки от разглежданите варианти. Информацията в раздела

следва да бъде обвързана с конкретен вариант. Описанието на различните варианти следва да бъде ясно обособено.

Раздел 8.1 „Административната тежест за физическите и юридическите лица“

- Предвид описанието на Вариант 1 в Раздел 4 „Варианти на действие“ и Раздел 6 „Положителни въздействия“, и посоченият в Раздел 8.1 отговор, предлагаме за по-голяма яснота в последния да се опишат кратко действията, които ще намалят или съответно повишат административната тежест.

Раздел 8.2 „Създават ли се нови регулаторни режими? Засягат ли се съществуващи режими и услуги“

- Не е посочен отговор.

Раздел 10. „Как въздейства актът върху микро-, малките и средните предприятия (МСП)?“

- Посоченият отговор следва да се аргументира чрез прилагане на МСП Тест (публикуван на адрес: <http://www.strategy.bg/StaticPages/CalculatingManual.aspx?guidanceType=1§ionName=Appendix1>).

Съгласно чл. 17 от Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието, изводите и относимата информация от извършената частична предварителна оценка на въздействието се включват във финансовата обосновка по чл. 35, ал. 1, т. 4 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация.

На основание чл. 30б, ал. 4 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация е необходимо окончателната оценка на въздействието да бъде съобразена с препоръките от становището.

На основание чл. 85, ал. 1 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация е необходимо това становище да бъде публикувано заедно с преработената оценка на въздействието и проекта на акт при обществените консултации, провеждани в изпълнение на Закона за нормативните актове.

**ДИРЕКТОР НА ДИРЕКЦИЯ
„МОДЕРНИЗАЦИЯ НА АДМИНИСТРАЦИЯТА“**

/КРАСИМИР БОЖАНОВ/

Приложение № 1

към чл. 16 от Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието

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
За включване в законодателната/оперативната програма на Министерския съвет за периода: 2018 г.	Дата: 17.10.2018 г.
Контакт за въпроси: Д. Неделков, гл. директор на ГДЖИ в ИАЖА и М. Французова, директор на дирекция „Регулиране“ в ИАЖА	Телефони: 02/9409511; 02/9409515
1. Дефиниране на проблема: I. Несъответствие на национално законодателство с правото на Европейския съюз и по специално с разпоредбите на: ➤ Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 година за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура (Директива (ЕС) 2016/2370); ➤ Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно безопасността на железопътния транспорт (ОВ L 138, 26.5.2016г., стр. 44) (Директива относно безопасността на железопътния транспорт) (Директива 2016/798/ЕС); ➤ Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 102) (Директива относно оперативната съвместимост на железопътния транспорт) (Директива 2016/797/ЕС); II. Наличие на слаби места в административно-наказателните разпоредби на Закона за железопътния транспорт; III. Усложнени и несъществуващи на Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност (ЗОАРАКСД) услуги в Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ); IV. Остарели и неактуални разпоредби на ЗЖТ, включително по отношение на функциите на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“. <i>1.1. Кратко опишете проблема и причините за неговото възникване. Посочете аргументите, които обосновават нормативната промяна.</i> I. Несъответствие на национално законодателство с правото на Европейския съюз и по специално с разпоредбите на Директива (ЕС) 2016/2370, Директива 2016/798/ЕС и Директива 2016/797/ЕС. Единното европейско железопътно пространство, както е определено в Бялата книга от 2011 г. относно транспортната политика, има за цел да се изгради вътрешен железопътен пазар, на който европейските железопътни предприятия (ЖП) могат да предоставят услугите си без ненужни технически и административни пречки. Въпреки съществуващото законодателство,	

все още са налице проблеми в областта на ефикасността и на конкуренцията.

Железопътната инфраструктура е гръбнакът и двигателят на вътрешния пазар, но също така представлява естествен монопол поради високите си разходи. Предвид засиления натиск върху публичните финанси, подобрената ефикасност е по-важна от всякога, за да се гарантира оптимално управление и използване на общата инфраструктура от различни железопътни предприятия. За да се осигури устойчив растеж, трябва да бъдат премахнати пречките пред навлизането в железопътния сектор.

Заздравяването на единния пазар чрез оптимизиране на управлението на инфраструктурата, по специално като се гарантира, че управителят на инфраструктурата изпълнява набор от съгласувани функции, съгласува действията си по трансгранични проблеми с партньорите си в ЕС и откликва на нуждите на железопътните предприятия („предизвикателство, свързано с ефикасността“) и позволява действителен недискриминационен достъп до инфраструктурата („предизвикателство, свързано с равния достъп“), е начин, по който може да бъде подпомогнат устойчивият растеж.

На първо място се проявява предизвикателството, свързано с ефикасността, тъй като сегашният модел на управление не осигурява достатъчно стимули и средства управителите на инфраструктурата (УИ) да откликват на нуждите на пазара на транспортни услуги и да допринасят за оптимизирането на показателите на сектора като цяло. Макар преработеният вариант на първия пакет от законодателни актове за железопътния транспорт да въведе задължението УИ да се консултират с ползвателите и вариантът да предвижда използване на схеми и цели за показателите, това не позволява структуриран и непрекъснат диалог с ползвателите. Освен това разпределението на различни функции за управление на инфраструктурата между различните участници на пазара може да доведе до несъгласуваност в управлението на инфраструктурата и до увеличени разходи за координиране. Също важно условие за завършване на Единното европейско железопътно пространство е да се подобри функционирането на трансграничното сътрудничество между УИ.

На 30 януари 2013 г. Комисията прие цялостен пакет от шест законодателни предложения за постигане на по-качествени и по-разнообразни железопътни услуги в Европа. Подобряването на качеството на услугите и ефективността е необходимо, за да стане железопътният транспорт по-сигурен и привлекателен избор за пътниците и да се насърчи преходът към този вид транспорт. В контекста на ограничения на публичните средства може да се постигне по-добро съотношение качество-цена и дълготрайност. Пакетът има за цел също така да стимулира нововъведенията в железопътния транспорт на ЕС в отговор на очакванията на потребителите. Това се постига по три отделни и взаимосвързани начина един от които включва укрепване ролята на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (АЖТЕС) на принципа „обслужване на едно гише“ за издаване на валидни за целия ЕС разрешения за пускане на пазара на возила и сертификати за безопасност на операторите.

Тази цел се постига с преработването на Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно безопасността на железопътния транспорт, нейната отмяна и замяна с Директива 2016/798/ЕС относно безопасността на железопътния транспорт. Една от основните промени в посочената Директива 2016/798/ЕС е свързана с издаването на единни сертификати за безопасност на железопътни предприятия. Това включва замяна на сегашната система от две части — част А (издавана в държавата членка, в която железопътното предприятие е било установено за първи път) и част Б (издавана във всяка държава членка, в която железопътното предприятие възнамерява да извършва дейност) — с единен сертификат за безопасност на ЕС, валиден в целия Съюз. С разпоредбите на глава III „Сертификат и разрешение за безопасност“ и по специално с член 10 се въвежда нов принцип за издаване на

единен сертификат за безопасност – когато железопътните предприятия имат област на дейност ограничена до територията на Р. България сертификата може да се издава от Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ или от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз, а в случай на област на дейност в повече държави членки на Европейския съюз само от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз.

Въвеждането на единен сертификат за безопасност, вместо ползваните сертификати за безопасност част А и Б налага промяна във всички разпоредби свързани с достъпа до железопътната инфраструктура. В посочените разпоредби на Закона за железопътния транспорт, като например чл. 31 и чл. 34 се предлага замяна на сертификат за безопасност с единен сертификат. Притежаването на посочения единен сертификат остава задължително условие за получаване на достъп до железопътната инфраструктура за извършване на железопътни превози.

Предвид факта, че „единния сертификат за безопасност“ е доказателство, че железопътното предприятие е внедрило и ползва Система за управление на безопасността, с промяна в чл. 115д ал.5 следва да се посочат нейните основните елементи и мястото в подробности - наредба, издадена от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията на основание на чл. 29, ал. 3, т. 1 от Закона.

По отношение на оперативната съвместимост, Европейската комисията чрез новата Директива 2016/797/ЕС въвежда промени, които могат да бъдат групирани в три различни категории: нови разпоредби, промяна и актуализиране на съществуващи. На първо място се въвеждат нови определения, понятието за издаване на разрешение за пускане на пазара на возило, както и някои разпоредби относно водене на регистри. В Директивата се правят пояснения относно съществуващи разпоредби, като обхват на директивата, прилагане на Технически спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) на съществуващите железопътни подсистеми, дерогации от ТСОС, пропуски в ТСОС и приложимост на националните правила. Третата важна част е свързана с актуализации, породени от развитието на законодателната рамка: разпоредби, свързани с оценяването на съответствието и организациите за оценяване на съответствието, както и препратки към процедури на комитета и делегирани актове. Директивата за оперативна съвместимост въвежда нови понятия за въвеждане в експлоатация на подсистемите за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, на енергийните и инфраструктурните подсистеми, изграждащи железопътната система на Съюза и издаване, подновяване, изменение или отменя на разрешения за пускане на пазара на превозни средства и разрешения за типове превозни средства

Правилното функциониране на железопътния транспорт е от решаващо значение за осигуряване на високо ниво на безопасност, както и за доверието на всички заинтересовани страни в железопътната система. Опитът от прилагането на предходните Директиви, свързани с безопасността и оперативната съвместимост на железопътния транспорт е показал, че определения в тях критерии, които трябва да бъдат изпълнени от Р. България като държава-членка на ЕС, и в последствие нотифицирани пред ЕК, следва да се считат за достатъчни, за да гарантират еднакво безопасност и високи резултати. В тази връзка е наложително да се предприемат действия за осигуряване прилагането на посочените по-горе Директиви от 2016 г.

II. Наличие на слаби места в административно-наказателните разпоредби на Закона за железопътния транспорт.

Решение № 69 от 05.02.2018 г. Министерски съвет на Р. България задължи министерствата да извършат анализ на административно-наказателните разпоредби на законите, за чието

изпълнение или прилагане отговарят пряко или чрез второстепенните си разпоредители с бюджет, относно слаби места, посочени в приложение на посоченото РМС. Въз основа на извършен вътрешен анализ на административнонаказателните разпоредби, в Закона за железопътния транспорт е констатирано наличие на СЛАБО МЯСТО 1: „Множеството контролни органи с различни контролни правомощия. Липса на конкретика и лоша регламентация на контролните правомощия на администрацията“. В съответните разпоредби на Закона е възможно да се приложат мярка 1: „Ясно дефиниране на пределите на компетентност на контролните органи.“ и мярка 2: „Намаляване броя на органите, компетентни да контролират идентични обществени отношения.“. Също така е идентифицирано СЛАБО МЯСТО 6: „Широк диапазон на размерите на наказанията“ и се предлага да се предприемат като възможни за изпълнение мерки 8 и 9.

III. Усложнени и несъществуващи на Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност (ЗОАРАКСД) услуги в Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ).

При анализ на разпоредби на ЗЖТ в установено несъответствие с разпоредбите на ЗОАРАКСД, констатирани от администрацията на Министерския съвет в резултат от инвентаризация на административните услуги, извършена по проект „Трансформация на модела на административното обслужване“ по отношение на срокове за издаване на различни сертификати и разрешения. Констатирано е разминаване в сроковете за издаване на лицензия за превоз на пътници и/или товари, и на разрешение на лица за оценяване, на сертификати, удостоверения и разрешения, издавани от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация като Национален орган по безопасността. Сроковете за извършване на посочените услуги не са ясно и точно посочени в закона и не обвързват администрацията.

IV. Остарели и неактуални разпоредби на ЗЖТ, включително по отношение на функциите на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“.

В периода 2012 -2018 г. на ИАЖА са възложени нови функционални задължения във връзка с изпълнение на редица европейски нормативни разпоредби. В общия случай това е ставало с въвеждане на редица задължения към Националните органи по безопасност в железопътния транспорт, чрез различни регламенти или актове за изпълнение на Европейския съюз. В националното ни законодателство за този период не са извършвани промени чрез които ясно и точно да се доразпишат правомощията на Агенцията. Във връзка с това в ЗЖТ са включени текстове, обхващащи компетенциите и правомощията упражнявани от ИАЖА.

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

Действия само от страна на държавите членки не са в състояние да гарантират интеграцията на железопътния пазар на ЕС и да премахнат разликите в тълкуването на законодателството, тъй като устойчивостта на националните правила и недостатъчно оптималното функциониране на националните институции, които действат като пречки за вътрешния пазар, в действителност са същината на проблема. Действията на равнището на ЕС имат за цел да гарантират последователно прилагане на достиженията на правото на ЕС в областта на железопътния транспорт, което следва да доведе до създаването на единно европейско железопътно пространство без ненужни административни и технически пречки.

Директива 2016/797/ЕС за оперативната съвместимост и Директива 2016/798/ЕС за безопасността са основната част от Техническият стълб на 4-ти железопътен пакет на Европейската комисия, с който се цели да се повиши конкурентоспособността на железопътния сектор чрез значително намаляване на разходите и административната тежест за железопътните предприятия, желаещи да оперират в цяла Европа, включително и в Р. България. По-специално, това ще стане като се уеднаквят изискванията и се премахне подаване на скъпоструващи заявления в случай, когато се касае за превози в повече от една държава-членка.

Съществуващите разпоредби в Закона за железопътния транспорт са в противоречие с постановките в Директивата за безопасност и на Директивата за оперативната съвместимост и не следва да се прилагат след изтичане на срока за транспониране. Разликите в разпоредбите пораждат проблеми, които не могат да се решат в рамките на съществуващото законодателство чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности, а налагат извършване на промени.

С Решение № 69 от 05.02.2018 г. Министерски съвет на Р. България задължи министерствата да извършат анализ на административно-наказателните разпоредби на законите, за чието изпълнение или прилагане отговарят пряко или чрез второстепенните си разпоредители с бюджет, относно слабите места, посочени в приложение на посоченото РМС, и да изготвят предложения за промени. След извършване на анализ ИАЖА е набелязала проблемна област, свързана с разпоредбата на член 118а на ЗЖТ. Посочения член дава право длъжностни лица, определени от управителя на железопътната инфраструктура/концесионера, когато нарушенията са извършени на територията на предоставените им за ползване обекти от железопътната инфраструктура и длъжностни лица, определено от ръководителя на превозвачи, да съставят актове за констатиране на нарушения. Въпреки даденото право, до момента, управителя на железопътната инфраструктура, концесионери и железопътните превозвачи не са се възползвали от предоставената им възможност и не са издавали актове за установяване на административни нарушения. Посочените субекти не се явяват и административни органи. В тази връзка се предлага отмяна на чл. 118а в ЗИД на ЗЖТ като изпълнение на Мярка съгласно РМС № 69, за отстраняване на слабо място № 1, а именно: множество контролни органи с различни контролни правомощия и липса на конкретика и лоша регламентация на контролните правомощия на администрацията.

Съгласно разпоредбата на чл. 118б на ЗЖТ право да съставят актове за констатиране на нарушения по чл. 129 - 132 имат длъжностни лица, определени от министъра на вътрешните работи. В общия случай това са полицейски служители от различни структури на Министерство на вътрешните работи които издават АУАН, който от своя страна се изпраща до ИАЖА за издаване на Наказателно постановление. Посочения ред прави административно-наказателната дейност бавна при условие, че същото може да се облекчи и съкрати като време. Към момента не е ползвана възможността за налагането на глоба с фиш от органите на МВР. Това е начин да се опрости процедурата по налагане на глоби и събиране на дължимите суми особено за нарушения, за които в ЗЖТ предвидена минимална санкция, а именно: за нарушения по чл. 130 от ЗЖТ глобата е от 20 до 50 лв.; за нарушения по чл. 131, ал. 1 от ЗЖТ глобата е от 50 до 150 лв., а за нарушения по ал. 2 – от 20 до 50 лв.; за нарушения по чл. 132, ал. 2 от ЗЖТ глобата е от 50 до 100 лв. За органите на МВР да налагат глоба с фиш не е нова практика – налагането на глоба с фиш е въведено със Закона за движение по пътищата. По този начин, ще се облекчи административната процедура – няма да се изготвя АУАН, който да се изпраща до ИАЖА за издаване на Наказателно постановление. Запазва се и възможността за защита интереса на гражданите, като на лицето, което оспорва извършеното от него нарушение или размера на наложената му глоба или откаже да подпише фиша, се съставя акт.

АУАН и Наказателните постановления могат да бъдат обжалвани по реда на ЗАНН и АПК.

Размерите на глобите и имуществените санкции, налагани в административно-наказателните разпоредби в ЗЖТ на членове от 128 до 146 са с голяма разлика в долна и горна граници, без за това да е посочена причина. В ЗЖТ липсват и текстове, които да насочват при кои случаи санкциите са в едната или другата граница. В разпоредбите на ЗЖТ липсват определения за повторно и системно нарушение. По идентифицирано от Министерски съвет СЛАБО МЯСТО 6: Широк диапазон на размерите на наказанията се предлага да се предприемат мерки 8 и 9, за чието изпълнение с § от 29 до 46 се коригират размерите на глобите и имуществените санкции, налагани в административно-наказателните разпоредби в ЗЖТ. Мотив за предложените корекции е намаляване на диапазона в размера им. За определянето на диапазона между минимум и максимум на наказанията в предложените изменения се предлага максимумът да е не повече от два пъти стойността на минимума, или да бъде определен минимален размер на глобата или имуществената санкция, а максималният - да бъде обвързан със стойността на предмета на нарушението, когато същото може да са измери чрез парична стойност.

1.3. Посочете дали са извършени последващи оценки на нормативния акт, или анализи за изпълнението на политиката и какви са резултатите от тях?

Не са извършвани последващи оценки на действащото в момента законодателство.

2. Цели:

С предложения законопроект се цели:

1. Хармонизирано и приведено в съответствие с европейското, национално законодателство, посредством транспониране на част от Директива (ЕС) 2016/2370, което ще допринесе за разширяването на обхвата на Единното европейско железопътно пространство на принципа за свободен достъп, така че той да се прилага и за вътрешните железопътни пазари, и реформирането на управлението на управителите на инфраструктура с цел да се осигури равен достъп до железопътната инфраструктура.
2. Хармонизирано и приведено в съответствие с европейското, национално законодателство, посредством транспониране на част от Директива (ЕС) 2016/798, което ще допринесе за развитието и усъвършенстването на безопасността на железопътния транспорт, както и подобрен достъп до пазара на железопътни услуги чрез установяване на обща регулаторна рамка за безопасност на железопътния транспорт, хармонизиране на правилата за безопасност, издаването на сертификати за безопасност на железопътните предприятия, задачите и ролите на националните органи по безопасността.
3. Хармонизирано и приведено в съответствие с европейското, национално законодателство, посредством транспониране на част от Директива (ЕС) 2016/797, което ще допринесе за рационализиране и хармонизиране на процедурите за издаване на разрешение за пускане на пазара или за въвеждане в експлоатация на структурни подсистеми на железопътната система с цел да се допринесе за приключване на изграждането на единното европейско железопътно пространство и намаляване на разходите и продължителността на процедурите за издаване на разрешения.
4. Намаляване на тежестта за бизнеса и администрацията, посредством въвеждане на системата за обслужване на „Едно гише“ при подаване на заявления от кандидатите за получаване на Единен сертификат за безопасност, на Разрешение за пускане на пазара на превозно средство или на Разрешения за типове превозни средства.
5. Допълване на санкционния режим при нарушения на законодателството по отношение на несправедливо или дискриминационно третиране на железопътни предприятия от

управителна инфраструктура, оператор на обслужващо съоръжение или друго железопътно предприятия, както и непредоставяне на информация, с което се възпрепятства изпълнението на контролните и регулаторни функции на ИАЖА като Регулаторен орган и като Национален орган по безопасността в железопътния транспорт.

6. Актуализирано законодателство чрез отмяна или корекция на някои остарели и неактуални разпоредби, както и изпълнение на Решение на Министерски съвет № 69 от 05.02.2018 г. за идентифициране на слаби места в административно-наказателни разпоредби на Законите и предприемане на мерки за отстраняването им.

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?

3. Идентифициране на заинтересованите страни:

1. Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията;
2. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“;
3. Управител на железопътна инфраструктура – Държавно предприятие „Железопътна инфраструктура“;
4. Железопътни предприятия;
5. Лица, отговорни за поддържане на превозни средства;
6. Производители и собственици на железопътен подвижен състав;
7. Органи за оценка на съответствие;
8. Оператори на обслужващи съоръжения;
9. Заявители на капацитет;
10. Външни на железопътната система – нарушители на разпоредбите на ЗЖТ върху които са приложими административно-наказателните разпоредби.

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.).

4. Варианти на действие:

Вариант 0 „Без действие“

При този вариант ще са налични:

I. Несъответствие на национално законодателство с правото на Европейския съюз и по специално с разпоредбите на:

- Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016

година за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура по отношение на гарантиране на независимостта на управителя на инфраструктура във връзка с упражняването на основните функции, управлението на трафика и планирането на дейностите по поддръжка, утвърждаване на пълното отваряне на пазара и разширяване правомощията на Регулаторния орган;

- Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно безопасността на железопътния транспорт (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 44) (Директива относно безопасността на железопътния транспорт) (Директива 2016/798/ЕС) по отношение на ролята и функциите на Националния орган за безопасност и единният сертификат за безопасност, който е свързан с правото на достъп до железопътната инфраструктура;
- Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 102) (Директива относно оперативната съвместимост на железопътния транспорт) (Директива 2016/797/ЕС) по отношение на ролята и функциите на Националния орган за безопасност при въвеждане в експлоатация на структурни и мобилни подсистеми, разрешения за достъп до пазара и въвеждане в експлоатация, органи за оценка на съответствие и др.;

При този вариант „без действие“ съществува риск, свързан с прилагане към Р България на разпоредбите на член 260 от Договора за функциониране на Европейския съюз – започване на наказателни процедури и налагане на еднократно платима сума или периодична имуществена санкция за неизпълнение на задължение, което произтича от договорите за членство

II. Наличие на слаби места в административно-наказателните разпоредби на Закона за железопътния транспорт;

III. Остарели и несъществуващи услуги в Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ), които не са в съответствие със Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност (ЗОАРАКСД);

IV. Остарели и неактуални разпоредби на ЗЖТ по отношение на функциите на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“.

Вариант 1 „Приемане на Закона за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт“:

Отпада опасността от имуществени санкции към Р България. Приемането на предложените промени би оказало позитивно влияние върху дейността на управителя на железопътната инфраструктура, превозвачите и операторите на обслужващи съоръжения. Този вариант отговаря на общите, специфичните и оперативните цели на директивата, подобрява условията за конкуренция и ефикасността в железопътната система. Очаква се стимулиране на икономическия растеж, повишаване използването на капацитета и на техническите показатели на инфраструктурата и намаляване пречките и бариерите пред навлизането на пазара, като се отстраняват конфликтите на интереси.

1. Хармонизирано и приведено в съответствие с европейското, национално законодателство, посредством транспониране на част от Директива (ЕС) 2016/2370, което ще допринесе за разширяването на обхвата на Единното европейско железопътно пространство на принципа за свободен достъп, така че той да се прилага и за вътрешните железопътни пазари, и

реформирането на управлението на управителите на инфраструктура с цел да се осигури равен достъп до железопътната инфраструктура.

2. Хармонизирано и приведено в съответствие с европейското, национално законодателство, посредством транспониране на част от Директива (ЕС) 2016/798, което ще допринесе за развитието и усъвършенстването на безопасността на железопътния транспорт, както и подобрен достъп до пазара на железопътни услуги чрез установяване на обща регулаторна рамка за безопасност на железопътния транспорт, хармонизиране на правилата за безопасност, издаването на сертификати за безопасност на железопътните предприятия, задачите и ролите на националните органи по безопасността.

3. Хармонизирано и приведено в съответствие с европейското, национално законодателство, посредством транспониране на част от Директива (ЕС) 2016/797, което ще допринесе за рационализиране и хармонизиране на процедурите за издаване на разрешение за пускане на пазара или за въвеждане в експлоатация на структурни подсистеми на железопътната система с цел да се допринесе за приключване на изграждането на единното европейско железопътно пространство и намаляване на разходите и продължителността на процедурите за издаване на разрешения.

4. Намаляване на тежестта за бизнеса и администрацията, посредством въвеждане на системата за обслужване на „Едно гише“ при подаване на заявления от кандидатите за получаване на Единен сертификат за безопасност, на Разрешение за пускане на пазара на превозно средство или на Разрешения за типове превозни средства.

5. Допълване на санкционния режим при нарушения на законодателството по отношение на несправедливо или дискриминационно третиране на железопътни предприятия от управителна инфраструктура, оператор на обслужващо съоръжение или друго железопътно предприятия, както и непредоставяне на информация, с което се възпрепятства изпълнението на контролните и регулаторни функции на ИАЖА като Регулаторен орган и като Национален орган по безопасността в железопътния транспорт.

6. Актуализирано законодателство чрез отмяна или корекция на някои остарели и неактуални разпоредби.

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

5. Негативни въздействия:

- Вариант 0 „Без действие“

При вариант 0 „Без действие“

Съществуващите разпоредби няма да гарантират независимостта на управителя на инфраструктура по отношение на основните функции, управлението на трафика и планирането на дейностите по поддръжка, както и по отношение организацията и вземането на решения във връзка с основните функции в границите на установените рамки на таксуване и разпределение на капацитета. При този вариант УИ няма да има право да възложи на друга организация или дружество дейности по развитие, поддръжане и обновяване на железопътната инфраструктура и свързани с това задачи, както и разпределението на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт, като разполага с надзорни правомощия и носи отговорност за изпълнението на тези функции. Национална компания „Железопътна инфраструктура“ няма да е задължена да си сътрудничи с основните управители на инфраструктура от другите държави членки на Европейския съюз и ще е изолирана.

Няма да съществуват разпоредби, свързани с отваряне на пазара, които да дават права на

железопътните превозвачи на достъп при справедливи, недискриминационни и прозрачни условия до железопътната инфраструктура и до обслужващите съоръжения за извършване на всички видове железопътни услуги за превоз на пътници и товари.

По отношение на извършването на международен превоз на пътници, железопътните превозвачи няма да имат право да превозват пътници между железопътни гари, разположени по международния маршрут между железопътни гари, разположени на територията на Република България.

Директивата за безопасността въвежда няколко нови постановки, нова регулаторна рамка която налага да се премине постепенно към „единен сертификат за безопасност“, валиден за областта на дейност на съответното железопътно предприятие и тези постановки следва да намерят своето място в българското законодателство. Без въвеждането на „единен сертификат за безопасност“ както е предвидено, няма да се въведе двойствения по либерален режим при издаването на единни сертификати за безопасност на железопътните предприятия. Ще съществуват разпоредби относно сертификатите за безопасност, който ще указват издаване само от Националните органи по безопасност. Разпоредбите на Директивата дават роля при издаването на посочените сертификати и на Агенцията за железопътен транспорт на европейския съюз които само в Р. България няма да са приложими. Заявителят, в случая железопътно предприятие, няма да има възможност да избира дали да подаде заявлението си за издаване на единен сертификат за безопасност чрез обслужване на едно гише, посочено в Регламент (ЕС) 2016/796 до националния орган по безопасността или до Агенцията.

Член 16 от Директивата за безопасност задължава всички държави членки на Съюза да създадат национален орган по безопасността. Съгласно действащите разпоредби на Закона за железопътния транспорт това е Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“. При този вариант на действие няма да се определят ясно функциите на органа по безопасността Директивата за безопасност изисква Агенцията за железопътен транспорт и националните органи по безопасността следва да си сътрудничат и, когато е целесъобразно, да споделят компетентностите си относно издаването на единните сертификати за безопасност което при този вариант няма да е възможно.

По отношение на услугите, попадащи в обхвата на Закона за железопътния транспорт, същите ще продължат да не са в съответствие със Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност (ЗОАРАКСД). Ще продължат да съществуват несъответствие с разпоредбите на ЗОАРАКСД, констатирани от администрацията на Министерския съвет в резултат от инвентаризация на административните услуги, извършена по проект „Трансформация на модела на административното обслужване“ по отношение на срокове за издаване на различни сертификати и разрешения. Няма да се отстранят слаби места в административно-наказателните разпоредби на Закона за железопътния транспорт - с Решение № 69 от 05.02.2018 г. Министерски съвет на Р. България задължи министерствата да извършат анализ на административно-наказателните разпоредби на законите, за чието изпълнение или прилагане отговарят пряко или чрез второстепенните си разпоредители с бюджет, относно слабите места, посочени в приложение на посоченото РМС, и да изготвят предложения за промени.

- Вариант 1 „Приемане на Закона за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт“:

Приемането на Закона за изменение и допълнение на ЗЖТ не може да има 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.

6. Положителни въздействия:

- **Вариант 0 „Без действие“** : При този вариант не са идентифицирани положителни въздействия.
- **Вариант за действие 1 „Приемане на закона за изменение и допълнение на Закон за железопътния транспорт“.**

С проекта се предлага прецизиране на разпоредби, свързани с гарантиране на независимостта на управителя на инфраструктура по отношение на основните функции, управлението на трафика и планирането на дейностите по поддръжка, както и по отношение организацията и вземането на решения във връзка с основните функции в границите на установените рамки на таксуване и разпределение на капацитета. Предвид, че законът дава възможност за отдаване на концесия на части от железопътната инфраструктура и концесионерите също са УИ, НКЖИ се определя като основен УИ. Дава се право на УИ да възложи на друга организация или дружество дейности по развитие, поддържане и обновяване на железопътната инфраструктура и свързани с това задачи, както и разпределението на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт, като разполага с надзорни правомощия и носи отговорност за изпълнението на тези функции.

Въвежда се и задължението на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ да си сътрудничи с основните управители на инфраструктура от другите държави членки на Европейския съюз, като участва в мрежа на основните управители на инфраструктура.

Утвърждава се пълното отваряне на пазара, като се дават права на железопътните превозвачи на достъп при справедливи, недискриминационни и прозрачни условия до железопътната инфраструктура и до обслужващите съоръжения за извършване на всички видове железопътни услуги за превоз на пътници и товари.

По отношение на извършването на международен превоз на пътници, железопътните превозвачи имат право да превозват пътници между железопътни гари, разположени по международния маршрут в рамките на Европейския Съюз, включително между железопътни гари, разположени на територията на Република България. Това право може да бъде ограничено за превоза на пътници между железопътни гари, разположени на територията на Република България, включително по алтернативен маршрут, когато такъв превоз вече се извършва въз основа на договор за обществена превозна услуга и може да доведе до нарушаване на икономическото равновесие на сключения договор. Ограничаването на правото на достъп се извършва с решение на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“.

Разширяват се правомощията на регулаторния орган с цел гарантиране на ефикасно управление и справедливо и недискриминационно използване на железопътната инфраструктура. Дават се допълнителни правомощия на регулаторния орган ИАЖА да следи и управлението на трафика, планирането на обновяването, както и планираните или непланираните дейности по поддръжка, за да се гарантира, че те не пораждат дискриминация. За неизпълнение на допълнителните надзорни функции се предвиждат съответните санкции.

С посочената промяна се разширяват правомощията на регулаторния орган за справедливото и недискриминационно използване на железопътната инфраструктура, като регулаторният орган има право да извършва проверки по своя собствена инициатива и с цел предотвратяване на дискриминацията спрямо-заявителите.

С цел гарантиране на равнопоставен достъп за регулаторния орган (в случая ИАЖА) се въвеждат нови правомощия, свързани с разширяване на мониторинга на условията за

конкуренция на пазара на железопътни услуги и на дейностите на управителите на инфраструктура.

Директивата за безопасността въвежда няколко нови постановки, нова регулаторна рамка която налага да се премине постепенно към „единен сертификат за безопасност“, валиден за областта на дейност на съответното железопътно предприятие и тези постановки следва да намерят своето място в българското законодателство. Въвеждането на „единен сертификат за безопасност“ е предвидено чрез промени в чл. 115е ал. 1 и чл. 115ж от Закона за железопътния транспорт. С тях ще се въведе двойствен режим при издаването на единни сертификати за безопасност на железопътните предприятия. До сега сертификатите за безопасност се издаваха само от Националните органи по безопасност. Разпоредбите на Директивата дават централна роля при издаването на посочените сертификати на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз. Заявителят, в случая железопътно предприятие, следва да има възможност да избира дали да подаде заявлението си за издаване на единен сертификат за безопасност чрез обслужване на едно гише, посочено в Регламент (ЕС) 2016/796 до националния орган по безопасността или до Агенцията. Направеният от заявителя избор следва да е обвързващ до приключването или прекратяването на процедурата по заявлението. Новият режим следва да направи железопътната система на Съюза по-ефективна и по-ефикасна чрез намаляване на административната тежест за железопътните предприятия и по безопасна. В тази връзка са и посочените промени в Глава шеста "б" БЕЗОПАСНОСТ И РАЗСЛЕДВАНЕ в Раздел I „Безопасност“ на Закона за железопътния транспорт. В посочения раздел на Закона се налагат редакционни промени в разпоредбите, свързани с издаване на удостоверение за безопасност на управителя на железопътната инфраструктура. При удостоверенията на управителите на инфраструктурата, Директивата за безопасност запазва съществуващите към момента принципи.

За въвеждането на посочения двойствен режим по отношение на единните сертификати за безопасност на железопътните предприятия, се налага промяна в съществуващото определение за сертификат за безопасност в т. 27 от § 1. на Допълнителните разпоредби и въвеждане на ново определение като т. 27а. за понятието „Област на дейност“. Посоченият термин „област на действие“ е свързан с единния сертификат и съответните мрежа или мрежи в рамките на една или повече държави членки на Европейския съюз, в които дадено железопътно предприятие възнамерява да извършва дейността си. С промяната в чл. 115е и въвеждането на нова ал. 6 се посочва срока на валидност на единния сертификат за безопасност, а с новата ал. 8 се разписват задължителните случаи в които следва да се пристъпи към преразглеждането му. С цел даване на възможност железопътни предприятия, опериращи до гари в съседни държави членки на Европейския съюз със сходни характеристики на мрежата и сходни оперативни правила, когато тези гари са в близост до границата и след съгласуване с компетентните национални органи по безопасността да имат право на достъп, се предлага нова ал. 10 в чл. 115е. С посоченото предложение следва да се транспонира ключова разпоредба от Директивата за безопасност и да се изпълни една от основните цели на 4-ти железопътен транспорт, а именно отваряне на пазара и премахване на бариерите пред железопътните предприятия. Разпоредбата съдържа и условия с цел гарантиране високо ниво на безопасност.

Въвеждането на единен сертификат за безопасност, вместо ползваните сертификати за безопасност част А и Б, издавани до сега от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ като Национален орган по безопасност, налага промяна във всички разпоредби свързани с достъпа до железопътната инфраструктура. В посочените разпоредби на Закона за железопътния транспорт, като например чл. 31 и чл. 34 се предлага замяна на сертификат за безопасност с единен сертификат. Притежаването на посочения единен сертификат остава задължително условие за получаване на достъп до железопътната

инфраструктура за извършване на железопътни превози.

Предвид факта, че „единния сертификат за безопасност“ е доказателство, че железопътното предприятие е внедрило и ползва Система за управление на безопасността, са наложителни промени в чл. 115д ал.5, като се посочат нейните основните елементи и мястото където те с;едва да са разписани в подробности - в наредба, издадена от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията на основание на чл. 29, ал. 3, т. 1 от Закона.

С промените в чл. 7 ал. 1 и чл. 115е също така се въвежда правото и задължението към Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ да следи на територията на Република България за непрекъснато спазване на задължението на железопътните предприятия или управителите на инфраструктура да използват система за управление на безопасността като извършва дейности по надзора, които включват проверки на прилагането от страна на железопътните предприятия и управителите на инфраструктура на системата за управление на безопасността.

Предвижда се чрез разпоредба в чл. 10 от Директивата за безопасност, да се въведе изискването за създаване и ползване на „едно гише“, което да служи като единна входна точка за всички заявления за издаване, разширяване на обхвата, промяна или отнемане на единни сертификати като се използват лесни, прозрачни и последователни процедури. С цел въвеждане на разпоредбата на Директивата, се предвижда създаване на нова ал. 5 в чл. 115е. Директивата за безопасност и Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004, задължават Агенцията за железопътен транспорт да разработи и въведе електронната система за обслужване на едно гише, а заявителите да ползват само този канал за заявяване.

С цел защита на интересите на железопътните предприятия с промяната в чл. 115ж се дава възможност в случай на отказ за издаването на единен сертификат за безопасност или на удостоверение за безопасност, това да става само след мотивиране и да може да бъде обжалвано от заявителите пред Административния съд София-град. В случай на отказ от Агенцията за железопътен транспорт на европейския съюз се въвежда право заявителите за издаване на единен сертификат, да подават жалби и оспорват решенията пред Апелативния съвет, определен съгласно член 55 от Регламент (ЕС) 2016/796.

Член 16 от Директивата за безопасност задължава всички държави членки на Съюза да създадат национален орган по безопасността. Съгласно действащите разпоредби на Закона за железопътния транспорт това е Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“. С цел транспониране на разпоредбата на Директивата с която се изисква да се определят функциите на органа по безопасността се правят промени в чл. 7 ал. 1 с добавяне на задължения за издаване на разрешения за въвеждане в експлоатация на подсистемите за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, на енергийните и инфраструктурните подсистеми, изграждащи железопътната система на Съюза, в съответствие с реда, определен с наредбата по чл. 5, т. 2 (Наредба № 57 от 9.06.2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз). На Националния орган по безопасност с добавяне на новите точки 6 и 7 се възлага да издава, подновява, изменя или отменя на разрешения за пускане на пазара на превозни средства и разрешения за типове превозни средства и да упражнява надзор на територия на Република България за съответствието на съставните елементи на оперативна съвместимост със съществените изисквания. Въвежда се също така задължение да издава, подновява, изменя или отменя сертификат на лица, отговорни за поддържане на превозните средства и сертификати за функция по поддръжката. Предвид факта, че Националните органи по

безопасността са създадени с цел регулиране и упражняване на надзор върху безопасността на железопътния транспорт се предлага чрез точки нови точки 11.12 и 13 в чл. 7 ал. 1 това да се осъществява от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“. Предложените текстове са в съответствие с изискванията на чл. 16 от Директивата за безопасност.

Директивата за безопасност изисква Агенцията за железопътен транспорт и националните органи по безопасността следва да си сътрудничат и, когато е целесъобразно, да споделят компетентностите си относно издаването на единните сертификати за безопасност. Следва да се определят ясни процедурни и арбитражни разпоредби с цел уреждането на случаи, в които между Агенцията и националните органи по безопасността е налице несъгласие относно оценките във връзка с издаването на единни сертификати за безопасност. За да се въведе това изискване и с цел безпроблемно издаване на разрешения и сертификати, с нова алинея 3 на чл. 8 се дава право Изпълнителният директор да сключва споразумение за сътрудничество между Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ и Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз, което да е в съответствие с член 76 от Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004.

Чрез отмяна или корекция на някои остарели и неактуални разпоредби в ЗЖТ и уточняване функциите на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, се въвежда право да се проверява изпълнението на изискванията за издаването от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията лицензии и разрешения. В останалите случаи, за разрешения, издавани от ИАЖА съгласно ЗЖТ, ще се прилагат съответните процедури от агенцията, описани подробно в съответните наредби. Въвежда се задължението ИАЖА като НОБ да води регистър на свидетелствата за управление на локомотив, издадени съгласно член 22 от Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. за сертифициране на машинисти, управляващи локомотиви и влакове в рамките на железопътната система на Общността (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 51).

С направеното допълнение в чл. 114, ал. 1 от ЗЖТ относно задължението на всички работници, свързани непосредствено с движението на влаковете в гарата, се въвежда правилото да се изпълняват разпорежданията на дежурния ръководител движение. Мотивите за това се, че с чл. 114, ал. 1, първото изречение дежурният влаков диспечер и дежурните ръководители движение в гарите са определени за лицата, които ръководят движението на влаковете. С второто изречение е определено задължението за изпълнение на разпорежданията на дежурния влаков диспечер относно движението на влаковете в участъка. Относно организацията на работата в гарата, разпорежданията на дежурният ръководител също са задължителни за лицата, свързани с движението на влаковете в гарата.

Предвижда се опростяване и привеждане на услугите, попадащи в обхвата на Закона за железопътния транспорт, в съответствие със Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност (ЗОАРАКСД). Предлагат се промени във връзка с несъответствие с разпоредбите на ЗОАРАКСД, констатирани от администрацията на Министерския съвет в резултат от инвентаризация на административните услуги, извършена по проект „Трансформация на модела на административното обслужване“ по отношение на срокове за издаване на различни сертификати и разрешения. С предложението се въвежда принципа, сроковете за издаване на лицензия за превоз на пътници и/или товари, и на разрешение на лица за оценяване, на сертификати, удостоверения и разрешения, издавани от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ като Национален орган по безопасността да са ясно и точно посочени в закона и обвързващи администрацията. Сроковете за отстраняване на нередовности и за предоставяне на

допълнителна информация са определени в съответствие с чл. 7, ал. 2 от ЗОАРАКСД.

Предлагат се промени, свързани с отстраняване на слаби места в административно-наказателните разпоредби на Закона за железопътния транспорт - с Решение № 69 от 05.02.2018 г. Министерски съвет на Р. България задължи министерствата да извършат анализ на административно-наказателните разпоредби на законите, за чието изпълнение или прилагане отговарят пряко или чрез второстепенните си разпоредители с бюджет, относно слабите места, посочени в приложение на посоченото РМС, и да изготвят предложения за промени. ИАЖА счита, че с отмяна на член 118а, свързан с даване право длъжностни лица, определени от управителя на железопътната инфраструктура/концесионера, когато нарушенията са извършени на територията на предоставените им за ползване обекти от железопътната инфраструктура и длъжностни лица, определено от ръководителя на превозвачи, да съставят актове за констатиране на нарушения ще се изпълни една от мерките, предписани от Министерски съвет. Въпреки даденото право, до момента, управителя на железопътната инфраструктура, концесионери и железопътните превозвачи не са се възползвали от предоставената им възможност и не са издавали актове за установяване на административни нарушения. Посочените субекти не се явяват и административни органи. Предложената отмяна на чл. 118а в ЗИД на ЗЖТ се явява Мярка съгласно РМС № 69, за отстраняване на слабо място № 1, а именно: множество контролни органи с различни контролни правомощия и липса на конкретика и лоша регламентация на контролните правомощия на администрацията.

Съгласно разпоредбата на чл. 118б на ЗЖТ право да съставят актове за констатиране на нарушения по чл. 129 - 132 имат длъжностни лица, определени от министъра на вътрешните работи. В общия случай това са полицейски служители от различни структури на Министерство на вътрешните работи. Чрез § 25. на ЗИД на ЗЖТ за създаването на нов чл. 118в се цели административното производство да се облекчи и съкрати като време. Полицейските служители ще могат в момента на констатирането или извършването на нарушение на мястото, да могат да налагат с фиш глоба или в минималния размер, или в размер до 50 лв. По този начин, ще се облекчи административната процедура – няма да се изготвя АУАН, който да се изпраща до ИАЖА за издаване на Наказателно постановление. Запазва се и възможността за защита интереса на гражданите, като на лицето, което оспорва извършеното от него нарушение или размера на наложената му глоба или откаже да подпише фиша, се съставя акт. АУАН и Наказателните постановления могат да бъдат обжалвани по реда на ЗАНН и АПК.

С измененията в ЗЖТ се коригират размерите на глобите и имуществените санкции, налагани в административно-наказателните разпоредби в ЗЖТ на членове от 128 до 141. Мотив за предложените корекции е намаляване на диапазона в размера им. За определянето на диапазона между минимум и максимум на наказанията в предложените изменения, ИАЖА предлага максимумът да е не повече от два пъти стойността на минимума, или да бъде определен минимален размер на глобата или имуществената санкция, а максималният - да бъде обвързан със стойността на предмета на нарушението, когато същото може да са измери чрез парична стойност.

Икономически положителни въздействия:

- Предотвратяване на наказателни глоби за неизпълнение на задълженията за транспониране на европейското законодателство;
- Хармонизирано прилагане на еднакви разпоредби в ЕС;
- Намаляване на административна тежест и разходи;
- Изпълнение на мерките, заложи в РМС № 69 от 05.02.2018 г.

Социални положителни въздействия: Правилно разпределяне на ролите и отговорностите

по отношение безопасността, намаляване на административна тежест и разходи, отваряне на пазара на железопътни превозни услуги, укрепване ролята, правомощията и компетенциите на управителя на железопътната инфраструктура и на ИАЖА, актуални административно-наказателни разпоредби и др.

Екологични положителни въздействия: Не са идентифицирани.

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.

7. Потенциални рискове:

Не са идентифицирани възможни конкретни рискове от приемането на Закона, включително възникване на съдебни спорове.

Посочете възможните рискове от приемането на нормативната промяна, включително възникване на съдебни спорове.

8.1. Административната тежест за физическите и юридическите лица:

☐ Ще се повиши

☒ Ще се намали – При приемане на ЗИД на ЗЖТ ще се въведе двоен режим, който е валиден на територията на целия Европейски съюз, по отношение на издаване на единен сертификат за безопасност на железопътни предприятия и при издаване на разрешения за пускане на пазара на железопътни превозни средства. Единен сертификат за безопасност или разрешение за пускане на пазара на железопътно превозно средство ще се издава или от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз или от Националният орган за безопасност. Заявлението се подава чрез информационно-комуникационна система за обслужване на „Едно гише“, създадена от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз съгласно Регламент (ЕС) 2016/796. Чрез системата за обслужване на „Едно гише“ ще се рационализират и хармонизират процедурите за издаване на Единен сертификат за безопасност и на разрешение за пускане на пазара на железопътно превозно средство. Целта е да се допринесе за приключване на изграждането на единното европейско железопътно пространство, да се намалят разходите и продължителността на процедурите за издаване на Единен сертификат за безопасност и на разрешение за пускане на пазара на железопътно превозно средство, както и да се повиши безопасността на железопътния транспорт. Към момента заявлението се подава само пред Националният орган по безопасност. С цел минимизиране на административната тежест за заявителите Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и Националните органи по безопасността са задължени да си сътрудничат и да публикуват и поддържат в актуално състояние упътвания за подаване на заявления, които да са безплатни и да съдържат описания и (когато е необходимо) обяснения на изискванията свързани със сертификатите и разрешенията.

☐ Няма ефект

8.2. Създават ли се нови регулаторни режими? Засягат ли се съществуващи режими и услуги?

Да – засяга се съществуващ регулаторен режим. Създава се двоен режим по отношение на издаване на единен сертификат за безопасност и разрешение за пускане на пазара на подвижен железопътен състав. След транспониране на разпоредбите на Директива (ЕС) 2016/797 и Директива (ЕС) 2016/797 Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз или Националният орган за безопасност ще издава сертификати и разрешения. Когато областта на

дейност на железопътно предприятие или областта на употреба на железопътно превозно средство е ограничена до територията на една държава-членка, заявителят ще има възможност да избира дали единен сертификат за безопасност или разрешение за пускане на пазара на железопътно превозно средство да бъдат издадени от националния орган по безопасността или до Агенцията.

9. Създават ли се нови регистри?

Не.

Когато отговорът е „да“, посочете колко и кои са те.....

10. Как въздейства актът върху микро-, малките и средните предприятия (МСП)?

☒ Актът засяга пряко МСП – ЗИД на ЗЖТ ще окаже влияние на МСП които извършват трансгранични превози на пътници или товари или произвеждат подвижен железопътен състав, който ще се ползва и извън железопътната инфраструктура на Р. България. Тези предприятия следва да получат от Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз съответен единен сертификат за безопасност или допуск до пазара за возилата. Основната част на промените в Закона за железопътния транспорт са свързани с транспониране на актове на Европейския съюз (три директиви), за които на ниво Съюз са извършвани оценки на въздействие. Европейският съюз очаква положителен ефект при железопътни предприятия чрез опростяване на процедурата за издаване на сертификати и разрешения чрез въвеждане на системата за обслужване на едно гише на железопътни предприятия и производители в целия Европейски съюз.

ЗИД на ЗЖТ няма да има въздействие върху МСП които осъществяват дейност само в Р. България.

☐ Актът не засяга МСП

☐ Няма ефект

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

☐ Да

☒ Не

12. Обществени консултации:

Проектът на закон, заедно с мотивите към него, е публикуван на интернет страницата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и на Портала за обществени консултации на Министерския съвет (<http://www.strategy.bg/PublicConsultations>) съгласно чл. 26 от ЗНА. В тази връзка на основание 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.

Решението за определяне на по-кратък срок за обществено обсъждане на проекта е взето в съответствие с изискванията на чл. 26, ал. 4, изречение второ, от Закона за нормативните актове, предвид спешната необходимост от транспонирането със законопроекта на разпоредбите на актове на Европейския съюз, като срокът на Република България за транспонирането на един от актовете – Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 г. за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура, е 25 декември 2018 г.

Резултатите от проведеното обществено обсъждане и становищата, постъпили в хода на съгласуването на проекта по реда на чл. 32, ал. 1 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация, са отразени в справки.

Обобщете най-важните въпроси за консултации в случай на извършване на цялостна оценка

на въздействието или за обществените консултации по чл. 26 от Закона за нормативните актове. Посочете индикативен график за тяхното провеждане и видовете консултационни процедури.

13. Приемането на нормативния акт произтича ли от правото на Европейския съюз?

☒ Да

☐ Не

Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 година за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура; Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз;

Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно безопасността на железопътния транспорт.

Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004

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

14. Име, длъжност, дата и подпис на директора на дирекцията, отговорна за изработването на нормативния акт:

Име и длъжност:

Даниел Неделков, главен директор на Главна дирекция „Железопътна инспекция“ в Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“;

Маргаритка Французова, директор на дирекция „Регулиране“ в Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“

Дата: 17.10.2018 г.

Подписи:





Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията	
София 1000, ул. "Дякон Игнатий" №9, тел. 02 9409/568; 662; 650	
Рег. №	04-0-71/08.11.18
Дата	

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСТВО НА ПРАВОСЪДИЕТО

Изм. № 04-11-76/18

08 - 11 - 2018

(моля цитирайте при отговор)

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

На Ваш № 04-00-71/25.10.2018 г.

Относно: Справка за съответствието на проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт с Конвенцията за защита правата на човека и основните свободи на Съвета на Европа

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН МАРКОВ,

Приложено изпращам Справка за съответствие на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт с Конвенцията за защита правата на човека и основните свободи на Съвета на Европа и с практиката на Европейския съд по правата на човека съгласно чл. 28, ал. 3 от ЗНА.

Приложение: съгласно текста.

ПРОФ. НИКОЛАЙ ПРОДАНОВ

Заместник-министър на правосъдието





РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСТВО НА ПРАВОСЪДИЕТО

Изх. № 04-11-76/¹⁸
/моля цитирайте при отговор/

08-11-2018

СПРАВКА

ОТНОСНО:

Съответствието на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт с Конвенцията за защита правата на човека и основните свободи на Съвета на Европа („Конвенцията“) и с практиката на Европейския съд по правата на човека („ЕСПЧ“) съгласно чл. 28, ал. 3 от ЗНА

В отговор на писмо с рег. № 04-00-71/25.10.2018 г. на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията относно проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт и на основание чл. 28, ал. 3 от Закона за нормативните актове, 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 ЕКЗПЧОС и практиката на ЕСПЧ.

ПРОФ. НИКОЛАЙ ПРОДАНОВ

Заместник-министър на правосъдието



Таблица на съответствието с правото на Европейския съюз

НАИМЕНОВАНИЕ И ИНДЕНТИФИКАЦИОНЕН НОМЕР НА СЪОТВЕТНАТА ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОЕКТА НА БЪЛГАРСКИЯ АКТ/ДЕЙСТВАЩИТЕ АКТОВЕ, С КОИТО СЕ ВЪВЕЖДАТ ИЗИСКВАНИЯТА	СТЕПЕН НА СЪОТВЕТСТВИЕ
ДИРЕКТИВА (ЕС) 2016/797 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 11 май 2016 година относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз CELEX номер: 32016L0797	ЗАКОН за железопътния транспорт (ЗЖТ) ЗАКОН за изменение и допълнение на ЗЖТ (ЗИД на ЗЖТ) НАРЕДБА № 57 от 9.06.2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз (НАРЕДБА № 57) НАРЕДБА за изменение и допълнение на Наредба № 57 (НИД на Наредба № 57) Наредба № 59 от 5 декември 2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт (Наредба № 59) НАРЕДБА № 56 от 14.02.2003 г. за изискванията, условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност, изисквана от персонала, отговорен за безопасността на превозите с железопътен транспорт, или признаване на такава правоспособност и реда за провеждане на проверочните изпити на лицата от персонала, отговорен за безопасността на превозите (Наредба № 56) НАРЕДБА № 13 от 30.12.2005 г. за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд в железопътния транспорт (Наредба № 13) Наредба № 57 Чл. 1. (Доп. - ДВ, бр. 91 от 2005 г., изм. и доп., бр. 88 от 2007 г., бр. 84 от 2010 г., изм., бр. 71 от 2013 г.) (1) С тази наредба се определят: 1. условията за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система	Пълно Частично на конкретизация на българския акт, с който ще се въведе съответното изискване, включително дата/срок; коментар на причините за невъвеждане частично въвеждане на разпоредбите; Не подлежи на въвеждане Коментар; Република България не се възползва от предложената опция Коментар; Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57
Член 1 Член 1 Предмет и цели 1. Настоящата директива определя условията, които трябва да бъдат изпълнени за постигане на оперативна съвместимост в рамките на железопътната система на Съюза по начин, който да съответства на Директива (ЕС) 2016/798 с оглед да се определи оптимално равнище на		

техническа хармонизация, да се създадат условия за улесняването, подобряването и развитието на железопътните транспортни услуги в Съюза и с трети държави, както и да се допринесе за приключване на изграждането на единното европейско железопътно пространство и за постепенното изграждане на вътрешния пазар. Тези условия се отнасят до проектирането, изграждането, въвеждането в експлоатация, модернизиранието, подновяването, експлоатацията и поддръжката на частите от системата, а също и професионалната квалификация и условията за безопасност и опазване здравето на персонала, който отговаря за експлоатацията и поддръжането ѝ.	в рамките на Европейския съюз, които трябва да съответстват на разпоредбите за безопасност в железопътния транспорт и които се отнасят до проектирането, изграждането, въвеждането в експлоатация, модернизиранието, обновяването, експлоатацията и поддръжането на подсистемите на железопътната система; Наредба № 56 Чл. 1. (1) (Предишен текст на чл. 1, изм. - ДВ, бр. 102 от 2009 г.) С тази наредба се уреждат изискванията, условията и редът за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност, изисквана от лицата, изпълняващи дейности, свързани с безопасността на превозите в железопътния транспорт, за признаване на такава правоспособност и редът за провеждане на изпитите за проверка знанията на лицата, отговарящи за безопасността на превозите в системата на: 1. (изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г.) управителя на железопътна инфраструктура; 2. (отм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г.); 3. (изм. - ДВ, бр. 76 от 2015 г.) железопътни предприятия; 4. търговски дружества или предприятия, извършващи дейности по строителство и поддръжане на железопътната инфраструктура; 5. ведомства, дружества или предприятия, извършващи вътрешен железопътен транспорт по смисъла на чл. 2, т. 3 от Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ).
2. Настоящата директива определя разпоредбите, които се отнасят до съставните елементи на оперативната съвместимост, интерфейсите и процедурите за всяка подсистема и правилата за цялостната съвместимост на железопътната система на Съюза, необходими за постигане на нейната оперативна съвместимост.	Наредба № 13 Чл. 1. С наредбата се определят изискванията за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд при експлоатационната и ремонтната дейност в железопътния транспорт.
	Наредба № 57 Чл. 1. (1) С тази наредба се определят: 2. разделянето на железопътната система на подсистеми и разпоредбите, които се отнасят до тях, както и връзките
	Цълно

	между тях; 3. редът за получаване на разрешение на лице за оценяване на съответствието и/или годността за употреба на съставните елементи на оперативната съвместимост и за проверка на подсистемите; 4. условията и редът за издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация на структурни подсистеми и превозни средства; 5. други изисквания, свързани с постигане на оперативната съвместимост.
3. От обхвата на настоящата директива се изключват следните системи: а) метрото; б) трамваите и железопътните превозни средства с олекотена конструкция, както и инфраструктурата, която се използва изключително от тези превозни средства; в) мрежи, които са функционално отделени от останалата железопътна система на Съюза и са предвидени единствено за извършването на местни, градски и крайградски пътнически услуги, както и предприятия, които оперират единствено по тези мрежи. 4. Държавите членки могат да изключат следното от обхвата на мерките за изпълнение на настоящата директива: а) частна железопътна инфраструктура, включително странични коловози, използвана от собственика или от оператор, за целите на съответните им операции по превоз на товари или превоз на хора за нетърговски цели, както и превозни средства, използвани изключително в рамките на такава инфраструктура; б) инфраструктура и превозни средства, запазени изключително за местно ползване, туристическо ползване или ползване с историческа насоченост; в) железопътна инфраструктура с олекотена конструкция, понякога използвана от тежки железопътни превозни средства при експлоатационните условия на железопътната система с олекотена конструкция, когато това е необходимо за целите на осъществяване на връзки само за тези превозни средства; както и г) превозни средства, използвани основно върху железопътна инфраструктура с олекотена конструкция, но оборудвани с някои тежки железопътни компоненти, необходими за да може да се осъществи транзитно преминаване на ограничена и ясно определена отсечка от тежка железопътна инфраструктура единствено за целите на осъществяване на връзки.	Иълно 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. Наредба № 57 Чл. 1. (2) Разпоредбите на тази наредба не се прилагат за: 1. метрополитена, градския трамваен транспорт и други теснолинейни железопътни системи; 2. 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; 3. железопътна инфраструктура и превозни средства, предназначени за местно, туристическо ползване или ползване с историческо значение; 4. железопътна инфраструктура, която е част от вътрешния железопътен транспорт по чл. 2, т. 3 от Закона за железопътния транспорт, и превозни средства, използвани по такава инфраструктура от собственика за вътрешни операции

5. За трамвай-вакове, опериращи в рамките на железопътната система на Съюза, и когато липсват ТСОС, приложими по отношение на тези трамвай-вакове, се прилага следното: а) заинтересованите държави членки правят необходимото за приемането на национални правила или други имаци отношения достъпни мерки, за да се гарантира, че тези трамвай-вакове отговарят на съответните съществени изисквания; б) държавите членки могат да приемат национални правила с оглед да уточнят процедурата за издаване на разрешения, приложима за такива трамвай-вакове. Органът, който издава разрешения за превозното средство, провежда консултации със съответния национален орган по безопасността, за да гарантира, че смесената експлоатация на трамвай-вакове и тежки железопътни вакове отговаря на всички съществени изисквания, както и на съответните общи критерии за безопасност („ОКБ“); 26.5.2016 г. L 138/52 Официален вестник на Европейския съюз BG в) Чрез дерогация от член 21, в случаите на трансгранични операции съответните компетентни органи си сътрудничат с оглед на издаването на разрешения за превозни средства. Настоящият параграф не се прилага за превозни средства, които са изключени от приложното поле на настоящата директива в съответствие с параграфи 3 и 4. <i>Член 2</i> Определения За целите на настоящата директива: 1) „железопътна система на Съюза“ означава елементите, посочени в приложение I;	по превоз на товари по тази инфраструктура.	Не подлежи на въвеждане Коментар: ЗЖТ Чл. 2. Не са предмет на този закон дейностите на: 1. метрополитена; 2. градски трамваен транспорт;
2) „оперативна съвместимост“ означава способността на дадена железопътна система да позволява безопасно и непрекъснато движение на вакове, които постигат необходимите показатели;	ЗАКОН за железопътния транспорт ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ § 1. По смисъла на този закон: 35. (Нова - ДВ, бр. 92 от 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.	Цълю
2) „оперативна съвместимост“ означава способността на дадена железопътна система да позволява безопасно и непрекъснато движение на вакове, които постигат необходимите показатели;	ЗАКОН за железопътния транспорт ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ § 1. По смисъла на този закон:	Цълю

	30. (Нова - ДВ, бр. 92 от 2006 г.) „Оперативна съвместимост“ е способността на железопътната система да позволява безопасно и непрекъснато движение на влакове, които постигат необходимите нива на работа на тези линии. Тази способност се основава на всички регулиращи, технически и експлоатационни условия, на които трябва да се отговори, за да се задоволят съществени изисквания.	
3) „превозно средство“ означава железопътно превозно средство, което може да се движи на собствени колела по железопътни релси, със или без помощта на теглителна сила; превозното средство се състои от една или повече структурни и функционални подсистеми;	ЗАКОН за железопътния транспорт ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ 12. (Изм. - ДВ, бр. 92 от 2006 г., бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) "Превозно средство (подвижен железопътен състав)" е средство, което се движи на собствени колела по железопътни релси със или без теглене. Превозното средство се състои от една или повече структурни и функционални подсистеми или части от такива подсистеми. ЗИД на ЗЖТ: § 49. В § 1 от Допълнителните разпоредби се правят следните изменения и допълнения: 1. Точка 2 се изменя така: 5. В т. 12 думите „или части от такива подсистеми“ се заличават.	Цяло
4) „мрежа“ означава линиите, гарите, терминалите и всички видове стационарно оборудване, необходимо, за да се осигури безопасна и непрекъсната експлоатация на железопътната система на Съюза;	ЗАКОН за железопътния транспорт ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ 47. (Нова - ДВ, бр. 19 от 2016 г.) "Мрежа" е железопътна инфраструктура, управлявана от съответния управител на железопътната инфраструктура.	Цяло
5) „подсистеми“ означава структурните или функционалните части на железопътната система на Съюза, посочени в приложение II;	НАРЕДБА № 57 Чл. 3. (1) (Изм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г., бр. 84 от 2010 г.) За осъществяване на оперативната съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз националната железопътна система се разделя на подсистеми, посочени в част Б на приложение № 1, като за всяка една от тях се определят специфични съществени изисквания.	Цяло

	(2) Подсистемите се делят на структурни и функционални.	Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57
6) „мобилна подсистема“ означава подсистемата „подвижен състав“ и подсистемата „контрол, управление и сигнализация на борда на влака“;		Пълно
7) „съставни елементи на оперативната съвместимост“ означава всеки първичен елемент, група от елементи компоненти, подкомплект или комплект от оборудване, включени или предназначени за включване в подсистема, от която оперативната съвместимост на железопътната система зависи пряко или косвено, включително както материални обекти, така и нематериални обекти;	НАРЕДБА № 57 Чл. 30. (1) Съставен елемент е всеки отделен елемент или група елементи, монтажен възел или цялостно оборудване/обзавеждане, обединени или предназначени да се обединят в подсистема, от която зависи оперативната съвместимост на железопътната система.	Пълно
8) „продукт“ означава продукт, получен в производствен процес, включително съставните елементи на оперативната съвместимост и подсистемите;		Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57
9) „съществени изисквания“ означава всички условия, изложени в приложение III, които трябва да бъдат спазени от железопътната система на Съюза, подсистемите и съставните елементи на оперативната съвместимост, включително интерфейсите;	НАРЕДБА № 57 ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ § 1. По смисъла на тази наредба: 4. „Съществени изисквания“ са всички условия по глава втора на тази наредба, на които трябва да отговарят железопътната система, подсистемите и съставните елементи, включително връзките помежду им.	Пълно
10) „европейска спецификация“ означава спецификация, която попада в една от следните категории: — обща техническа спецификация, съгласно определението в Приложение VIII към Директива 2014/25/ЕС; — европейско техническо одобрение, посочено в член 60 от Директива 2014/25/ЕС; или — европейски стандарт, съгласно определението в член 2, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕС) № 1025/2012;	НАРЕДБА № 57 ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ § 1. По смисъла на тази наредба: 21. (Нова - ДВ, бр. 88 от 2007 г., изм., бр. 84 от 2010 г.) „Европейска спецификация“ е обща техническа спецификация, европейско техническо одобрение или национален стандарт, който транспонира европейски стандарт, както е определено в т. 30 и 31 от допълнителните разпоредби на Закона за обществените поръчки.	Пълно
11) „техническа спецификация за оперативна съвместимост“ („ТСОС“)	НАРЕДБА № 57	Пълно

означава спецификация, приета в съответствие с настоящата директива, която обхваща всяка една подсистема или част от подсистема, за да бъдат изпълнени съществени изисквания и да бъде гарантирана оперативната съвместимост на железопътната система на Съюза;	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 спецификации, приети от Европейската комисия, на които отговаря всяка една подсистема или част от подсистема, за да удовлетвори съществени изисквания и осигури оперативната съвместимост на железопътната система.	Частично – ще се постигне съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57
12) „основен параметър“ означава всяко регулаторно, техническо или оперативное условие, което е от решаващо значение за оперативната съвместимост и е уточнено в съответните ТСОС;		Пълно
13) „специфичен случай“ означава всяка част от железопътната система, която се нуждае от специални — временни или постоянни — разпоредби в ТСОС поради географски или топографски изисквания, или такива на градската среда, или такива, влияещи на съвместимостта със съществуващата система, по-конкретно железопътни линии и мрежи, изолирани от останалата част от Съюза, габарити на натоварване, междурелсие или разстояние между коловозите и превозни средства, строго предназначени за ползване с местен, регионален или исторически характер, или превозни средства с произход от или предназначени за трети държави;	НАРЕДБА № 57 Чл. 24. (Изм. - ДВ, бр. 55 от 2006 г., бр. 84 от 2010 г.) (1) Специфични случаи по отношение на част от националната железопътна система могат да възникнат поради: 1. географски или топографски ограничения или такива, свързани с инфраструктурата в урбанизирани територии; 2. ограничения, влияещи на съвместимостта със съществуващата система; 3. строителен габарит, натоварване и междурелсово разстояние, превозно средство, предназначено за местно или регионално ползване или с историческо значение, както и превозно средство с произход от или предназначено за страни извън Европейския съюз - за части от националната железопътна система, изолирани от железопътна система в Европейския съюз. (2) За специфичните случаи по ал. 1 в ТСОС могат да бъдат включени специални разпоредби с временен или постоянен характер, като за всеки специфичен случай се определят правилата за прилагане на елементите по чл. 23, ал. 1, т. 3, 5 - 7, ал. 2 и 4. (3) (Изм. - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) Изпълнителният директор на "Железопътна администрация" предлага на Европейската	Пълно

14) „модеризиране“ означава всяка основна работа по модификация на подсистема или част от нея, която води до промяна в техническото досие, придружаващо „ЕО“ декларацията за проверка, ако това техническо досие съществува, и която подобрява цялостните показатели на подсистемата;	железопътна агенция включването на специалните разпоредби по ал. 2 в съответната ТСОС. НАРЕДБА № 57 ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ § 1. По смисъла на тази наредба: 7. (Изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) „Модеризация“ е всяка значителна работа по изменение на подсистемата или част от подсистемата, която подобрява цялостното ѝ функциониране.	Цялно
15) „подновяване“ означава всяка основна работа по модификация на подсистема или част от нея, която не променя цялостните показатели на подсистемата;	НАРЕДБА № 57 ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ § 1. По смисъла на тази наредба: 8. (Изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г., изм. и доп., бр. 71 от 2013 г.) „Обновяване“ е всяка значителна работа по подмяна или възстановяване на подсистема или част от подсистема, която не променя цялостното ѝ функциониране.	Цялно
16) „съществуваща железопътна система“ означава инфраструктурата, състояща се от линии и стационарни съоръжения на съществуващата железопътна мрежа, както и превозните средства от всякакви категории и произход, които се движат по тази инфраструктура;	НАРЕДБА № 57 ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ § 1. По смисъла на тази наредба: 6. (Изм. - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) „Съществуваща железопътна система“ означава структурата, състояща се от железопътни линии и стационарни съоръжения на железопътната система, подвижния състав от всички типове и серии, който се движи по тази инфраструктура.	Цялно
17) „замяна в рамките на поддръжката“ означава всяка замяна на съставни елементи с части с идентична функция и показатели в рамките на превантивната или корективна поддръжка;	НАРЕДБА № 57 ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ § 1. По смисъла на тази наредба: 23. (Нова - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) „Замяна в рамките на поддръжката“ е всяка замяна на съставни елементи с части с идентична функция и експлоатационни качества в рамките на превантивната или корективната поддръжка.	Цялно
18) „трамвай-влак“ означава превозно средство, проектирано за комбинирана употреба както върху железопътна инфраструктура с олекотена конструкция, така и върху тежка железопътна инфраструктура;		Не подлежи на въвеждане - В ЗЖТ и подзаконовата нормативна база за

		железопътния транспорт няма разпоредби свързани с термин „трамвай-влакове“.	Железопътната мрежа и ползвания подвижен състав по националната железопътна инфраструктура е конвенционален тип. ЗЖТ	Чл. 2. Не са предмет на този закон дейностите на: 1. метрополитена; 2. градския трамваен транспорт;
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		
		Пълно		

21) „ползвател“ означава физическото или юридическото лице, което в качеството си на собственик на превозното средство или на титуляр на правото да го ползва, експлоатира превозното средство като средство за транспорт и то е регистрирано като такова в регистър на превозните средства, посочен в член 47;	отговарящ за изпълнение на проекта. ЗАКОН за железопътния транспорт ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ § 1. По смисъла на този закон: 40. (Нова - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) "Ползвател" е физическо или юридическо лице, което като собственик или с право на ползване на превозно средство го експлоатира като средство за транспорт и е регистриран в регистъра на превозните средства по чл. 7, ал. 3	Цялно
22) „заявител“ означава физическото или юридическото лице, което иска разрешение и което може да бъде железопътно предприятие, управител на инфраструктура или друго физическо или юридическо лице, като например производител, собственик или ползвател; за целите на член 15 „заявител“ означава възложител или производител или техници упълномощени представители; за целите на член 19 „заявител“ означава физическо или юридическо лице, което отправя искане към Агенцията да вземе решение за одобряване на техническите решения, предвидени за проекти за ERTMS оборудване по железопътната линия;	НАРЕДБА № 57 ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ § 1. По смисъла на тази наредба: 26. (Нова - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) „Проект в напреднал етап на развитие“ е всеки проект, чийто етап на планиране/изграждане е достигнал точка, в която промяна в техническата спецификация би била недопустима за Република България. Подобна пречка може да бъде от правно, договорно, икономическо, финансово, социално или екологично естество и трябва да бъде надлежно обоснована. НИД на Наредба № 57	Частично – ще се постигне цялно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57
23) „проект в напреднал етап на развитие“ означава всеки проект, чийто етап на планиране/изграждане е достигнал точка, в която промяна в техническата спецификация би компрометирала жизнеспособността на проекта, както е бил планиран;	НАРЕДБА № 57 ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ § 1. По смисъла на тази наредба: 26. (Нова - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) „Проект в напреднал етап на развитие“ е всеки проект, чийто етап на планиране/изграждане е достигнал точка, в която промяна в техническата спецификация би била недопустима за Република България. Подобна пречка може да бъде от правно, договорно, икономическо, финансово, социално или екологично естество и трябва да бъде надлежно обоснована. НИД на Наредба № 57	Частично – ще се постигне цялно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57
24) „хармонизиран стандарт“ означава европейски стандарт, както е определен в член 2, параграф 1, буква в) от Регламент (ЕС) № 1025/2012;	НАРЕДБА № 57 ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ § 1. По смисъла на тази наредба: 27. (Нова - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) „Хармонизиран стандарт“ е всеки европейски стандарт, приет от един от европейските органи по стандартизация, изброени в приложение I към Директива 98/34/ЕО относно определяне на процедура за	Цялно

	предоставяне на информация в областта на техническите стандарти, регламенти и правила за услугите на информационното общество във връзка с мандат, даден от Комисията, и който е изготвен в съответствие с процедурата, посочена в чл. 6, параграф 3 от същата директива, и самостоятелно или заедно с други стандарти осигурява решение по отношение на съответствието със законова разпоредба.	
25) „национален орган по безопасността“ означава „орган по безопасността“ така, както е определен в член 3, точка 7 от Директива (ЕС) 2016/798;	ЗАКОН за железопътния транспорт Чл. 6. (3) Изпълнителната агенция "Железопътна администрация" е национален орган по безопасността в железопътния транспорт.	Пълно
26) „тип“ означава видът на превозното средство, определящ основните проектни характеристики на превозното средство съгласно сертификата за изпитване на типа или за изпитване на проекта, описан в съответния модул за проверка;	НАРЕДБА № 57 ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ § 1. По смисъла на тази наредба: 9. (Изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) „Тип“ е видът на превозното средство, определящ основните характеристики на проектиране на превозното средство, съгласно сертификат за изследване на типа, описан в Решение 768/2008/ЕО.	Пълно
27) „серия“ означава количеството идентични превозни средства от един проектен тип;		Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57
28) „структура, която отговаря за поддръжката“ означава структура, която отговаря за поддръжката съгласно определението в член 3, точка 20 от Директива (ЕС) 2016/798;	НАРЕДБА № 57 ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ § 1. По смисъла на тази наредба: 29. (Нова - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) "Структурата, която отговаря за поддръжката" е структура, която отговаря за поддръжката на превозно средство и е регистрирана като такава в националния регистър на превозните средства.	Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57
29) „железопътна система с олекотена конструкция“ означава градска и/или крайградска железопътна транспортна система с удароустойчивост C-III или C-IV (в съответствие с EN 15227:2011) и максимална якост на превозното средство 800 kN (надлъжно усилие на натиск в съединителната област); железопътните системи с олекотена конструкция могат да имат		Не подлежи на въвеждане Коментар: Наредба № 57 Чл. 1.

обособено платно или съвместно платно с движението по пътищата и обикновено не заменят превозните средства за пътнически и товарен транспорт на големи разстояния;

(2) Разпоредбите на тази наредба не се прилагат за:

1. метрополитена, градския трамваен транспорт и други теснолинейни железопътни системи;
2. 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;
3. железопътна инфраструктура и превозни средства, предназначени за местно, туристическо ползване или ползване с историческо значение;
4. железопътна инфраструктура, която е част от вътрешния железопътен транспорт по чл. 2, т.

		3 от Закона за железопътния транспорт, и превозни средства, използвани по такава инфраструктура от собственика за вътрешни операции по превоз на товари по тази инфраструктура.
30) „национални правила“ означава всички задължителни правила, приети в държава членка, независимо от органа, който ги издава, които съдържат изисквания за безопасност на железопътния транспорт или технически изисквания, различни от определените от Съюза правила или от международните правила и които са приложими в рамките на тази държава членка за железопътните предприятия, управителите на инфраструктура или трети лица;		Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57
31) „проектно експлоатационно състояние“ означава нормалният режим на работа и предвидимите влошени условия (включително физическо износване) в рамките и условията за използване, посочени в техническите досиета и досиетата за поддръжката;		Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57
32) „област на употреба на превозно средство“ означава мрежа или мрежи в рамките на държава членка или група държави членки, в които се предвижда да се използва превозното средство;	ЗАКОН за изменение и допълнение на ЗЖТ § 49. В § 1 от Допълнителните разпоредби се правят следните изменения и допълнения: 7. Създават се т. 27а и т. 27б: 27б. „Област на употреба на превозно средство“ означава мрежа или мрежи в рамките на държава членка или група държави членки, в които се предвижда да се използва превозното средство.	Пълно
33) „приемлив начин за постигане на съответствие“ означава издаването на необвързващи становища от Агенцията с цел определяне на начините за постигане на съответствие със съществените изисквания;		Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57
34) „приемлив национален начин за постигане на съответствие“ означава издаването на необвързващи становища от държавите членки с цел определяне на начините за постигане на съответствие с националните		Частично – ще се постигне пълно съответствие след

правила;		въвеждане с НИД на Наредба 57
35) „пускане на пазара“ означава първото предлагане на пазара на Съюза на съставен елемент на оперативната съвместимост, подсистема или превозно средство в готовност за експлоатация в неговото проектно експлоатационно състояние;		Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57
36) „производител“ означава всяко физическо или юридическо лице, което произвежда продукти под формата на съставни елементи на оперативната съвместимост, подсистеми или превозни средства, или е поръчало тяхното проектиране или производство, като ги предлага на пазара със своето наименование или търговска марка;	НАРЕДБА № 57 ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ § 1. По смисъла на тази наредба: 16. „Производител“ е физическо или юридическо лице, което е отговорно за проектирането и производството на съставен елемент и/или подсистема, лице, което слюбява съставни елементи, подсистеми или части от такива, които имат различен произход, или произвежда съставни елементи за свои собствени нужди.	Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57
37) „упълномощен представител“ означава всяко физическо или юридическо лице, установено в Съюза, което е упълномощено писмено от производител или възложител да действа от името на производителя или възложителя във връзка с определени задачи;		Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57
38) „техническа спецификация“ означава документ, който определя техническите изисквания, на които да отговаря определен продукт, подсистема, процес или услуга;		Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57
39) „акредитация“ означава акредитация съгласно определения в член 2, точка 10 от Регламент (ЕО) № 765/2008 на Европейския парламент и на Съвета;	НАРЕДБА № 57 ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ § 1. По смисъла на тази наредба: 19. (Нова - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) „Документ (сертификат) за акредитация“ е документ, издаден от Изпълнителна агенция "Българска служба за акредитация" или от чуждестранен орган за акредитация, който е страна по споразумение за взаимно признаване в организация, на която е член Изпълнителната агенция "Българска служба за акредитация".	Пълно
40) „национален орган по акредитация“ означава национален орган по		Частично – ще се

акредитация съгласно определенението в член 2, точка 11 от Регламент (ЕО) № 765/2008;		постигне съответствие въвеждане с НИД на Наредба 57
41) „оценяване на съответствието“ означава процесът, който доказва дали конкретните изисквания, свързани с продукта, процеса, услугата, подсистемата, физическото или юридическото лице, са били изпълнени;		Частично – ще се постигне съответствие въвеждане с НИД на Наредба 57
42) „орган за оценяване на съответствието“ означава орган, който е нотифициран или определен да отговаря за извършването на дейности по оценяване на съответствието, включително калибриране, изпитване, сертифициране и проверки; органа за оценяване на съответствието се класифицират като „нотифицирани органи“ след нотифициране от съответната държава членка; органа за оценяване на съответствието се класифицират като „определени органи“ след определяне от съответната държава членка;	ЗАКОН за изменение и допълнение на ЗЖТ § 49. В § 1 от Допълнителните разпоредби се правят следните изменения и допълнения: 8. Точка 39 се изменя така: „39. „Лице за оценяване на съответствието“ е орган, който е нотифициран или определен да отговаря за извършването на дейности по оценяване на съответствието, включително калибриране, изпитване, сертифициране и проверки; органите за оценяване на съответствието се класифицират като „Нотифицирани органи“ след нотифициране от Република България; органите за оценяване на съответствието се класифицират като „Определени органи“ след определяне от Република България.“. § 20. В чл. 115а се правят следните изменения и допълнения: 3. В ал. 5 думите „лица за оценяване“ се заменят с „лица за оценяване (нотифицирани органи)“; 4. В ал. 6 думите „лица за оценяване“ се заменят с „лица за оценяване (определени органи)“.	Пълно
43) „лице с увреждания или лице с намалена подвижност“ означава всяко лице с постоянно или временно физическо, психическо, умствено или сетивно увреждане, което във взаимодействието с различни пречки може да попречи на пълното и ефективно използване на транспорта от това лице наравно с другите пътници, или лице, чиято подвижност при използването на транспорт е намалена поради възрастта;		Частично – ще се постигне съответствие въвеждане с НИД на Наредба 57
44) „управител на инфраструктура“ означава управител на инфраструктура съгласно определенението в член 3, точка 2 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (11);	ЗАКОН за изменение и допълнение на ЗЖТ § 49. В § 1 от Допълнителните разпоредби се правят следните изменения и допълнения: 1. Точка 2 се изменя така:	Пълно

45), „железопътно предприятие“ означава железопътно предприятие съгласно определението в член 3, точка 1 от Директива 2012/34/ЕС, както и всяко друго публично или частно предприятие, чието дейност се състои в осигуряване на железопътен превоз на товари и/или пътници, като предприятието осигурява теглителна сила; това включва и предприятията, които осигуряват само теглителна сила.	„2. „Управител на железопътна инфраструктура“ е всяко държавно предприятие или дружество по търговския закон, отговарящо за експлоатацията, поддържането и обновяването на железопътната инфраструктура в мрежа, както и отговарящо за участието в нейното развитие, съгласно правила, установени с този закон, в рамките на общата политика на Република България за развитие и финансиране на инфраструктурата.“
Член 3 Съществени изисквания 1. Железопътната система на Съюза, подсистемите и съставните елементи на оперативната съвместимост, включително интерфейсите, трябва да отговарят на съответните съществени изисквания. 2. Техническите спецификации, посочени в член 60 от Директива 2014/25/ЕС, които са необходими за ползването на европейските спецификации или други стандарти, използвани в Съюза, трябва да не са в противоречие със съществени изисквания.	Целно ЗАКОН за железопътния транспорт Чл. 48. (Нов – ДВ, бр. 47 от 2015 г.) 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. Железопътното предприятие е и търговец, който осигурява само локомотивната тяга. ЗЖТ Чл. 115а. Чл. 115а. (Нов - ДВ, бр. 92 от 2006 г.) (1) За осъществяване на оперативната съвместимост националната железопътна система (железопътната инфраструктура и подвижният състав) се разделя на подсистеми. За всяка от подсистемите се определят специфични съществени изисквания. Наредба № 57 Чл. 1. (Доп. - ДВ, бр. 91 от 2005 г., изм. и доп., бр. 88 от 2007 г., бр. 84 от 2010 г., изм., бр. 71 от 2013 г.) (1) С тази наредба се определят: 2. разделянето на железопътната система на подсистеми и разпоредбите, които се отнасят до тях, както и връзките между тях;
Член 4 Съдържание на ТСОС 1. Всяка една от подсистемите, определени в приложение II, трябва да бъде обхваната от една техническа спецификация за оперативна съвместимост (ТСОС). Когато е необходимо, една подсистема може бъде обхваната от няколко ТСОС и една ТСОС може да обхваща няколко подсистеми. 2. Стационарните подсистеми трябва да съответстват на действащите ТСОС и национални правила при подаването на искането за разрешение за	Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИИД на Наредба 57 Наредба № 57 Чл. 22. (1) (Изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г., бр. 71 от 2013 г.) Всяка една подсистема трябва да отговаря на съответната ТСОС при въвеждането ѝ в експлоатация, модернизиранието или подновяването, както и по време на експлоатацията ѝ. (2) (Изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) Една подсистема може да отговаря на няколко ТСОС и една ТСОС може да се отнася за няколко подсистеми.

въвеждане в експлоатация в съответствие с настоящата директива и без да се засяга параграф 3, буква е). Превозните средства трябва да съответстват на действащите ТСОС и национални правила при подаването на заявлението за разрешение за пускане на пазара съгласно настоящата директива и без да се засяга параграф 3, буква е). Съответствието и спазването във връзка със стационарните подсистеми и превозните средства се поддържа постоянно, докато същите са в употреба.	Чл. 44. (1) (Изм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г., доп., бр. 71 от 2013 г., изм., бр. 1 от 2016 г., в сила от 1.01.2016 г.) Структурните подсистеми на железопътната система се въвеждат в експлоатация след проектирането, изграждането и инсталирането им по начин, удовлетворяващ съществените изисквания за техническа и оперативна съвместимост с железопътната система.
3. Доколкото е необходимо за постигането на целите на настоящата директива, посочени в член 1, всяка ТСОС: а) посочва обхвата, за който е предвидена (част от мрежа или превозни средства, посочени в приложение I, подсистеми или части от подсистеми, посочени в приложение II); б) определя съществените изисквания за всяка съответна подсистема и интерфейсите ѝ по отношение на други подсистеми; в) установява функционалните и техническите спецификации, на които трябва да отговарят подсистемата и нейните интерфейси по отношение на други подсистеми. Ако е необходимо, тези спецификации могат да варират в зависимост от предназначението на подсистемата, например според категориите линии, централите и/или превозните средства, посочени в приложение I; г) определя съставните елементи на оперативната съвместимост и интерфейсите, които трябва да бъдат обхванати от европейските спецификации, включително европейските стандарти, които са необходими за постигане на оперативна съвместимост в рамките на железопътната система на Съюза; д) определя във всеки разглеждан случай процедурите, които да се използват за оценяване на съвместимостта или годността за употреба на съставните елементи на оперативната съвместимост, от една страна, а също и за „ЕО“ проверка на подсистемите, от друга. Тези процедури се основават на модулите, определени в Решение 2010/713/ЕС на Комисията (1); е) посочва стратегията за прилагане на ТСОС. В частност, необходимо е да бъдат определени етапите, които следва да бъдат завършени, при отчитане на предвидените разходи и ползи и очакваните последици за засегнатите участници, за да бъде осъществен постепенен преход от съществуващото положение към окончателното положение, при което съответствието с ТСОС ще бъде норма. Когато е необходимо координирано прилагане на ТСОС, например по даден коридор или между управители на инфраструктура и железопътни предприятия, стратегията	Наредба № 57 Чл. 23. (1) Всяка ТСОС включва: 1. (изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) описание на подсистемата, за която се отнася, и обхвата, съгласно приложение № 1; 2. описание на съществените изисквания към подсистемата и връзките ѝ с другите подсистеми; 3. функционалните и техническите характеристики, на които трябва да отговарят подсистемата, и връзките ѝ с другите подсистеми; 4. (изм. - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) специфичните случаи за отделни елементи на подсистемата; 5. съставните елементи на подсистемата и изискванията към тях; Чл. 23. (2) Техническите спецификации за оперативна съвместимост включват и съответните процедури за оценка на съответствието и/или годността за употреба на съставните елементи и за проверка на оперативната съвместимост на подсистемата, съобразени със спецификите ѝ. (3) (Отм. - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) (4) (Изм. - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) В ТСОС се включват етапите, през които е необходимо да се премине, за да се постигне постепенно хармонизиране на съществуващата железопътна система с ТСОС. (5) Приетите ТСОС не трябва да са пречка за използването на инфраструктурата за движение на подвижен състав, необхванат от тези ТСОС. (6) (Нова - ДВ, бр. 84 от 2010 г., изм., бр. 71 от 2013 г.) Когато ТСОС влиза в сила, в нея може да бъде определен преходен период за железопътни елементи, посочени в същата ТСОС като съставни елементи на оперативната съвместимост, които вече са пуснати на пазара. Такива

може да включва предложения за поетапно въвеждане; ж) посочва за съответния персонал професионалната квалификация и безопасни и здравословни условия на работа, които са необходими за функционирането и поддръжката на посочената по-горе подсистема, както и за прилагането на ТСОО; з) посочва разпоредбите, приложими към съществуващите подсистеми и превозни средства, по-специално в случай на модернизиране и подновяване, а в тези случаи и модификацията, която налага подаването на заявление за ново разрешение; и) посочва параметрите на превозните средства и стационарните подсистеми, които следва да бъдат подлагани на проверка от железопътното предприятие, и процедурите за проверка на параметрите след доставянето на разрешенията за пускане на пазара на превозните средства и преди първото използване на превозното средство, за да се осигури съвместимост между превозните средства и маршрутите, по които те са експлоатирани.	съставни елементи трябва да съответстват на изискванията на чл. 30а, ал. 1 и 2. Наредба № 57 Чл. 23. (1) Всяка ТСОО включва: 6. (изм. - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) необходимата професионална квалификация на персонала; 7. необходимите здравословни и безопасни условия на труд; 8. (изм. - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) специфичните изисквания за опазване на околната среда; 9. (изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) препратки към европейски или международни стандарти или спецификации, или техническа документация, издадена от Европейската железопътна агенция, които се считат за приложени към съответната ТСОО и стават задължителни от момента на прилагането ѝ; в случай, че липсват такива стандарти или спецификации или техническа документация и тяхното разработване предстои, се направи препратка към други документи, които са публично достъпни; 10. други изисквания.
4. Всяка ТСОО се съставя на базата на изследването на една съществуваща подсистема и посочва една целева подсистема, която може да бъде постигната постепенно в разумен период от време. По този начин приемането на ТСОО и съобразяването с тях постепенно ще помогне да се постигне оперативната съвместимост на железопътната система на Съюза.	Наредба № 57 Чл. 23 (4) (Изм. - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) В ТСОО се включват етапите, през които е необходимо да се премине, за да се постигне постепенно хармонизиране на съществуващата железопътна система с ТСОО.
5. ТСОО запазват по подходящ начин съвместимостта на съществуващите железопътни системи на отделните държави членки. За тази цел могат да бъдат предвидени специфични случаи за всяка ТСОО по отношение както на мрежата, така и на превозните средства, по-специално за определянето на габарита на натоварване, междурелсието или разстоянието между коловозите и превозните средства, движещи се от или предназначени за трети държави. За всеки специфичен случай ТСОО определя правилата за прилагане на елементите на ТСОО, предвидени в параграф 3, букви в)---ж).	Наредба № 57 Чл. 24. (Изм. - ДВ, бр. 55 от 2006 г., бр. 84 от 2010 г.) (1) Специфични случаи по отношение на част от националната железопътна система могат да възникнат поради: 1. географски или топографски ограничения или такива, свързани с инфраструктурата в урбанизирани територии; 2. ограничения, влияещи на съвместимостта със съществуващата система; 3. строителен габарит, натоварване и междурелсово

	разстояние, превозно средство, предназначено за местно или регионално ползване или с историческо значение, както и превозно средство с произход от или предназначено за страни извън Европейския съюз - за части от националната железопътна система, изолирани от железопътна система в Европейския съюз. (2) За специфичните случаи по ал. 1 в ТСОС могат да бъдат включени специални разпоредби с временен или постоянен характер, като за всеки специфичен случай се определят правилата за прилагане на елементите по чл. 23, ал. 1, т. 3, 5 - 7, ал. 2 и 4. (3) (Изм. - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) Изпълнителният директор на "Железопътна администрация" предлага на Европейската железопътна агенция включването на специалните разпоредби по ал. 2 в съответната ТСОС.
6. Ако някои технически аспекти, отговарящи на съществените изисквания, не могат да бъдат изрично обхванати в дадена ТСОС, те се определят ясно в приложение към ТСОС като „отворени въпроси“.	Цяло Наредба № 57 Чл. 22. (6) (Нова - ДВ, бр. 55 от 2006 г., в сила от 1.01.2007 г.) В случаите, при които технически изисквания, отговарящи на съществените изисквания, не са напълно обхванати от ТСОС, те се посочват в приложението към нея. По отношение на тези технически изисквания се прилагат съответно изискванията по чл. 29.
7. ТСОС не трябва да възпрепятстват държавите членки да вземат решение относно използването на инфраструктури за движение на превозни средства, обхванати от ТСОС.	Цяло Наредба № 57 Чл. 23 (5) Приетите ТСОС не трябва да са пречка за използването на инфраструктурата за движение на подвижен състав, обхващан от тези ТСОС.
8. ТСОС могат да правят изрични, ясно определени препратки към европейски или международни стандарти или спецификации или техническа документация, издадена от Агенцията, когато това е строго необходимо, за да се постигне целите на настоящата директива. В такъв случай тези стандарти или спецификации (или съответните части от тях) или техническа документация се считат за приложения към съответната ТСОС и стават задължителни от момента, в който ТСОС е приложена. В случай че липсват такива стандарти или спецификации или техническа документация и тяхното разработване предстои, може да се направи препратка към други ясно определени нормативни документи, които са лесно достъпни и са публично достояние.	Цяло Наредба № 57 Чл. 23. (1) Всяка ТСОС включва: 9. (изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) препратки към европейски или международни стандарти или спецификации, или техническа документация, издадена от Европейската железопътна агенция, които се считат за приложения към съответната ТСОС и стават задължителни от момента на прилагането ѝ; в случай, че липсват такива стандарти или спецификации или техническа документация и тяхното разработване предстои, се направи препратка към други документи, които са публично достъпни;
Член 5	Не подлежи на

Изготвяне, приемане и преразглеждане на ТСОС 1. За да се определят специфичните цели на всяка ТСОС, на Комисията се предоставя правомощието да приема, делегирани актове в съответствие с член 50, когато е целесъобразно, и по-конкретно по отношение на: а) географския и техническия обхват на ТСОС; б) приложимите съществени изисквания; в) списъка на регулаторните, техническите и експлоатационните условия, които трябва да бъдат хармонизирани на равнището на подсистемите и на равнището на интерфейсите между подсистемите и техните очаквани нива на хармонизация; г) специфичните за железопътния транспорт процедури за оценяване на съответствието и годността за употреба на съставните елементи на оперативната съвместимост; д) специфичните за железопътния транспорт процедури за „ЕО“ проверката на подсистемите; е) категориите персонал, които участват в експлоатацията и поддръжката на засегнатите подсистеми, и общите цели за определяне на минималните изисквания за професионалните квалификации и безопасните и здравословни условия за въпросния персонал; ж) всички други необходими елементи, които трябва да бъдат взети предвид, за да се гарантира оперативната съвместимост в рамките на железопътната система на Съюза съгласно член 1, параграфи 1 и 2, например привеждането на ТСОС в съответствие с европейските и международните стандарти или спецификации. При приемането на тези делегирани актове Комисията обосновава необходимостта от нови или съществено изменени ТСОС, включително тяхното въздействие върху съществуващите правила и технически спецификации. 2. За да се осигури еднакво прилагане на делегираните актове, посочени в параграф 1, Комисията отправя искане към Агенцията да изготви проекти за ТСОС и техните изменения и да отправи съответните препоръки до Комисията. Всеки проект за ТСОС се изготвя в следните фази: а) Агенцията определя основните параметри за тази ТСОС, както и интерфейсите с другите подсистеми и всички други специфични случаи, доколкото е необходимо; б) Агенцията изготвя проекта за ТСОС на базата на тези основни параметри, посочени в буква а). Когато е целесъобразно, Агенцията отчита техническия напредък, вече извършената работа по стандартизация, вече създадените работни групи и признатата научноизследователска работа. 3. При съставянето или преразглеждането на всяка една ТСОС, включително основните параметри, Агенцията отчита очакваните разходи	въвеждане
--	-------------------------

и ползи от всички разглеждани технически решения, заедно с интерфейсите между тях, така че да се установят и приложат най-добрите решения. Тази оценка огласява очакваното въздействие върху всички участващи оператори и икономически субекти и отчита надлежно изискванията на Директива (ЕС) 2016/798. Държавите членки участват в тази оценка, като при целесъобразност предоставят необходимите данни.

4. Агенцията изготвя проектите за TCOS и техните изменения, в съответствие с членове 5 и 19 от Регламент (ЕС) 2016/796, като същевременно спазва критериите за отвореност, консенсус и прозрачност, определени в приложение II към Регламент (ЕС) № 1025/2012.

5. Посоченият в член 51 комитет („комитетът“) се информира редовно за подготвителната работа по TCOS. По време на тази работа, с цел да спазва делегираните актове в посочения в параграф 1 от настоящия член, Комисията може да формулира всякакви правила или полезни препоръки по отношение на проекта на тези TCOS и анализа за разходите и ползите. По-специално Комисията може да изиска проучването на алтернативни решения и оценката на разходите и ползите от тези алтернативни решения да бъде включена в приложения към проекта за TCOS доклад.

6. Когато от съображения за техническа съвместимост трябва да се въведат в експлоатация едновременно различни подсистеми, датите на прилагане на съответните TCOS трябва да съвпадат.

7. При съставянето, приемането или преразглеждането на TCOS, Агенцията взема предвид мненията на потребителите по отношение на характеристиките, които имат директно влияние върху условията, при които те използват подсистемите. Във връзка с това, по време на изготвянето или при преразглеждането на TCOS Агенцията се консултира с асоциации и структури, представляващи потребителите. Към проекта за TCOS тя прилага доклад за резултатите от тази консултация.

8. В съответствие с член 7 от Регламент (ЕС) 2016/796 Комисията, със съдействието на комитета, изготвя и редовно актуализира списъка на асоциациите на пътниците и организациите, които следва да бъдат консултирани. Този списък може да бъде преразглеждан и актуализиран при искане от страна на държава членка или по инициатива на Комисията.

9. При съставянето или преразглеждането на TCOS, Агенцията отчита мненията на социалните партньори по отношение на професионалните квалификации и безопасните и здравословни условия на работа, посочени в член 4, параграф 3, буква ж). За тази цел Агенцията се консултира със социалните партньори, преди да представи на Комисията препоръки относно TCOS и измененията в тях. Консултациите със социалните партньори се извършват в рамките на Комитета за секторен диалог,

създаден в съответствие с Решение 98/500/ЕО на Комисията (1). Социалните партньори публикуват становището си в срок от три месеца от консултацията. 10. Когато преразглеждането на ТСОС води до промяна на изискванията, новата версия на ТСОС следва да гарантира съвместимост с подсистемите, вече въведени в експлоатация съобразно предишни версии на ТСОС. 11. Комисията установява чрез актове за изпълнение, ТСОС за изпълнение на специфичните цели, определени в делегираните актове, посочени в параграф 1. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 3. Те включват всички елементи, изброени в член 4, параграф 3, и отговарят на всички изисквания, установени в член 4, параграфи 4—6 и член 4, параграф 8. <i>Член 6</i>	
Пропуски в ТСОС 1. Ако след приемането на дадена ТСОС се окаже, че в нея има пропуски, тя се изменя в съответствие с член 5, параграф 11. Когато е целесъобразно, Комисията прилага тази процедура незабавно. Пропуските включват случаи, които биха могли да доведат до небезопасни операции в рамките на дадена държава членка. 2. До преразглеждането на ТСОС Комисията може да отправи искане за становище от страна на Агенцията. Комисията анализира становището на Агенцията и информира комитета за своите заключения. 3. По искане на Комисията становищата на Агенцията, посочени в параграф 2, съставляват приемливи начини за постигане на съответствие и следователно могат да се използват за оценяване на проекти в очакване на приемането на дадена преразгледана ТСОС. 4. Всеки член на мрежата на представителните организации, посочени в член 38, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2016/796 може да уведоми Комисията за евентуални пропуски в ТСОС. <i>Член 7</i>	Наредба № 57 Чл.22 (5) (Нова - ДВ, бр. 55 от 2006 г., в сила от 1.01.2007 г., изм., бр. 71 от 2013 г.) Когато ТСОС не отговаря напълно на съществени изисквания, министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията или упълномощено от него лице сезира за това Европейската комисия.
Неприлагане на ТСОС 1. Държавите членки могат да разрешат на заявителите да не прилагат една или повече ТСОС или части от тях в следните случаи: а) за предложена нова подсистема или част от нея, за подновяването или модернизирането на съществуваща подсистема или част от нея, или за всеки елемент, посочен в член 1, параграф 1, който е в напреднал етап на развитие или е предмет на договор в процес на изпълнение към датата на прилагане на съответния/съответните ТСОС; б) когато, вследствие на произшествие или природно бедствие, условията за бързо възстановяване на мрежата не позволяват частичното или	Наредба № 57 Чл. 26. (Изм. - ДВ, бр. 55 от 2006 г.) (1) (Доп. - ДВ, бр. 84 от 2010 г., изм., бр. 71 от 2013 г.) Когато в ТСОС няма посочени специфични случаи, тази ТСОС може да не се прилага: 1. (изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г., бр. 71 от 2013 г.) при проект за нова подсистема, за обновяването или модернизирането на съществуваща подсистема или за всеки елемент, посочен в чл. 1, ал. 1, т. 1, когато е в напреднал етап на развитие или е предмет на договор, който се изпълнява по времето на публикуване на тези ТСОС;

пълното прилагане на съответните ТСОС поради икономически или технически съображения, като в този случай неприлагането на ТСОС се ограничава до периода преди възстановяването на мрежата; в) за всяко предложено подновяване, удължаване или модернизиране на съществуваща подсистема или част от нея, когато прилагането на съответния/съответните ТСОС би компрометирало икономическата жизнеспособност на проекта и/или съвместимостта на железопътната система в съответната държава членка, например по отношение на габаритите на натоварване, междурелсието, разстоянието между коловозите или волтажа на електрическата мрежа; г) за превозни средства, движещи се от или за трети държави, чието междурелсие е различно от това на основната железопътна мрежа в рамките на Съюза; д) за предложена нова подсистема или предложено обновяване или модернизиране на съществуваща подсистема на територията на съответната държава членка, когато нейната железопътна мрежа е отделена или изолирана от море или поради наличието на особени географски условия, от железопътната мрежа на останалата част от Съюза;	Чл. 26. (1) 2. (изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г., бр. 71 от 2013 г.) при проект за обновяване или модернизиране на съществуваща подсистема, когато габаритите на натоварване, междурелсието, разстоянието между коловозите или напрежението на електрическата мрежа в тези ТСОС не са съвместими с тези на съществуващата подсистема; Чл. 26. (1) 3. (изм. - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) при предложено обновяване, разширяване или модернизация на съществуваща подсистема, когато прилагането на тези ТСОС може да навреди на стопанския ефект от тях и/или на съвместимостта на националната железопътна система; Чл. 26. (1) 4. (изм. - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) при предложено обновяване, удължаване или модернизация на съществуваща линия, когато прилагането на тези ТСОС ще повлияе на съвместимостта на националната железопътна система; Чл. 26. (1) 5. при произшествие или природно бедствие, когато условията за бързо възстановяване на железопътната мрежа не позволяват частично или пълно прилагане на съответните ТСОС поради икономически или технически съображения; Чл. 26. (1) 6. (изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г., бр. 71 от 2013 г.) за превозни средства, движещи се от или за държави извън ЕС, чието междурелсие е различно от стандартното междурелсие в Република България съгласно чл. 4, ал. 5 ЗЖТ.	Пълно Наредба № 57 Чл. 27. (Изм. - ДВ, бр. 55 от 2006 г., бр. 84 от 2010 г.) (1) В случаите по чл. 26, ал. 1 министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията или оправомощено от него лице изпраща на Европейската комисия искане за отклонение с приложено към него досие, съдържащо информацията по чл. 28.
2. В случая, посочен в параграф 1, буква а), в срок от една година след влизането в сила на всяка ТСОС съответната държава членка изпраща на Комисията списък на проектите, които се осъществяват на нейната територия и които, според тази държава членка, са в напреднал етап на развитие.		Пълно Наредба № 57

членка съобщава на Комисията за решението си да не прилага една или повече ТСОС или части от тях.	Чл. 27. (Изм. - ДВ, бр. 55 от 2006 г., бр. 84 от 2010 г.) (2) В случая по чл. 26, ал. 1, т. 1 в срок до една година от влизането в сила на съответната ТСОС лицето по ал. 1 изпраща до Европейската комисия списък на проектите в Република България, които са в напреднал етап на развитие.	Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57
4. В случаите, посочени в параграф 1, букви а), в), г) и д) от настоящия член, засегнатата държава членка подава до Комисията искане за неприлагане на ТСОС или части от тях, придружено от досие, което съдържа обосновка на искането, и посочва алтернативните разпоредби, които държавата членка възнамерява да прилага вместо ТСОС. В случая, посочен в параграф 1, буква д) от настоящия член, Комисията анализира искането, решава дали да го приеме или не въз основа на пълнотата и последователността на информацията, която се съдържа в досието. В случаите, посочени в параграф 1, букви в и г) от настоящия член, Комисията приема своето решение посредством актове за изпълнение въз основа на такъв анализ. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 3. В случаите, посочени в член 21, параграф 6, трета алинея, заявителят изпраща досието на Агенцията. Агенцията се консултира с компетентните органи по сигурността и представя окончателното си становище на Комисията.		Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57
5. Комисията определя чрез акт за изпълнение информацията, която да бъде включена в досието, посочено в параграф 4, изисквания формат на досието и начина, по който то да бъде предадено. Актът за изпълнение се приема в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 3.	Наредба № 57 Чл. 27 (7) В случая по чл. 26, ал. 1, т. 6 до изготвянето на решение от Европейската комисия отклонението може да се прилага.	Пълно
6. В очакване на решението на Комисията държавите членки могат незабавно да прилагат алтернативните разпоредби, посочени в параграф 4.		Не подлежи на въвеждане
7. Комисията излиза с решение в срок от четири месеца от представяне на искането, придружено с пълно досие. При липса на такова решение, искането се счита за прието.	Наредба № 57 Чл. 27. (8) Европейската комисия информира всички държави-членки за проверката по ал. 3 и решенията по ал. 5	Пълно
8. Всички държави членки се информират за резултатите от анализите и от процедурата, установена в параграф 4.	Наредба № 57 Чл. 30а. (Нов - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) (1) Съставни елементи	Пълно
Член 8 Условия за пускане на пазара на съставните елементи на		

оперативната съвместимост 1. Държавите членки предприемат всички необходими стъпки, за да гарантират, че съставните елементи на оперативната съвместимост: а) се пускат на пазара само ако позволяват постигането на оперативна съвместимост в железопътната система на Съюза, като едновременно с това отговарят на съществени изисквания; б) се използват в областта им на употреба по предназначение и са правилно монтирани и поддържани. Настоящият параграф не възпрепятства пускането на пазара на тези съставни елементи за друго предназначение.	на оперативна съвместимост могат да бъдат пуснати в употреба само ако: 1. отговарят на съществени изисквания към тях и позволяват постигането на оперативна съвместимост при влагането им в железопътната система; 2. се прилагат по предназначение и са правилно инсталирани и поддържани.	Наредба № 57 Чл. 31. (1) (Изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) Внесени в страната съставни елементи, които са проверени в държава-членка на Европейския съюз, и са им издадени съответни документи, не преминават през процедури за оценяване. (2) Документите по ал. 1 се осигуряват от вносителя.	Целю
Член 9 Съответствие или годност за употреба 1. Държавите членки и Агенцията считат, че един съставен елемент на оперативната съвместимост удовлетворява съществени изисквания, ако той отговаря на условията, предвидени в съответната ТСОО, или на съответните европейски спецификации, разработени да отговарят на тези условия. „ЕО“ декларацията за съответствие или годност за употреба удостоверява, че съставните елементи на оперативната съвместимост са преминали през процедурите, посочени в съответните ТСОО за оценяване на съответствието или годността за употреба. 2. Ако ТСОО го изисква, „ЕО“ декларацията се придружава от: а) сертификат, издаден от нотифициран орган или органи, за съответствието по същество на съставен елемент на оперативната съвместимост, разгледан отделно, с техническите спецификации, които трябва да бъдат спазени; б) сертификат, издаден от нотифициран орган или органи, за годността за употреба на съставен елемент на оперативната съвместимост, разгледан в неговата железопътна среда, и по-специално в случаите на съответни функционални изисквания. 3. „ЕО“ декларацията носи дата и подпис на производителя или на неговия упълномощен представител. 4. Комисията определя чрез актове за изпълнение, образеца на „ЕО“	на оперативна съвместимост могат да бъдат пуснати в употреба само ако: 1. отговарят на съществени изисквания към тях и позволяват постигането на оперативна съвместимост при влагането им в железопътната система; 2. се прилагат по предназначение и са правилно инсталирани и поддържани. (2) Съответствието на съставните елементи с изискванията, посочени в ал. 1, се удостоверява с ЕО декларация за съответствие и/или годност за употреба. (3) Декларацията по ал. 2 се подготвя след изпълнение на съответната процедура/и за оценяване, посочена/и в съответната ТСОО, и при наличието на ЕО сертификат за съответствие на съставния елемент.	Наредба № 57 Чл. 30а. (Нов - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) (1) Съставни елементи на оперативна съвместимост могат да бъдат пуснати в употреба само ако: 1. отговарят на съществени изисквания към тях и позволяват постигането на оперативна съвместимост при влагането им в железопътната система; 2. се прилагат по предназначение и са правилно инсталирани и поддържани. (2) Съответствието на съставните елементи с изискванията, посочени в ал. 1, се удостоверява с ЕО декларация за съответствие и/или годност за употреба. (3) Декларацията по ал. 2 се подготвя след изпълнение на съответната процедура/и за оценяване, посочена/и в съответната ТСОО, и при наличието на ЕО сертификат за съответствие на съставния елемент.	Целю

декларацията за съответствие или годност за употреба на съставните елементи на оперативната съвместимост и списъка на придружаващите документи. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 3. 5. Резервни части за подсистеми, които вече са въведени в експлоатация, когато съответната ТСОС влиза в сила, могат да бъдат монтирани в тези подсистеми, без спрямо тях да се прилага параграф 1. 6. В ТСОС може да се предвижда преходен период за железопътни продукти, определени в тези ТСОС като съставни елементи на оперативната съвместимост, които вече са пуснати на пазара, когато ТСОС влизат в сила. Такива съставни елементи съответстват на член 8, параграф 1.	Наредба № 57 Чл. 30. (3) (Изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) Съставните елементи на оперативната съвместимост отговарят на съществени изисквания, когато съответстват на условията, предвидени в съответните ТСОС, или на съответните европейски спецификации. Наредба № 57 Чл. 31 (3) (Нова - ДВ, бр. 84 от 2010 г., изм., бр. 71 от 2013 г.) Резервни части за подсистеми, които вече са пуснати в експлоатация, когато съответната ТСОС влиза в сила, могат да бъдат инсталирани в тези подсистеми, без да е била изпълнена съответната процедура по чл. 30а, ал. 3. Наредба № 57 Чл. 23 (6) (Нова - ДВ, бр. 84 от 2010 г., изм., бр. 71 от 2013 г.) Когато ТСОС влиза в сила, в нея може да бъде определен преходен период за железопътни елементи, посочени в същата ТСОС като съставни елементи на оперативната съвместимост, които вече са пуснати на пазара. Такива съставни елементи трябва да съответстват на изискванията на чл. 30а, ал. 1 и 2.
Член 10 Процедура за издаване на „ЕО“ декларация за съответствие или годност за употреба 1. За изготвянето на „ЕО“ декларацията за съответствие или годност за употреба на съставен елемент на оперативната съвместимост производителът или неговият упълномощен представител прилагат разпоредбите, установени със съответните ТСОС.	Наредба № 57 Чл. 30а. (Нов - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) (3) Декларацията по ал. 2 се подготвя след изпълнение на съответната процедура/и за оценяване, посочена/и в съответната ТСОС, и при наличието на ЕО сертификат за съответствие на съставния елемент.
2. Когато съответната ТСОС го налага, оценяването на съответствието или годността за употреба на съставния елемент на оперативната съвместимост се извършва от нотифицирания орган, пред който производителът или неговият упълномощен представител е депозирал заявлението.	Наредба № 57 Чл. 36. (Доп. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) Дейностите, свързани с процедурите за оценяване на съставните елементи, се извършват от лицата, които ги пускат в употреба и въвеждат в експлоатация, доколкото това е допустимо от съответните ТСОС, и/или от лицата за оценяване, към които е подадена заявка за извършване на процедурите. Чл. 34. (1) Съответствието на съставни елементи със съществени изисквания към тях се установява от определени за това лица чрез прилагане на процедурите за оценяване, предвидени в съответните ТСОС.

3. Когато съставните елементи на оперативната съвместимост са предмет на други правни актове на Съюза, обхващащи други въпроси, „ЕО“ декларацията за съответствие или годност за употреба посочва в такива случаи, че съставният елемент на оперативната съвместимост отговаря също и на изискванията на тези други правни актове.	Наредба № 57 Чл. 39. (3) (Изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) Когато съставните елементи се подчиняват на други технически изисквания извън тези за оперативната съвместимост, в ЕО декларацията за съответствие се посочва дали съставният елемент отговаря и на тях.	Цълно
4. Когато нито производителът, нито неговият упълномощен представител, са изпълнили задълженията, предвидени в параграфи 1 и 3, тези задължения преминават върху всяко лице, което пуска на пазара съставни елементи на оперативната съвместимост. За целите на настоящата директива същите задължения се прилагат спрямо всеки, който сглобява съставни елементи на оперативната съвместимост или части от съставни елементи на оперативната съвместимост, притежаващи различен произход, или произвежда съставни елементи на оперативната съвместимост за свои собствени нужди.	Наредба № 57 Чл. 37. (1) Производителът или неговият упълномощен представител е длъжен да осигури провеждането на процедурите за оценка на съответствието както при етапа на проектиране, така и при производството. (2) В случаите на внос вносителят е длъжен да осигури провеждането на процедурите, с изключение на случаите на реекспорт. (3) Когато производителът или вносителят не изпълни задължението си съответно по ал. 1 и 2, лицето, което предлага съставния елемент на пазара, е длъжно да осигури провеждането на процедурите за тяхна сметка.	Цълно
5. Когато държава членка установи, че „ЕО“ декларацията е съставена неправилно, тя прави необходимото съответният съставен елемент на оперативната съвместимост да не бъде пуснат на пазара. В такъв случай от производителя или неговия упълномощен представител се изисква да приведе съставния елемент на оперативната съвместимост в състояние на съответствие при условията, посочени от въпросната държава членка.	Наредба № 57 Чл. 42. (1) (Доп. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) Извън случаите по чл. 33, когато ИА "ЖА" като контролен орган установи, че декларацията за съответствие на даден съставен елемент е изготвена неправилно и не са спазени изискванията на тази наредба, лицето, което го пуска в употреба или въвежда в експлоатация, е длъжно да предприеме мерки за привеждането на декларацията в съответствие с изискванията. (2) В случаите, когато лицето не изпълни задължението по ал. 1, се предприемат мерките по чл. 33, ал. 1.	Цълно
Член 11 Несъответствие на съставни елементи на оперативната съвместимост със съществени изисквания 1. Когато държава членка счита, че за съставен елемент на оперативната съвместимост, обхванат в „ЕО“ декларация за съответствие или годност за употреба и пуснат на пазара, съществува вероятност, при използването му по предназначение, да не удовлетвори съществени изисквания, тази държава членка предприема всички необходими мерки за ограничаване на приложното му поле, забрана на употребата му, изтеглянето му от пазара или изземването му. Държавата членка незабавно информира Комисията, Агенцията и другите държави членки за предприетите мерки и представя	Наредба № 57 Чл. 33. (1) (Изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) При наличие на вероятност от неспазване на съществени изисквания при използването по предназначение на съставен елемент, който е пуснат на пазара и за който има ЕО декларация за съответствие или годност за употреба, изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" уведомява съответните компетентни органи, които трябва да предприемат мерки за ограничаване или забраняване на приложението и разпространението му или да предприемат съответните действия по изтеглянето му от	Цълно

основанията за решението си, като посочва, по-специално, дали несъответствието се дължи на: а) неспазване на съществени изисквания; б) неправилно прилагане на европейски спецификации в случаите, когато се разчита на прилагането на такива спецификации; в) непригодност на европейските спецификации. 2. Агенцията, въз основа на мандат от Комисията, започва незабавно, и във всички случаи в рамките на 20 дни от датата на получаване на мандата, процес на консултации със засегнатите страни. Когато след консултациите Агенцията установи, че мярката е необоснована, тя незабавно информира Комисията, държавата членка, предприела инициативата, както и другите държави членки, производителите или неговия упълномощен представител. Когато Агенцията установи, че мярката е обоснована, тя незабавно уведомява държавите членки. 3. Когато решението, посочено в параграф 1, произтича от непригодност в европейските спецификации, държавите членки, Комисията или Агенцията, както е целесъобразно, прилагат една или повече от следните мерки: а) частично или цялостно изтегляне на съответната спецификация от съдържателите и публикации; б) ако съответната спецификация е хармонизиран стандарт, ограничение или изтегляне на този стандарт в съответствие с член 11 от Регламент (ЕС) № 1025/2012; в) преразглеждане на TCOS в съответствие с член 6. 4. Когато съставен елемент на оперативната съвместимост, за който е съставена „ЕО“ декларация за съответствие, не отговаря на съществени изисквания, компетентната държава членка предприема подходящи мерки срещу образуването, което е издало декларацията, и информира за това Комисията и другите държави членки. <i>Член 12</i> Свободно движение на подсистеми Без да се засяга глава V, на територията си и на основания, свързани с настоящата директива, държавите членки не забраняват, ограничават или възпрепятстват изграждането, въвеждането в експлоатация и експлоатацията на съставляващите железопътната система на Съюза структурни подсистеми, които отговарят на съществени изисквания. По-специално, те не изискват проверки, които вече са извършени: а) или като част от процедурата, водеща до „ЕО“ декларацията за проверка, или б) в други държави членки, преди или след влизането в сила на настоящата директива, с оглед проверка на съответствието с идентични	пазара. (2) (Доп. - ДВ, бр. 55 от 2006 г., изм., бр. 84 от 2010 г.) В случаите по ал. 1 министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията уведомява Европейската комисия за предприетите мерки и основанията за взетото решение. Европейската комисия уведомява министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и другите държави-членки за своето решение относно обосноваността на предприетата мярка. (3) (Изм. - ДВ, бр. 55 от 2006 г., бр. 88 от 2007 г., бр. 84 от 2010 г.) След извършване на действията по ал. 1 ИА "ЖА" предприема мерки в съответствие с правомощията си спрямо лицето, което е издало ЕО декларация за съответствие или годност за употреба, като информира за това Европейската комисия и другите държави-членки.	Цяло Наредба № 57 Чл. 47. (3) (Изм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) Извън случаите по ал. 1 не може да се забранява, ограничава или спира изграждането, въвеждането в експлоатация и използването на подсистема, която отговаря на съществени изисквания, предвидени за нея. Наредба № 57 Чл. 46. (1) (Доп. - ДВ, бр. 88 от 2007 г., изм., бр. 84 от 2010 г., бр. 71 от 2013 г.) На подсистема, на която са издадени съответните документи, и която е проверена в държава-членка на Европейския съюз, не се провеждат процедури за проверката ѝ, освен в случаите, когато са нотифицирани
---	---	--

изисквания при идентични условия на експлоатация.	национални специфични изисквания, които се отклоняват от ТСОС. (2) (Изм. - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) Всяка изградена в страната подсистема извън случаите по ал. 1 преминава през процедури за проверка.	Частично -- ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИИД на Наредба 57
Член 13 Съответствие с ТСОС и националните правила 1. Агенцията и националните органи по безопасността приемат, че съществени изисквания са спазени от структурните подсистеми, които съставляват железопътната система на Съюза, когато тези подсистеми са обхванати, при целесъобразност, от „ЕО“ декларация за проверка, извършена чрез сравняване с ТСОС в съответствие с член 15, или от декларация за проверка, извършена чрез сравняване с националните правила в съответствие с член 15, параграф 8, или и двете. 2. Национални правила за прилагането на съществените изисквания и при необходимост приемливи национални начини за постигане на съответствие се прилагат в следните случаи: а) когато ТСОС не обхващат или не обхващат напълно някои аспекти, свързани със съществените изисквания, включително „отворените въпроси“, съгласно посоченото в член 4, параграф 6; б) когато е нотифицирано неприлагане на една или повече ТСОС или части от тях съгласно член 7; в) когато специфичен случай налага прилагането на технически правила, които не са включени в съответната ТСОС. г) когато се прилагат национални правила за определяне на съществуващите системи, като целта на тези правила е ограничена до оценяване на техническата съвместимост на превозното средство с мрежата; д) когато мрежите и превозните средства не са обхванати от ТСОС; е) като спешна временна предпазна мярка, по-специално след възникнало произшествие.	Наредба № 57 Чл. 38. (1) (Изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г., бр. 71 от 2013 г.) ЕО декларацията за съответствие или годност за употреба по чл. 30а, ал. 2 удостоверява: 1. (изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) оценка за съответствие на съставен елемент с изискванията на ТСОС, които трябва да се постигнат, или 2. оценка за годността за употреба на съставен елемент, разглеждан в неговата железопътна среда, и по-специално в случаи, когато се включват и връзките му с други елементи и подсистеми, по отношение на изискванията на ТСОС и в частност на тези от функционален характер, които подлежат на проверка. (2) (Изм. и доп. - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) ЕО декларацията се изготвя от лицето, което е подало заявката, след приключване на предвидените процедури за оценяване на съответствието.	Частично -- ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИИД на Наредба 57
Член 14 Нотифициране за национални правила 1. Държавите членки уведомяват Комисията и Агенцията за съществуващите национални правила, посочени в член 13, параграф 2, в следните случаи: а) когато за националното правило или националните правила не е изпратена нотификация до 15 юни 2016 г. В този случай за тях се изпраща нотификация до 16 декември 2016 г.; б) всеки път, когато правилата бъдат изменени;	Наредба № 57 Чл. 29.(2) Списъкът по ал. 1 се изпраща до Европейската комисия, като комисията се уведомява и за всяка една промяна в него, както и за лицата, които ще осъществяват процедурата за проверка. (3) В списъка по ал. 1 не се включват техническите правила със строго местен характер. Те се посочват в регистъра на железопътната инфраструктура. (4) Списъкът по ал. 1 се публикува на интернет страницата	Частично -- ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИИД на Наредба 57

в) когато е представено ново искане в съответствие с член 7 за неприлагане на ТСОС; г) когато националните правила станат излишни след публикуването или преразглеждането на въпросните ТСОС. 2. Държавите членки нотифицират пълния текст на националните правила, посочени в параграф 1, чрез съответната ИТ система в съответствие с член 27 от Регламент (ЕС) 2016/796. 3. Държавите членки гарантират, че националните правила, посочени в параграф 1, включително тези, които обхващат интерфейсите между превозните средства и мрежите, са лесно достъпни, че са публично достояние и че в тях е използвана терминология, която всички заинтересовани страни могат да разберат. От държавите членки може да се поиска да предоставят допълнителна информация относно тези национални правила. 4. Държавите членки могат да определят нови национални правила само в следните случаи: а) когато ТСОС не отговаря напълно на съществените изисквания; б) като спешна предпазна мярка, по-специално след състояло се произшествие. 5. Държавите членки представят, посредством подходяща ИТ система в съответствие с член 27 от Регламент (ЕС) 2016/796 проектите за нови национални правила на Агенцията и на Комисията, за да може разглеждането да се извърши своевременно и в съответствие със сроковете, посочени в член 25, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2016/796, преди очакваното въвеждане в националната правна система на предложеното ново правило, като се предоставя обосновка за неговото въвеждане. Държавите членки правят необходимото проекът да е достатъчно развит, за да може Агенцията да извърши своята оценка в съответствие с член 25, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2016/796. 6. Когато приемат ново национално правило, държавите членки нотифицират за него Агенцията и Комисията чрез съответната ИТ система в съответствие с член 27 от Регламент (ЕС) 2016/796. 7. В случай на спешни превантивни мерки държавите членки могат незабавно да приемат и прилагат ново национално правило. Това правило се нотифицира в съответствие с член 27, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2016/796, както и се подлага на оценка от страна на Агенцията в съответствие с член 26, параграфи 1, 2 и 5 от посочения Регламент. 8. Когато нотифицират за съществуващо национално правило, посочено в параграф 1, или ново национално правило, държавите членки представят обосновка за необходимостта от това правило, за да се спази съществено	на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация".
---	---

изискване, което все още не е обхванато от съответната ТСОС. 9. Проектите за национални правила и националните правила, посочени в параграф 1, се разглеждат от Агенцията в съответствие с процедурите, предвидени в членове 25 и 26 от Регламент (ЕС) 2016/796. 10. Комисията определя чрез актове за изпълнение класификацията на националните правила, за които е получена нотификация, в различни групи, с цел да се улесни взаимното приемане в различните държави членки и пускането на пазара на превозни средства, включително съвместимостта между стационарното и мобилното оборудване. Тези актове за изпълнение се основават на напредъка, постигнат от Агенцията в областта на взаимното приемане и се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 3. Агенцията класифицира в съответствие с актовете за изпълнение, посочени в първа алинея, националните правила, за които е получена нотификация в съответствие с настоящия член. 11. Държавите членки могат да решат да не нотифицират за правилата и ограниченията със строго местен характер. В такива случаи държавите членки посочват тези правила и ограничения в регистрите на инфраструктурата, посочени в член 49. 12. Националните правила, за които е изпратена нотификация съгласно настоящия член, не са предмет на процедурата за нотифициране, посочена в Директива (ЕС) 2015/1535 на Европейския парламент и на Съвета (1). 13. Националните правила, за които не е изпратена нотификация в съответствие с настоящия член, не се прилагат за целите на настоящата директива.		Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57
Член 15 Процедура за съставяне на „ЕО“ декларация за проверка 1. За съставянето на „ЕО“ декларацията за проверка, необходимата за пускането на пазара и въвеждането в експлоатация, посочени в глава V, заявителят подава искане до органа или органите за оценяване на съответствието, които е избрал за тази цел, за прилагане на „ЕО“ процедура за проверка, посочена в приложение IV.	Наредба № 57 Чл. 48. (1) (Изм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г., бр. 84 от 2010 г., доп., бр. 1 от 2016 г., в сила от 1.01.2016 г.) Лицето, което ще въвежда в експлоатация подсистема или части от нея, отговаря за провеждането на съответната ЕО процедура за проверка съгласно приложение № 16. (2) (Нова – ДВ, бр. 1 от 2016 г., в сила от 1.01.2016 г.) Лицето по ал. 1 може да бъде възложителът или производителът или техният упълномощен представител, установен в Европейския съюз. (3) (Изм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г., бр. 84 от 2010 г., предишна ал. 2, бр. 1 от 2016 г., в сила от 1.01.2016 г.) ЕО процедурата за проверка се извършва от лице за оценяване, избрано от лицето по ал. 1.	Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57

2. Заявителят попълва „ЕО“ декларацията за проверка на дадена подсистема. Заявителят декларира единствено на своя отговорност, че въпросната подсистема е била подложена на съответни процедури за проверка и че отговаря на изискванията на съответното право на Съюза, както и на всякакви съответни национални правила. „ЕО“ Декларацията за проверка и придружаващите я документи носят дата и подпис на заявителя.	Приложение № 1а към чл. 51, ал. 1 <i>1. Декларация съгласно изискванията на Европейския съюз за проверка на подсистеми</i> ЕО декларацията за проверка на подсистема е декларация, изготвена от лицето по чл. 48, ал. 1, в която декларира на своя отговорност, че подсистемата, за която са приложени съответни процедури за проверка, отговаря на изискванията на съответното законодателство на Европейския съюз (ЕС), включително на приложимите национални правила. ЕО декларацията за проверка и придружаващите я документи трябва да са датирани и подписани.
3. Задачата на нотифицирания орган, отговарящ за „ЕО“ проверката на една подсистема, започва на етапа на проектирането и обхваща целия период на производство до етапа на приемане преди пускането на пазара или въвеждането в експлоатация на подсистемата. В съответствие със съответните ТСОС към тази задача спада и проверката на интерфейсите на въпросната подсистема със системата, в която тя се включва.	Чл. 49. (1) (Изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г., бр. 1 от 2016 г., в сила от 1.01.2016 г.) ЕО процедурата за проверка на подсистема или на определени от лицето по чл. 48; ал. 1 нейни части съгласно приложение № 16, т. 2.2.2 се осъществява на всеки един от етапите, посочени в приложение № 16, т. 2.2.3. (2) (Доп. - ДВ, бр. 88 от 2007 г., изм., бр. 84 от 2010 г., бр. 71 от 2013 г.) ЕО процедурата обхваща и проверка на връзките на подсистемата с другите подсистеми от железопътната система относно съответствието с изискванията на ТСОС и другите относими европейски нормативни актове. (3) (Доп. - ДВ, бр. 88 от 2007 г., изм., бр. 84 от 2010 г.) ЕО процедурата за проверка се извършва съгласно разпоредбите на съответната ТСОС въз основа на изискванията, предвидени в нея, а ако няма такава - в техническите правила по чл. 29.
4. Заявителят отговаря за съставянето на техническото досие, което придружава „ЕО“ декларацията за проверка. Това техническо досие съдържа всички необходими документи по отношение на характеристиките на подсистемата и, където е целесъобразно, всички документи, удостоверяващи съответствието на съставните елементи на оперативната съвместимост. То съдържа също така всички елементи, свързани с условията и ограниченията за използване, а също и с	Чл. 53. (1) (Изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г., бр. 1 от 2016 г., в сила от 1.01.2016 г.) Лицето по чл. 48, ал. 1 комплектува техническо досие, посочено в приложение № 16, т. 2.4, което включва техническото досие по чл. 52, ал. 1 (приложение № 16, т. 2.4, буква "в"), техническото досие по чл. 60в, ал. 6 (приложение № 16, т. 3.3) и технически паспорт – когато е приложимо. Чл. 52. (Изм. и доп. - ДВ, бр. 88 от 2007 г., бр. 84 от 2010 г., изм., бр. 5 от 2012 г.) (1) (Изм. - ДВ, бр. 71 от 2013 г., бр. 4 от 2015 г., в сила от 21.05.2015 г., бр. 1 от 2016 г., в

инструкциите по отношение на обслужване, постоянно или рутинно наблюдение, настройка и поддръжка. 5. В случаите на подновяване или модернизиране на подсистема в резултат на промяна на техническото досие, които засягат валидността на вече извършените процедури за проверки, заявителят оценява необходимостта от нова „ЕО“ декларация за проверка. 6. Нотифицираният орган може да издава междинни сертификати за проверка, които да обхващат някои етапи от процедурата за проверка или някои части от подсистемата. 7. Ако съответните ТСОС позволяват това, нотифицираният орган може да издава сертификати за проверка за една или повече подсистеми или някои части на тези подсистеми.	сила от 1.01.2016 г.) Нотифицираният орган, участващ в ЕО проверка на подсистема, изготвя техническото досие, което съдържа: 1. всички документи по отношение на характеристиките на подсистемата; 2. всички документи, удостоверяващи съответствието на съставните елементи на оперативната съвместимост със съществени изисквания, когато е приложимо; 3. всички елементи, свързани с условията и ограниченията за използване на подсистемата; 4. инструкциите по отношение на обслужване, постоянно и рутинно наблюдение, настройка и поддръжка на подсистемата. Чл. 60в. (Нов - ДВ, бр. 5 от 2012 г.) (6) (Изм. – ДВ, бр. 1 от 2016 г. , в сила от 1.01.2016 г.) Изготвеното от лицето по ал. 1 техническо досие съгласно приложение № 16, т. 3.3 се включва в техническото досие по чл. 53, ал. 1. Чл. 49. (4) (Нова - ДВ, бр. 88 от 2007 г., изм., бр. 5 от 2012 г., бр. 71 от 2013 г., бр. 1 от 2016 г. , в сила от 1.01.2016 г.) В съответствие с принципите, определени в приложение № 16, т. 2.2.1, нотифицираният орган изготвя Междинен сертификат за проверка (МСП) по искане на лицето по чл. 48, ал. 1. (6) (Нова - ДВ, бр. 5 от 2012 г., изм., бр. 1 от 2016 г. , в сила от 1.01.2016 г.) По искане на лицето по чл. 48, ал. 1 за всяка част от подсистемата, която той обособи съгласно приложение № 16, т. 2.2.2, се издава МСП. Чл. 49. (10) (Нова - ДВ, бр. 84 от 2010 г., предишна ал. 6, бр. 5 от 2012 г., доп., бр. 1 от 2016 г. , в сила от 1.01.2016 г.) Лицето за оценяване може да издаде сертификат за съответствие за серия подсистеми или определени части от тях, когато в ТСОС се съдържа разпоредби за това.
---	---

8. Държавите членки , определят органите, които отговарят за осъществяването на процедурата за проверка при прилагането на национални правила. В това отношение определените органи отговарят за свързаните с това задачи. Без да се засяга член 30, държава членка може да назначи нотифициран орган като определен орган, като в този случай целият процес може да се извърши от един-единствен орган за оценяване на съответствието.	ЗАКОН за изменение и допълнение на ЗЖТ § 19. В чл. 115а се правят следните изменения и допълнения: 3. В ал. 5 думите „лица за оценяване“ се заменят с „лица за оценяване (нотифицирани органи)“; 4. В ал. 6 думите „лица за оценяване“ се заменят с „лица за оценяване (определени органи)“; 6. Създава се ал. 8: „(8) Лице за оценяване по ал. 5 – нотифициран орган, може да бъде и определен орган за извършване на оценка по национални правила съгласно ал. 6, след като е получило разрешение по чл. 115б, ал. 2. В този случай целият процес на проверка – за въвеждане в експлоатация на стационарни подсистеми или за лускане на пазара на превозни средства, може да се извърши от един орган за оценка на съответствието.“	Цълно
9. Комисията може да уточнява чрез актове за изпълнение: а) подробно относно процедурите за „ЕО“ проверка за подсистеми, включително процедурата за проверка по отношение на националните правила, както и документите, които се подават от заявителя за целите на тази процедура; б) образците за „ЕО“ декларацията за проверка, включително в случай на модификация на подсистемата или в случай на допълнителни проверки, междинния сертификат за проверка, образците за документи от техническото досие, което трябва да придружава тези декларации, както и образците за сертификата за проверка. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 3.		Не подлежи на въвеждане
Член 16 Несъответствие на подсистеми със съществени изисквания 1. Когато държава-членка констатира, че дадена структурна подсистема, притежаваща декларацията за проверка „ЕО“, заедно с техническо досие, не отговаря напълно на разпоредбите на настоящата директива, и по-специално на съществени изисквания, тя може да поиска да бъдат направени допълнителни проверки. 2. Държавата-членка, предявяваща искането, незабавно информира Комисията за поисканите допълнителни проверки и представя причини за тях. Комисията се консултира със заинтересованите страни. 3. Държавата-членка, предявяваща искането, посочва дали неспазването на изискването за пълно съобразяване с настоящата директива се дължи	Наредба № 57 Чл. 47. (1) (Изм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г., бр. 84 от 2010 г., бр. 71 от 2013 г., бр. 1 от 2016 г., в сила от 1.01.2016 г.) Когато бъде установено, че определена подсистема, за която има издадена ЕО декларация за проверка и приложено техническо досие, не отговаря на съществени изисквания към нея или на националните правила, изпълнителният директор на ИА "ЖА" може да поиска от лицето, което ще въвежда в експлоатация подсистемата, да извърши допълнителни проверки. (2) (Изм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г., бр. 71 от 2013 г.) В случаите по ал. 1 изпълнителният директор на ИА "ЖА" издава разрешение за въвеждане в експлоатация на подсистемата	Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57

на: а) неспазване на съществени изисквания или на дадена ТСОС или неправилно прилагане на ТСОС. В този случай Комисията незабавно уведомява държавата-членка, къде пребивава лицето, изготвило грешната декларация за проверка „ЕО“, и изисква тази държава-членка да предприеме подходящи мерки; б) непригодност на ТСОС. В този случай се прилага процедурата за изменение на ТСОС, посочена в член 7.	след представяне на документи за оценка на съответствието, издадени в резултат на извършените допълнителни проверки, доказващи съответствието на подсистемата със съществени изисквания или с националните правила. (3) (Изм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) Извън случаите по ал. 1 не може да се забранява, ограничава или спира изграждането, въвеждането в експлоатация и използването на подсистема, която отговаря на съществени изисквания, предвидени за нея. (4) (Нова - ДВ, бр. 55 от 2006 г., изм., бр. 84 от 2010 г.) В случаите по ал. 1 министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията информира Европейската комисия за поисканите допълнителни проверки, като обосновава причините за това.
Член 17 Презумпция за съответствие Счита се, че съставните елементи на оперативната съвместимост и подсистемите, които съответстват на хармонизираните стандарти или части от тях, данните за които са били публикувани в <i>Официален вестник на Европейския съюз</i>, отговарят на съществени изисквания, обхванати от тези стандарти или части от тях.	Цълно Наредба № 57 Чл. 31. (1) (Изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) Внесени в страната съставни елементи, които са проверени в държава-членка на Европейския съюз, и са им издадени съответни документи, не преминават през процедури за оценяване. (2) Документите по ал. 1 се осигуряват от вносителя. (3) (Нова - ДВ, бр. 84 от 2010 г., изм., бр. 71 от 2013 г.) Резервни части за подсистеми, които вече са пуснати в експлоатация, когато съответната ТСОС влиза в сила, могат да бъдат инсталирани в тези подсистеми, без да е била изпълнена съответната процедура по чл. 30а, ал. 3.
Член 18 Разрешение за въвеждане в експлоатация на стационарни съоръжения 1. Подсистемите за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, както и енергийните и инфраструктурните подсистеми, се въвеждат в експлоатация само ако са проектирани, изградени и монтирани по такъв начин, че да отговарят на съществени изисквания, а съответното разрешение се издава в съответствие с параграфи 3 и 4.	Цълно Наредба № 57 Чл. 44. (1) (Изм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г., доп., бр. 71 от 2013 г., изм., бр. 1 от 2016 г., в сила от 1.01.2016 г.) Структурните подсистеми на железопътната система се въвеждат в експлоатация след проектирането, изграждането и инсталирането им по начин, удовлетворяващ съществени изисквания за техническа и оперативна съвместимост с железопътната система. (5) (Нова - ДВ, бр. 88 от 2007 г., предишна ал. 4, бр. 1 от 2016 г., в сила от 1.01.2016 г.) Всяка нова структурна подсистема или части от нея трябва да бъдат така проектирани, изградени и инсталирани, че общото ниво на безопасност да бъде най-малко еквивалентно на нивото на безопасност на съществуващите и да гарантира сравними условия и

функции.

Чл. 44а. (Нов - ДВ, бр. 91 от 2005 г., изм., бр. 88 от 2007 г., бр. 84 от 2010 г.) (1) (Изм. - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" издава разрешение за въвеждане в експлоатация на нови структурни подсистеми от железопътната система или части от тях по реда и условията на тази наредба.

(2) (Изм. - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) Разрешението за въвеждане в експлоатация на нови структурни подсистеми от железопътната система или части от тях, които са включени в ТСОС, се получава след:

1. положително становище на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" по техническото задание за проектиране и доклада за безопасност;
2. разглеждане на документите, посочени в чл. 44в, ал. 2;
3. (доп. - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) извършена пробна експлоатация от заявителя;
4. положителна оценка на резултатите от пробната експлоатация.

(3) (Изм. - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) Разрешението за въвеждане в експлоатация на нови структурни подсистеми от железопътната система или части от тях, които не са в съответствие с ТСОС, се получава след:

1. положително становище на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" по техническото задание за проектиране и доклада за безопасност;
2. (изм. - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) разглеждане на документите, посочени в чл. 44в, ал. 2, като тези по ал. 4 - 8 са заменени със съответните сертификати и други документи за оценка по национални правила;

3. (доп. - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) извършена пробна експлоатация от заявителя;

4. положителна оценка на резултатите от пробната експлоатация.

(4) (Изм. - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) Разрешението за въвеждане в експлоатация по смисъла на Закона за железопътния транспорт и тази наредба е независимо от въвеждането в експлоатация по реда на Закона за устройство на територията. Пробната експлоатация по тази наредба се

2. Всеки национален орган по безопасността разрешава въвеждането в експлоатация на енергийните и инфраструктурните подсистеми, както и на подсистемите за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, които се намират или експлоатират на територията на съответната държава членка. 3. Националните органи по безопасността предоставят подробни насоки относно реда за получаване на разрешенията, посочени в настоящия член. На заявителите се предоставя безплатно документ с насоки за подаването на заявленията, в който се описват и обясняват изискванията за тези разрешения, както и списък на необходимите документи. Агенцията и националните органи по безопасността си сътрудничат по отношение на разпространяването на тази информация. 4. Заявителят подава до националния орган по безопасността заявление за	извършва след издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация по реда на Закона за устройство на територията, когато последното се изисква. (5) (Доп. - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) Структурна подсистема или част от нея, за която е извършена пробна експлоатация по ал. 2, т. 3 или по ал. 3, т. 3, но не е получено разрешение за въвеждане в експлоатация по реда на Закона за железопътния транспорт и на тази наредба, не може да се използва в националната железопътна система. ЗАКОН за железопътния транспорт Чл. 7. (1) (Предишен текст на чл. 7 - ДВ, бр. 92 от 2006 г.) Изпълнителната агенция "Железопътна администрация": ЗИД на ЗЖТ § 1. В чл. 7 се правят следните изменения и допълнения: 1. В ал. 1: в) създават се нови т. 5 -- 12: „5. издава разрешение за въвеждане в експлоатация на подсистемите за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, на енергийните и инфраструктурните подсистеми, изграждани железопътната система на Република България, в съответствие с реда, определен с наредбата по чл. 5, т. 2; § 21. В чл. 115г се правят следните изменения и допълнения: 1. Аlineя 1 се изменя така: „(1) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ издава разрешение за въвеждане в експлоатация на подсистемите за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, на енергийните и инфраструктурните подсистеми, изграждани железопътната система на територията на Република България след подаване на заявление в Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“.
	Пълно
	Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57
	Частично – ще се

разрешение на въвеждане в експлоатация на стационарни съоръжения. Заявлението се придружава от досие, в което се съдържа документация за доказване на: а) декларациите за проверка, посочени в член 15; б) техническата съвместимост на тези подсистеми със системата, в която те се интегрират, установена въз основа на съответните TCOS, национални правила и регистри; в) безопасното интегриране на тези подсистеми, което се установява въз основа на съответните TCOS, национални правила, както и общите методи за безопасност („OMB“), предвидени в член 6 от Директива (ЕС) 2016/798 г.) в случай на подсистеми за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, които включват Европейската система за управление на влаковете (ETCS) и/или оборудване на Глобалната система за мобилна комуникация на железниците (GSM-R), решението на Агенцията за даване на разрешение, издадено в съответствие с член 19 от настоящата директива, а в случай на промени в проекта за спецификации на търга или в описанието на предвидените технически решения, внесени след вземането на решението за даване на разрешение — съответствието с резултата от процедурата, посочена в член 30, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2016/796. 5. В рамките на един месец от получаване на искането на заявителя националният орган по безопасността информира заявителя, че досието е пълно, или изисква съответната допълнителна информация, като поставя разумен срок за предоставянето ѝ. Националният орган по безопасността проверява пълнотата, относимостта и съгласуваността на досието и, в случай на ERTMS оборудване по железопътната линия, спазването на решението на Агенцията за даване за разрешение, издадено в съответствие с член 19 от настоящата директива, а по целесъобразност, съответствието с резултата от процедурата, посочена в член 30, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2016/796. След извършването на тази проверка националният орган по безопасността издава разрешение за въвеждане в експлоатация на стационарни съоръжения или информира заявителя за решението си за отказ в предварително определени, разумни срокове и при всички положения в рамките на четири месеца от получаване на цялата необходима информация. 6. В случай на обновяване или модернизиране на съществуващи подсистеми, заявителят изпраща на националния орган по безопасността досие с описание на проекта. В рамките на един месец от получаване на искането на заявителя националният орган по безопасността информира заявителя, че досието е пълно, или изисква съответната допълнителна	постигне съответствие с въвеждане с НИД на Наредба 57 Частично – ще се постигне пълно съответствие с въвеждане с НИД на Наредба 57 Частично – ще се постигне пълно съответствие с въвеждане с НИД на Наредба 57
---	--

информация, като поставя разумен срок за предоставянето ѝ. Националният орган по безопасността, в тясно сътрудничество с Агенцията, когато става въпрос за проекти за ERTMS оборудване по железопътната линия, разглежда досието и решава дали е необходимо ново разрешение за въвеждане в експлоатация, въз основа на следните критерии: а) общото ниво на безопасност на съответната подсистема може да бъде повлияно отрицателно от предвидените работи; б) то се изисква от съответните TCOS; в) то се изисква от националните планове за изпълнение, въведени от държавите членки; или г) променени са стойностите на параметрите, въз основа на които вече е било издадено разрешението. Националният орган по безопасността взема своето решение в предварително определен разумен срок, но не по-късно от четири месеца от получаването на цялата необходима информация. 7. Всяко решение за отказ по заявление за разрешение за въвеждане в експлоатация на стационарни съоръжения е надлежно обосновано от националният орган по безопасността. Заявителят може в рамките на един месец от получаване на решението за отказ да подаде искане националният орган по безопасността да преразгледа своето решение. Към искането се прилага обосновка. Националният орган по безопасността има два месеца от датата на получаване на искането за преразглеждане, за да потвърди или отмени своето решение. Ако решението за отказ на даден национален орган по безопасността бъде потвърдено, заявителят може да обжалва пред апелативния орган по член 18, параграф 3 от Директива (ЕС) 2016/798.	Наредба № 57 Чл. 44д. (Нов - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) (1) (Доп. - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) Въз основа на окончателната оценка на представените документи и резултатите от пробната експлоатация изпълнителният директор на ИА "ЖА" издава разрешение за въвеждане в експлоатация или мотивирано отказва издаване на разрешение. (2) Отказът за издаване на разрешение може да се обжалва по реда на Административнопроцесуалния кодекс.	Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57
Член 19 Хармонизирано прилагане на Евронеиската система за управление на железопътното движение (ERTMS) в Съюза 1. В случая на подсистеми за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, които включват ETCS и/или оборудване на GSM-R, Агенцията гарантира хармонизираното прилагане на ERTMS в Съюза. 2. За да се гарантира хармонизираното прилагане на ERTMS и оперативната съвместимост на равнище на Съюза, преди всяка покана за участие в търг във връзка с ERTMS оборудване по железопътната линия, Агенцията проверява дали предвидените технически решения съответстват напълно на съответните TCOS и дали са напълно оперативно съвместими. 3. Заявителят подава искането за одобрение от страна на Агенцията. Заявлението, свързани с отделни проекти по линия на ERTMS или с		Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57

комбинация от проекти, линия, група линии или мрежа, се придружава от досие, което включва:

- а) проекта за спецификации на търга или описанието на предвидените технически решения;
- б) документация за условията, необходими за техническа и оперативна съвместимост на подсистемата с превозни средства, предназначени да оперират в съответната мрежа;
- в) документация за съответствието на предвидените технически решения със съответните ТСОС;
- г) всички други необходими документи като становища на националния орган по безопасността, декларации за проверка или сертификати за съответствие.

Това заявление или информация за всички заявления, етапите на съответните процедури и резултатите от тях, а също и когато е приложимо — исканията и решенията на апелативния съвет — се подават чрез обслужването на едно гише, посочено в член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796. Националните органи по безопасността могат да издават становища във връзка с искането за одобряване, на вниманието на заявителя преди подаването на искането или на вниманието на Агенцията след подаването.

4. В рамките на един месец от получаване на заявлението на заявителя Агенцията информира заявителя, че досието е пълно или изисква съответната допълнителна информация, като поставя разумен срок за предоставянето ѝ. Агенцията взема решение за даване на разрешение или информира заявителя за евентуални пропуски в предварително определени, разумни срокове и при всички положения в рамките на два месеца от получаване на цялата необходима информация. Агенцията основава становището си на досието на заявителя и на евентуалните становища на националните органи по безопасността. Ако заявителят изрази съгласие с установените от Агенцията пропуски, той коригира проекта и подава ново искане за одобрение от Агенцията. Ако заявителят не се съгласи с установените от Агенцията пропуски, се прилага процедурата по параграф 5. В случая, посочен в член 7, параграф 1, буква а), заявителят не подава заявление за ново оценяване.

5. Ако решението на Агенцията е за отказ, то следва да бъде надлежно обосновано от Агенцията. Заявителът може, в срок от един месец от получаване на такова решение, да отпрати мотивирано искане Агенцията да преразгледа решението си. Агенцията потвърждава или отменя своето решение в рамките на два месеца от датата на получаване на искането. Ако Агенцията потвърди първоначалното си решение заявителят има

право да обжалва пред Апелативния съвет, създаден съгласно член 55 от Регламент (ЕС) 2016/796. 6. В случай на промени в проекта на спецификациите на търга или в описанието на предвидените технически решения, внесени след решението за издаване на разрешение, заявителят информира без излишно забавяне Агенцията и националния орган по безопасността посредством обслужването на едно гише, посочено в член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796. В този случай се прилага член 30 параграф 2 от посочения регламент.		Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57
Член 20 Пускане на пазара на мобилни подсистеми 1. Мобилни подсистеми се пускат на пазара от заявителя само ако са проектирани, изградени и монтирани по такъв начин, че да отговарят на съществени изисквания. 2. По-специално заявителят гарантира, че е предоставена съответната декларация за проверка.		Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57
Член 21 Разрешение за пускане на пазара на превозно средство 1. Заявителят пуска на пазара превозно средство само след като е получил разрешение за пускане на пазара, издадено от Агенцията в съответствие с параграфи 5—7 или от националния орган по безопасността в съответствие с параграф 8. 2. В заявлението си за разрешение за пускане на пазара на превозно средство заявителят посочва областта на употреба на превозното средство. В заявлението се включват доказателства, че техническата съвместимост между превозното средство и мрежата в областта на употреба е проверена. 3. Към заявлението за разрешение за пускане на пазара на превозно средство се прилага досие относно превозното средство или типа превозно средство, в което се включва документацията относно: а) пускането на пазара на мобилните подсистеми, от които е изградено превозното средство в съответствие с член 20, въз основа на „ЕО“ декларацията за проверка; б) техническата съвместимост на подсистемите, посочени в буква а), в рамките на превозното средство, която се установява въз основа на съответните ТСОС и когато е приложимо — на националните правила; в) безопасното интегриране на подсистемите, посочени в буква а), в рамките на превозното средство, което се установява въз основа на съответните ТСОС и когато е приложимо — на националните правила, и общите методи за безопасност, предвидени в член 6 от Директива (ЕС)		

2016/798;

г) техническата съвместимост между превозното средство и мрежата в областта на употреба, посочена в параграф 2, която се установява въз основа на съответните ТСОС и когато е приложимо — на националните правила, регистрираните на инфраструктурата и ОМБ във връзка с оценката на риска, предвидени в член 6 от Директива (ЕС) 2016/798.

Това заявление или информация за всички заявления, етапите на съответните процедури и резултатите от тях, а също и когато е приложимо — исканията и решенията на апелативния съвет — се подават чрез обслужването на едно гише, посочено в член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796.

Когато за получаване на документацията относно техническата съвместимост, посочена в първа алинея, букви б) и г), са необходими изпитвания, съответните национални органи по безопасността могат да издават на заявителя временни разрешения за използване на превозното средство за практическа проверка по мрежата. Управителят на инфраструктурата, в консултации със заявителя, полага всички усилия, за да гарантира, че всякакви изпитвания могат да се проведат в рамките на три месеца след подаване на искането на заявителя. По целесъобразност националният орган по безопасността предприема мерки, за да гарантира провеждане на изпитванията.

4. Агенцията или в случаите по параграф 8 - националният орган по безопасността, издават разрешения за пускане на пазара на превозно средство или информират заявителя за решението си за отказ в предварително определени, разумни срокове и при всички положения в рамките на четири месеца от получаване на пълната информация от заявителя. Агенцията или, в случаите, предвидени в параграф 8 — националният орган по безопасността, прилагат практическите условия и ред относно процедурата за издаване на разрешения, които се установяват с акт за изпълнение, както е посочено в параграф 9. С тези разрешения превозните средства могат да бъдат пуснати на пазара на Съюза.

ЗИД на ЗЖГ

§ 22. В чл. 115г се правят следните изменения и допълнения:

5. Създават се ал. 5 – 8:

5. Създават се ал. 5 – 8:

„(5) Разрешение за пускане на пазара на превозно средство и разрешение за типове превозни средства, чиято област на употреба е в Република България и в една или повече държави членки на Европейския съюз се издава от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз, след подаване на заявление чрез системата за обслужване на едно гише съгласно член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796. Разрешение за пускане на пазара на превозно средство и разрешение за типове превозни средства с област на употреба само железопътната инфраструктура на Република България се издава от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз, когато това е посочено в заявлението..

(6) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ може да откаже издаването на разрешение по ал. 1, да откаже издаването на разрешение

Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57

или да отнеме издадено разрешение по ал. 2. Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз може да откаже издаването на разрешение или да отнеме издадено разрешение по ал. 5. Всяко решение за отказ за издаване или за отнемане на разрешение се мотивира.

(7) Решението на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ за отказ или за отнемане по ал. 6 може да бъде обжалвано от заявителя пред Административния съд София-град.

(8) Решението на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз за отказ или за отнемане по ал. 6 може да бъде обжалвано от заявителя пред Апелативния съвет, определен съгласно член 55 от Регламент (ЕС) 2016/796.“

Цълно

ЗАКОН за изменение и допълнение на ЖТ

§ 22. В чл. 115г се правят следните изменения и допълнения:
5. Създават се ал. 5 – 8:

„(5) Разрешение за пускане на пазара на превозно средство и разрешение за типове превозни средства, чиято област на употреба е в Република България и в една или повече държави членки на Европейския съюз се издава от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз, след подаване на заявление чрез системата за обслужване на едно гише съгласно член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796. Разрешение за пускане на пазара на превозно средство и разрешение за типове превозни средства с област на употреба само железопътната инфраструктура на Република България се издава от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз, когато това е посочено в заявлението..

(6) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ може да откаже издаването на разрешение по ал. 1, да откаже издаването на разрешение или да отнеме издадено разрешение по ал. 2. Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз може да откаже издаването на разрешение или да отнеме издадено разрешение по ал. 5. Всяко решение за отказ за издаване или за отнемане на разрешение се мотивира.

(7) Решението на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ за отказ или за отнемане по ал. 6 може да бъде обжалвано от заявителя пред

5. Агенцията издава разрешения за пускане на пазара по отношение на превозните средства, чиято област на употреба е в една или повече държави членки. За издаването на тези разрешения Агенцията:

а) оценява елементите в досието, изложени в параграф 3, първа алинея, букви а), б) и в), за да провери пълнотата, уместността и съгласуваността на досието със съответните ТСОС; и

б) изпраща досието на заявителя до съответните национални органи по безопасността, които са засегнати от предвижданата област на употреба, за оценка на досието, за да проверят неговата пълнота, уместност и съгласуваност със съответните национални правила във връзка с параграф 3, първа алинея, буква г) и елементите, изложени в параграф 3 първа алинея, букви а), б) и в).

Административния съд София-град.

(8) Решението на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз за отказ или за отнемане по ал. 6 може да бъде обжалвано от заявителя пред Апелативния съвет, определен съгласно член 55 от Регламент (ЕС) 2016/796.

§ 2. Създава се нов чл. 86:

„Чл. 86. Изпълнителният директор сключва споразумение за сътрудничество между Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ и Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз в съответствие с член 76 от Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004 (ОВ, L 138/1 от 2016 г.) във връзка с издаването на разрешения и сертификати по този закон.“

Като част от оценките, посочени в букви а) и б) и в случай на обособени съмнения Агенцията или националните органи по безопасността могат да поискат провеждането на изпитвания по мрежата. За улеснение на тези изпитвания съответните национални органи по безопасността могат да издадат на заявителя временни разрешения за използване на превозното средство за изпитвания по мрежата. Управителят на инфраструктурата полага всички усилия, за да гарантира, че всякакви изпитвания могат да се проведат в рамките на три месеца от подаване на искането на Агенцията или националния орган по безопасността.

6. В рамките на един месец от получаване на искането на заявителя Агенцията информира заявителя, че досието е пълно или изисква съответната допълнителна информация, като поставя разумен срок за предоставяне на информацията. По отношение на пълнотата, уместността и съгласуваността на досието Агенцията може също да оцени елементите, изложени в параграф 3, буква г).

Агенцията взема изцяло под внимание оценките по параграф 5, преди да вземе решение за издаване на разрешение за пускане на пазара на превозно средство. Агенцията издава разрешение за пускане на пазара на превозно средство или информира заявителя за решението си за отказ в предварително определени, разумни срокове и при всички положения в рамките на четири месеца от получаване на пълната информация.

При неприлагане на една или повече ТСОС или на части от тях, посочено в член 7, Агенцията издава разрешение само след прилагане на процедурата, предвидена в посочения член.

Агенцията поема пълна отговорност за разрешението, които издава.

Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57

Не подлежи на въвеждане

Коментар: Виж Член 21, параграф 14 относно

споразумението между Изпълнителна агенция

„Железопътна администрация и Агенцията за

железопътен транспорт на Европейския съюз.

Не подлежи на

7. Когато Агенцията не е съгласна с отрицателна оценка, направена от един или повече национални органи по безопасността съгласно параграф 5, буква б), тя информира съответния орган или органи, като посочва основанията за несъгласието си. Агенцията и националният орган или органи по безопасността си сътрудничат за постигането на взаимно приемлива оценка. При необходимост, ако бъде решено от Агенцията и националния орган или органи по безопасността, в този процес участва и заявителят. Ако не бъде постигната взаимно приемлива оценка в рамките на един месец, след като Агенцията е информирала съответния национален орган, или органи по безопасността за несъгласието си, Агенцията взема окончателното си решение освен ако националният орган или органи по безопасността не е отнесъл въпроса за арбитраж до апелативния съвет, създаден съгласно член 55 от Регламент (ЕС) 2016/796. Апелативният съвет решава дали да потвърди проекта за решение на Агенцията в срок от един месец след искането на националния орган или органи по безопасността.

Когато апелативният съвет е съгласен с Агенцията, тя незабавно взема решение.

Когато апелативният съвет е съгласен с отрицателната оценка на националния орган по безопасността, Агенцията издава разрешение с област на употреба, от която са изключени частите от мрежата, получили отрицателна оценка.

Когато Агенцията не е съгласна с положителна оценка, направена от един или повече национални органи по безопасността съгласно параграф 5, буква б), тя информира въпросния орган или органи, като посочва основанията за несъгласието си. Агенцията и националният орган или органи по безопасността си сътрудничат за постигането на съгласие по взаимно приемлива оценка. При необходимост, ако бъде решено от Агенцията и националния орган или органи по безопасността, в този процес участва и заявителят. Ако не бъде постигнато съгласие по взаимно приемлива оценка в рамките на един месец, след като Агенцията е информирала съответния национален орган или органи по безопасността за несъгласието си, Агенцията взема окончателното си решение.

въвеждане
Коментар: Виж Член 21, параграф 14 относно споразумението между Изпълнителна агенция „Железопътна администрация и Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз.

8. Когато областта на употреба е ограничена до мрежа или мрежи в рамките на една-единствена държава членка, националният орган по безопасността на тази държава членка може да издаде разрешение за пускане на пазара на превозно средство на своя собствена отговорност и при искане от страна на заявителя. За издаването на такъв разрешение националният орган по безопасността оценява досието по отношение на елементите, изложени в параграф 3, и в съответствие с процедурите, които ще бъдат установени в акта за изпълнение, приет съгласно параграф 9. В рамките на един месец от получаването на искането на заявителя националният орган по безопасността информира заявителя, че досието е пълно или изисква съответната допълнителна информация. Разрешението е също валидно, без разширяване на областта на употреба, и за превозни средства, движещи се до гари в съседни държави членки със сходни характеристики на мрежата, когато тези гари са в близост до границата и след съгласуване с компетентните национални органи по безопасността. Това съгласуване може да се извършва за всеки конкретен случай или да бъде изложено в трансгранично споразумение между националните органи по безопасността. Ако областта на употреба е ограничена до територията на една-единствена държава членка и при неприлагане на една или повече ТСОС или на части от тях, посочено в член 7, националният орган по безопасността издава разрешение само след прилагане на процедурата, предвидена в посочения член. Националният орган по безопасността поема пълна отговорност за разрешението, които издава.	ЗАКОН за железопътния транспорт Чл. 7. (1) (Предишен текст на чл. 7 - ДВ, бр. 92 от 2006 г.) Изпълнителната агенция "Железопътна администрация": ЗИД на ЗЖТ § 1. В чл. 7 се правят следните изменения и допълнения: 1. В ал. 1: в) създават се нови т. 5 – 12; 6. издава, подновява, изменя или отнема разрешения за пускане на пазара на превозни средства и разрешения за типове превозни средства в съответствие с реда, определен с наредбата по чл. 5, т.2; § 21. В чл. 115г се правят следните изменения и допълнения: 2. Създава се нова ал. 2: „(2) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ издава разрешения за пускане на пазара на превозни средства и разрешения за типове превозни средства с област на употреба само железопътната инфраструктура на Република България след подаване на заявление чрез системата за обслужване на едно гише, създадена съгласно член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004 (Регламент (ЕС) 2016/796).“	Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИИД на Наредба 57
9. До 16 юни 2018 г. Комисията приема посредством актове за изпълнение, практически условия и ред, в които се уточняват: а) как изискванията за разрешение за пускане на пазара на превозно средство и за разрешение за тип превозно средство, установени в настоящия член, трябва да бъдат изпълнени от заявителя, и списък на необходимите документи; б) подробностите във връзка с процеса на издаване на разрешението, както и процедурните етапи и сроковете във всяка фаза от процеса; в) как да се отговори на изискванията, установени в настоящия член, от страна на Агенцията и на националния орган по безопасността през различните етапи на процеса на подаване на заявление и издаване на разрешение, включително във връзка с оценката на досиетата на заявителя. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по	Не подлежи на въвеждане	Не подлежи на въвеждане

разглеждане, посочена в член 51, параграф 3. В тях се отчита натрупаният опит при изготвянето на споразуменията за сътрудничество, посочени в параграф 14 от настоящия член.		
10. В разрешението за пускане на пазара на превозно средство се посочват: а) областта или областите на употреба; б) стойностите на параметрите, изложени в ТСОС и когато е приложимо, в националните правила, които имат значение за проверката на техническата съвместимост между превозното средство и областта на употреба; в) съответствието на превозното средство със съответните ТСОС и набори от национални правила, свързани с параметрите, посочени в буква б); г) условията за употреба на превозното средство и други ограничения. 11. Всяко решение за отказ за издаване на разрешение за пускане на пазара на превозно средство или за изключване на част от мрежата в съответствие с посочената в параграф 7 отрицателна оценка е надлежно мотивирано. В срок от един месец, считано от получаването на решението за отказ, заявителят може да поиска от Агенцията или националния орган по безопасността, в зависимост от случая, да преразгледа решението си. Агенцията или националният орган по безопасността има два месеца от датата на получаване на искането за преразглеждане, за да потвърди или отмени своето решение. Ако решението за отказ на Агенцията бъде потвърдено, заявителят може да обжалва пред апелативния съвет, определен съгласно член 55 от Регламент (ЕС) 2016/796. Ако решението за отказ на даден национален орган по безопасността бъде потвърдено, заявителят може да обжалва пред апелативния орган в съответствие с националното право. За целите на тази процедура на обжалване държавите членки могат да определят регулаторния орган, посочен в член 55 от Директива 2012/34/ЕС. В този случай се прилага член 18, параграф 3 от Директива (ЕС) 2016/798.	ЗИД на ЗЖТ § 22. В чл. 115г се правят следните изменения и допълнения: 5. Създават се ал. 5 – 8: „(5) Разрешение за пускане на пазара на превозно средство и разрешение за типове превозни средства, чиято област на употреба е в Република България и в една или повече държави членки на Европейския съюз се издава от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз, след подаване на заявление чрез системата за обслужване на едно гише съгласно член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796. Разрешение за пускане на пазара на превозно средство и разрешение за типове превозни средства с област на употреба само железопътната инфраструктура на Република България се издава от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз, когато това е посочено в заявлението.. (6) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ може да откаже издаването на разрешение по ал. 1, да откаже издаването на разрешение или да отнеме издадено разрешение по ал. 2. Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз може да откаже издаването на разрешение или да отнеме издадено разрешение по ал. 5. Всяко решение за отказ за издаване или за отнемане на разрешение се мотивира. (7) Решението на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ за отказ или за отнемане по ал. 6 може да бъде обжалвано от заявителя пред Административния съд София-град. (8) Решението на Агенцията за железопътен транспорт на	Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57

Европейския съюз за отказ или за отнемане по ал. 6 може да бъде обжалвано от заявителя пред Апелативния съвет, определен съгласно член 55 от Регламент (ЕС) 2016/796.“

12. В случай на подновяване или модернизиране на съществуващите превозни средства, които вече разполагат с разрешение за пускане на пазара на превозно средство, се изисква ново разрешение за пускане на пазара на превозно средство, ако:

- а) са променени стойностите на параметрите, посочени в параграф 10, буква б), които са извън обхвата на приемливите параметри съгласно определението в ТСОС;
- б) общото ниво на безопасност на съответното превозно средство може да бъде повлияно отрицателно от предвидените работи; или
- в) то се изисква от съответните ТСОС.

13. Когато заявителят желае да разшири областта на употреба на дадено превозно средство, което вече разполага с разрешение, той допълва досието със съответните документи, посочени в параграф 3, по отношение на допълнителната област на употреба. Заявителят изпраща досието на Агенцията, която след процедурите по параграфи 4—7 издава актуализирано разрешение, в което се включва разширената област на употреба.

Ако заявителят е получил разрешение в съответствие с параграф 8 и желае да разшири областта на употреба в рамките на дадената държава членка, той допълва досието със съответните документи, посочени в параграф 3, по отношение на допълнителната област на употреба. Заявителят изпраща досието на националния орган по безопасността, който след процедурите, предвидени в параграф 8 издава актуализирано разрешение, в което се включва разширената област на употреба.

14. За целите на параграфи 5 и 6 от настоящия член Агенцията сключва споразумения за сътрудничество с националните органи по безопасността в съответствие с член 76 от Регламент (ЕС) 2016/796. Тези споразумения могат да бъдат конкретни или рамкови споразумения с участието на един или повече национални органи по безопасността. В тях се съдържа подробно описание на задачите и условията за очакваните резултати, приложимите срокове за постигането им и разпределението на таксите, заплащани от заявителя. В тях може да се включват специални договорености за сътрудничество в случай на мрежи, които изискват специални експертни познания поради географски или исторически съображения, с цел да се намалят административната тежест и разходите

Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57

Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57

ЗИД на ЗЖТ

§ 2. Създава се нов чл. 86:

„Чл. 86. Изпълнителният директор сключва споразумение за сътрудничество между Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ и Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз в съответствие с член 76 от Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004 (ОВ, L 138/1 от 2016 г.) във връзка с издаването на разрешения и сертификати по този закон.“

Пълно

за заявителя. Когато такива мрежи са изолирани от останалата част от железопътната система на Съюза, тези специфични договорености за сътрудничество могат да включват възможност за договорно възлагане на задачи на съответните национални органи по безопасността, когато това е необходимо за осигуряване на ефикасно и пропорционално разпределение на ресурсите за издаване на разрешение. Тези споразумения са налице преди Агенцията да предприеме изпълнението на задачите по издаването на разрешение в съответствие с член 54, параграф 4 от настоящата директива. 15. По отношение на държавите членки, в чиито железопътни мрежи междурелсието е различно от това на основната железопътна мрежа в рамките на Съюза, и тези мрежи имат еднакви технически и оперативни изисквания със съседни трети държави, в допълнение към споразуменията за сътрудничество, посочени в параграф 14, всички засегнати национални органи по безопасността в тези държави членки сключват с Агенцията многостранно споразумение с оглед определяне на условията, при които дадено разрешение за превозно средство, издадено в една от тези държави членки, е валидно и в другите засегнати държави членки.		Наредба № 57 Чл. 1. (2) Разпоредбите на тази наредба не се прилагат за: 1. метрополитена, градски трамваен транспорт и други теснолинейни железопътни системи; 2. 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; 3. железопътна инфраструктура и превозни средства, предназначени за местно, туристическо ползване или ползване с историческо значение; 4. железопътна инфраструктура, която е част от вътрешния железопътен транспорт по чл. 2, т. 3 от Закона за железопътния транспорт, и превозни средства, използвани по такава инфраструктура от собственика за вътрешни операции по превоз на товари по тази инфраструктура.	Пълно след приемане на НИД
16. Настоящият член не се прилага за товарни вагони или пътнически вагони, които се ползват съвместно с трети държави, чието междурелсие е различно от това на основната железопътна мрежа в рамките на Съюза, и са получили разрешение съгласно различна процедура за разрешение на железопътни превозни средства. Правилата, уреждащи процедурата за разрешение на такива превозни средства, се публикуват и съобщават на Комисията. Съответствието на тези превозни средства с основните изисквания на настоящата директива се осигурява от съответното железопътно предприятие в контекста на системата му за управление на безопасността. Комисията, въз основа на доклад на Агенцията, може да даде становище дали тези правила съответстват на целите на настоящата			

директива. Ако тези правила не са в съответствие, заинтересованите държави членки и Комисията могат да си сътрудничат с цел определяне на подходящи действия, които да се предприемат, и в които при необходимост да участват съответните международни органи. 17. Дадена държава членка може да реши да не прилага настоящия член по отношение на локомотиви и моторвагонни (моторни) влакове от трети държави, чието предназначение е да се движат до гара, разположена на нейната територия близо до границата, и която е определена за трансгранични операции. Съответствието превозните средства със съществените изисквания на настоящата директива се осигурява от съответното железопътно предприятие в контекста на неговата система за управление на безопасността и, при целесъобразност, в съответствие с член 10, параграф 9 от Директива (ЕС) 2016/798	ЗАКОН за железопътния транспорт Чл. 114. (3) (Изм. и доп. – ДВ, бр. 19 от 2016 г.) Движението на влаковете през граничните преходи се осигурява с технически средства и съобразно условията на трансграничните споразумения между страните, като тези условия не ограничават свободата на железопътните предприятия да извършват трансгранични услуги.	Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИИД на Наредба 57 и Наредба № 59
Член 22 Регистрация на превозни средства с разрешение за пускане на пазара 1. Преди превозното средство да се използва за първи път и след получаване на разрешение за пускане на пазара в съответствие с член 21, то се регистрира в регистър на превозните средства, посочен в член 47, по искане на ползвателя. 2. Когато областта на употреба на превозното средство е ограничена до територията на една-единствена държава членка, то се регистрира в тази държава членка. 3. Когато областта на употреба на превозното средство включва територията на повече от една държава членка, то се регистрира в една от тези държави членки.		Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИИД на Наредба 57
Член 23 Проверки преди използването на превозни средства с разрешения 1. Преди железопътно предприятие да използва превозно средство в областта на употреба, посочена в неговото разрешение за пускане на пазара, то проверява: а) дали превозното средство е получило разрешение за пускане на пазара в съответствие с член 21 и дали е надлежно регистрирано; б) дали превозното средство е съвместимо с маршрута въз основа на регистра на инфраструктурата, съответните ТСОС или всяка имаща отношение информация, предоставяна безплатно от управителя на инфраструктурата в разумни срокове, когато не съществува такъв регистър или той е непълен; и в) дали превозното средство е правилно разположено във влаковата		Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИИД на Наредба 57

композиция, в която се предвижда да се използва, като се взема предвид системата за управление на безопасността, посочена в член 9 от Директива (ЕС) 2016/798, и TCOS относно експлоатацията и управлението на трафика. 2. За целите на параграф 1 железопътното предприятие може да провежда изпитвания в сътрудничество с управителя на инфраструктурата. Управителят на инфраструктурата, в консултации със заявителя, полага всички усилия, за да гарантира, че всякакви изпитвания могат да се провеждат в рамките на три месеца след подаване на искането на заявителя.	
Член 24 Разрешение за типови превозни средства 1. Агенцията или националният орган по безопасността, в зависимост от случая, може да издава разрешения за типови превозни средства в съответствие с процедурите, предвидени в член 21. Заявлението за разрешение за тип превозно средство или информация за всички заявления, етапите на съответните процедури и резултатите от тях, а също и когато е приложимо — исканията и решенията на апелативния съвет — се подават чрез обслужването на едно гише, посочено в член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796.	Цяло ЗАКОН за железопътния транспорт Чл. 7. (1) (Предишен текст на чл. 7 - ДВ, бр. 92 от 2006 г.) Изпълнителната агенция "Железопътна администрация": ЗИД на ЗЖТ § 1. В чл. 7 се правят следните изменения и допълнения: в) създават се нови т. 5 – 12: б. издава, подновява, изменя или отнема разрешения за пускане на пазара на пазара на превозни средства и разрешения за типови превозни средства в съответствие с реда, определен с наредбата по чл. 5, т.2; § 21. В чл. 115г се правят следните изменения и допълнения: 2. Създава се нова ал. 2: „(2) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ издава разрешения за пускане на пазара на превозни средства и разрешения за типови превозни средства с област на употреба само железопътната инфраструктура на Република България след подаване на заявление чрез системата за обслужване на едно гише, създадена съгласно член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004 (Регламент (ЕС) 2016/796).“ 5. Създават се ал. 5 – 8: „(5) Разрешение за пускане на пазара на превозно средство и разрешение за типови превозни средства, чиято област на употреба е в Република България и в една или повече държави членки на Европейския съюз се издава от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз, след подаване на заявление чрез системата за обслужване на едно

	геше съгласно член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796. Разрешение за пускане на пазара на превозно средство и разрешение за типове превозни средства с област на употреба само железопътната инфраструктура на Република България се издава от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз, когато това е посочено в заявлението.. (6) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ може да откаже издаването на разрешение по ал. 1, да откаже издаването на разрешение или да отнеме издадено разрешение по ал. 2. Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз може да откаже издаването на разрешение или да отнеме издадено разрешение по ал. 5. Всяко решение за отказ за издаване или за отнемане на разрешение се мотивира. (7) Решението на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ за отказ или за отнемане по ал. 6 може да бъде обжалвано от заявителя пред Административния съд София-град. (8) Решението на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз за отказ или за отнемане по ал. 6 може да бъде обжалвано от заявителя пред Апелативния съвет, определен съгласно член 55 от Регламент (ЕС) 2016/796.“
2. Ако Агенцията или националният орган по безопасността издаде разрешение за пускане на пазара на превозно средство, едновременно с това по искане на заявителя издава и разрешение за типа на превозното средство, което се отнася до същата област на употреба като превозното средство. 3. В случай на промени на съответните разпоредби на ТСОС или националните правила, въз основа на които е издадено разрешението за типа на превозното средство, ТСОС или националното правило определят дали вече издаденото разрешение за типа на превозното средство остава валидно или трябва да бъде подновено. Ако това разрешение трябва да бъде подновено, проверките, които извършва Агенцията или националният орган по безопасността, могат да се отнасят единствено до променените правила. 4. Комисията установява чрез актове за изпълнение образец на декларацията за съответствие с тип. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 3.	Пълно Чл. 54ж. (2) (Предшна ал. 1 – ДВ, бр. 1 от 2016 г., в сила от 1.01.2016 г.) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" издава разрешение за одобряване типа на превозно средство едновременно с издаването на разрешение за въвеждането му в експлоатация. Пълно Чл. 54ж. (4) (Предшна ал. 3 – ДВ, бр. 1 от 2016 г., в сила от 1.01.2016 г.) Когато съответните изисквания в ТСОС и националните правила, въз основа на които е издадено разрешение за одобряване типа на превозно средство, се променят, ново разрешение за одобряване на типа се издава, след като бъдат извършени проверки относно съответствието с променените изисквания и правила. Не подлежи на въвеждане

5. Декларацията за съответствие с тип се изготвя съгласно: а) процедурите за проверка на съответните ТСОС; или б) когато ТСОС не се прилагат — процедурите за оценяване на съответствието, определени в модули V+D, B+F и H1 от Решение № 768/2008/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (1). 6. Ако е целесъобразно, Комисията може да приеме актове за изпълнение, които създават временни модули за оценяване на съответствието. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 3. 7. Разрешенията за типове превозни средства се регистрират в Европейския регистър на разрешени типове превозни средства, посочен в член 48.	Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57
Член 25 Съответствие на превозните средства с разрешен тип превозно средство 1. Превозно средство или серия превозни средства, които съответстват на разрешен тип превозно средство, получават без допълнителни проверки разрешение за пускане на пазара на превозно средство в съответствие с член 21 въз основа на декларация за съответствие с тип превозно средство, представена от заявителя. 2. Подновяването на разрешение за тип превозно средство, посочено в член 24, параграф 3, не засяга разрешенията за пускане на пазара на превозни средства, вече предоставени въз основа на предишното разрешение за пускане на пазара на този тип превозно средство.	НАРЕДБА № 57 Чл. 54ж. (3) (Предишна ал. 2 – ДВ, бр. 1 от 2016 г., в сила от 1.01.2016 г.) Превозно средство, което съответства на одобрен тип, се въвежда в експлоатация въз основа на декларация за съответствие, подадена от лицето, искащо въвеждането в експлоатация, без да бъдат извършвани допълнителни проверки.
Член 26 Несъответствие на превозни средства или типове превозни средства със съществени изисквания 1. Когато железопътното предприятие установи по време на експлоатацията, че превозното средство, което използва, не отговаря на някое от приложимите съществени изисквания, то предприема необходимите корективни мерки за привеждане на превозното средство в съответствие. Освен това, железопътното предприятие може да информира Агенцията и съответните национални органи по безопасността за предприетите мерки. Ако железопътното предприятие има доказателства, че несъответствието е било налице към момента на издаване на разрешението за пускане на пазара, то информира Агенцията и другите съответни национални органи	Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57

по безопасността.

2. Когато национален орган по безопасността научи, например в рамките на процеса по надзор, предвиден в член 17 от Директива (ЕС) 2016/798, че при използването му по предназначение дадено превозно средство или тип превозно средство, за което е издадено разрешение за пускане на пазара от Агенцията в съответствие с член 21, параграф 5 или с член 24, или от национален орган по безопасността в съответствие с член 21, параграф 8 или с член 24, не отговаря на някое от приложимите съществени изисквания, той информира железопътното предприятие, което използва превозното средство или типа превозно средство, и изисква от него да предприеме необходимите корективни мерки за привеждане на превозното средство (превозните средства) в съответствие. Националният орган по безопасността информира Агенцията и другите съответни национални органи по безопасността, включително тези, на чиято територия е подадено искане за разрешение за пускане на пазара на превозно средство от същия тип, по което не е взето решение.

3. Когато в случаите по параграфи 1 и 2 от настоящия член приложените от железопътното предприятие корективни мерки не осигуряват съответствието с приложимите съществени изисквания и това несъответствие поражда сериозен риск за безопасността, съответният национален орган по безопасността може в рамките на надзорните си правомощия да приложи временни мерки за безопасност в съответствие с член 17, параграф 6 от Директива (ЕС) 2016/798. Националният орган по безопасността или Агенцията могат да приложат паралелно временни мерки за безопасност под формата на преустановяване на разрешението за съответния тип превозно средство, които са предмет на съдебен контрол и на процедурата за арбитраж, предвидена в член 21, параграф 7.

4. В случаите по параграф 3 Агенцията или националният орган по безопасността, издал разрешението, след като направят преглед на ефективността на мерките, взети за отстраняването на сериозния риск за безопасността, могат да решат да отменят или да изменят разрешението при наличие на доказателства, че същественото изискване не е било спазено към момента на издаване на разрешението. За целта те съобщават решението си на притежателя на разрешението за пускане на пазара или на разрешението за типа превозно средство, като посочват основанията за решението си. В срок от един месец, считано от получаването на решението на Агенцията или националния орган по безопасността, притежателят може да поиска от тях да преразгледат решението си. В този случай решението за отмяна се преустановява временно. Агенцията или националният орган по безопасността имат един месец от датата на

получаване на искането за преразглеждане, за да потвърдят или отменят своето решение. Където е приложимо, в случай на разногласие между Агенцията и националния орган по безопасността относно необходимостта от ограничаване или отмяна на разрешението, се прилага процедурата за арбитраж, предвидена в член 21, параграф 7. Ако тази процедура не доведе нито до ограничаване, нито до отмяна на разрешението за превозното средство, посочените в параграф 3 от настоящия член временни мерки за безопасност се преустановяват.

5. Ако решението на Агенцията бъде потвърдено, притежателят на разрешението за превозното средство може да обжалва пред апелативния съвет, определен съгласно член 55 от Регламент (ЕС) 2016/796 в срока, посочен в член 59 от същия регламент. Ако решението на даден национален орган по безопасността бъде потвърдено, притежателят на разрешението за превозното средство може в срок от два месеца от нотифицирането за това решение да обжалва със средствата на националния съдебен контрол, посочен в член 18, параграф 3 от Директива (ЕС) 2016/798. За целите на тази процедура на обжалване държавите членки могат да определят регулаторния орган, посочен в член 56 от Директива 2012/34/ЕС за създаване на единно европейско железопътно пространство.

6. Когато Агенцията реши да отмени или измени издадено от нея разрешение за пускане на пазара, тя информира директно всички национални органи по безопасността, като посочва основанията за своето решение.

Когато национален орган по безопасността реши да отмени издадено от него разрешение за пускане на пазара, той незабавно информира Агенцията за това, като посочва основанията за своето решение. Впоследствие Агенцията информира останалите национални органи по безопасността.

7. Решението на Агенцията или на националния орган по безопасността за отмяна на разрешението се отразява в съответния регистър на превозните средства в съответствие с член 22 или, ако става въпрос за разрешение за тип превозно средство, в Европейския регистър на разрешени типове превозни средства в съответствие с член 24, параграф 7. Агенцията и националните органи по безопасността гарантират, че железопътните предприятия, които използват превозни средства от същия тип или тип, чието разрешение се отменя, биват надлежно информирани. Тези железопътни предприятия първо проверяват дали същия проблем на несъответствие е приложим и за тях. В този случай се прилага процедурата, предвидена в настоящия член.

8. Когато се отменя разрешение за пускане на пазара, съответното превозно средство не се използва повече и областта му на употреба не се разширява. Когато се отменя разрешение за тип превозни средства, превозните средства, които са сглюбени въз основа на това разрешение, не се пускат на пазара, а ако вече са пуснати — се изтеглят. Може да се поиска ново разрешение въз основа на процедурата, предвидена в член 21 в случай на отделни превозни средства или в член 24 в случай на тип превозно средство. 9. Когато в случаите по параграфи 1 и 2 несъответствието със съществените изисквания е ограничено до част от областта на употреба на превозното средство и това несъответствие вече е било налице към момента на издаване на разрешението за пускане на пазара, разрешението се изменя така, че да изключи съответните части от областта на употреба. Член 27 Нотифициращи органи 1. Държавите членки назначават нотифициращи органи, отговорни за установяването и провеждането на необходимите процедури за оценяване, нотифициране и наблюдение на органи за оценяване на съответствието, включително спазването на член 34. 2. Държавите членки гарантират, че тези органи нотифицират Комисията и другите държави членки за органите, получили разрешение да извършват дейности по оценяване на съответствието като трета страна, предвидени в член 10, параграф 2 и член 15, параграф 1. Държавите членки гарантират също, че изпращат информация на Комисията и останалите държави членки за определените органи, посочени в член 15, параграф 8. 3. Държавите членки могат да вземат решение оценяването и наблюдението, посочени в параграф 1, да се извършват от национален орган по акредитация по смисъла на и в съответствие с Регламент (ЕО) № 765/2008. 4. Когато нотифициращият орган делегира или по друг начин възлага оценяването, нотифицирането или наблюдението, посочени в параграф 1 от настоящия член, на орган, който не е държавен орган, то този орган трябва да бъде юридическо лице и да отговаря на изискванията, заложиени в член 28. Освен това трябва да съществуват договорености, които да обхващат задълженията, възникващи от неговата дейност. 5. Нотифициращият орган поема пълната отговорност за задачите, изпълнявани от органа, посочен в параграф 3.		ЗЖТ Чл. 115б., ал. 1 и ал. 2 Чл. 115б. (Нов - ДВ, бр. 92 от 2006 г.) (1) (Изм. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) Разрешението за извършване на дейностите по оценяване и проверка на съответствието със съществените изисквания за оперативна съвместимост на съставните елементи и подсистемите се издава от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията или от упълномощено от него длъжностно лице, като в него се посочват дейностите и подсистемите, за оценка на които се издава. (2) (Нова - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) Разрешението за извършване на дейностите по оценяване съответствието на подсистема или на част от подсистема с изискванията на националните правила за безопасност или с техническите правила, които се използват за прилагането на съществените изисквания, определени в списък за всяка подсистема, се издава от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията или от оправомощено от него длъжностно лице, като в него се посочват дейностите и подсистемите, за оценка на които се издава. (4) (Предишна ал. 3, изм. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) Лицето по ал. 1 и 2 удостоверява изпълнението на изискванията по ал. 3, т. 3, т. 4, буква "б" и т. 5 чрез документ за акредитация, издаден от Изпълнителната агенция "Българска служба за акредитация" или от чуждестранен орган за акредитация, който е страна по
---	--	---

	споразумение за взаимно признаване в организация, на която е член Изпълнителна агенция "Българска служба за акредитация". Наредба № 57 Чл. 56г. (5) (Изм.- ДВ, бр. 84 от 2010 г.) Когато установи, че подадените документи отговарят на изискванията, изпълнителният директор на ИА "ЖА" изпраща информация за кандидата до Европейската комисия за получаване на идентификационен номер на лицето за оценяване. Европейската комисия публикува чрез системата NANDO за електронно нотифициране на лицата за оценяване на съответствието списъка на лицата за оценяване с идентификационните им номера, както и областите им на компетентност. (6) (Нова - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) Европейската комисия може да поиска от Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" допълнителна информация, свързана с документи, които удостоверяват компетентността на лицето за оценяване на съответствието. (7) (Нова - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) В случаите по ал. 6 Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" изисква от лицето за оценяване на съответствието допълнителна информация, като последното е длъжно да я представи на български език и в превод на английски език. (8) (Нова - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" предоставя информацията по ал. 6 чрез системата NANDO за електронно нотифициране на лицата за оценяване на съответствието.	Не подлежи на въвеждане
Член 28 Изисквания, свързани с нотифициращите органи Нотифициращ орган: а) се създава така, че да се избегне конфликт на интереси с органите за оценяване на съответствието; б) се организира и управлява така, че да се запази обективността и безпристрастността на неговата дейност; в) се организира по такъв начин, че всяко решение, свързано с нотифицирането на орган за оценяване на съответствието, да се взема от компетентни лица, различни от тези, които са извършили оценяването;		

г) няма право да предлага или извършва дейности, които се извършват от органите за оценяване на съответствието, или консултантски услуги със стопанска цел или на конкурентна основа; д) запазва поверителността на информацията, която получава; е) разполага с достатъчно компетентни служители за надлежното изпълнение на задачите си.	
Член 29 Задължение на нотифициращите органи за предоставяне на информация Държавите членки информират Комисията относно своите процедури за оценяване, нотифициране и наблюдение на органите за оценяване на съответствието, както и относно промените в посочените процедури. Комисията осигурява достъп на обществеността до тази информация.	Наредба № 57 Чл. 56г (5) (Изм.- ДВ, бр. 84 от 2010 г.) Когато установи, че подадените документи отговарят на изискванията, изпълнителният директор на ИА "ЖА" изпраща информация за кандидата до Европейската комисия за получаване на идентификационен номер на лицето за оценяване. Европейската комисия публикува чрез системата NANDO за електронно нотифициране на лицата за оценяване на съответствието списъка на лицата за оценяване с идентификационните им номера, както и областите им на компетентност.
Член 30 Организации за оценяване на съответствието 1. За целите на нотифицирането органът за оценяване на съответствието отговаря на изискванията, предвидени в параграфи 2—7 от настоящия член и в членове 31 и 32. 2. Орган за оценяване на съответствието се създава в съответствие с националното законодателство и разполага с юридическа правосубектност. 3. Орган за оценяване на съответствието може да изпълнява всички задачи, възложени му съгласно съответните TCOS и във връзка с които е нотифициран, независимо дали тези задачи се изпълняват от него или от негово име, като носи съответната отговорност. Винаги и за всяка процедура за оценяване на съответствието, както и за всеки вид или категория продукт, във връзка с който тя е била нотифицирана, органът за оценяване на съответствието разполага със: а) необходимия персонал с технически познания и с достатъчен и подходящ опит да изпълнява задачите, свързани с оценяването на съответствието; б) съответните описания на процедурите, съгласно които се извършва оценяването на съответствието, като се гарантира прозрачността и възможността за прилагане на тези процедури. Органът разполага с подходящи действащи политики и процедури, които разграничават между неговите задачи като нотифициран орган за оценяване на съответствието и	Чл. 1156 (3) (Предшна ал. 2, доп. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) Разрешението по ал. 1 и 2 се издава на лице, което: 1. е търговец; 2. разполага с технически средства за извършване на процедурите за оценяване на съответствието; 3. не е участвало, включително наетият от него персонал, при проектирането, производството, доставката и монтажа на съставните елементи и подсистеми, чието оценяване ще извършва; 4. има нает персонал, който е: а) (доп. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) обучен за прилагането на изискванията за оперативна съвместимост, съответно на националните правила за безопасност и/или техническите правила и процедурите за оценяване и проверка, както и за прилагането на стандартите, касаещи железопътния транспорт, има професионален опит и техническа компетентност за оценяване на съответствието, включително умения за изготвяне на протоколи, доклади и сертификати, които удостоверяват резултатите от извършените дейности; б) обвързан с изискването за опазване на служебна тайна

другите му дейности; в) подходящите процедури за изпълнението на дейностите, които надлежно вземат предвид размера на предприятието, сектора, в който то работи, неговата структура, степента на технологична сложност на продукта и масовия или серийния характер на производствения процес. Органът разполага с необходимите средства за изпълнение на техническите и административните задачи, свързани с дейностите по оценяване на съответствието по подходящ начин, както и с достъп до цялото необходимо оборудване или съоръжения. 4. Органите за оценяване на съответствието трябва да имат застраховка за отговорността, освен ако отговорността се поема от държавата в съответствие с националното законодателство или ако държавата членка е пряко отговорна за оценяването на съответствието. 5. Персоналът на органа за оценяване на съответствието спазва професионална тайна по отношение на цялата информация, получена при изпълнение на неговите задачи съгласно съответната ТСОС или друга разпоредба на националното законодателство, по силата на която спецификацията се прилага, освен по отношение на компетентните органи на държавата членка, където се извършват неговите дейности. Правата на собственост трябва да бъдат защитени. 6. Органите за оценяване на съответствието участват или гарантират, че персоналът им, който извършва оценяването, е информиран относно съответните дейности по стандартизацията и дейностите на координационната група на нотифицираните органи за оценяване на съответствието, създадена по силата на съответното законодателство на Съюза, както и прилагат като общи насоки административните решения и документи, изготвени в резултат на работата на тази група. 7. Органите за оценяване на съответствието, които са нотифицирани за контрол и/или подсистеми за бордово управление и сигнализация, участват или гарантират, че персоналът им, който извършва оценяването, е информиран относно дейностите на групата във връзка с ERTMS, предвидена в член 29 от Регламент (ЕС) 2016/796. Те следват насоките, създадени в резултат на работата на тази група. Ако считат насоките за неподходящи или неприложими, съответните органи за оценяване на съответствието представят забележките си за обсъждане пред групата във връзка с ERTMS с цел непрекъснатото подобряване на насоките.	относно информацията, която получава при извършване на дейността; 5. може да гарантира безпристрастност и независимост на персонала си; 6. има застраховка за вредите, които могат да настъпят вследствие на неизпълнение на задълженията му, свързани с дейностите по оценяване на съответствието; 7. няма парични задължения към държавата или към община по смисъла на Данъчно-осигурителния процесуален кодекс, установени с влязъл в сила акт на компетентен орган, или задължения към осигурителни фондове, освен ако компетентният орган не е допуснал разсрочване или отсрочване на задълженията; 8. не е обявено в несъстоятелност или не се намира в производство по несъстоятелност или ликвидация; 9. разполага с методики и инструменти за провеждане на процедурите за оценяване и проверка.	Цялостно
Член 31 Безпристрастност на органите за оценяване на съответствието 1. Органът за оценяване на съответствието е трета страна, независима от организацията или производителя на продукта, който оценява. Орган,	ЗЖТ Чл. 115б, ал. 3, т. 3 и т. 5 Чл. 115б (3) (Предидна ал. 2, доп. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) Разрешението по ал. 1 и 2 се издава на лице,	Цялостно

който е член на стопанска асоциация или професионална федерация, които представляват предприемателската дейност в областта на проектирането, производството, доставките, монтажа, употребата или поддръжката на продуктите, които оценява, може, при условие че независимостта му и липсата на какъвто и да е конфликт на интереси са доказани, да бъде считан за такъв орган. 2. Безпристрастността на органите за оценяване на съответствието, тяхното висше ръководство и персонала, който извършва оценяването, трябва да е гарантирана. 3. Органът за оценяване на съответствието, неговото висше ръководство и персоналят, който отговаря за изпълнението на задачите по оценяване на съответствието, не може да бъде проектант, производител, доставчик, монтажник, купувач, собственик, ползвател или лице, извършващо поддръжката на продуктите, които оценява, нито може да бъдат упълномощен представител на тези лица. Това не изключва използването на оценените продукти, необходими за дейността на органа за оценяване на съответствието, или употребата на подобни продукти за лични цели. 4. Органите за оценяване на съответствието, тяхното висше ръководство и персоналят, който отговаря за изпълнението на задачите по оценяване на съответствието, не могат бъдат ангажирани с проектирането, производството или изграждането, маркетинга, монтирането, използването или поддръжката на тези продукти, или да бъдат упълномощени представители на лицата, ангажирани в тези дейности. Те нямат право да участват в дейности, които могат да повлияят на независимостта на преценката или отговорността им във връзка с дейностите по оценяване на съответствието, за които те са нотифицирани. Тази забрана се прилага по-специално по отношение на консултантските услуги. 5. Органите за оценяване на съответствието гарантират, че дейностите на техните дъщерни организации или подизпълнители не засягат поверителността, обективността или безпристрастността на техните дейности по оценяване на съответствието. 6. Органите за оценяване на съответствието и техният персонал извършват дейностите по оценяване на съответствието с най-висока степен на професионална почтеност и необходимата техническа компетентност в конкретната област, като трябва да не са под въздействието на натиск или стимули, особено от финансово естество, които биха могли да повлияят върху преценката им или резултатите от дейността им по оценяване на съответствието, по-специално когато става въпрос за лица или групи от лица, заинтересовани от резултатите от тези	което: 3. не е участвало, включително настият от него персонал, при проектирането, производството, доставката и монтажа на съставните елементи и подсистеми, чието оценяване ще извършва; 5. може да гарантира безпристрастност и независимост на персонала си; Наредба № 57 Чл. 55. (4) (Нова - ДВ, бр. 88 от 2007 г., изм., бр. 84 от 2010 г., предишна ал. 3, изм., бр. 71 от 2013 г.) Лицето, което кандидатства за получаване на разрешение за оценяване на съответствието, трябва: 2. да не участва в проектирането, производството, пускането в продажба или поддържането на съставните елементи или на подсистемите, нито в тяхната експлоатация, включително ръководителят му и персоналят, отговарящ за проверките, за което прилага декларация; 3. да е независимо, включително и финансово, от Националния орган по безопасност, от разследващия и лицензиращия орган, както и от лицата, които ще бъдат проверявани, което удостоверява с декларация;
--	---

дейности. Член 32 Персонал на органите за оценяване на съответствието 1. Персоналът, който отговаря за извършването на дейностите по оценяване на съответствието, притежава: а) солидно техническо и професионално образование, което обхваща всички дейности, свързани с оценяването на съответствието, за които органът за оценяване на съответствието е бил нотифициран; б) задължителни познания относно изискванията за оценявания, които те извършват, и съответните правомощия да извършва тези оценявания; в) подходящи познания и разбиране на съществените изисквания, приложимите хармонизирани стандарти и съответните разпоредби на правото на Съюза, както и на съответните актове за изпълнение; г) способност за изготвяне на сертификати, отчети и доклади, които доказват, че оценяванията са извършени.	ЗЖТ Чл. 115б, ал. 3, т. 4 Чл. 115б (3) (Предишна ал. 2, доп. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) Разрешението по ал. 1 и 2 се издава на лице, което: 4. има нает персонал, който е: а) (доп. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) обучен за прилагането на изискванията за оперативна съвместимост, съответно на националните правила за безопасност и/или техническите правила и процедурите за оценяване и проверка, както и за прилагането на стандартите, касаещи железопътния транспорт, има професионален опит и техническа компетентност за оценяване на съответствието, включително умения за изготвяне на протоколи, доклади и сертификати, които удостоверяват резултатите от извършените дейности; б) обвързан с изискването за опазване на служебна тайна относно информацията, която получава при извършване на дейността; Наредба № 57 Чл. 55. (4) (Нова - ДВ, бр. 88 от 2007 г., изм., бр. 84 от 2010 г., предишна ал. 3, изм., бр. 71 от 2013 г.) Лицето, което кандидатства за получаване на разрешение за оценяване на съответствието, трябва: 4. да разполага с персонал, притежаващ подходящо техническо и професионално образование, добро познаване на изискванията и опит за извършването на проверки, компетентен да изготвя сертификати, отчети и доклади, които съставляват официалния отчет за извършените проверки, както и да разполага с достатъчно технически средства за извършване на процедурите за оценяване на съответствието и проверките с професионална отговорност и техническа компетентност; 5. да има най-малко един одитор с опит в областта на железопътната промишленост, който да отговаря на изискванията на БДС EN ISO 19011 и да извършва контрол и оценка на производствения контрол, когато това се изисква от процедурата за оценяване на съответствието или за
--	---

	проверка;	
2. Възнаграждението на висшето ръководство и персонала, който извършва оценяването в даден орган за оценяване на съответствието, трябва да бъде независимо от броя на извършените оценявания или резултатите от тези оценявания.		Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57
<i>Член 33</i> Презумпция за съответствие на орган за оценяване на съответствието В случаите, когато орган за оценяване на съответствието доказва своето съответствие с критериите, предадени в съответните хармонизирани стандарти или части от тях, позволявания на които са публикувани в <i>Официален вестник на Европейския съюз</i>, съществува презумпция, че той отговаря на изискванията, предвидени в членове 30—32, доколкото приложимите хармонизирани стандарти обхващат тези изисквания.	Наредба № 57 Чл. 46. (1) (Доп. - ДВ, бр. 88 от 2007 г., изм., бр. 84 от 2010 г., бр. 71 от 2013 г., бр. 1 от 2016 г., в сила от 1.01.2016 г.) На подсистема, на която е издадена ЕО декларация за проверка след провеждане на ЕО процедура за проверка или е извършена проверка на съответствието с идентични изисквания при идентични условия на експлоатация в държава-членка на Европейския съюз, не се провеждат процедури за проверката й, освен в случаите, когато са нотифицирани национални специфични изисквания, които се отклоняват от ТСОС.	Пълно
<i>Член 34</i> Поделения и възлагане на подизпълнители от нотифицираните органи		Частично – ще се постигне пълно съответствие след

1. Когато нотифициран орган възлага конкретни задачи, свързани с оценяването на съответствието, на подизпълнител или използва услугите на своя дъщерна организация, той гарантира, че подизпълнителят или дъщерната организация отговарят на изискванията, предвидени в членове 30—32, и съответно информира нотифициращия орган за това. 2. Нотифицираните органи носят пълна отговорност за дейността, извършена от подизпълнители или дъщерни организации в случаите, когато такива съществуват. 3. Дейността на нотифицираните органи може да бъде възлагана на подизпълнители или извършвана от дъщерна организация само със съгласието на клиента. 4. Нотифицираните органи съхраняват съответните документи, за да бъдат на разположение на нотифициращия орган във връзка с оценяването на квалификацията на подизпълнителя или дъщерната организация, както и на работата, извършена от тях съгласно съответната ТСОС.	въвеждане с НИД на Наредба 57
<i>Член 35</i> Акредитирани вътрешни органи 1. Заявителят може да използва акредитиран вътрешен орган, за да извърши дейностите по оценяване на съответствието с цел да бъдат приложени процедурите, предвидени в модули A1, A2, C1 или C2, предвидени в приложение II към Решение № 768/2008/ЕО, и модули CA1 и CA2, предвидени в приложение I към Решение 2010/713/ЕС. Този орган представлява отделна и независима част от съответния заявител и не участва в проектирането, производството, доставката, монтирането, използването или поддръжката на продуктите, които оценява. 2. Акредитираният вътрешен орган следва да отговаря на следните изисквания: а) да бъде акредитиран в съответствие с Регламент (ЕО) № 765/2008; б) органът и неговият персонал следва да са обособени организационно и да разполагат с методи на отчитане в рамките на съответното предприятие, които осигуряват неговата безпристрастност и я доказват пред компетентния национален орган по акредитация; в) нито органът, нито неговият персонал носят отговорност за проектирането, производството, доставката, монтирането, експлоатацията или поддръжката на продуктите, които оценяват, нито участват в дейности, които могат да повлияят на независимостта на тяхната преценка или почтеност във връзка с дейността им по оценяването; г) органът предоставя услугите си изключително и само на предприятието, от което е част. 3. Акредитираният вътрешен орган не се нотифицира пред държавите	Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57

членки или Комисията, но информацията, свързана с неговата акредитация, се предоставя от предприятието, от което той е част, или от националния орган по акредитация на нотифициращия орган по негово искане.	
Член 36 Заявление за нотифициране 1. Органът за оценяване на съответствието подава заявление за нотифициране до нотифициращия орган на държавата членка, където е учреден. 2. Това заявление се придружава от описание на дейностите по оценяване на съответствието, модула или модулите за оценяване на съответствието и продукта или продуктите, за които органът заявява компетентност, както и от сертификат за акредитация, когато има такъв, издаден от националния орган по акредитация и удостоверяващ, че органът за оценяване на съответствието отговаря на изискванията, предвидени в членове 30—32. 3. В случаите, когато органът за оценяване на съответствието не може да представи сертификат за акредитация, той предоставя на нотифициращия орган всички документи, необходими, за да удостовери проверката, признаването и редовното наблюдение върху спазването от негова страна на изискванията, предвидени в членове 30—32.	Наредба № 57 Чл. 56в. (Нов - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) (1) Лицето, което кандидатства за получаване на разрешение за оценяване на съответствието, подава писмено заявление до ИА "ЖА", в което се посочват дейностите и подсистемите, за оценка на които се иска разрешение, както и дали ще ползва подизпълнители. (2) Към заявлението по ал. 1 се прилагат следните документи: 1. (изм. - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) документ, съдържащ ЕИК; 2. удостоверение от Националната агенция по приходите, че лицето няма парични задължения към държавата или към община по смисъла на Данъчно-осигурителния процесуален кодекс, установени с влязъл в сила акт на компетентен орган, или задължения към осигурителни фондове, освен ако компетентният орган не е допуснал разсрочване или отсрочване на задълженията; когато лицето е чуждестранен търговец, се прилага еквивалентен документ, издаден от компетентен орган на държавата, в която е регистриран; в случай на разсрочване или отсрочване се прилага и съответният документ; 3. (доп. - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) списък на персонала, копия от трудови и граждански договори на персонала, професионална автобиография на служителите и справки за: а) (доп. - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) професионалния опит и техническата компетентност на служителите за извършване на оценяване на съответствието във връзка с посочените в заявлението модули за оценяване, съставни елементи и/или подсистеми; б) (отм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г.); в) документи за завършено образование на служителите; г) документи за придобита квалификация на служителите; 4. справка в табличен вид за оценяваните съставни елементи и подсистеми, характеристиките им, процедурите за проверка и оценка, както и лабораториите, в които ще бъдат изпитвани, когато това се изисква от процедурата за оценка

	на съответствието и за проверка; 5. справка за техническите средства на собствените лаборатории и/или на лабораториите на подизпълнителите, с които са сключени договори, и информация за процедурите, които могат да бъдат извършвани в тях, както и документите, че техническите средства и лабораториите са на разположение на кандидата - договори за покупка, нотариални актове, договори за наем, лизинг и прочие; 6. (изм. - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) документ за акредитация по чл. 115б, ал. 4 ЗЖТ; 7. сключени застрахователни договори на лицето за вредите, които могат да настъпят вследствие дейностите по оценяване на съответствието; 8. (доп. - ДВ, бр. 84 от 2010 г., бр. 71 от 2013 г.) методики и правила за оценка на съответствието, когато оценката на съответствие не се извършва по посочените в ТСОС начини и процедури, в случаите, когато лицето кандидатства за получаване на разрешение по чл. 55, ал. 1; 9. (изм. и доп. - ДВ, бр. 84 от 2010 г., изм., бр. 4 от 2015 г., в сила от 1.01.2015 г.) наръчник по качество съгласно изискванията на БДС EN ISO/IEC 17065 и/или БДС EN ISO/IEC 17021, и/или БДС EN ISO/IEC 17020, и/или БДС EN ISO/IEC 17025 и изискуемите процедури на системата по качеството; 10. (изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) договор с подизпълнител във връзка с дейности за оценка на съответствието, ако има такъв; 11. (изм. - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) документи от съответните компетентни органи за удостоверяване липсата на обстоятелствата по чл. 115б, ал. 3, т. 8 ЗЖТ; 12. (доп. - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) копие от документи на одитора, който ще извършва оценяване на внедрената система по качеството, удостоверяващи завършено образование, обучение за одитори, професионален и одиторски опит, съгласно изискванията на БДС EN ISO 19011; 13. декларация, че разполага със стандартите, изискуеми от ТСОС, и с националните технически изисквания, които са необходими за извършване на дейностите по оценяване на съответствие и проверка съгласно заявлението, и списък на
--	---

Член 37 Процедура по нотифициране 1. Нотифициращите органи нотифицират само органи за оценяване на съответствието, които отговарят на изискванията, предвидени в членове 30—32. 2. Нотифициращите органи нотифицират на Комисията и другите държави членки органите, посочени в параграф 1, като използват средството за електронно нотифициране, създадено и поддържано от Комисията. 3. Нотифицирането включва пълна информация за дейностите по оценяване на съответствието, модула или модулите за оценяване на съответствието и конкретния продукт или продукти, както и съответния сертификат за акредитация или другите доказателства за компетентността, предвидени в параграф 4. 4. В случаите, когато нотифицирането не се основава на сертификат за акредитация, както е посочено в член 36, параграф 2, нотифициращият орган предоставя на Комисията и другите държави членки документи, които доказват компетентността на органа за оценяване на съответствието и съществуващите договорености, които гарантират, че органът подлежи на редовно наблюдение и ще продължава да отговаря на изискванията, предвидени в членове 30—32. 5. Съответният орган може да извършва дейностите на нотифициран орган само ако няма възражения, повдигнати от Комисията или друга държава членка в срок от две седмици от нотифицирането с предоставяне на сертификат за акредитация или в срок от два месеца от нотифицирането без сертификат за акредитация. 6. Комисията и другите държави членки се уведомяват относно всички последващи свързани с нотификацията промени.	приложимите стандарти и национални технически изисквания; 14. (отм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г.); 15. процедура за начина на наблюдение на дейността на подизпълнителите и декларация, че ще води регистър на всички свои подизпълнители и на договорените с тях дейности; 16. (изм. - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) документ за платена такса съгласно Тарифа № 5 за таксите, които се събират в системата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията; 17. (нова - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) документираните процедури за оценяване на съответствието, за които се кандидатства. Наредба № 57 Чл. 56г (5) (Изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) Когато установи, че подадените документи отговарят на изискванията, изпълнителният директор на ИА "УСА" изпраща информация за кандидата до Европейската комисия за получаване на идентификационен номер на лицето за оценяване. Европейската комисия публикува чрез системата NANDO за електронно нотифициране на лицата за оценяване на съответствието списъка на лицата за оценяване с идентификационните им номера, както и областите им на компетентност. (6) (Нова - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) Европейската комисия може да поиска от Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" допълнителна информация, свързана с документи, които удостоверяват компетентността на лицето за оценяване на съответствието. (7) (Нова - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) В случаите по ал. 6 Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" изисква от лицето за оценяване на съответствието допълнителна информация, като последното е длъжно да я представи на български език и в превод на английски език. (8) (Нова - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" предоставя информацията по ал. 6 чрез системата NANDO за електронно нотифициране на лицата за оценяване на съответствието.	Частично – ще се постигнат съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57
--	---	---

Член 38 Идентификационни номера и списъци на нотифицираните органи 1. Комисията определя идентификационен номер за всеки нотифициран орган. Нотифицираният орган получава само един идентификационен номер дори когато е нотифициран съгласно няколко правни актове на Съюза. 2. Комисията предоставя обществен достъп до списъка с органи, нотифицирани съгласно настоящата директива, включително идентификационните номера, които са им били определени, както и дейностите, за които те са били нотифицирани. Комисията гарантира, че списъкът редовно се актуализира.	Наредба № 57 Чл. 56г (5) (Изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) Когато установи, че подадените документи отговарят на изискванията, изпълнителният директор на ИА "ЖА" изпраща информация за кандидата до Европейската комисия за получаване на идентификационен номер на лицето за оценяване. Европейската комисия публикува чрез системата NANDO за електронно нотифициране на лицата за оценяване на съответствието списъка на лицата за оценяване с идентификационните им номера, както и областите им на компетентност.	Пълно
Член 39 Промени в нотификациите 1. Когато нотифициращ орган се е уверил или е бил информиран, че нотифициран орган вече не отговаря на изискванията, предвидени в членове 30—32, или че не изпълнява задълженията си, нотифициращият орган ограничава обхвата, спира действото или отменя нотификацията според случая, в зависимост от това колко съществени са пропуските в изпълнението на тези изисквания или задължения. Съответно той незабавно информира за това Комисията и останалите държави членки.	ЗЖТ Чл. 115б, ал. 8 Чл. 115б (8) (Предшна ал. 7, доп. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) Разрешението по ал. 1 и 2 се отнема и правата, произтичащи от издаденото разрешение, се прекратяват: 1. по решение на разрешаващия орган, когато: а) (изм. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) лицето престане да отговаря на някое от изискванията по ал. 3; б) лицето не изпълнява установените процедури за оценяване и за проверка; в) лицето е издало документ за удостоверяване на съответствието на съставен елемент и/или подсистема със съществени изисквания към тях, които не отговарят на съществени изисквания; г) на лицето е отнет документът за акредитация; 2. по молба на лицето, получило разрешението; 3. с прекратяване дейността на лицето, получило разрешението. Наредба № 57 Чл. 60а (4) (Нова - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) Когато в доклада по ал. 2 са установени несъответствия, изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" дава предписание със срок не по-дълъг от 2 месеца за отстраняването им. (5) (Нова - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) Когато в срока по ал. 4 лицето за оценяване не отстрани несъответствията,	Пълно

	изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" може да предложи на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията да отнеме издаденото разрешение за извършване на дейности по оценяване на съответствието.	Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57
2. В случай на ограничение на обхвата, спиране на действието или отмяна на нотификацията или когато нотифицираният орган е прекратил дейността си, нотифициращата държава членка предприема съответните стъпки, за да гарантира, че досиетата на този орган или ще бъдат обработени от друг нотифициран орган, или ще бъдат запазени на разположение на отговорните нотифициращи органи и органи за надзор на пазара, по тяхно искане. <i>Член 40</i> Оспорване на компетентността на нотифицирани органи 1. Комисията разследва случаите, в които има съмнения или е информирана за такива съмнения относно компетентността на нотифициран орган или относно непрекъснатото изпълнение на предвидените изисквания и отговорности от страна на съответния нотифициран орган. 2. Нотифициращата държава членка предоставя на Комисията, при поискване, цялата информация, свързана с основните изисквания за нотифицирането или със запазването на компетентността на съответния орган. 3. Комисията гарантира, че цялата чувствителна информация, получена в хода на нейните разследвания, се третира като поверителна. 4. Когато Комисията се увери, че нотифициран орган не отговаря или вече не отговаря на изискванията за неговата нотификация, тя следва съответно да уведоми нотифициращата държава членка и да поиска необходимите корективни мерки, включително оттегляне на нотификацията, ако е необходимо. <i>Член 41</i> Задължения на нотифицираните органи при осъществяване на дейността им 1. Нотифицираните органи извършват оценяване на съответствието съгласно процедурите за оценяване на съответствието, предвидени в	Не подлежи на въвеждане	Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57
Задължения на нотифицираните органи при осъществяване на дейността им 1. Нотифицираните органи извършват оценяване на съответствието съгласно процедурите за оценяване на съответствието, предвидени в		Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57

съответната ТСОС. 2. Оценяването на съответствието се извършва по пропорционален начин, като се избягва излишната тежест за икономическите оператори. Нотифицираните органи изпълняват дейността си, като надлежно вземат предвид размера на предприятието, сектора, в който то работи, неговата структура, степента на технологична сложност на продукта и масовия или серийния характер на производствения процес. Наред с това те извършват дейността си и с цел да оценят съответствието на продукта спрямо настоящата директива. 3. Когато даден нотифициран орган установи, че изискванията, заложи в съответната ТСОС или съответстващите хармонизирани стандарти или технически спецификации, не са били изпълнени от производителя, той изисква от производителя да предприеме подходящи корективни мерки и не издава сертификат за съответствие. 4. Когато в хода на контрола върху съответствието след издаването на сертификат нотифициран орган установи, че даден продукт вече не отговаря на съответната ТСОС или на съответстващите хармонизирани стандарти или технически спецификации, той изисква от производителя да предприеме подходящи корективни мерки и спира действието на сертификата или го отменя, ако е необходимо. 5. Когато не са предприети корективни мерки или те не дадат необходимия резултат, нотифицираният орган ограничава обхвата, спира действието или отменя всички сертификати според случая.	
Член 42 Задължения на нотифицираните органи за предоставяне на информация 1. Нотифицираните органи информират нотифициращия орган относно следното: а) отказ, ограничение на обхвата, спиране на действието или отмяна на сертификат; б) обстоятелствата, които оказват въздействие върху обхвата и условията на нотификацията; в) всяко искане за информация, което те са получили от органите за надзор на пазара във връзка с дейностите по оценяване на съответствието; г) дейностите по оценяване на съответствието, извършени в рамките на тяхната нотификация, и всички други извършени дейности, включително трансгранични дейности и възлагане на подизпълнители. Компетентните национални органи по безопасността също се информират относно всеки отказ, ограничение на обхвата, спиране на действието или отмяна на сертификат съгласно буква а).	Наредба № 57 Чл. 59. (1) (Предишен текст на чл. 59 - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) Лицата за оценяване представят ежегодно, до 15 декември, информация на ИА "ЖА" за извършените процедури за оценяване и за проверка. (2) (Нова - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) Лицата за оценяване представят в ИА "ЖА" всяка година до края на февруари годишен отчет за предходната година за цялостната дейност по извършените процедури за оценяване и за проверка, използваните ресурси, в това число техническите средства и персонал, използваните подизпълнители и дейностите, които те са извършили. (3) (Нова - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) Лицата за оценяване уведомяват ИА "ЖА" за настъпването на промени в първоначално заявените обстоятелства при подаване на заявление за издаване на разрешение, включително и промени в обстоятелствата, свързани със застраховката по

2. Нотифицираните органи предоставят на другите органи, нотифицирани съгласно настоящата директива, които извършват подобна дейност по оценяване на съответствието по отношение на същите продукти, информация, свързана с отрицателните, както и, при поискване, положителните резултати от оценяването на съответствието. 3. Нотифицираните органи предоставят на Агенцията „ЕО“ сертификатите за проверка на подсистемите, „ЕО“ сертификатите за съответствие на съставните елементи на оперативната съвместимост и „ЕО“ сертификатите за годност за употреба на съставните елементи на оперативната съвместимост.	чл. 56в, ал. 2, т. 7, в 7-дневен срок от настъпването на събитие. (4) (Нова - ДВ, бр. 88 от 2007 г., изм., бр. 5 от 2012 г., бр. 1 от 2016 г., в сила от 1.01.2016 г.) Лицата за оценяване публикуват на електронната си страница информация съгласно приложение № 16, т. 2.7. 1. (отм. - ДВ, бр. 1 от 2016 г., в сила от 1.01.2016 г.); 2. (изм. - ДВ, бр. 71 от 2013 г., отм., бр. 1 от 2016 г., в сила от 1.01.2016 г.); 3. (отм. - ДВ, бр. 1 от 2016 г., в сила от 1.01.2016 г.); 4. (изм. - ДВ, бр. 71 от 2013 г., отм., бр. 1 от 2016 г., в сила от 1.01.2016 г.); 5. (отм. - ДВ, бр. 1 от 2016 г., в сила от 1.01.2016 г.). (5) (Нова - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) Лицата за оценяване информират своевременно ИА "ЖА" за всички издадени, отказани и отнети сертификати. Наредба № 57 Приложение 16 2.7. Публикуване Всеки нотифициран орган трябва периодично да публикува съответна информация за: а) получените заявления за проверка и за междинна проверка; б) заявленията за оценка на съвместимост и на годността за употреба на съставни елементи на оперативната съвместимост; в) издадените или отказаните междинни сертификати за проверка (МСП); г) издадените или отказаните сертификати за съответствие и ЕО сертификати за годност за употреба на съставни елементи; д) издадените или отказаните сертификати за проверка.
Член 43 Обмен на най-добри практики Комисията осигурява организацията по обмена на най-добри практики между националните органи на държавите членки, които отговарят за политиката в областта на нотифицирането.	Не подлежи на въвеждане
Член 44 Координация на нотифицираните органи	Не подлежи на въвеждане

Комисията осигурява подходяща координация и сътрудничество между органите, нотифицирани съгласно настоящата директива, посредством създаването на секторна група от нотифицирани органи. Агенцията подкрепя дейността на нотифицираните органи в съответствие с член 24 от Регламент (ЕС) 2016/796. Държавите членки гарантират, че нотифицираните от тях органи участват в работата на тази група, пряко или чрез свои представители.	Член 45 Определени органи 1. Изискванията по отношение на органите за оценяване на съответствието, посочени в членове 30—34, се прилагат също към органите, определени съгласно член 15, параграф 8, освен: а) в случай на изисквани познания на персонала съгласно член 32, параграф 1, буква в) — определенният орган трябва да разполага с подходящи познания и разбирание на националното право; б) в случай на документи на разположение на нотифицирания орган съгласно член 34, параграф 4, когато определенният орган включва документи относно работата, извършена от дъщерните организации и подизпълнителите съгласно съответните национални правила. 2. Задълженията при осъществяване на дейността, предвидени в член 41, се прилагат и към органите, определени съгласно член 15, параграф 8, с изключение на тези задължения, които се отнасят до националните правила вместо до ТСОС. 3. Задължението за предоставяне на информация, предвидено в член 42, параграф 1, се прилага и към определените органи, които информират по съответен начин държавите членки.
	ЗЖТ Чл. 115б, ал. 2 и ал. 3 Чл. 115б (2) (Нова - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) Разрешението за извършване на дейностите по оценяване съответствието на подсистема или на част от подсистема с изискванията на националните правила за безопасност или с техническите правила, които се използват за прилагането на съществени изисквания, определени в списък за всяка подсистема, се издава от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията или от оправомощено от него длъжностно лице, като в него се посочват дейностите и подсистемите, за оценка на които се издава. (3) (Предишна ал. 2, доп. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) Разрешението по ал. 1 и 2 се издава на лице, което: 1. е търговец; 2. разполага с технически средства за извършване на процедури за оценяване на съответствието; 3. не е участвало, включително настият от него персонал, при проектирането, производството, доставката и монтажа на съставните елементи и подсистеми, чието оценяване ще извършва; 4. има нает персонал, който е: а) (доп. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) обучен за прилагането на изискванията за оперативна съвместимост, съответно на националните правила за безопасност и/или техническите правила и процедурите за оценяване и проверка, както и за прилагането на стандартите, касаещи железопътния транспорт, има професионален опит и техническа компетентност за оценяване на съответствието, включително умения за изготвяне на протоколи, доклади и сертификати, които удостоверяват резултатите от

извършените дейности;

б) обвързан с изискването за опазване на служебна тайна относно информацията, която получава при извършване на дейността;

5. може да гарантира безпристрастност и независимост на персонала си;

6. има застраховка за вредите, които могат да настъпят вследствие на неизпълнение на задълженията му, свързани с дейностите по оценяване на съответствието;

7. няма парични задължения към държавата или към община по смисъла на Данъчно-осигурителния процесуален кодекс, установени с влязъл в сила акт на компетентен орган, или задължения към осигурителни фондове, освен ако компетентният орган не е допуснал разсрочване или отсрочване на задълженията;

8. не е обявено в несъстоятелност или не се намира в производство по несъстоятелност или ликвидация;

9. разполага с методики и инструменти за провеждане на процедурите за оценяване и проверка.

(4) (Предишна ал. 3, изм. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) Лицето по ал. 1 и 2 удостоверява изпълнението на изискванията по ал. 3, т. 3, т. 4, буква "б" и т. 5 чрез документ за акредитация, издаден от Изпълнителната агенция "Българска служба за акредитация" или от чуждестранен орган за акредитация, който е страна по споразумение за взаимно признаване в организация, на която е член Изпълнителна агенция "Българска служба за акредитация".

Наредба № 57

Чл. 55.

(2) (Нова - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) Лице за оценяване на съответствието (определен орган) е лице, на което е издадено разрешение по чл. 115б, ал. 2 от Закона за железопътния транспорт за извършване на дейностите по оценяване съответствието на подсистема или на част от подсистема с изискванията на националните правила за безопасност или с техническите правила, при спазване на изискванията на закона и на тази наредба.

(3) (Изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г., предишна ал. 2, доп., бр. 71

	от 2013 г.) Лицата за оценяване при извършване на дейност по ал. 1 и ал. 2 спазват изискванията и процедурите, предвидени в тази наредба и други нормативни актове, които въвеждат стандарти и технически изисквания към елементи от железопътната инфраструктура и превозните средства. (4) (Нова - ДВ, бр. 88 от 2007 г., изм., бр. 84 от 2010 г., предишна ал. 3, изм., бр. 71 от 2013 г.) Лицето, което кандидатства за получаване на разрешение за оценяване на съответствието, трябва: 1. да отговаря на изискванията на чл. 115б, ал. 3 и 4 ЗЖТ; 2. да не участва в проектирането, производството, пускането в продажба или поддържането на съставните елементи или на подсистемите, нито в тяхната експлоатация, включително ръководителят му и персоналът, отговарящ за проверките, за което прилага декларация; 3. да е независимо, включително и финансово, от Националния орган по безопасност, от разследващия и лицензиращия орган, както и от лицата, които ще бъдат проверявани, което удостоверява с декларация; 4. да разполага с персонал, притежаващ подходящо техническо и професионално образование, добро познаване на изискванията и опит за извършване проверки, компетентен да изготвя сертификати, отчети и доклади, които съставляват официалния отчет за извършените проверки, както и да разполага с достатъчно технически средства за извършване на процедурите за оценяване на съответствието и проверките с професионална отговорност и техническа компетентност; 5. да има най-малко един одитор с опит в областта на железопътната промишленост, който да отговаря на изискванията на БДС EN ISO 19011 и да извършва контрол и оценка на производствения контрол, когато това се изисква от процедурата за оценяване на съответствието или за проверка; 6. да декларира, че възнаграждението на персонала, извършващ проверките, не зависи от броя и резултатите на извършените проверки; 7. да декларира, че персоналът спазва изискването за професионална тайна по отношение на всичко, което му стане известно в процеса на изпълнение на задълженията му;
--	---

8. да декларира, че разполага с текстовете на стандартите, изискуеми от съответните технически спецификации за оперативна съвместимост, за които кандидатства и са посочени в заявлението;
9. (изм. – ДВ, бр. 4 от 2015 г., в сила от 1.01.2015 г.) да има система за управление на качеството съгласно изискванията на БДС EN ISO/IEC 17065 и/или БДС EN ISO/IEC 17021, и/или БДС EN ISO/IEC 17020, и/или БДС EN ISO/IEC 17025 в зависимост от процедурите за оценяване на съответствието или за проверка;
10. да има разработени писмени процедури за оценяване на съответствието на съставните елементи и подсистемите, както и частите от тях, за които кандидатства;
11. в случаите по чл. 56, ал. 2 - да има процедура за начина на наблюдение на дейността на подизпълнителите и да поддържа регистър на всички свои подизпълнители и на договорените с тях дейности.
- (5) (Нова - ДВ, бр. 88 от 2007 г., предишна ал. 4, бр. 71 от 2013 г., изм., бр. 106 от 2013 г.) Лице за оценяване може да извършва дейности по проучване, изследване и даване на експертни мнения за съставни елементи и подсистеми, доколкото тази дейност не влиза в противоречие с изискването по чл. 115б, ал. 3, т. 3 ЗЖТ.
- Наредба № 57**
- Чл. 59. (1)** (Предишен текст на чл. 59 - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) Лицата за оценяване представят ежегодно, до 15 декември, информация на ИА "ЖА" за извършените процедури за оценяване и за проверка.
- (2) (Нова - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) Лицата за оценяване представят в ИА "ЖА" всяка година до края на февруари годишен отчет за предходната година за цялостната дейност по извършените процедури за оценяване и за проверка, използваните ресурси, в това число техническите средства и персонал, използваните подизпълнители и дейностите, които те са извършили.
- (3) (Нова - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) Лицата за оценяване уведомяват ИА "ЖА" за настъпването на промени в първоначално заявените обстоятелства при подаване на заявление за издаване на разрешение, включително и промени в обстоятелствата, свързани със застраховката по

	чл. 56в, ал. 2, т. 7, в 7-дневен срок от настъпването на събитието. (4) (Нова - ДВ, бр. 88 от 2007 г., изм., бр. 5 от 2012 г., бр. 1 от 2016 г., в сила от 1.01.2016 г.) Лицата за оценяване публикуват на електронната си страница информация съгласно приложение № 16, т. 2.7. 1. (отм. - ДВ, бр. 1 от 2016 г., в сила от 1.01.2016 г.); 2. (изм. - ДВ, бр. 71 от 2013 г., отм., бр. 1 от 2016 г., в сила от 1.01.2016 г.); 3. (отм. - ДВ, бр. 1 от 2016 г., в сила от 1.01.2016 г.); 4. (изм. - ДВ, бр. 71 от 2013 г., отм., бр. 1 от 2016 г., в сила от 1.01.2016 г.); 5. (отм. - ДВ, бр. 1 от 2016 г., в сила от 1.01.2016 г.). (5) (Нова - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) Лицата за оценяване информират своевременно ИА "ЖА" за всички издадени, отказани и отнети сертификати.	Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57
Член 46 Система за номерация на превозните средства 1. След като бъде регистрирано в съответствие с член 22, всяко превозно средство получава европейски номер на превозно средство (EVN) от компетентния орган на държавата членка по регистрация. Всяко превозно средство се обозначава с предоставения му номер EVN. 2. Спецификациите на номера EVN се излагат в мерките, посочени в член 47, параграф 2, съгласно съответните ТСОС. 3. EVN се предоставя само еднократно на всяко превозно средство, освен ако не се предвижда друго в мерките, посочени в член 47, параграф 2, съгласно съответните ТСОС. 4. Независимо от параграф 1, когато превозни средства се експлоатират или са предназначени да бъдат експлоатирани по линии от или към трети държави, където междурелието е различно от това на основната железопътна мрежа в рамките на Съюза, държавите членки могат да приемат превозни средства, които са ясно обозначени в съответствие с различна кодова система. Член 47 Регистри на превозните средства 1. Докато Европейският регистър на превозните средства, посочен в параграф 5, не започне да функционира, всяка държава членка поддържа национален регистър на превозните средства. Този регистър: а) отговаря на общите спецификации, определени в параграф 2; б) се поддържа и се осъвременява от орган, независим от всяко железопътното предприятие; в) е	ЗАКОН за изменение и допълнение на ЗЖТ ЗИД на ЗЖТ § 1. В чл. 7 се правят следните изменения и допълнения: 3. Създава се нова ал. 3: „(3) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ води: 1. национален регистър на превозните средства, който	Пълно

достъпен за националните органи по безопасността и за разследващите органи, определени в членове 16 и 22 от Директива (ЕС) 2016/798; достъпен е също така при всяко обособено искане за регулаторните органи, посочени в член 55 от Директива 2012/34/ЕС, и за Агенцията, за железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата, както и за лицата или организациите, които регистрират превозните средства или са посочени в регистъра.	отговаря на общите спецификации за националните регистри на превозните средства, приети от Европейската комисия; 2. регистър на разрешенията за въвеждане в експлоатация на стационарни подсистеми; 3. регистър на разрешенията за пускане на пазара на превозни средства с област на употреба – железопътната инфраструктура на Република България.“	Не подлежи на въвеждане
2. Чрез актове за изпълнение Комисията приема общи спецификации относно националните регистри на превозните средства във връзка с тяхното съдържание, формат на данните, функционална и техническата архитектура, начин на работа, включително реда за обмен на данни, и правилата за въвеждане на данни и извършване на справки. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 3.		
3. Националният регистър на превозните средства съдържа поне следните елементи: а) номерът EVN; б) препратки към „ЕО“ декларацията за проверка и издаващия орган; в) препратки към Европейския регистър на разрешенията типове превозни средства, посочен в член 48; г) идентификацията на собственика на превозното средство и на ползвателя; д) ограничения по отношение на начините, по които може да се използва превозното средство; е) препратки към структурата, която отговаря за поддръжката.	НАРЕДБА № 57 Чл. 61. (4) (Нова - ДВ, бр. 55 от 2006 г., изм., бр. 84 от 2010 г.) Регистърът на превозните средства съдържа най-малко следната информация: 1. данни за декларацията за проверка и лицето, което я е издало; 2. (изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) данни, изисквани от общите спецификации за регистъра, приети от Европейската комисия; 3. (изм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г., бр. 84 от 2010 г.) идентификационни данни на притежателя или на наемателя на превозното средство; 4. (нова - ДВ, бр. 88 от 2007 г., изм., бр. 84 от 2010 г.) Европейски номер на превозното средство (EVN); 5. (предишна т. 4 - ДВ, бр. 88 от 2007 г., изм., бр. 84 от 2010 г.) всякакви ограничения, свързани с използването на превозното средство; 6. (предишна т. 5 - ДВ, бр. 88 от 2007 г., изм., бр. 84 от 2010 г.) данни за плана за поддръжка на превозните средства, както и за лицата, отговорни за тяхната поддръжка; 7. (нова - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) препратки към Европейския регистър на разрешенията типове превозни средства.	Пълно
4. Докато бъде създадена връзка между националните регистри на превозните средства на държавите членки в съответствие със спецификацията, посочена в параграф 2, всяка държава членка актуализира своя регистър по отношение на отнасящите се за нея данни с	НАРЕДБА № 57 Чл. 61. (1) (Изм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г., бр. 84 от 2010 г., бр. 71 от 2013 г.) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" води и актуализира регистър на превозните	Пълно

промените, направени от другите държави членки в техните регистри.	средства, които се експлоатират по железопътната инфраструктура. Национална компания "Железопътна инфраструктура" поддържа регистър на железопътната инфраструктура.	Не подлежи на въвеждане
5. С цел намаляване на административната тежест и необоснованите разходи за държавите членки и заинтересованите страни Комисията, като взема предвид резултатите от анализа на разходите и ползите, приема до 16 юни 2018 г. чрез актове за изпълнение техническите и функционалните спецификации за европейския регистър на превозните средства, който ще обхване националните регистри на превозните средства, с оглед да се осигури хармонизиран интерфейс за всички ползватели за регистрацията на превозните средства и управлението на данните. Прилагат се параграф 1, букви б) и в) и параграф 3. Тази спецификация включва съдържанието, формата на данните, функционалната и техническата архитектура, начина на работа, включително реда за обмен на данни, и правилата за въвеждане на данни и извършване на справки, както и мерки за миграция. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 3 и въз основа на препоръка от Агенцията. Европейският регистър на превозните средства се изготвя, като се вземат предвид ИТ приложенията и регистрите, които вече са създадени от Агенцията и държавите членки, например европейския централизиран виртуален регистър на превозните средства, свързан с националните регистри на превозните средства. Европейският регистър на превозните средства трябва да започне да функционира до 16 юни 2021 г.		Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57
6. Ползвателят съобщава незабавно на държавата членка, в която е регистрирано превозното средство, за всяка промяна на данните, въведени в регистрите на превозните средства, за унищожаването на превозното средство или за решението си да го изключи от регистъра. 7. При превозни средства, получили разрешение за първи път в трета държава и впоследствие използвани в държава членка, тази държава членка гарантира, че данните за превозното средство, включително най-малко данни за ползвателя на превозното средство, структурата, която отговаря за поддръжката, и ограниченията по отношение на това как то може да се използва, могат да бъдат извлечени посредством регистър на превозните средства или се предоставят по друг начин незабавно и в лесно четим формат, в съответствие със същите недискриминационни принципи, които се прилагат по отношение на подобни данни от регистър на		Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57

превозните средства.		Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57
Член 48 Европейски регистър на разрешени типове превозни средства 1. Агенцията създава и поддържа регистър на разрешенията за пускане на пазара на типове превозни средства, издадени в съответствие с член 24. Този регистър: а) е публичен и е достъпен по електронен път; б) отговаря на общите спецификации, определени в параграф 2; в) е свързан със съответните регистри на превозните средства. 2. Чрез актове за изпълнение Комисията приема общи спецификации относно регистъра на разрешените типове превозни средства във връзка със съдържанието, формата на данните, функционалната и техническата архитектура, начина на работа и правилата за въвеждане на данни и извършване на справки. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 3. 3. Регистърът включва най-малко следните елементи за всеки тип превозно средство: а) технически характеристики на типа превозно средство, включително свързани с достъпността за лица с увреждания и лица с ограничена подвижност, съгласно определеното в съответните ТСОС; б) наименование на производителя; в) данни от разрешенията, свързани с областта на употреба за тип превозно средство, включително ограничения или оттеглине.		Не подлежи на въвеждане
Член 49 Регистър на инфраструктурата 1. Всяка държава членка предприема мерки, за да публикува регистър на инфраструктурата, в който се посочват стойностите на мрежовите параметри на всяка подсистема или част от съответната подсистема, определена в съответните ТСОС. 2. Стойностите на параметрите, записани в регистъра на инфраструктурата, се използват в комбинация със стойностите на параметрите, записани в разрешенията за пускане на пазара на превозно средство, за да се провери техническата съвместимост между превозното средство и мрежата.	НАРЕДБА № 57 Чл. 61а. (3) (Изм. – ДВ, бр. 1 от 2016 г., в сила от 1.01.2016 г.) За поддържане на регистъра по ал. 2 Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" предоставя на Европейската железопътна агенция информация относно: 1. техническите характеристики на типа превозно средство, определени в съответните ТСОС; 2. наименованието на производителя на превозното средство; 3. датите, предратките и издадените разрешения за всеки тип превозно средство; 4. промени относно издадени разрешения за тип превозно средство.	Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57
Член 49 Регистър на инфраструктурата 1. Всяка държава членка предприема мерки, за да публикува регистър на инфраструктурата, в който се посочват стойностите на мрежовите параметри на всяка подсистема или част от съответната подсистема, определена в съответните ТСОС. 2. Стойностите на параметрите, записани в регистъра на инфраструктурата, се използват в комбинация със стойностите на параметрите, записани в разрешенията за пускане на пазара на превозно средство, за да се провери техническата съвместимост между превозното средство и мрежата.	Наредба № 57 Чл. 61. (1) (Изм. – ДВ, бр. 88 от 2007 г., бр. 84 от 2010 г., бр. 71 от 2013 г.) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" води и актуализира регистър на превозните средства, които се експлоатират по железопътната инфраструктура. Национална компания "Железопътна инфраструктура" поддържа регистър на железопътната инфраструктура. (2) (Изм. – ДВ, бр. 88 от 2007 г., бр. 71 от 2013 г.) Регистрите по ал. 1 посочват основните характеристики и показатели на всяка подсистема или част от нея, в това число и съотношението им с характеристиките, определени в	Пълно

3. Регистърът на инфраструктурата може да определя условията за използване на стационарни съоръжения и други ограничения. 4. Всяка държава членка гарантира актуализирането на регистъра на инфраструктурата в съответствие с параграф 5. 5. Чрез актове за изпълнение Комисията приема общи спецификации относно регистъра на инфраструктурата във връзка със съдържанието, формата на данните, функционалната и техническата архитектура, начина на работа и правилата за въвеждане на данни и извършване на справки. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 3. <i>Член 50</i> Управяване на делегирането 1. Правомощията да приема делегирани актове се предоставят на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия. 2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 5, параграф 1, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от 15 юни 2016 г. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия най-късно девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мъчливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок. 3. От особено значение е Комисията да следва своята обичайна практика и да провежда консултации с експерти, включително експерти на държавите членки, преди да приеме тези делегирани актове. 4. Делегирането на правомощия, посочено в член 5, параграф 1, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в <i>Официален вестник на Европейския съюз</i> или на по-късна, посочена в него дата. То не засяга валидността на делегираните актове, които вече са в сила. 5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и Съвета. 6. Делегиран акт, приет съгласно член 5, параграф 1, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възразение в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са информирали Комисията, че ням да представят възразения. Този срок се удължава с два	приложимите ТСОС. (3) (Изм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г., бр. 84 от 2010 г.) Регистърът на превозните средства и регистърът на железопътната инфраструктура са публични.	Не подлежи на въвеждане
--	---	--------------------------------

месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета. <i>Член 51</i>		Не подлежи на въвеждане
Процедура на комитет 1. Комисията се подпомага от комитета, създаден съгласно член 21 от Директива 96/48/ЕО на Съвета. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011. 2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 4 от Регламент (ЕС) № 182/2011. 3. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011. Когато комитетът не даде становище, Комисията не приема проекта за акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011. <i>Член 52</i> Обновка Всяко решение, взето съгласно настоящата директива по отношение на оценяването на съответствието или годността за употреба на съставните елементи на оперативната съвместимост, проверката на подсистеми, съставляващи железопътната система на Съюза, или всяко решение, взето съгласно членове 7, 12 и 17, излага подробно причините, на които то се основава. То се нотифицира възможно най-бързо на заинтересованата страна, като се посочват и средствата за правна защита съгласно действащото законодателство в съответната държава членка, както и сроковете за прилагане на такива средства за правна защита. <i>Член 57</i> Транспониране 1. Държавите членки привеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с членове 1 и 2, член 7, параграфи 1—4 и 6, член 8, член 9, параграф 1, член 10, параграф 5, член 11, параграфи 1, 3 и 4, членове 12, 13 и 14, член 15, параграфи 1—8, член 16, член 18, член 19, параграф 3, членове 21—39, член 40, параграф 2, членове 41, 42, 44, 45 и 46, член 47, параграфи 1, 3, 4 и 7, член 49, параграфи 1—4, член 54 и приложения I, II, III и IV в срок до 16 юни 2019 г. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби. 2. Държавите членки могат да удължат срока за транспониране, посочен в параграф 1, с до една година. За тази цел до 16 декември 2018 г. държавите членки, които не са привели в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби в рамките на срока за транспониране, посочен в параграф 1, уведомяват Агенцията и Комисията за това и представят обосновка за подобно удължаване.		Не подлежи на въвеждане
	ЗАКОН за изменение и допълнение на ЗЖТ ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ § 51. Законът влиза в сила от деня на обнародването му в „Държавен вестник“ с изключение на § 8, т. 1, § 9, т. 1 и 5 и § 10, т. 1 – относно въвеждането на термина „единен сертификат за безопасност“, § 11 и § 16 – относно въвеждането на термина „единния сертификат за безопасност“, § 19, т. 6, § 21, т. 1, 2 и 4, § 22 – 25, § 34, т. 1 и § 48, т. 6, които се прилагат от 16 юни 2019 г.	Не подлежи на въвеждане
		Пълно
		България няма да се възползва от опцията.

3. Когато държавите членки приемат тези мерки, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Те включват също така уточнение, че позоваванията в съществуващите закони, подзаконови и административни разпоредби на директивите, отменени с настоящата директива, се считат за позовавания на настоящата директива. Условието и редът на позоваване, както и редакцията на декларацията, се определят от държавите членки.	ЗАКОН за изменение и допълнение на ЗЖТ ДОПЪЛНИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА § 50. Този закон въвежда изискванията на Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 година за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура (ОВ L 352/1, 23.12.2016г.), Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (ОВ L 138/44, 26.5.2016г.) и на Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно безопасността на железопътния транспорт (ОВ L 138/102, 26.5.2016 г.).	Пълно
4. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива. 5. Задълженията за транспониране и изпълнение на член 13, член 14, параграфи 1—8, 11 и 12, член 15, параграфи 1—9, член 16, параграф 1, членове 19—26, членове 45, 46 и 47, член 49, параграфи 1—4 и член 54 от настоящата директива не се прилагат за Република Кипър и Република Малта, доколкото в рамките на съответните им територии няма установена железопътна система. Когато обаче публичен или частен субект подаде официално заявление за изграждане на железопътна линия с оглед на нейната експлоатация от едно или повече железопътни предприятия, съответните държави членки въвеждат законодателство за изпълнение на членовете, посочени в първата алинея, в срок от две години от получаването на заявлението.		Не подлежи на въвеждане
Член 53 Доклади и информация 1. До 16 юни 2018 г. Комисията докладва за напредъка в подготовката на Агенцията за засилената й роля съгласно настоящата директива. Освен това на всеки три години и за първи път три години след изтичането на преходния период, предвиден в член 54 Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета за осъществения напредък за постигане на оперативна съвместимост на железопътната система на Съюза и за функционирането на Агенцията в този контекст. Докладът включва също и оценка на изпълнението и употребата на регистрирете съгласно глава VII и анализ на случаите, изложени в член 7 и на		Не подлежи на въвеждане

прилагането на глава V, като по-специално се оценява функционирането на споразуменията за сътрудничество, сключени между Агенцията и националните органи по безопасността. За целите на първия доклад след изтичане на преходния период Комисията провежда обширни консултации със съответните заинтересовани страни и установява програма, която да позволи оценка на напредъка. Ако е уместно с оглед на гореспоменатия анализ, Комисията предлага законодателни мерки, включително мерки за бъдещата роля на Агенцията в подобряването на оперативната съвместимост. 2. Агенцията разработва и редовно актуализира инструмент, осигуряващ, по искане от страна на държава членка, на Европейския парламент или на Комисията, преглед на нивото на оперативната съвместимост на железопътната система на Съюза. Този инструмент ползва наличната информацията, включена в регистрите, предвидени в глава VII. <i>Член 54</i>	
Преходен режим за използване на превозни средства 1. Без да се засяга параграф 4 от настоящия член, превозните средства, които трябва да получат разрешение в периода между 15 юни 2016 г. и 16 юни 2019 г., подлежат на действието на разпоредбите, определени в глава V от Директива 2008/57/ЕО. 2. Разрешения за въвеждане в експлоатация на превозни средства, които са били предоставени съгласно параграф 1, и всички други разрешения, предоставени преди 15 юни 2016 г., включително разрешения, предоставени съгласно международни споразумения, по-специално RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) и RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), остават в сила съобразно условията, при които са предоставени разрешенията. 3. Превозни средства, за които са били издадени разрешения за въвеждане в експлоатация съгласно параграфи 1 и 2, получават ново разрешение за пускане на пазара на превозно средство, за да бъдат експлоатирани в една или повече мрежи, които все още не са обхванати от тяхното разрешение. Пускането на пазара в тези допълнителни мрежи е предмет на член 21. 4. Най-късно от 16 юни 2019 г. Агенцията провежда изпълнението на задачите по издаването на разрешение съгласно членове 21 и 24, както и на задачите, посочени в член 19, по отношение на областите на употреба в държавите членки, които не са нотифицирали Агенцията и Комисията в съответствие с член 57, параграф 2. Чрез дерогация от членове 21 и 24, националните органи по безопасността на държавите членки, които са нотифицирали Агенцията и Комисията съгласно член 57, параграф 2, могат да продължат да издават разрешения в съответствие с Директива	Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57

2008/57/ЕО до 16 юни 2020 г. Член 55 Други преходни разпоредби 1. Приложения IV, V, VII и IX към Директива 2008/57/ЕО се прилагат до датата на прилагането на съответните актове за изпълнение, посочени в член 7, параграф 5, член 9, параграф 4, член 14, параграф 10 и член 15, параграф 9 от настоящата директива. 2. Директива 2008/57/ЕО продължава да се прилага по отношение на проекти за ERTMS оборудване по железопътната линия, които трябва да бъдат въведени в експлоатация между 15 юни 2016 г. и 16 юни 2019 г. 3. Проектите, чийто процес на тръжна процедура или процес на договаряне е приключил преди 16 юни 2019 г., не подлежат на предварителното разрешение на Агенцията, посочено в член 19. 4. До 16 юни 2031 г. опциите, включени в договорите, подписани преди 15 юни 2016 г., не подлежат на предварителното разрешение на Агенцията, посочено в член 19, дори ако те са използвани след 15 юни 2016 г. 5. Преди издаването на разрешение за въвеждане в експлоатация на ERTMS оборудване по железопътната линия, което не е било обект на предварителното разрешение на Агенцията, посочено в член 19, националните органи по безопасността си сътрудничат с Агенцията с оглед да гарантират, че техническите решения са напълно оперативно съвместими, в съответствие с член 30, параграф 3 и член 31, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2016/796. Член 56 Препоръки и становища на Агенцията Агенцията изготвя препоръки и становища в съответствие с член 19 от Регламент (ЕС) 2016/796 за прилагането на настоящата директива. Ако е целесъобразно, тези препоръки и становища се вземат предвид при изготвянето на актове за изпълнение съгласно настоящата директива. Член 58 Отмяна Директива 2008/57/ЕО, изменена с директивите, посочени в приложение V, част А, се отменя считано от 16 юни 2020 г., без да се засягат задълженията на държавите членки във връзка със сроковете за транспониране в националното право на директивите, посочени в приложение V, част Б. Позоваванията на отменената директива се считат за позовавания на настоящата директива и се тълкуват според таблица на съответствието в приложение VI.		Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57
Член 56 Препоръки и становища на Агенцията Агенцията изготвя препоръки и становища в съответствие с член 19 от Регламент (ЕС) 2016/796 за прилагането на настоящата директива. Ако е целесъобразно, тези препоръки и становища се вземат предвид при изготвянето на актове за изпълнение съгласно настоящата директива.		Не подлежи на въвеждане
Член 58 Отмяна Директива 2008/57/ЕО, изменена с директивите, посочени в приложение V, част А, се отменя считано от 16 юни 2020 г., без да се засягат задълженията на държавите членки във връзка със сроковете за транспониране в националното право на директивите, посочени в приложение V, част Б. Позоваванията на отменената директива се считат за позовавания на настоящата директива и се тълкуват според таблица на съответствието в приложение VI.		Не подлежи на въвеждане

Член 59 <i>Член 59</i> Влизане в сила Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването ѝ в <i>Официален вестник на Европейския съюз</i>.		Не подлежи на въвеждане
Член 60 <i>Член 60</i> Адресати Адресати на настоящата директива са държавите членки.		Не подлежи на въвеждане
Приложения I-III ПРИЛОЖЕНИЕ I Елементи на железопътната система на Съюза I. Мрежа За целите на настоящата директива мрежата на Съюза включва следните елементи: а) специално изградени високоскоростни линии, оборудвани за скорости, обикновено равни или по-високи от 250 km/h; б) специално модернизиранни високоскоростни линии, оборудвани за скорости от порядъка на 200 km/h; в) специално модернизиранни високоскоростни линии, които имат специфични характеристики в резултат на трудности от топографски, релефен или градоустройствен характер, като скоростта трябва да се адаптира според всеки отделен случай. Тази категория включва свързващи линии между високоскоростната мрежа и конвенционалната мрежа, линии, минаващи през гари, подстъпи към терминали, депа и т.н., по които „високоскоростен“ подвижен състав се движи с конвенционална скорост; г) конвенционални линии, предназначени за пътнически услуги; д) конвенционални линии, предназначени за смесени превози (пътнически и товарни); е) конвенционални линии, предназначени за услуги за товарни превози; ж) пътнически центрове; з) товарни центрове, включително терминали за връзка между различни видове транспорт; и) линии, свързващи гореспоменатите елементи. Тази мрежа включва управление на движението, системи за слеждане и навигационни системи, технически устройства за обработка на данни и телекомуникации, предназначени за пътнически услуги и услуги за товарни превози на дълги разстояния по мрежата за гарантирането на безопасно и хармонично функциониране на мрежата и ефективно управление на движението.		Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57

2. Превозни средства За целите на настоящата директива, превозните средства на Съюза включват всички превозни средства, които се очаква да пътуват по цялата или по част от мрежата на Съюза: — локомотиви и пътнически подвижен състав, включително термични или електрически тягови единици, самоходни термични или електрически пътнически влакове и пътнически вагони; — товарни вагони, включително ниски превозни средства, предназначени за цялата мрежа, и превозни средства, предназначени за превозване на камиони; — специални превозни средства, като например релсови самоходни специализирани машини. Списъкът на превозните средства включват и такива, които са специално предназначени да оперират на различните видове високоскоростни линии, съгласно посоченото в точка 1.		
ПРИЛОЖЕНИЕ II ПОДСИСТЕМИ 1. Списък на подсистемите За целите на настоящата директива железопътната система на Съюза може да бъде разделена на следните подсистеми: а) структурни области: — инфраструктура, — енергия, — контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, — бордови контрол, управление и сигнализация, — подвижен състав; или б) функционални области: — експлоатация и управление на движението, — поддръжка, — телематични приложения за товарни превози и пътници. 2. Описание на подсистемите За всяка подсистема или част от подсистема списъкът от съставни елементи и аспекти, свързани с оперативната съвместимост, се предлага от Агенцията по време на изготвянето на съответния проект за TCOS. Без да се засяга изборът на аспекти и съставни елементи, свързани с оперативната съвместимост, или редът, по който те ще бъдат включени в TCOS, подсистемите включват следните елементи: 2.1. Инфраструктура Релсите, стрелките, железопътните прелези, инженерните конструкции (мостове, тунели и др.), свързаните с релсовия път гарови елементи (включително входове, перони, зони за достъп, центрове за поддръжка,		Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57

тоалетни и информационни системи, както и характеристиките на достъпа за лицата с увреждания и лицата с ограничена подвижност), обезопасяващото и предпазното оборудване. 2.2. Енергия Електрозахранващата система, включително контактната мрежа и системата за измерване и таксуване на консумацията на електрическа енергия по железопътната линия. 2.3. Контрол, управление и сигнализация по железопътната линия Цялото оборудване по железопътната линия, необходимо за осигуряване на безопасността и за управление и контролиране на придвижването на влакове, допуснати за движение в мрежата. 2.4. Бордово контрол, управление и сигнализация Цялото оборудване на борда, необходимо за осигуряване на безопасността и за управление и контролиране на придвижването на влакове, допуснати за движение в мрежата. 2.5. Експлоатация и управление на движението Процедурите и съответното оборудване, позволяващи съгласуваната експлоатация на различните структурни подсистеми както в режим на нормална работа, така и при влошени условия, включително композиране и управление на влак, планиране и управление на движението. Професионалните квалификации, които евентуално може да се изискват за всеки вид железопътна услуга. 2.6. Телематични приложения В съответствие с приложение I тази подсистема се състои от два елемента: а) приложения за пътнически услуги, включително системи, осигуряващи информация за пътниците преди и по време на пътуването, системи за резервация и плащане, управление на багажа и управление на връзките между влаковете и връзките им с други видове транспорт; б) приложения за услуги за превоз на товари, включително информационни системи (контрол в реално време на товарите и влаковете), системи за композиране и разпределение, системи за резервации, плащане и фактуриране, управление на връзките с други видове транспорт и създаване на електронни придружаващи документи. 2.7. Подвижен състав Основна конструкция, системи за управление и контрол за всички влакови съоръжения, токоприемници, тягови единици и единици за преобразуване на енергия, бордово оборудване за измерване на консумацията 2.8. <i>Поддръжка</i> Процедурите, съответното оборудване, логистичните центрове за	
--	--

действия по поддръжката и запасите, позволяващи извършването на задължителната корективна и превантивна поддръжка за осигуряване на оперативната съвместимост на железопътната система на Съюза и за гарантиране на изискваните резултати.	ПРИЛОЖЕНИЕ III СЪЩЕСТВЕНИ ИЗИСКВАНИЯ 1. Общи изисквания 1.1. <i>Безопасност</i> 1.1.1. Проектирането, изграждането или сглобяването, поддръжката и контролът на съставни елементи с решаващо значение за безопасността, и по-специално на съставните елементи, свързани с влаковото движение, трябва да са такива, че да гарантират равнище на безопасност, отговарящо на целите, които се предвиждат за мрежата, включително при специфични влошени условия. 1.1.2. Параметрите, отнасящи се до контакта колело/релса, трябва да отговарят на изискванията за стабилност, които са необходими, за да се гарантира безопасното движение при максималната разрешена скорост. Параметрите на спирачното оборудване трябва да гарантират, че е възможно спиране при максималната разрешена скорост при определения спирачен път. 1.1.3. Използваните съставни елементи трябва да издържат на всички нормални и крайно тежки натоварвания, които са уточнени за периода на експлоатацията им. Отражението върху безопасността на всякакви случайни повреди трябва да бъде ограничено с подходящи средства. 1.1.4. Проектирането на стационарните съоръжения и подвижния състав, както и подборът на използваните материали, трябва да целят ограничаване на предпоставките за възникване на пожар, както и разпространението и последиците от огъня и дима, в случай на такъв. 1.1.5. Устройствата, предназначени за употреба от ползватели, трябва да са проектирани така, че да не се нарушава безопасното функциониране на устройствата или здравето и безопасността на ползвателите, в случай на ползване по предвидим начин, въпреки че не съответства на обявените инструкции.	Наредба № 57 Чл. 8. (1) Изискванията към съставните елементи и подсистемите на железопътната система целят осигуряване на сигурността и живота на хората и опазване на околната среда. Те се отнасят само до предвидими въздействия. (2) Съществени изисквания, които могат да повлияят върху техническите характеристики и подсистемите, са: на оперативна съвместимост и подсистемите, са: 1. (изм. - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) безопасност; Чл. 9. (Изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) За гарантиране на безопасността на железопътната система е необходимо: 1. проектирането, построяването или изработването, поддръжката и контролът на съставните елементи, и по-специално - свързаните с влаковото движение, да се осъществяват по начин, гарантиращ сигурността при постигане на нивото на предвидените цели за системата, включително при влошени условия; 2. (изм. и доп. - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) параметрите, свързани с контакта "колело-релса", да отговарят на изискванията за стабилност, необходими за гарантиране безопасно движение при максимална разрешена скорост; параметрите на спирачното оборудване трябва да са такива, че да осигуряват възможност за спиране при максималната разрешена скорост в определения спирачен път; 3. използваните съставни елементи да издържат на всички нормални и повишени натоварвания, които са определени за периода на употребата им; 4. проектирането на стационарните съоръжения и подвижния състав, както и подборът на използваните материали да предвиждат ограничаване предпоставките за възникване на пожар, както и разпространението и последиците му; 5. (изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) съставните елементи, предназначени за ползване от пътници, да са проектирани по начин, осигуряващ безопасното им функциониране и безопасността на пътниците, както и опазване на тяхното	Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57
---	---	--	--

1.2. <i>Надеждност и паличност</i> Контролирането и поддържането на стационарните или подвижните елементи, участващи в движението на влаковете, трябва да се организира и провежда и да е количествено определено по начин, осигуряващ функционирането им при определените условия.	здраве в случай на предвидимо несъответстващо на обявените инструкции ползване. Наредба № 57 Чл. 8. (2) Съществени изисквания, които могат да повлияят върху техническите характеристики на съставните елементи на оперативна съвместимост и подсистемите, са: 2. надеждност и годност; Чл. 10. (Изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) За гарантиране надеждността и безопасността на железопътната система е необходимо контролирането и поддържането на съставните елементи, участващи в движението на влаковете, да се провежда и регистрира по начин, осигуряващ функционирането им при определените условия.	Цълно
1.3. <i>Здраве</i> 1.3.1. Материали, които е възможно поради начина, по който се използват, да представляват заплаха за здравето на лицата, които имат достъп до тях, не трябва да се използват във влаковете и железопътните инфраструктури. 1.3.2. Тези материали трябва да се подбират, разполагат и използват по такъв начин, че да ограничават емисиите на вредни и опасни изпарения и газове, особено в случай на пожар.	Наредба № 57 Чл. 8. (2) Съществени изисквания, които могат да повлияят върху техническите характеристики на съставните елементи на оперативна съвместимост и подсистемите, са: 3. опазване здравето на хората; Чл. 11. (1) Въздействието на подвижния състав и инфраструктурата върху здравето на хората в процеса на експлоатацията се оценява както при етапа на проектиране и изграждане, така и в процеса на използване. (2) Не се допуска използване в подвижния състав и в елементите на инфраструктурата на материали, които представляват опасност за здравето на хората. Чл. 13. (1) Материалите, използвани в подвижния състав и в елементите на инфраструктурата, се подбират, разполагат и използват по начин, ограничаващ емисиите на дим, пушек и други вредни и опасни изпарения и газове в случай на пожар.	Цълно
1.4. <i>Опазване на околната среда</i> 1.4.1. Въздействието от създаването и експлоатацията на железопътната система върху околната среда трябва да се оцени и взема предвид при проектиране на системата в съответствие с действащото законодателство на Съюза. 1.4.2. Материалите, използвани във влаковете и инфраструктурите, трябва да ограничават емисиите на вредни и опасни за околната среда димове и газове, особено в случай на пожар. 1.4.3. Подвижният състав и системите за електрозахранване трябва да са	Наредба № 57 Чл. 8. (2) Съществени изисквания, които могат да повлияят върху техническите характеристики на съставните елементи на оперативна съвместимост и подсистемите, са: 4. защита на околната среда; Чл. 12. (1) (Изм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) Въздействието на железопътната система върху околната среда се оценява и се взема предвид при проектиране на системата в съответствие	Цълно

проектирани и изработени по начин, осигуряващ електромагнитна съвместимост с инсталациите, оборудването и обществените или частни мрежи, с които биха могли да си взаимодействат. 1.4.4. Проектирането и експлоатацията на железопътната система не трябва да пораждаат недопустими нива на шум: — в райони в близост до железопътна инфраструктура, съгласно определението в член 3, точка 3 от Директива 2012/34/ЕС, и — в кабината на машиниста. 1.4.5. При нормално поддържане експлоатацията на железопътната система не трябва да предизвиква недопустими нива на земни вибрации за дейностите и областите в близост до инфраструктурата.	с действащото в Република България законодателство. (2) Подвижният състав и системите за електрозахранване се проектират и изработват по начин, осигуряващ електромагнитна съвместимост с инсталациите, оборудването/обзавеждането, обществените и частните мрежи, с които взаимодействат. Чл. 13. (1) Материалите, използвани в подвижния състав и в елементите на инфраструктурата, се подбират, разполагат и използват по начин, ограничаващ емисиите на дим, пушек и други вредни и опасни изпарения и газове в случай на пожар. (2) (Изм. – ДВ, бр. 4 от 2015 г., в сила от 1.01.2015 г.) При проектирането и експлоатацията на железопътната система не се допускат нива на шум над допустимите съгласно действащите разпоредби, както следва: 1. в райони в близост до железопътна инфраструктура, в които нивото на шум се измерва съгласно изискванията на Наредба № 6 от 2006 г. за показателите за шум в околната среда, отчитайки степента на дискомфорт през различните части на деңонощното, граничните стойности на показателите за шум в околната среда, методите за оценка на стойностите на показателите за шум и на вредните ефекти от шума върху здравето на населението (ДВ, бр. 58 от 2006 г.); 2. в кабината на машиниста. Чл. 12. (3) При нормалното поддържане и експлоатация на железопътната система не трябва да се предизвикват недопустими нива на земни вибрации за дейностите и областите в близост до инфраструктурата
1.5. Техническа съвместимост Техническите характеристики на инфраструктурата и на стационарните съоръжения трябва да са съвместими помежду си, а също и с тези на влаковете, които са предназначени да се движат по железопътната система. Това изискване включва и безопасното интегриране на подсистемата на превозното средство в инфраструктурата. Ако постигането на такива характеристики се окаже трудно, в някои участъци от мрежата могат да се предприемат действия с временен характер, които да осигуряват съвместимост в бъдеще.	Пълно Наредба № 57 Чл. 8. (2) Съществените изисквания, които могат да повлияят върху техническите характеристики на съставните елементи на оперативна съвместимост и подсистемите, са: 5. техническа съвместимост; Чл. 14. (1) Техническите характеристики на отделните елементи на инфраструктурата трябва да са съвместими помежду си, както и с тези на подвижния състав. (2) Ако постигането на съвместимостта е затруднено в някои участъци или елементи от националната железопътна

1.6. <i>Достъпност</i> 1.6.1. Подсистемите „инфраструктура“ и „подвижен състав“ трябва да са достъпни за лица с увреждания и лицата с намалена подвижност, за да се гарантира техният достъп на равна основа с другите хора чрез превенция или премахване на пречките, или чрез други подходящи мерки. Това включва проектирането, изграждането, подновяването, модернизирването, поддръжката и експлоатацията на съответните части на подсистемите, до които обществеността има достъп. 1.6.2. Подсистемите „експлоатация“ и „телематични приложения за пътниците“ трябва да разполагат със съответните функционални възможности, необходими за осигуряване на достъп на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност на равна основа с другите хора чрез превенция или премахване на пречките, или чрез други подходящи мерки.	система, могат да се предприемат действия с временен характер, които да осигуряват безопасна експлоатация и бъдеща съвместимост.
Наредба № 57 Чл. 8. (2) Съществените изисквания, които могат да повлияят върху техническите характеристики на съставните елементи на оперативна съвместимост и подсистемите, са: 6. (нова - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) достъпност. Чл. 15а. (Нов - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) (1) Подсистема "Инфраструктура" осигурява достъп за лицата с увреждания и лицата с ограничена подвижност както на всички останали лица. (2) Достъпът по ал. 1 се осигурява чрез подходящи мерки, включително на етап проектиране, изграждане, обновяване, модернизация, поддръжка и експлоатация на съответните части от подсистемата, ползвани за обществен достъп, като се предотвратяват или премахват всички пречки за достъпа. Чл. 18а. (Нов - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) (1) Подсистема "Подвижен състав" по отношение на пътниците превозни средства за обществен достъп осигурява достъп за лицата с увреждания и лицата с ограничена подвижност както на всички останали лица. (2) Достъпът по ал. 1 се осигурява чрез подходящи мерки, включително на етап проектиране, изграждане, обновяване, модернизация, поддръжка и експлоатация на съответните части от подсистемата, ползвани за обществен достъп, като се предотвратяват или премахват всички пречки за достъпа. Чл. 21а. (Нов - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) (1) Подсистеми "Експлоатация и управление на движението" и "Телематични приложения за пътнически услуги" разполагат с функционални възможности, необходими за осигуряване на достъп на лицата с увреждания и на лицата с ограничена подвижност както на всички останали пътници. (2) Достъпът по ал. 1 се осигурява чрез подходящи мерки, като се предотвратяват или премахват всички пречки за достъпа.	Цълно
2. Изисквания, специфични за всяка подсистема 2.1. <i>Инфраструктура</i> 2.1.1. Безопасност	Наредба № 57 Чл. 15. (1) (Изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) Безопасността на подсистема "Инфраструктура" се осигурява, като се Цълно

Трябва да се предприемат подходящи мерки за ограничаване на достъпа или нежелателното вмешателство по инсталациите. Трябва да се предприемат мерки за ограничаване на опасностите, на които се излагат хората, по-специално при преминаването на влаковете през гарите. Инфраструктурата, до която хората имат достъп, трябва да се проектира и изгради по начин, ограничаващ всякакви заплахи за безопасността им (стабилност, пожар, достъп, евакуация, перони и др.). Трябва да се установят подходящи разпоредби, които да отчитат конкретните условия за безопасност в много дълги тунели и виадукти. 2.1.2. Достъпност Подсистемите „инфраструктура“ с обществен достъп трябва да бъдат достъпни за лица с увреждания и за лица с ограничена подвижност в съответствие с точка 1.6.	извършват действия по: 1. (изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) ограничаване на достъпа до монтираните съставни елементи, свързани със безопасността на превозите или посегателство върху тях; 2. ограничаване на опасностите за хората при преминаване на влаковете през гарите, прелези, мостове, тунели и др.; 3. отчитане на конкретните условия за сигурност в тунели с дължина над 3000 m. (2) Частите от инфраструктурата, до която имат достъп персонал, пътници, клиенти и други лица, се проектират и изпълняват по начин, който да осигури сигурността на хората при евакуация в случаите на авария, пожар и други Происшествия и бедствия. Чл. 15а. (Нов - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) (1) Подсистема "Инфраструктура" осигурява достъп за лицата с увреждания и лицата с ограничена подвижност както на всички останали лица. (2) Достъпът по ал. 1 се осигурява чрез подходящи мерки, включително на етап проектиране, изграждане, обновяване, модернизация, поддръжка и експлоатация на съответните части от подсистемата, ползвани за обществен достъп, като се предотвратяват или премахват всички пречки за достъпа. Наредба № 57 Чл. 16. (1) (Изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) Функционирането на инсталациите за енергийно захранване при подсистема "Енергия" се организира по начин, гарантиращ безопасността на подвижния състав и на хората и въздействащ на околната среда в рамките на определените гранични стойности. (2) В инфраструктурата се използват системи за тягово електрооснабдяване, технически съвместими както помежду си, така и с електрообзавеждането на влаковете. (3) Подвижният състав се осигурява с електрозахранващи системи, които позволяват достигането на специфичните експлоатационни характеристики. Наредба № 57 Чл. 17. (1) (Изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) Експлоатацията на
2.2. Енергия 2.2.1. Безопасност Функционирането на системите за електрозахранване не трябва да нарушава безопасността нито на влаковете, нито на хората (потребители, оперативен персонал, живеещите в близост до железопътната линия и трети лица). 2.2.2. Опазване на околната среда Функционирането на системите за електрозахранване или системите за осигуряване на топлинна енергия не трябва да влияе на околната среда извън определените в спецификациите граници. 2.2.3. Техническа съвместимост Използваните системи за електрозахранване/системи за осигуряване на топлинна енергия трябва: — да създават възможност влаковете да постигат определените показатели, — в случай на системи за електрозахранване, да бъдат съвместими с токоприемниците, с които са оборудвани влаковете. 2.3. Контрол, управление и сигнализация 2.3.1. Безопасност	Цълно Наредба № 57 Чл. 16. (1) (Изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) Функционирането на инсталациите за енергийно захранване при подсистема "Енергия" се организира по начин, гарантиращ безопасността на подвижния състав и на хората и въздействащ на околната среда в рамките на определените гранични стойности. (2) В инфраструктурата се използват системи за тягово електрооснабдяване, технически съвместими както помежду си, така и с електрообзавеждането на влаковете. (3) Подвижният състав се осигурява с електрозахранващи системи, които позволяват достигането на специфичните експлоатационни характеристики. Наредба № 57 Чл. 17. (1) (Изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) Експлоатацията на Цълно

Използваните инсталации и процедури за контрол, управление и сигнализация трябва да дават възможност на влаковете да се движат със степен на безопасност, отговаряща на целите, предвидени за мрежата. Системите за контрол, управление и сигнализация трябва да продължат да осигуряват безопасното преминаване на влакове, на които е разрешено да се движат при влошени условия. 2.3.2. Техническа съвместимост Цялата нова инфраструктура и целият нов подвижен състав, произведени или разработени след приемането на съвместими системи за контрол, управление и сигнализация, трябва да бъдат съобразени с използването на тези системи. Монтираното в кабината на машиниста на влака оборудване за контрол, управление и сигнализация трябва да позволява нормална работа при определените условия по цялата железопътна система.	подсистемата за контрол, управление и сигнализация осигурява високо ниво на безопасност на движение на подвижния състав. (2) (Изм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) След приемането на оперативно съвместими системи за контрол, управление и сигнализация всяка нова част от инфраструктурата и всяко ново оборудване и/или обезавеждане на подвижния състав трябва да позволяват нормално функциониране на тези системи. (3) (Изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) Елементите от подсистемата за контрол, управление и сигнализация, монтирани в локомотивите, трябва да осигуряват нормална работа при определените по железопътната система в рамките на Европейския съюз условия.	Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57
2.4. Подвижен състав 2.4.1. Безопасност Конструкцията на подвижния състав и на връзките между превозните средства трябва да е проектирана по такъв начин, че да предпазва пътниците купета и машинните отделения в случай на сблъскване или дерайлиране. Електрическото оборудване не трябва да нарушава безопасността или функционирането на инсталациите за контрол, управление и сигнализация. Спецификата на спирачните системи, както и упражняваният натиск, трябва да бъдат съвместими с проектните характеристики на железопътните линии, инженерните съоръжения и системите за сигнализация. Трябва да се предприемат мерки за предотвратяване на достъпа до тоководещи съставни елементи, за да не се застрашава безопасността на хората. В случай на опасност устройствата трябва да дават възможност на пътниците да информират машиниста и на придружаващия персонал да контактува с тях. Трябва да се гарантира безопасното качване на пътниците във влаковете и слизане от тях. Входните врати трябва да притежават системи за отваряне и затваряне, които гарантират безопасността на пътниците. Трябва да бъдат осигурени и обозначени аварийни изходи. Трябва да се изготвят подходящи разпоредби, които да отчитат конкретните условия за безопасност в много дълги тунели. Задължително е на борда на влаковете да има система за аварийно осветление с достатъчен интензитет и продължителност. Влаковете трябва да бъдат оборудвани със система за уведомяване на	Наредба № 57 Чл. 18. (1) (Изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) Безопасността на пътниците и обслужващия персонал на влака и подвижния състав се осигурява при спазване на следните условия: 1. конструкцията на подвижния състав и връзките между вагоните се проектират така, че да предпазват пътниците купета и машинното отделение на локомотива, в случай на сблъск или дерайлиране; 2. (изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) електрообзавеждането не нарушава безопасността или функционирането на инсталациите за контрол, управление и сигнализация; 3. спирачната техника и оказваните от нея натоварвания са съвместими с вида на релсите, инженерните конструкции и сигналните системи; 4. (изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) без предварително осигуряване чрез всички организационни и технически мерки за безопасност не се допуска достъп до съставни елементи под напрежение; 5. комуникационните устройства за връзка позволяват на пътниците и обслужващия персонал да влизат във връзка с машиниста в случай на опасност; 6. вратите на вагоните са оборудвани със система за затваряне, отваряне и недопускане отварянето им по време на движение; 7. предвидени са и обозначени аварийните изходи; 8. (изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) осигурено е спазването на	Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57

хората, която дава възможност на бордовия персонал да прави съобщения. На пътниците трябва да се дава лесно разбираема и цялостна информация относно правилата, които се прилагат във връзка с тях на железопътните гари и във влаковете. 2.4.2. Надеждност и наличност Проектните характеристики на жизненоважното оборудване, на двигателното, тяговото и спирачното оборудване, както и на системата за управление и контрол трябва да са такива, че да позволят на влака да продължи при определени влошени условия, без неблагоприятни последици за оборудването, което остава в действие. 2.4.3. Техническа съвместимост Електрическото оборудване трябва да бъде съвместимо с функционирането на инсталациите за контрол, управление и сигнализация. При електрическа тяга характеристиките на токоприемниците трябва да бъдат такива, че да позволяват на влаковете да се движат в условията на електрозахранване на железопътната система. Характеристиките на подвижния състав трябва да позволяват той да се движи по всички линии, за които е предвидена неговата експлоатация, като се вземат предвид съответните климатични условия. 2.4.4. Контрол Влакът трябва да бъде оборудван със записващо устройство. Събираните от това устройство данни и обработката на информацията трябва да са хармонизирани. 2.4.5. Достъпност Подсистемите „подвижен състав“ с обществен достъп трябва да бъдат достъпни за лица с увреждания и за лица с ограничена подвижност в съответствие с точка 1.6.	правилата за безопасност при преминаване през тунели; 9. Осигурено е аварийно осветление със самостоятелно захранване, подходяща интензивност и продължителност на осветяването; 10. Оборудване със съобщителна система, позволяваща предаването на съобщения за пътниците от страна на влаковия персонал или от наземните контролни служби. (2) Оборудването/обзавеждането, свързано с процеса на движение, теглене и спирание на подвижния състав и с инсталациите за контрол, управление и сигнализация, се проектира и изпълнява по начин, осигуряващ експлоатацията му без последици за друго оборудване/обзавеждане при аварийна ситуация или влошени експлоатационни условия. (3) Електрообзавеждането трябва да бъде съвместимо с функциониращите инсталации за контрол, управление и сигнализация. (4) Характеристиките на токосемачите устройства (пантографи) при електрическа тяга трябва да позволяват движението на подвижния състав в електрифицираните участъци на железопътната система в рамките на Европейския съюз. (5) Характеристиките на подвижния състав трябва да позволяват движението му по всички железни пътища, за които е предназначена неговата експлоатация. (6) (Нова - ДВ, бр. 55 от 2006 г.) Влакът се оборудва със записващо устройство, като събираните от него данни и обработката на информацията се хармонизират с действащите изисквания на ЕС. Чл. 18а. (Нов - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) (1) Подсистема "Подвижен състав" по отношение на пътните превозни средства за обществен достъп осигурява достъп за лицата с увреждания и лицата с ограничена подвижност както на всички останали лица. (2) Достъпът по ал. 1 се осигурява чрез подходящи мерки, включително на етап проектиране, изграждане, обновяване, модернизация, поддръжка и експлоатация на съответните части от подсистемата, ползвани за обществен достъп, като се предотвратяват или премахват всички пречки за достъпа.
--	---

2.5. Поддръжка 2.5.1. Здраве и безопасност Използваните в центровете технически инсталации и процедури трябва да осигуряват безопасна експлоатация на подсистемите и да не представляват заплаха за здравето и безопасността. 2.5.2. Опазване на околната среда Техническите инсталации и процедурите, използвани в центровете за техническа поддръжка, не трябва да надхвърлят пределните приемливи нива за вредно въздействие по отношение на околната среда. 2.5.3. Техническа съвместимост Инсталациите за поддръжане на подвижен състав трябва да са такива, че да позволяват извършването на безопасни, безвредни за здравето и удобни операции за целия състав, за който те са предназначени.	Наредба № 57 Чл. 19. (1) (Изм. и доп. - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) Дейностите по поддръжката на подвижния състав и на инфраструктурата, включително подготовката и квалификацията на заетия в центровете за поддръжка и техническо обслужване персонал, се осъществяват с оглед осигуряване спазването на експлоатационните правила за работа, безопасността и здравето на лицата, които имат достъп до тях. (2) Подвижният състав се поддържа и технически се обслужва при спазване на показателите за сигурност, хигиена и удобство през целия експлоатационен период. (3) Техническите инсталации, използвани в центровете по поддръжка и техническо обслужване, не могат да надвишават при експлоатацията им допустимите нива на вредни въздействия върху здравето на хората и върху околната среда.	Цяло
2.6. Експлоатация и управление на движението 2.6.1. Безопасност Квалификациите на машинистите и на бордовия персонал, както и на персонала в контролните центрове, трябва да бъдат съобразени с правилата за експлоатация на мрежата, така че да се осигурява безопасна експлоатация, като се отчитат различните изисквания за трансграничните и вътрешните услуги. Операциите и интервалите на поддръжане, обучението и квалификацията на персонала в центровете за техническа поддръжка и контрол и системите за гарантиране на качеството, установени от съответните оператори в центровете за техническа поддръжка и контрол, трябва да са такива, че да осигуряват висока степен на безопасност. 2.6.2. Надеждност и наличност Операциите и периодите на поддръжка, обучението и квалификацията на персонала в центровете за техническа поддръжка и контрол и системите за гарантиране на качеството, установени от съответните оператори в центровете за техническа поддръжка и контрол, трябва да са такива, че да осигуряват висока степен на надеждност и наличност. 2.6.3. Техническа съвместимост Квалификациите на машинистите, на бордовия персонал и на управляващите движения трябва да бъдат съобразени с правилата за експлоатация на мрежата, така, че да се осигурява оперативна ефективност по железопътната система, като се отчитат различните изисквания за трансграничните и вътрешните услуги.	Наредба № 57 Чл. 20. (Изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г., доп., бр. 71 от 2013 г.) Квалификацията на машинистите, на останалия персонал във влака и на персонала, натоварен с управлението на движението, и хармонизирането на експлоатационните правила на железопътната система трябва да гарантират безопасност при експлоатацията ѝ, като се отчитат различните изисквания за трансграничните и вътрешните железопътни превозни услуги. Чл. 21а. (Нов - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) (1) Подсистеми "Експлоатация и управление на движението" и "Телематични приложения за пътнически услуги" разполагат с функционални възможности, необходими за осигуряване на достъп на лицата с увреждания и на лицата с ограничена подвижност както на всички останали пътници. (2) Достъпът по ал. 1 се осигурява чрез подходящи мерки, като се предотвратяват или премахват всички пречки за достъпа.	Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 57

2.6.4. Достъпност Трябва да бъдат предприети подходящи мерки, за да се гарантира, че правилата за експлоатация предвиждат съответните функционални възможности, необходими за осигуряване на достъпност за лица с увреждания и за лица с ограничена подвижност.	2.7. Телематични приложения за товарни превози и пътници 2.7.1. Техническа съвместимост Същественият изисквания за телематични приложения гарантират минимално качество на услугата за пътниците и превозвачите на стоки, по-специално по отношение на техническата съвместимост. Трябва да се предприемат мерки за осигуряване на: — разработването на базите данни, софтуера и протоколите за предаване на данни по начин, позволяващ максимален обмен на данни между различните приложения и оператори, като се изключват поверителните търговски данни, — лесен достъп до информацията за потребителите. 2.7.2. Надеждност и наличност Методите на използване, управлението, актуализацията и поддържането на тези бази данни, софтуер и протоколи за предаване на данни трябва да гарантират ефективността на системите и качеството на обслужването. 2.7.3. Здраве Интерфейсите между тези системи и потребителите трябва да бъдат в съответствие с минималните изисквания за ергономичност и правилата за опазване на здравето. 2.7.4. Безопасност Трябва да бъдат осигурени подходящи нива на цялостност и надеждност за съхранението или предаването на информация, свързана с безопасността. 2.7.5. Достъпност Трябва да бъдат предприети подходящи мерки, за да се гарантира, че подсистемите „телематични приложения за пътниците“ предвиждат съответните функционални възможности, необходими за осигуряване на достъпност за лица с увреждания и за лица с ограничена подвижност.	Наредба № 57 Чл. 20. (Изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г., доп., бр. 71 от 2013 г.) Квалификацията на машинистите, на останалия персонал във влака и на персонала, наговорен с управлението на движението, и хармонизирането на експлоатационните правила на железопътната система трябва да гарантират безопасност при експлоатацията ѝ, като се отчетат различните изисквания за трансграничните и вътрешните железопътни превозни услуги. Чл. 21. (1) Качественото обслужване при превоз на пътници и товари по отношение на същественият изисквания за техническа съвместимост на телематични приложения се гарантира чрез: 1. максимален обмен на данни между различните превозвачи, с изключение на конфиденциална търговска информация; 2. лесен достъп на потребителите, техни организации и други заинтересувани лица до данните по т. 1. (2) Обменът на данни се осъществява чрез създаване на бази от данни, софтуерни продукти, протоколи за предаване и/или по друг удобен начин. (3) Поддръжката, осъвременяването, управлението и ползването на данните се организират по начин, който да гарантира ефективност при събирането и обmena на информация. (4) Достъпът на лицата по ал. 1, т. 2 до данните се осъществява в условия, съобразени с минималните изисквания за ергономия и с правилата на здравеопазване. (5) (Изм. - ДВ, бр. 84 от 2010 г.) Информацията, свързана с безопасността, се обменя между превозвачите независимо от обмена на други данни, съхранява се от тях за период 24 месеца и се предоставя на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" (ИА "ЖА") в края на всяко тримесечие и при поискване. (6) Изпълнителният директор на ИА "ЖА" или определено
---	---	---

<u>Приложение IV</u> <u>ПРИЛОЖЕНИЕ IV</u> „ЕО“ ПРОЦЕДУРА ЗА ПРОВЕРКА НА ПОДСИСТЕМИ 1. ОБЩИ ПРИНЦИПИ „ЕО“ проверка означава процедура, изпълнявана от заявителя по смисъла на член 15, с която се доказва, че са изпълнени изискванията по отношение на дадена подсистема на съответното право на Съюза и на всички съответни национални правила и че може да бъде разрешено тази подсистема да бъде въведена в експлоатация. 2. СЕРТИФИКАТ ЗА ПРОВЕРКА, ИЗДАДЕН ОТ НОТИФИЦИРАН ОРГАН 2.1. Въведение За целите по настоящата директива проверка по отношение на ТСОС означава процедура, при която нотифициран орган проверява и удостоверява, че дадена подсистема отговаря на съответните технически спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС). Това не засяга задълженията на заявителя да спазва другите приложими правни актове на Съюза, включително по отношение на всякакви проверки, чието провеждане от оценяващите органи се изисква от други правила. 2.2. Междинен сертификат за проверка (МСП) 2.2.1 Принципи По искане на заявителя проверките могат да се правят за части на дадена подсистема или може да са ограничени, така че да включват само някои етапи на процедурата за проверка. В тези случаи резултатите от	от него лице определя минималните изисквания за предаването и съхранението на данните по ал. 1, т. 1, информацията, която трябва да съдържа, и начините за достъп до тях и на информацията по ал. 5. Чл. 21а. (Нов - ДВ, бр. 71 от 2013 г.) (1) Подсистеми "Експлоатация и управление на движението" и "Телематични приложения за пътнически услуги" разполагат с функционални възможности, необходими за осигуряване на достъп на лицата с увреждания и на лицата с ограничена подвижност както на всички останали пътници. (2) Достъпът по ал. 1 се осигурява чрез подходящи мерки, като се предотвратяват или премахват всички пречки за достъпа.
Приложение № 57 Приложение № 16 към чл. 48, ал. 1 ЕО ПРОЦЕДУРА ЗА ПРОВЕРКА НА ПОДСИСТЕМИ 1. Общи принципи "ЕО проверка" е процедура, изпълнявана от лицето по чл. 48, ал. 1, с която се доказва, че по отношение на дадена подсистема са изпълнени изискванията на съответното законодателство на ЕС, включително на всички национални правила, и че може да бъде разрешено тази подсистема да бъде въведена в експлоатация. 2. Сертификат за проверка, издаден от нотифициран орган 2.1. Въведение Проверка по отношение на ТСОС означава процедура, при която нотифициран орган проверява и удостоверява, че дадена подсистема отговаря на съответните технически спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС). Това не засяга задълженията на възложителя или производителя (т.е. на лицето по чл. 48, ал. 1) да спазва друго приложимо законодателство, произтичащо от Договора за Европейския съюз и Договора за функциониране на ЕС, включително по отношение на проверки, чието провеждане от оценяващите органи се изисква от това законодателство. 2.2. Междинен сертификат за проверка (МСП) 2.2.1. Принципи По искане на възложителя или на производителя (т.е. на	Пълно

проверката могат да бъдат документирани в „междинния сертификат за проверка“ (МСП), издадена от нотифицирания орган, избран от заявителя. В междинния сертификат за проверка трябва да се съдържа позоваване на тези ТСОС, съответствието с които е било оценено. 2.2.2 Части на подсистемата Заявителят може да поиска МСП за всяка част, която той реши да обособи от съответната подсистема. Всяка част се проверява на всеки от посочените в точка 2.2.3 етапи. 2.2.3 Етапи на процедурата за проверка Подсистемата или определени нейни части се проверяват на всеки от следните етапи: а) общ проект; б) производство: изграждане, включително по-специално граждански строителни дейности, производство, сглобяване на съставните елементи, цялостна настройка; в) окончателно изпитване. Заявителят може да поиска МСП за етапа на проектирането (включително изпитвания на типа) и за етапа на производството за цялата подсистема или за всяка част, която той реши да обособи от нея (вж. точка 2.2.2). 2.3. Сертификат за проверка 2.3.1. Нотифицираните органи, отговарящи за проверката, оценяват проектирането, производството и окончателното изпитване на подсистемата и изготвят сертификат за проверка, предназначен за заявителя, който на свой ред изготвя „ЕО“ декларацията за проверка. Сертификатът за проверка трябва да съдържа позоваване на тези ТСОС, съответствието с които е било оценено. Ако не е извършено оценяване на съответствието на дадена подсистема с всички съответни ТСОС (например в случаи на дерогация, частично прилагане на ТСОС за извършване на модернизиране или обновяване, преходен период в ТСОС или в специфични случаи), в сертификата за проверка се посочва точно съответствието с кои ТСОС или части от ТСОС не е било проверено от нотифицирания орган в рамките на процедурата за проверка. 2.3.2. Ако са издадени МСП, нотифицираният орган, отговарящ за проверката на подсистемата, взема предвид тези МСП и, преди да издаде своя сертификат за проверка, извършва следното: а) проверява дали МСП правилно обхващат съответните изисквания на ТСОС; б) проверява всички аспекти, които не са обхванати от МСП; и в) проверява окончателното изпитване на подсистемата като цяло.	лицето по чл. 48, ал. 1) проверките могат да се правят за части на дадена подсистема или може да са ограничени, така че да включват само някои етапи на процедурата за проверка. В тези случаи резултатите от проверката могат да бъдат документирани в "междинен сертификат за проверка" (МСП), издаден от нотифицирания орган, избран от възложителя или производителя (т.е. от лицето по чл. 48, ал. 1). В междинния сертификат за проверка трябва да се съдържа позоваване на тези ТСОС, съответствието с които е било оценено. 2.2.2. Части на подсистемата Лицето по чл. 48, ал. 1 може да поиска провеждане на процедура за МСП за всяка част, която той реши да обособи от съответната подсистема. Всяка част трябва да се проверява на всеки от посочените в т. 2.2.3 етапи. 2.2.3. Етапи на процедурата за проверка Подсистемата или определени нейни части се проверяват на всеки от следните етапи: а) цялостно проектиране; б) производство: изграждане, включително по-специално строителни дейности, производство, сглобяване на съставните елементи, цялостна настройка; в) окончателно изпитване. Лицето по чл. 48, ал. 1 може да поиска процедура за МСП за етапа на проектирането (включително изпитвания на типа) и за етапа на производството за цялата подсистема или за всяка част, която той реши да обособи от нея (вж. т. 2.2.2). 2.3. Сертификат за проверка 2.3.1. Нотифицираните органи, отговарящи за проверката, оценяват проектирането, производството и окончателното изпитване на подсистемата и изготвят сертификата за проверка, предназначен за възложителя или производителя (т.е. за лицето по чл. 48, ал. 1), който на свой ред изготвя ЕО декларацията за проверка. Сертификатът за проверка трябва да съдържа позоваване на тези ТСОС, съответствието с които е било оценено. Когато дадена подсистема не е оценена за нейното съответствие с всички приложими ТСОС (например в случаите по чл. 26, частично прилагане на ТСОС за
---	--

2.3.3. В случай на промяна в подсистема, за която вече има сертификат за проверка, нотифицираният орган извършва само тези прегледи и изпитвания, които са релевантни и необходими, т.е. оценката е само по отношение на променените части на подсистемата и на техните интерфейси към непроменените части на подсистемата. 2.3.4 Всеки нотифициран орган, участващ в проверка на подсистема, съставя досие в съответствие с член 15, параграф 4, покриващо обхвата на неговите дейности.	извършване на модернизиране или обновяване, преходен период в ТСОС или в специфични случаи), в сертификата за проверка се посочва точно съответствието с кои ТСОСи или техни части не е било проверено от нотифицирания орган в рамките на процедурата за проверка. 2.3.2. Когато са издадени МСП, нотифицираният орган, отговарящ за проверката на подсистемата, взема предвид МСП и преди да издаде своя сертификат за проверка, извършва следното: а) удостоверява, че МСП точно обхваща съответните изисквания на ТСОСи; б) проверява всички аспекти, които не са обхванати в МСП; и в) проверява окончателното изпитване на подсистемата като цяло. 2.3.3. В случай на промяна в подсистема, за която вече има сертификат за проверка, нотифицираният орган трябва да извършва само тези проверки и изпитвания, които са релевантни и необходими, т.е. оценката трябва да е само по отношение на променените части на подсистемата и на техните интерфейси към непроменените части на подсистемата. 2.3.4. Всеки нотифициран орган, участващ в проверка на подсистема, съставя техническо досие в съответствие с чл. 52, ал. 1, покриващо обхвата на неговите дейности. 2.4. Техническо досие, придружаващо ЕО декларацията за проверка Техническото досие, придружаващо ЕО декларацията за проверка, се комплектува от лицето по чл. 48, ал. 1 и трябва да съдържа следното: а) свързани с проектирането технически характеристики, включително общи и детайлни ексекутивни чертежи, електрически и хидравлични схеми, схеми на ел. вериги за контрол и управление, описание на системите за обработка на данни и системи за автоматика в достатъчна степен на подробност за документирани провеждането на проверка на съответствието, документацията относно експлоатацията и поддръжката и др., които имат значение за съответната подсистема; б) списък със съставни елементи на оперативната съвместимост, включени в подсистемата, както е посочено в член 4, параграф 3, буква г); в) досиетата по член 15, параграф 4, комплектувани от всеки от нотифицираните органи, участвали в проверката на подсистемата, които трябва да включват следното: — копия от „ЕО“ декларации за проверка и, когато е приложимо, от „ЕО“ декларации за годност за употреба, издадени за съставни елементи на оперативната съвместимост по член 4, параграф 3, буква г) и придружени, когато е уместно, от съответни изчислителни записки, както и от копия на протоколите за изпитване и изследване, проведени от нотифицираните органи въз основа на общите технически спецификации, — МСП, ако има такива, които придружават сертификата за проверка, включително резултата от проверката от нотифицирания орган на валидността на МСП, — сертификат за проверка, придружен от съответните изчислителни записки и подписан от нотифицирания орган, отговарящ за проверката, който удостоверява, че подсистемата отговаря на изискванията на съответните ТСОС и в който се посочват всякакви резерви, отбелязани по време на извършване на дейността, които не са отгледени; сертификатът за проверка следва да бъде придружен също от докладите за инспекции и
2.4. Техническо досие, придружаващо „ЕО“ декларацията за проверка	а) удостоверява, че МСП точно обхваща съответните изисквания на ТСОСи; б) проверява всички аспекти, които не са обхванати в МСП; и в) проверява окончателното изпитване на подсистемата като цяло.

одити, изготвени от същия орган във връзка със задачите му, посочени в точки 2.5.2 и 2.5.3; г) сертификати за проверка, издадени в съответствие с други правни актове на Съюза; д) когато се изисква проверка на безопасното интегриране съгласно член 18, параграф 4, буква в) и член 21, параграф 3, буква в), съответното техническо досие включва доклада (докладите) на оценяващите органи относно ОМБ в рамките на оценката на риска по член 6, параграф 3 от Директива 2004/49/ЕО (1).	съвместимост, включени в подсистемата съгласно чл. 23, ал. 1, т. 5; в) техническите досиета по чл. 52, ал. 1, комплектувани от всеки от нотифицираните органи, участвали в проверката на подсистемата, които трябва да включват следното: – копия от ЕО декларациите за съответствие и когато е приложимо, от ЕО декларациите за годност за употреба, подадени за съставни елементи на оперативната съвместимост по чл. 23, ал. 1, т. 5 и придружени, когато е приложимо, от съответни изчислителни записки, както и от копия на протоколите за изпитвания, проведени от нотифицираните органи въз основа на общите технически спецификации, – междинни сертификати за проверка (МСП), когато има такива, които придружават сертификата за проверка, включително резултата от проверката от нотифицирания орган за валидността на МСП; – сертификат за проверка, придружен от съответните изчислителни записки и подписан от нотифицирания орган, отговарящ за проверката, който удостоверява, че подсистемата отговаря на изискванията на съответните ТСОС и в който се посочват всякакви резерви, отбелязани по време на извършване на дейността, които не са изолирани; сертификатът за проверка следва да бъде придружен също от докладите за инспекции и одити, изготвени от същия орган във връзка със задачите му, посочени в раздели 2.5.2 и 2.5.3; г) сертификати за проверка, издадени в съответствие с други разпоредби, произтичащи от Договора за ЕС и Договора за функциониране на ЕС; д) когато се изисква проверка на безопасното интегриране съгласно чл. 44, съответното техническо досие трябва да включва доклада (докладите) на оценителите относно общите методи за безопасност (ОМБ) в рамките на оценката на риска по чл. 13, ал. 2, т. 1 от Наредба № 59 от 2006 г. 2.5. Надзор от страна на нотифицирани органи 2.5.1. Нотифицираният орган, отговарящ за проверяване на производството, трябва да има постоянен достъп до строителните обекти, производствените цехове, складовите помещения и когато е приложимо, до съоръженията за
--	--

държава членка или на Агенцията, при поискване от тяхна страна. Документацията, подадена със заявлението за разрешение за въвеждане в експлоатация, трябва да бъде представена пред органа, от който се иска съответното разрешение. Националният орган по безопасността или Агенцията могат да поискат част или части от документите, представени заедно с разрешението, да бъдат преведени на неговия/ нейния език. 2.7. Публикуване Всеки нотифициран орган трябва периодично да публикува съответната информация за: а) получените заявления за проверка и за междинна проверка; б) заявленията за оценка на съвместимост и на годността за употреба на съставни елементи на оперативната съвместимост; в) издадените или отказаните МСП; г) издадените или отказаните сертификати за проверка и „ЕО“ сертификати за годност за употреба; д) издадените или отказаните сертификати за проверка. 2.8. Език Документацията и кореспонденцията във връзка с „ЕО“ процедурата за проверка трябва да са написани на официален за Съюза език на държавата членка, в която е установен заявителя или на официален за Съюза език, приет от заявителя. 3. СЕРТИФИКАТ ЗА ПРОВЕРКА, ИЗДАДЕН ОТ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ОРГАН 3.1. Въведение В случаите, при които се прилагат национални правила, проверката включва процедура, при която органът, определен съгласно член 15, параграф 8, (определеният орган) проверява и удостоверява, че подсистемата отговаря на националните правила, нотифицирани в съответствие с член 14, на всяка държава членка, за която се предвижда подсистемата да получи разрешение за въвеждане в експлоатация. 3.2. Сертификат за проверка Определеният орган съставя сертификат за проверка, предназначен за заявителя. Сертификатът трябва да съдържа точно посочаване на националните правила, спрямо които определеният орган е извършил проверка за съвместимост в рамките на процеса на проверка. В случай на наличие на национални правила, отнасящи се до подсистемите, които съставят дадено превозно средство, определеният орган трябва да раздели сертификата на две части, като едната от тях включва посочаванията на националните правила, засягащи единствено техническата съвместимост на превозното средство и на съответната железопътна мрежа, а другата —	производство или изпитване на сглобяеми строителни елементи и изобщо до всички места, достъпът до които той счита за необходим за изпълнение на задачите си. Нотифицираният орган трябва да получи от възложителя или от производителя (т.е. от лицето по чл. 48, ал. 1) всички необходими за тази цел документи, и по-специално планове за изпълнение и техническата документация, отнасящи се за подсистемата. 2.5.2. Нотифицираният орган, отговарящ за проверката на изпълнението, трябва да извършва периодични одити, за да се увери, че то отговаря на изискванията на съответните ТСОС. Той трябва да предоставя копия от докладите за одитите на отговарящите за изпълнението лица. Може да е необходимо негов представител да присъства на някои етапи от операциите по изграждането. 2.5.3. Нотифицираният орган може освен това да извършва внезапни посещения на работните обекти и производствените цехове. По време на такива посещения нотифицираният орган може да извършва пълни или частични одити. Той трябва да предоставя на отговарящите за изпълнението лица доклади за инспекциите и в съответните случаи — доклади за одитите. 2.5.4. Нотифицираният орган трябва да може да осъществява надзор върху подсистема, в която е монтиран съставен елемент на оперативна съвместимост, за да оценява, когато това се изисква в съответната ТСОС, неговата годност за употреба в железопътната система, за която е предназначен. 2.6. Подаване на документите Копие от техническото досие, придружаващо ЕО декларацията за проверка, трябва да се съхранява от производителя или възложителя (т.е. от лицето по чл. 48, ал. 1) през целия експлоатационен период на подсистемата. Такова копие трябва да се изпраща на всяка държава членка, която го поиска. Документацията, подадена със заявлението за разрешение за въвеждане в експлоатация, трябва да бъде представена пред националния орган за безопасност на държавата членка, в която се иска съответното разрешение. Националният орган за безопасност може да поиска част (части) от документите, представени заедно с разрешението,
--	--

всички останали национални правила. 3.3. Досието, комплектовано от определения орган и придружаващо сертификата за проверка в случая на наличие на национални правила, трябва да бъде включено в техническото досие, придружаващо „ЕО“ декларацията за проверка по точка 2.4, и да съдържа техническите данни, необходими за оценката на съвместимостта на подсистемата с тези национални правила. 3.4. Език Документацията и кореспонденцията във връзка с „ЕО“ процедурата за проверка трябва да са написани на официален за Съюза език на държава членка, в която е установен заявителя или на официален за Съюза език, приет от заявителя. 4. ПРОВЕРКА НА ЧАСТИ ОТ ПОДСИСТЕМИ В СЪОТВЕТСТВИЕ С ЧЛЕН 15, ПАРАГРАФ 7 Ако се издава сертификат за проверка на някои части на дадена подсистема, разпоредбите в настоящото приложение се прилагат <i>mutatis mutandis</i> за тези части.	да бъде преведена (да бъдат преведени) на български език съгласно чл. 54. 2.7. Публикуване Всеки нотифициран орган трябва периодично да публикува съответна информация за: а) получените заявления за проверка и за междинна проверка; б) заявленията за оценка на съвместимост и на годността за употреба на съставни елементи на оперативната съвместимост; в) издадените или отказаните междинни сертификати за проверка (МСП); г) издадените или отказаните сертификати за съответствие и ЕО сертификати за годност за употреба на съставни елементи; д) издадените или отказаните сертификати за проверка. 2.8. Език Документацията и кореспонденцията във връзка с ЕО процедурата за проверка трябва да са на език, посочен в чл. 54. 3. Сертификат за проверка, издаден от определения орган 3.1. Въведение В случаите, при които се прилагат национални правила, проверката трябва да включва процедура, при която органът, определен съгласно чл. 55, ал. 2 (определеният орган) проверява и удостоверява, че подсистемата отговаря на националните правила, нотифицирани в съответствие с чл. 29, ал. 1, на всяка държава членка, за която се предвижда подсистемата да получи разрешение за въвеждане в експлоатация. 3.2. Сертификат за проверка Определеният орган съставя сертификат за проверка, предназначен за възложителя или производителите (т.е. за лицето по чл. 48, ал. 1). Сертификатът трябва да съдържа точно позоваване на националните правила, спрямо които определеният орган е извършил проверка за съвместимост в рамките на процеса на проверка. В случай на наличие на национални правила, отнасящи се до
---	--

	подсистемите, които съставят дадено превозно средство, определенният орган трябва да раздели сертификата на две части, като една от тях включва позволенията на националните правила, засягащи единствено техническата съвместимост на превозното средство и на съответната железопътна мрежа, а другата – всички останали национални правила. 3.3. Техническо досие Техническото досие, комплектувано от определения орган и придружаващо сертификата за проверка в случая на наличие на национални правила, трябва да бъде включено в техническото досие, придружаващо ЕО декларацията за проверка съгласно точка 2.4, и да съдържа техническите данни, необходими за оценката на съвместимостта на подсистемата с тези национални правила. 3.4. Език Досиетата и кореспонденцията във връзка с ЕО процедурата за проверка трябва да бъдат на език, посочен в чл. 54. 4. Проверка на части от подсистеми в съответствие с чл. 49, ал. 10 Когато се издава сертификат за проверка на някои части на дадена подсистема, разпоредбите в настоящото приложение се прилагат аналогично за тези части.	Не подлежи на въвеждане
<u>Приложение V</u> ПРИЛОЖЕНИЕ V ЧАСТ А Отменени директиви и списък на техните последващи изменения (посочени в член 58) Директива 2008/57/ЕО (ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1) Директива 2009/131/ЕО (ОВ L 273, 17.10.2009 г., стр. 12) Директива 2011/18/ЕС (ОВ L 57, 2.3.2011 г., стр. 21) ЧАСТ Б Срокове за транспониране в националното право (посочени в член 57) Директива Краен срок за транспониране 2008/57/ЕО 19 юли 2010 г. 2009/131/ЕО 19 юли 2010 г. 2011/18/ЕС 31 декември 2011 г.		Не подлежи на въвеждане
<u>Приложение VI</u> ПРИЛОЖЕНИЕ VI Таблица на съответствието		Не подлежи на въвеждане

ТАБЛИЦА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО С ПРАВОТО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

НАИМЕНОВАНИЕ И ИНДЕНТИФИКАЦИОНЕН НОМЕР НА СЪОТВЕТНАТА ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОЕКТА НА БЪЛГАРСКИЯ АКТ/ДЕЙСТВАЩИТЕ АКТОВЕ, С КОИТО СЕ ВЪВЕЖДАТ ИЗИСКВАНИЯТА	СТЕПЕН НА СЪОТВЕТСТВИЕ
ДИРЕКТИВА (ЕС) 2016/2370 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 14 декември 2016 година за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура CELEX номер: 32016L2370	ЗАКОН за железопътния транспорт (ЗЖТ) ЗАКОН за изменение и допълнение на ЗЖТ (ЗИД на ЗЖТ) НАРЕДБА № 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура (НАРЕДБА № 41)	Пълно Частично конкретизация на българския акт, с който ще се въведе съответното изискване, включително дата/срок; коментар на причините за невъвеждане или частично въвеждане на разпоредбите; Не подлежи на въвеждане Коментар; Република България не се възползва от предложената опция; Коментар.
Директива 2012/34/ЕС се изменя, както следва: Член 1 1) Член 2 („Изключения от приложното поле“) се изменя, както следва: а) в параграф 3 уводната фраза се заменя със следното: „3. Държавите членки могат да изключат от прилагането на членове 7, 7а, 7б, 7в, 7г, 8 и 13 и на глава IV следните:“ а) местни и регионални отделни мрежи за услуги за превоз на пътници по железопътна инфраструктура; б) мрежи, предназначени само за градски или крайградски железопътни услуги за превоз на пътници; в) регионални мрежи, които се използват само за извършването на регионални услуги за превоз на товари от железопътно предприятие, което е извън приложното поле по параграф 1, до момента, в който друг заявител поиска капацитет по тази мрежа; г) железопътна инфраструктура, която е частна собственост и която съществува само за да се използва от собственика на инфраструктурата за неговите собствени товарни превози.	ЗАКОН за железопътния транспорт Чл. 2. Не са предмет на този закон дейностите на:	Република България не се възползва от предложената опция в Член 2, параграф 3, букви а), б) и в) Пълно

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.	б) въмъкват се следните параграфи: За. Държавите членки могат да изключат от прилагането на членове 7, 7а, 7б, 7в, 7г и 8 следните: местни линии с ненатоварен трафик с дължина под 100 км, използвани за превоз на товари между основна линия и местата на произход и местоназначение на товарите по тези линии, при условие че тези линии се управляват от образувания, различни от основния управител на инфраструктура, и че или а) тези линии се използват само от един оператор на товарни превози, или б) основните функции във връзка с тези линии се осъществяват от орган, който не е под контрола на железопътно предприятие. Когато има само един оператор за товарни превози, държавите членки могат да изключат тези линии и от прилагането на глава IV, докато друг заявител не поиска капацитет. Настоящият параграф може да се прилага също и когато линията се използва в ограничена степен и за превоз на пътници. Държавите членки уведомяват Комисията за намерението си да изключат такива линии от прилагането на членове 7, 7а, 7б, 7в, 7г и 8. 3б. Държавите членки могат да изключат от прилагането на членове 7, 7а, 7б, 7в и 7г следните: регионални мрежи с ненатоварен трафик, управлявани от образувание, различно от основния управител на инфраструктура, и използвани за извършването на регионални услуги за превоз на пътници, предоставяни от едно железопътно предприятие, различно от традиционното железопътно предприятие на държавата членка, докато не се поиска капацитет за пътнически услуги по тази мрежа, при условие че предприятието е независимо от което и да е железопътно предприятие, предоставящо услуги за превоз на товари. Настоящият параграф може да се прилага също и когато линията се използва в ограничена степен и за превоз на товари. Държавите членки уведомяват Комисията за намерението си да изключат такива линии от прилагането на членове 7, 7а, 7б, 7в и 7г.;	в) параграф 4 се заменя със следното: „4. Без да се засяга параграф 3, държавите членки могат да изключат местните и регионалните железопътни инфраструктури, които нямат стратегическо значение за функционирането на железопътния пазар, от прилагането на член 8, параграф 3, както и местните железопътни инфраструктури, които нямат стратегическо значение за функционирането на железопътния пазар, от прилагането на членове 7, 7а, 7б и глава IV. Държавите
	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. ЗАКОН за железопътния транспорт Чл. 2. Не са предмет на този закон дейностите на: 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. <i>Наредба № 58, ДОПЪЛНИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА, § 1, т. 7.</i> НАРЕДБА № 58 ДОПЪЛНИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА § 1. По смисъла на тази наредба: 7. (Изм. - ДВ, бр. 43 от 2009 г., в сила от 10.09.2009 г.) „Индустриален клон“ са вътрешни железопътни линии на физически или юридически лица, както и връзката между железопътната инфраструктура за общо ползване и железопътните линии от вътрешния железопътен транспорт.	Република България не се възползва от предложената опция
	Република България не се възползва от предложената опция	Република България не се възползва от предложената опция

членки уведомяват Комисията за своето намерение да изключат такива железопътни инфраструктури. Решението относно това дали подобна железопътна инфраструктура може да се счита за такава без стратегическо значение, се присъма от Комисията с актове за изпълнение. При това Комисията отчита дължината на съответните железопътни линии, нивото на тяхното използване и обема на трафика, върху който това би могло да се отрази. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 62, параграф 2.“;	
г) въвежда се следният параграф: „8а. За период от 10 години след 24 декември 2016 г. държавите членки могат да изключат от прилагането на глави II и IV от настоящата директива, с изключение на членове 10, 13 и 56, изолираните железопътни линии с дължина под 500 км с междурелсие, различно от това на основната вътрешна мрежа, свързани с железопътни линии на трета държава, в които не се прилага законодателството на Съюза в областта на железопътния транспорт, и управлявани от управител на инфраструктура, различен от този на основната вътрешна мрежа. Железопътните предприятия, които извършват дейност изключително по такива линии, могат да бъдат освободени от прилагането на глава II. Такива освобождавания може да се подновяват за срокове, които не надвишават 5 години. Не по-късно от 12 месеца преди датата, на която изтича срокът на освобождаването, държава членка, която възнамерява да го поднови, уведомява Комисията за това. Комисията проверява дали условията за освобождаването, посочени в първа алинея, продължават да са изпълнени. Ако това не е така, Комисията приема с актове за изпълнение решенията си за прекратяване на освобождаването. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 62, параграф 2.“;	Нормата е опция.
д) добавят се следните параграфи: „12. Когато е налице публично-частно партньорство, сключено преди 16 юни 2015 г., и частноправният субект, който е страна в това партньорство, е също железопътно предприятие, отговорно за предоставянето на железопътни услуги за превоз на пътници по инфраструктурата, държавите членки могат да продължат да освобождават този частноправен субект от прилагането на членове 7, 7а и 7г и да ограничат правото на вземане и оставяне на пътници за услугите, предоставяни от железопътни предприятия по същата инфраструктура като услугите за превоз на пътници, предоставяни от частноправния субект в рамките на публично-частното партньорство. 13. Частните управители на инфраструктура, които са страна в публично-частно партньорство, сключено преди 24 декември 2016 г., и които не получават обществено финансиране, се изключват от прилагането на член 7г, при условие че засмте и финансовите гаранции, отпуснати и получени от управителя на	Нормата е опция. В България няма сключени ПЧП.

капацитет, установени от държавите членки съгласно членове 29 и 39;

в) добавят се следните точки:

„31) „вертикално интегрирано предприятие“ е предприятие, в което по смисъла на Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета (*1);

а) управителят на инфраструктура се контролира от предприятието, което в същото време контролира едно или няколко железопътни предприятия, предоставящи железопътни услуги в мрежата на управителя на инфраструктура;

б) управителят на инфраструктура се контролира от едно или няколко железопътни предприятия, предоставящи железопътни услуги в мрежата на управителя на инфраструктура, или в) едно или няколко железопътни предприятия, предоставящи железопътни услуги в мрежата на управителя на инфраструктура, се контролират от управителя на инфраструктура.

Това означава също предприятия, съставено от обособени подразделения, включващо управител на инфраструктура и едно или няколко подразделения, предоставящи транспортни услуги, които нямат собствена правосубектност.

Когато управителят на инфраструктура и железопътното предприятие са изцяло независими едно от друго, но се контролират пряко от държава членка без междинна структура, те не се считат за вертикално интегрирано предприятие за целите на настоящата директива;

(*1) Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета от 20 януари 2004 г. относно контрола върху концентрациите между предприятията (Регламент за сливанията на ЕО) (ОВ L 24.29.1.2004 г. стр. 1).“

32) „публично-частно партньорство“ означава правно обвързващо споразумение между публични органи и едно или повече предприятия, различни от основния управител на инфраструктура на държава членка, съгласно което предприятията изцяло или частично изграждат и/или финансират железопътна инфраструктура и/или придобиват правото да упражняват някоя от функциите, изброени в точка 2, за предварително определен срок. Споразумението може да бъде във всяка подходяща правно обвързваща форма, предвидена в националното законодателство;

33) „управителен съвет“ означава висшия орган на предприятието, упражняващ изпълнителни и административни функции, който отговаря за текущото управление на предприятието;

34) „надзорен съвет“ означава най-висшия орган на предприятието, който упражнява надзорни функции, включително контрол върху управителя

Република България не се възползва от предложената опция;
Коментар: Съгласно чл. 10, ал. 3 от ЗЖТ Управителят на инфраструктурата (УИ) (НКЖИ) не може да участва в търговски дружества, които по занятие извършват железопътен превоз.
Съгласно чл. 25, ал. 5 от ЗЖТ това ограничение се прилага и когато УИ е концесионер.

Нормата не е опция,

Коментар: Съгласно ЗЖТ не се прилага вариант, при който функциите на УИ да се прехвърлят чрез споразумение за „публично-частно партньорство“ на предприятието, различно от основния УИ (НКЖИ).

Коментар: Органите на предприятието и техните функции са предмет на Търговския закон. Относно НКЖИ – в съответствие със статута на НКЖИ (чл. 9, ал. 1 от ЗЖТ) като ДП, създадено със закон съгласно чл. 62, ал. 3 от Търговския закон, функциите на УС на НКЖИ са определени със ЗЖТ – чл. 15.

Коментар: Органите на предприятието и техните функции са предмет на Търговския закон.

съвет и вземане на общи стратегически решения по отношение на предприятието; 35) „директен билет“ означава билет или билети, представяващ(и) договор за транспорт за последователни железопътни услуги, предоставяни(и) от едно или няколко железопътни предприятия; 36) „високоскоростни услуги за превоз на пътници“ означава железопътни услуги за превоз на пътници, осъществявани без междинни спирки между две места, с разстояние между тях от най-малко 200 km, по специално изградени високоскоростни железопътни линии, оборудвани за скорости, които обикновено са равни или превишават 250 km/h, и по които се поддържат таква средни скорости.	§ 48. В § 1 от Допълнителните разпоредби се правят следните изменения и допълнения: 11. Създава се т. 49а: „49а. „Директен билет“ е билет или билети, представяващ(и) договор за превоз за последователни железопътни услуги, предоставяни от един или няколко железопътни превозвачи.“	Относно НКЖИ – в съответствие със статута на НКЖИ (чл. 9, ал. 1 от ЗЖТ) като ДП, създадено със закон съгласно чл. 62, ал. 3 от Търговския закон, органите на управление на НКЖИ са определени със ЗЖТ – чл. 11 и не включват „надзорен съвет“. Пълно Коментар: В Р. България няма изградени високоскоростни железопътни линии за скорости равни или превишаващи 250 km/h, поради което е неприложимо
3) В член 6 („Разделно водене на счетоводство“) параграф 2 се заменя със следното: „2. За целите на настоящия член държавите членки, които прилагат член 7а, параграф 3, изискват от предприятията да бъдат организирани в обособени подразделения, които нямат собствена правосубектност в рамките на отделното предприятие.“		Коментар: В Р. България не се прилага член 7а, параграф 3. (Съгласно ЗЖТ налагането на такси за инфраструктура и разпределенето на влакови маршрути се извършват от УИ (НКЖИ), а не от създаден за целта орган).
4) Член 7 („Независимост на управителя на инфраструктура“) се заменя със следния текст: 1. Държавите членки гарантират, че управителят на инфраструктура отговаря за експлоатацията, поддръжката и обновяването на мрежата и изпълнява възложените му функции, свързани с развитието на железопътната инфраструктура на тази мрежа, в съответствие с националното право.	ЗАКОН за железопътния транспорт Чл. 9. (3) Националната компания "Железопътна инфраструктура" е управител на железопътната инфраструктура. (4) (Изм. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г., доп. бр. 17 от 2018 г., в сила от 23.02.2018 г.) Националната компания "Железопътна инфраструктура" управлява предоставеното ѝ имущество - публична и частна държавна собственост. Имуществото – публична и частна държавна собственост, се предоставя от държавата за изпълнението на предмета ѝ на дейност с решение на Министерския съвет. Чл. 10. (1) (Изм. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) Предметът на дейност на НК "ЖИ" е: 2. извършване на дейности по развитието, ремонта, поддръжката и експлоатацията на железопътната инфраструктура;	Пълно Член 7, параграф 1, алинея 2 Коментар: Новото определение за „вертикално интегрирано предприятие“ в Член 3, т. 31) не се

Държавите членки гарантират, че нито друго юридическо лице във вертикално интегрираното предприятие не упражнява

решаващо влияние върху решенията, вземани от управителя на инфраструктура във връзка с основните дейности.

Държавите членки гарантират, че членовете на надзорния съвет и на управителния съвет на управителя на инфраструктура и ръководителите, които са на тяхно пряко подчинение, работят безпристрастно и тяхната безпристрастност не е повлияна от никакви конфликти на интереси.

2. Държавите членки гарантират, че управителят на инфраструктура е организиран като субект, който е правно отделен от всякакво железопътно предприятие, а при вертикално интегрираните предприятия — от всяко друго юридическо лице в рамките на предприятието.

3. Държавите членки гарантират, че едни и същи физически лица не могат да бъдат едновременно избрани или назначени за:
а) членове на управителния съвет на управителя на инфраструктура и членове на управителния съвет на железопътно предприятие;
б) служители, отговорни за вземането на решения във връзка с основните функции, и членове на управителния съвет на железопътно предприятие;

прилага по отношение на УИ в Р. България (НЖКИ).

Цълно

ЗАКОН за железопътния транспорт

Чл. 13. (3) Членовете на управителния съвет не могат да извършват от свое или от чуждо име конкурентна дейност, да бъдат в договорни отношения с други предприятия, дружества и сдружения със сходен предмет на дейност.

(4) Не може да бъде член на управителния съвет лице, което е осъждано за престъпление от общ характер или е съпруг или роднина по права или по съвобрена линия до четвърта степен и по сватовство до трета степен включително с друг член на органите на управление на НК "ЖИ".

Чл. 17. (3) Договорът за управление с член на управителния съвет се прекратява преди изтичане на срока на действието му:

1. когато лицето не отговаря на изискванията на чл. 13, ал. 3 и 4;

Чл. 19. (1) Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията назначава генералния директор за срок до 5 години, който по право е член на управителния съвет.

Чл. 20. (2) Генералният директор може да делегира някои от правомощията си по ал. 1, т. 2 - 4 на други длъжностни лица от компанията по решение на управителния съвет.

ЗАКОН за изменение и допълнение на ЗЖТ

§ 5. В чл. 20 се създава ал. 3:

„(3) Лицата по ал. 2:

1. не могат да извършват от свое или от чуждо име конкурентна дейност, да бъдат в договорни отношения с други предприятия, дружества и сдружения със сходен предмет на дейност;

2. не трябва да са осъждани за престъпление от общ характер или да са съпруг или роднина по права или по съвобрена линия до четвърта степен, включително, и по сватовство до трета степен, включително, с друг член на органите на управление на НК "ЖИ".“

ЗАКОН за железопътния транспорт

Чл. 9. (1) Образува се Национална компания "Железопътна инфраструктура" със статут на държавно предприятие по чл. 62, ал. 3 от Търговския закон.

(2) Националната компания "Железопътна инфраструктура" е юридическо лице със седалище София.

(3) Националната компания "Железопътна инфраструктура" е управител на железопътната инфраструктура.

Чл. 10. (3) Националната компания "Железопътна инфраструктура" не може да участва в търговски дружества, които по занятие извършват железопътен превоз.

ЗАКОН за железопътния транспорт

Чл. 13. (3) Членовете на управителния съвет не могат да извършват от свое или от чуждо име конкурентна дейност, да бъдат в договорни отношения с други предприятия, дружества и сдружения със сходен предмет на дейност.

Чл. 17. (3) Договорът за управление с член на управителния съвет се прекратява преди изтичане на срока на действието му:

2. когато лицето не отговаря на изискванията на чл. 13, ал. 3 и 4;

Цълно

Коментар: Относно „вертикално интегрирано предприятие“.

Новото определение за „вертикално интегрирано предприятие“ в Член 3, т. 31) не се прилага по отношение на УИ в Р. България (НЖКИ).

Цълно

Член 7, параграф 3, букви в) и г)
Коментар:

в) ако има надзорен съвет — членове на надзорния съвет на управител на инфраструктура и членове на надзорния съвет на железопътното предприятие;

г) членове на надзорния съвет на предприятието, което е част от вертикално интегрирано предприятие и което упражнява контрол едновременно над железопътното предприятие и над управител на инфраструктура, и членове на управителния съвет на този управител на инфраструктура.

4. При вертикално интегрирани предприятия членовете на управителния съвет на управителя на инфраструктура и лицата, отговорни за вземането на решения във връзка с основните функции, не получават никакво възнаграждение, свързано с резултатите, от което и да било друго юридическо лице в рамките на вертикално интегрирано предприятие, нито получават премии, непосредствено свързани с финансовите резултати на определени железопътни предприятия. На тях може обаче да се предлагат стимули, свързани с цялостната ефективност на железопътната система.

5. Когато информационни системи са общи за различни образувания в рамките на вертикално интегрирано предприятие, достъпът до чувствителна информация във връзка с основните функции е ограничен до упълномощения персонал на управителя на инфраструктура. Чувствителна информация не се предава на други образувания в рамките на вертикално интегрирано предприятие.

6. Разпоредбите на параграф 1 от настоящия член не засягат правото на държавите членки за вземане на решения във връзка с развитието и финансирането на железопътна инфраструктура, нито компетентността на държавите членки по отношение на финансирането и налагането на такси за инфраструктура и с разпределението на капацитет, както е определено в член 4, параграф 2, и членове 8, 29 и 39.

ЗАКОН за железопътния транспорт

Чл. 5. Министерът на транспорта, информационните технологии и съобщенията провежда държавната политика в железопътния транспорт, като:

I. (изм. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) предлага за утвърждаване от Министерския съвет десетгодишната програма по чл. 27 за развитието на железопътния транспорт и на железопътната инфраструктура;

Чл. 27. (Доп. - ДВ, бр. 92 от 2006 г., изм., бр. 35 от 2009 г., в сила от 12.05.2009 г., бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) Министерският съвет по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията приема 10-годишна програма за развитието на железопътния транспорт и на железопътната инфраструктура и нейната безопасна и надеждна експлоатация, включително при бедствия, терористични действия и военни конфликти.

Чл. 25. (1) (изм. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) Държавата участва във финансирането на дейностите по изграждането, поддържането, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура, включително в създаването, съхраняването и поддържането на мощности и материални средства за осъществяване на отбранително-мобилизационни мероприятия на страната. Размерът на финансирането се определя в рамките на 5-годишен договор между държавата, представлявана от министъра на финансите и от министъра на

- Съгласно ЗЖТ органите на управление на НКЖИ не включват надзорен съвет;

- Новото определение за „вертикално интегрирано предприятие“ в Член 3, т. 31) не се прилага по отношение на УИ в Р. България (НКЖИ).

Член 7, параграф 4

Коментар: Новото определение за „вертикално интегрирано предприятие“ в Член 3, т. 31) не се прилага по отношение на УИ в Р. България (НКЖИ).

Член 7, параграф 5

Коментар: Новото определение за „вертикално интегрирано предприятие“ в Член 3, т. 31) не се прилага по отношение на УИ в Р. България (НКЖИ).

Цълно

транспорта, информационните технологии и съобщенията, от една страна, и НК "ЖИ", от друга страна. Чл. 35. (3) (Изм. - ДВ, бр. 92 от 2006 г., бр. 47 от 2011 г., в сила от 22.09.2011 г., предишна ал. 2, доп., бр. 19 от 2016 г.) Размерът на таксите се определя от управителя на железопътната инфраструктура съгласно методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събрани от управителя на инфраструктурата, приета от Министерския съвет по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Размерът на таксите за обслужващи съоръжения и достъпа до тях се определя от оператора на обслужващото съоръжение съгласно изготвена от него методика.	5) Вмъкват се следните членове: "Член 7а Независимост на основните функции 1. Държавите членки гарантират, че управителят на инфраструктура притежава организационна и управленска независимост по отношение на основните функции в границите, установени в член 4, параграф 2 и членове 29 и 39. 2. За прилагането на параграф 1 държавите членки по-специално гарантират, че: а) железопътното предприятие или друго юридическо лице не упражнява решаващо влияние върху управителя на инфраструктура по отношение на основните функции, без да се засяга ролята на държавите членки във връзка с определянето на тарифната рамка, рамката за разпределянето на капацитет и специалните правила за налагане на такси в съответствие с членове 29 и 39; б) железопътното предприятие или друго юридическо лице в рамките на вертикално интегрирано предприятие не упражнява решаващо влияние върху назначаването и освобождаването на лицата, отговорни за вземането на решения по отношение на основните функции; в) мобилността на служителите, отговорни за основните функции, не поражда конфликт на интереси. 3. Държавите членки могат да решат, че налагането на такси за инфраструктура и разпределянето на влакови маршрути се извършват от налагащ таксите орган и от разпределящ орган, които са независими от железопътни предприятия по отношение на юридическата си форма, организацията си и вземането на решения. В такъв случай държавите членки могат да решат да не прилагат разпоредбите на член 7, параграф 2 и параграф 3, букви в) и г). транспорта, информационните технологии и съобщенията, от една страна, и НК "ЖИ", от друга страна. Чл. 35. (3) (Изм. - ДВ, бр. 92 от 2006 г., бр. 47 от 2011 г., в сила от 22.09.2011 г., предишна ал. 2, доп., бр. 19 от 2016 г.) Размерът на таксите се определя от управителя на железопътната инфраструктура съгласно методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събрани от управителя на инфраструктурата, приета от Министерския съвет по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Размерът на таксите за обслужващи съоръжения и достъпа до тях се определя от оператора на обслужващото съоръжение съгласно изготвена от него методика. ЗАКОН за изменение и допълнение на ЗЖТ § 4. В чл. 10 се правят следните изменения и допълнения: 1. Създават се нови ал. 2 – 3: „(2) Дейностите по ал. 1, т. 3, 4, 6 и 7 са основни функции на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ и не могат да се прехвърлят. (3) Управителят на железопътната инфраструктура притежава организационна и управленска независимост по отношение на основните функции в границите, определени с този закон и приложимото законодателство.“ ЗАКОН за железопътния транспорт Чл. 9. (1) Образува се Национална компания "Железопътна инфраструктура" със статут на държавно предприятие по чл. 62, ал. 3 от Търговския закон. (2) Националната компания "Железопътна инфраструктура" е юридическо лице със седалище София. Чл. 10. (3) Националната компания "Железопътна инфраструктура" не може да участва в търговски дружества, които по занятие извършват железопътен превоз. Член 7а, параграф 2, буква б) Коментар: Новото определение за „вертикално интегрирано предприятие“ в Член 3, т. 31) не се прилага по отношение на УИ в Р. България (НКОЖИ). Непълно Коментар: Текстът ще се транспонира в Правилник за устройството и дейността на ДП НКЖИ Нормата с опция Член 7а, параграфи 3 и 4 Коментар: В Р. България не се прилага член 7а, параграф 3 и 4. (Съгласно чл. 10, ал. 1 от ЗЖТ налагането на такси за
---	---

Член 7, параграф 3, буква а) и параграф 4 се прилагат mutatis mutandis спрямо ръководителите на подразделения, които отговарят за управлението на инфраструктурата и предоставянето на железопътни услуги. 4. Разпоредбите на настоящата директива, свързани с основните функции на Управителите на инфраструктура, се прилагат за независимия налагащ таксите и/или разпределящ орган.	<i>инфраструктура и разпределянето на влакови маршрути се извършват от УИ (НКЖИ), а не от създаден за целта орган).</i> Закон за железопътния транспорт Чл. 33. (1) (Изм. и доп. - ДВ, бр. 92 от 2006 г., доп., бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г., бр. 47 от 2015 г., бр. 19 от 2016 г.) Взаимоотношенията между управителя на железопътната инфраструктура и превозвача във връзка с достъпа до инфраструктурата се уреждат с писмен договор за достъп и използване на железопътната инфраструктура след представяне на лицензия, включително приложението към нея относно финансово покритие на гражданската отговорност съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/171 на Комисията от 4 февруари 2015 г. относно някои аспекти на процедурата за лицензиране на железопътни предприятия (ОВ, L 29/3 от 5 февруари 2015 г.), и сертификат за безопасност. Лицензия не се издава в случаите по чл. 37а. (2) (Нова - ДВ, бр. 19 от 2016 г.) Условията на договора по ал. 1 трябва да са недискриминационни и прозрачни. Условията на договора се съгласуват с Изпълнителна агенция "Железопътна администрация". Чл.13, (3) Членовете на управителния съвет не могат да извършват от свое или от чуждо име конкурентна дейност, да бъдат в договорни отношения с други предприятия, дружества и сдружения със сходен предмет на дейност. НАРЕДБА № 41 Приложение № 3 към чл. 28а, ал. 5 Основни принципи и параметри на договора между държавата и управителя на инфраструктурата Договорът включва най-малко следните елементи: 1) обхвата на договора по отношение на инфраструктурата и обслужваните съоръжения, структуриран в съответствие с приложение № 1; тук се включват всички елементи на управлението на инфраструктурата, включително поддържането, подновяването и ремонтът на вече експлоатирана инфраструктура; когато е целесъобразно, може да бъде включено и строителството на нова инфраструктура; Чл. 25. (Изм. - ДВ, бр. 36 от 2016 г.) Управителят на железопътната инфраструктура е длъжен незабавно да уведомява превозвачите за състоянието на използваната инфраструктура, в т. ч. за необходимите изменения в графика за движението на влаковете, произтичащи от дефекти в инфраструктурата, налагащи планов или извънреден ремонт, строителство или други ограничения, предизвикани от аварии или произшествия.
Член 7, параграф 3, буква а) и параграф 4 се прилагат mutatis mutandis спрямо ръководителите на подразделения, които отговарят за управлението на инфраструктурата и предоставянето на железопътни услуги. 4. Разпоредбите на настоящата директива, свързани с основните функции на Управителите на инфраструктура, се прилагат за независимия налагащ таксите и/или разпределящ орган.	Член 7б Безпристрастност на управителя на инфраструктура по отношение на управлението на трафика и планирането на поддръжката 1. Държавите членки гарантират, че функциите по управление на трафика и планиране на поддръжката се упражняват по прозрачен и недискриминационен начин, както и че служителите, отговорни за вземането на решения във връзка с тези функции, не са повлияни от никаква конфликт на интереси. 2. По отношение на управлението на трафика държавите членки гарантират, че железопътните предприятия разполагат с пълен и навременен достъп до необходимата информация при нарушения на трафика, които ги засягат. Когато управителят на инфраструктура предоставя по-широк достъп до пропеса на управление на трафика, той го предоставя на засегнатите железопътни предприятия по прозрачен и недискриминационен начин. 3. Цо се отнася до дългосрочното планиране на мащабни дейности по поддръжка и/или обновяване на железопътната инфраструктура, управителят на инфраструктура се консултира със заявителите и във възможно най-голяма степен отчита изразените опасения. Управителят на инфраструктура планира дейностите по поддръжка по недискриминационен начин.

<i>Член 7а</i> Възлагане на дейности на външни изпълнители и споделяне на функциите на управителя на инфраструктура 1. При условие че не възниква конфликт на интереси и че е гарантирана поверителността на чувствителната търговска информация, управителят на инфраструктура може: а) да възлага функции на различно образувание, при условие че последното не е железопътно предприятие, не контролира железопътно предприятие, нито е контролирано от железопътно предприятие. При вертикално интегрираните предприятия основните функции не се възлагат на никое друго образувание във вертикално интегрираното предприятие, освен ако това образувание изпълнява изключително само основни функции; б) да възлага извършването на дейности по развитие, поддръжка и обновяване на железопътната инфраструктура и свързани с това задачи на железопътни предприятия или дружества, които контролират железопътно предприятие или са контролирани от железопътно предприятие. Управителят на инфраструктура запазва надзорните си правомощия и носи крайната отговорност за упражняването на функциите, изброени в член 3, параграф 2. Всяко образувание, което упражнява основни функции, спазва разпоредбите на членове 7, 7а, 7б и 7г. 2. Чрез дерогация от разпоредбите на член 7, параграф 1 функциите на управителя на инфраструктура могат да бъдат упражнявани от различни управители на инфраструктура, включително от страни по договори за публично-частни партньорства, при условие че всички те изпълняват изискванията на член 7, параграфи 2—6 и членове 7а, 7б и 7г и поемат пълна отговорност за упражняване на съответните функции.	ЗАКОН за изменение и допълнение на ЗЖТ § 9. В чл. 31 се правят следните изменения и допълнения: 2. В ал. 2 първото изречение се изменя така: „Железопътните превозвачи по ал. 1 имат право на достъп при справедливи, недискриминационни и прозрачни условия до железопътната инфраструктура и до обслужващите съоръжения за извършване на всички видове железопътни услуги за превоз на пътници и товари.“	
	ЗАКОН за изменение и допълнение на ЗЖТ § 4. В чл. 10 се правят следните изменения и допълнения: 2. Създават се ал. 4 – 6: „(4) Управителят на железопътната инфраструктура може да възлага функции, с изключение на тези по ал. 2, на лице което не е железопътно предприятие, не контролира железопътно предприятие или не е контролирано от железопътно предприятие.“ „(5) Управителят на железопътната инфраструктура може да възлага извършването на дейности и свързаните с това задачи по развитие, поддръжка и обновяване на железопътната инфраструктура на железопътни предприятия или дружества, които контролират железопътно предприятие или са контролирани от железопътно предприятие.“ „(6) Националната компания „Железопътна инфраструктура“ упражнява надзорни правомощия и носи отговорност за изпълнението на дейностите по ал. 4 и ал. 5“	Член 7в, параграф 1, буква а), второто изречение Коментар: Новото определение за „вертикално интегрирано предприятие“ в Член 3, т. 31) не се прилага по отношение на УИ в Р. България (НЖКИ). Пълно Пълно Пълно
	ЗАКОН за Железопътния транспорт Чл. 3. (1) (Изм. – ДВ, бр. 96 от 2017 г., в сила от 1.01.2018 г.) Обектите на железопътната инфраструктура и земята, върху която са изградени или която е предназначена за изграждането им, са публична държавна собственост, а ползването им се осъществява от Националната компания „Железопътна инфраструктура“ (НК „ЖИ“) или от търговци, на които е възложена концесия, при условията и по реда на Закона за концесиите. ЗАКОН за изменение и допълнение на ЗЖТ § 7. В чл. 25, ал. 5 думите „ал. 2 и 3“ се заменят с „ал. 7, 8 и 9“. ЗАКОН за Железопътния транспорт <i>Текстът на чл. 25, ал. 5 след изменението:</i> Чл. 25. (5) (Изм. – ДВ, бр. 92 от 2006 г., предишна ал. 3, бр. 19 от 2016 г.) Когато управител на инфраструктурата е концесионер, за него се прилагат ограниченията по чл. 10, ал. 7, 8 и 9, които действат за НЖКИ.	Не подлежи на въвеждане

3. Когато на даден оператор на електрическото захранване не са възложени основни функции, той се освобождава от спазването на правилата, приложими за управителите на инфраструктура, при условие че се гарантира спазване на съответните разпоредби относно развитието на мрежата, и по-специално член 8. 4. Под надзора на регулаторния орган или на друг независим компетентен орган, определен от държавите членки, управителят на инфраструктура може да сключи споразумения за сътрудничество с едно или повече железопътни предприятия по недискриминационен начин с оглед на осигуряването на предимства за клиентите, като по-ниски цени или по-висока ефективност в рамките на мрежата, обхваната от споразумението. Определеният компетентен орган следи изпълнението на такива споразумения и в обосновани случаи излиза със становище за тяхното прекратяване.	Член 72 Финансова прозрачност 1. При спазване на националните процедури, приложими във всяка държава членка, приходите от дейности по управление на инфраструктурната мрежа, включително публични средства, могат да бъдат използвани от управителя на инфраструктура единствено за финансиране на собствената му стопанска дейност, включително обслужване на заеми. Управителят на инфраструктура може също да използва тези приходи за плащане на дивиденди на собствениците на дружеството, което включва всякакви частни акционери, но изключва предприятия, които са част от вертикално интегрирано предприятие и които упражняват контрол едновременно над железопътно предприятие и над този управител на инфраструктура. 2. Управителите на инфраструктура не предоставят нито пряко, нито непряко заеми на железопътни предприятия. 3. Железопътните предприятия не предоставят нито пряко, нито непряко заеми на управители на инфраструктура.	ЗАКОН за изменение и допълнение на ЗЖТ § 4. В чл. 10 се правят следните изменения и допълнения: 1. Създават се нови ал. 2 – 3: „(2) Дейностите по ал. 1, т. 3, 4, 6 и 7 са основни функции на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ и не могат да се прехвърлят. ЗЖТ Чл. 26. (1) (Изм. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) Финансирането на дейностите по поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура се извършва от: 1. (изм. - ДВ, бр. 15 от 2013 г., в сила от 1.01.2014 г.) държавния бюджет; 2. (изм. - ДВ, бр. 47 от 2002 г., бр. 92 от 2006 г.) инфраструктурните такси по чл. 35; 3. (изм. - ДВ, бр. 92 от 2006 г.) приходите от търговската дейност на управителя на инфраструктурата; 4. (изм. - ДВ, бр. 47 от 2002 г., отм., бр. 115 от 2004 г.); 5. кредити; 6. (нова - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) средства по програми на Европейския съюз; 7. (нова - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) приходи от услуги по ценова листа. ЗАКОН за изменение и допълнение на ЗЖТ § 4. В чл. 10 се правят следните изменения и допълнения: 4. Създава се ал. 9: „(9) Национална компания „Железопътна инфраструктура“ не предоставя нито пряко, нито непряко заеми на железопътни предприятия. Железопътните предприятия не предоставят нито пряко, нито непряко заеми на НК „ЖИ“. § 7. В чл. 25, ал. 5 думите „ал. 2 и 3“ се заменят с „ал. 7, 8 и 9“. ЗАКОН за Железопътния транспорт Текстът на чл. 25, ал. 5 след изменението: Чл. 25. (5) (Изм. - ДВ, бр. 92 от 2006 г., предишна ал. 3, бр. 19 от 2016 г.) Когато управител на инфраструктурата е концесионер, за него се прилага ограничението по чл. 10, ал. 7, 8 и 9, които действат за НК „ЖИ“.
ЗАКОН за изменение и допълнение на ЗЖТ § 4. В чл. 10 се правят следните изменения и допълнения: 1. Създават се нови ал. 2 – 3: „(2) Дейностите по ал. 1, т. 3, 4, 6 и 7 са основни функции на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ и не могат да се прехвърлят.	Пълно Коментар: Въпросите по параграф 1 са предмет на националното законодателство в областта на финансите	Пълно Член 7г, параграфи 4 – 10

пазарни лихвени проценти и при условия, които отразяват индивидуалния профил на риска на съответното образувание. 5. Земи между юридически лица на вертикално интегрирано предприятие, предоставени преди 24 декември 2016 г., продължават до техния падеж, при условие че са били договорени по пазарни лихвени проценти и че действително са били отпуснати и обслужвани. 6. Всички услуги, предлагани от други юридически лица на вертикално интегрирано предприятие на управителя на инфраструктура, се извършват въз основа на договори и се плащат или на пазарни цени, или на цени, които отразяват производствените разходи плюс разумен марж на печалба. 7. Дълговете на управителя на инфраструктура са ясно отделени от дълговете на други юридически лица във вертикално интегрираното предприятие. Тези дългове се обслужват поотделно. Това не пречи окончателното изплащане на дългове да се извършва чрез предприятието, което е част от вертикално интегрирано предприятие и което упражнява контрол едновременно над железопътното предприятие и над управител на инфраструктура, или чрез друго образувание в рамките на предприятието. 8. Счетоводствата на управителя на инфраструктура и на другите юридически лица във вертикално интегрираното предприятие се водят по начин, който гарантира изпълнението на настоящия член и позволява отделно счетоводство и прозрачност на финансовите потоци в рамките на предприятието. 9. В рамките на вертикално интегрираното предприятие управителят на инфраструктура води подробни записи за всички търговски и финансови отношения с останалите юридически лица в рамките на това предприятие. 10. Разпоредбите на настоящия член се прилагат <i>mutatis mutandis</i>, когато основни функции се извършват от независим налагащ таксите и/или разпределящ орган в съответствие с член 7а, параграф 3 и държавите членки не прилагат член 7, параграф 2. Позоваването в настоящия член на управители на инфраструктура, железопътни предприятия и други юридически лица на вертикално интегрирано предприятие се счита за позоваване на съответните подразделения на предприятието. Спазването на изискванията, установени в настоящия член, трябва да намери израз в отделните счетоводства на съответните подразделения на предприятието.	Механизми за координация Държавите членки гарантират наличието на подходящи механизми за осигуряване на координацията между основните управители на инфраструктура и всички заинтересовани железопътни предприятия, както и заявителите, посочени в член 8, параграф 3. Когато е уместно, представителите на потребителите на железопътни товари и пътнически услуги и националните, местните и регионалните органи се приканват да ЗАКОН за Железопътния транспорт Чл. 20. (1) Генералният директор: 9. (нова – ДВ, бр. 19 от 2016 г.) осигурява на заявителите, а по тяхно искане – и на потенциалните заявители, достъп до проектите на документи по чл. 15, т. 9 и 10, преди да бъдат одобрени от управителния съвет, като в срок до 14 дни от осигуряването на достъпа могат да предоставят становище по отношение на условията за достъп и ползване, както и развитието на инфраструктурата. Пълно
--	---

участват. Съответният регулаторен орган може да участва в качеството на наблюдател. Координацията засяга, наред с другото: а) пуждите на заявителите, свързани с поддържането и развитието на инфраструктурен капацитет; б) съдържанието на ориентирите към ползвателите цели за ефективност, съдържащи се в договорните споразумения, посочени в член 30, и на стимулите, посочени в член 30, параграф 1, и тяхното прилагане; в) съдържанието и прилагането на референтния документ за железопътната мрежа, посочен в член 27; г) въпроси на интермодалността и оперативната съвместимост; д) всеки друг въпрос, свързан с условията за достъп, използване на инфраструктурата и с качеството на услугите на управителя на инфраструктура. Съгласувано със заинтересованите страни управителят на инфраструктура изготвя и публикува насоки за координацията. Координацията се осъществява най-малко веднъж годишно, като управителят на инфраструктура публикува на уебсайта си преглед на дейностите, предприети съгласно настоящия член. Координацията съгласно настоящия член не засяга правото на заявителите да обжалват пред регулаторния орган, нито правомощията на регулаторния орган, посочени в член 56.	Чл. 116. (1) (Предишен текст на чл. 116 - ДВ, бр. 92 от 2006 г.) Изпълнителната агенция "Железопътна администрация" упражнява контрол по изграждането, ремонта, поддръжката и експлоатацията на железопътната инфраструктура, безопасността на движението и на превозите и техническото състояние на подвижния състав. НАРЕДБА № 41 Чл. 10. (1) (Предишен текст на чл. 10, доп. - ДВ, бр. 87 от 2006 г., изм., бр. 36 от 2016 г. Сравнение с предишната редакция) Графикът (разписанието) за движението на влаковете се изготвя от управителя на железопътната инфраструктура съгласувано с превозвачите, а за пътническите превози - и с общините. Чл. 28. (Изм. - ДВ, бр. 36 от 2016 г.) Управителят на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия работят съвместно, като се съобразяват с особеностите и изискванията за използване на железопътната инфраструктура. Всяка страна е длъжна да предостави на другата цялата информация, необходима за осигуряване на високо ниво на ефективност на превозите и безопасност на движението.	Частично Цяло след присъединяване на НИД
Член 7е Европейска мрежа на управителите на инфраструктура 1. С оглед на това да бъде улеснено предоставянето на ефективни и ефикасни железопътни услуги в рамките на Съюза, държавите членки гарантират, че техните основни управители на инфраструктура участват и си сътрудничат в мрежа, в която се срещат редовно, за да: а) развият железопътната инфраструктура на Съюза; б) оказват подкрепа за навременното и ефективно изграждане на единното европейско железопътно пространство; в) обменят добри практики; г) наблюдават и изготвят сравнителни показатели за резултатите в областта на експлоатацията; д) допринасят за дейностите по мониторинг на пазара, посочени в член 15; е) търсят решения за трансграничните участъци с недостатъчна пропускателна способност; и ж) обсъждат прилагането на членове 37 и 40. За целите на буква г) газ мрежа набелязва общи принципи и практики за съгласувано наблюдение и планиране на резултатите в областта на експлоатацията. Координацията по настоящия параграф не засяга правото на заявителите да обжалват пред регулаторния орган, нито правомощията на регулаторния орган, посочени в член 56.	Цяло Цяло	Цяло Цяло
6) Член 10 („Условия за достъп до железопътната инфраструктура“) се изменя, както следва: а) въвежда се следният параграф: „1а. Без да се засягат международните задължения на Съюза и държавите членки, държавите членки, които граничат с трета държава, могат да ограничат правото на достъп, предвидено в настоящия член за услуги,	Цяло	Коментар: Неприложимо за Р. България поради това, че няма

извършвани от и до тази трета държава по мрежа с междурелсене, различно от основната железопътна мрежа в рамките на Съюза, ако възникват нарушения на конкуренцията в трансграничния железопътен транспорт между държавите-членки и тази трета държава. Тези нарушения може да произтичат, наред с другото, от липсата на недискриминационен достъп до железопътната инфраструктура и свързаните с нея услуги в съответната трета държава.

Ако в съответствие с настоящия параграф държава-членка възнамерява да приеме решение за ограничаване на правото на достъп, тя представя проекта за решение на Комисията и се консултира с другите държави-членки.

Ако в рамките на три месеца след представяне на проекта за решение нито Комисията, нито държава-членка представи възражения, държавата-членка може да приеме решението.

Комисията може да приеме актове за изпълнение, определени подробно процедурата, която трябва да бъде спазвана при прилагането на настоящия параграф. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 62, параграф 3.

б) параграф 2 се заменя със следното:

„2. Без да се засяга Регламент (ЕО) № 1370/2007, на железопътните предприятия се предоставя право на достъп при справедливи, недискриминационни и прозрачни условия до железопътната инфраструктура във всички държави-членки за извършване на железопътни услуги за превоз на пътници. Железопътните предприятия имат право да качват пътници от всяка гара и да ги превозват до друга. Това право включва достъпа до инфраструктурата, която свързва обслужващите съоръжения, посочени в приложение II, точка 2 към настоящата директива“;

Пълно

ЗАКОН за изменение и допълнение на ЗЖТ

§ 9. В чл. 31 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 след думите „лицензирани железопътни превозвачи“ се добавя „по чл. 37, ал. 7“, а след думите „които притежават“ се добавя „единен“;

2. В ал. 2 първото изречение се изменя така:

„Железопътните превозвачи по ал. 1 имат право на достъп при справедливи, недискриминационни и прозрачни условия до железопътната инфраструктура и до обслужващите съоръжения за извършване на всички видове железопътни услуги за превоз на пътници и товари.“

3. Създават се нови ал. 3 – 4:

„(3) Железопътните превозвачи по ал. 1 имат право да извършват превоз на пътници между железопътни гари, разположени в държави-членки на Европейския съюз, включително между железопътни гари, разположени на територията на Република България.

(4) Заявителят на инфраструктурен капацитет по определен маршрут за извършване на превоз на пътници по ал. 3 уведомява Национална компания „Железопътна инфраструктура“ и Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ уведомява всеки компетентен орган, който е възложил услуги за железопътен превоз на пътници по този маршрут, както и всяко железопътно предприятие, изпълняващо договор за обществени услуги по маршрута на заявената услуга.

ЗАКОН за железопътния транспорт

Текстът на чл. 31, ал. 1 – 3 след изм. и доп.:

Чл. 31. (1) (Изм. - ДВ, бр. 92 от 2006 г., в сила от 1.01.2007 г., бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) Използването на железопътната инфраструктура се извършва от лицензирани железопътни превозвачи по чл. 37, ал. 7, които притежават единен сертификат за безопасност.

Чл. 37. (7) (Нова - ДВ, бр. 47 от 2015 г.) Лицензия за извършване на железопътни превози на пътници и/или товари, издадена в Република България или в друга държава – членка на Европейския съюз, е валидна на територията на държавите – членки на Европейския съюз.

(2) (Изм. и доп. - ДВ, бр. 92 от 2006 г., в сила от 1.01.2007 г., изм., бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г., бр. 19 от 2016 г.) Железопътните превозвачи по ал. 1 имат право на достъп при справедливи, недискриминационни и прозрачни условия до железопътната инфраструктура и до обслужващите съоръжения за извършване на всички видове железопътни услуги за превоз на пътници и товари. Това право включва достъп до инфраструктурата, която свързва морските и речните пристанища с другите обслужващи

съоръжения, и до инфраструктурата, която обслужва или би могла да обслужва повече от един краен потребител. (3) (Нова – ДВ, бр. ...) При извършване на международен превоз на пътници железопътните превозвачи по ал. 2 имат право да превозят пътници между железопътни гари, разположени по международния маршрут в рамките на Европейския Съюз, включително между железопътни гари, разположени на територията на Република България. в) параграфи 3 и 4 се заличават.	Не подлежи на въвеждане
7) Член 11 („Ограничаване на правото на достъп и на правото на вземане и оставяне на пътници“) се изменя, както следва: а) параграф 1 се заменя със следното: „1. Държавите членки могат да ограничават предвиденото в член 10, параграф 2 право на достъп до пътнически услуги между дадено място на заминаване и дадено местоназначение, когато един или повече договори за обществени услуги обхващат същия или алтернативен маршрут, ако упражняването на това право би нарушило икономическото равновесие на въпросния договор или договори за обществени услуги.“; б) в параграф 2 първа алинея се заменя със следното: „2. За да се определи дали икономическото равновесие на даден договор за обществени услуги би било нарушено, съответният(съответните) регулаторен(ни) орган(и), посочен(и) в член 55, извършва(т) обективен икономически анализ и основава(т) решението си на предварително определени критерии. Те определят това след отправено искане от някой от следните субекти, представено в срок от един месец след получаване на информацията относно планираната услуга за превоз на пътници, посочена в член 38, параграф 4: а) компетентния орган или компетентните органи, които са възложили договора за обществени услуги; б) всеки друг заинтересован компетентен орган, който има право да ограничи достъпа съгласно настоящия член; в) управител на инфраструктура; г) железопътното предприятие, изпълняващо договора за обществени услуги.“; в) параграф 3 се заменя със следното: „3. Регулаторният орган излага мотивите за своето решение и условията, при които може да бъде поискано преразглеждане на решението, в срок от един месец след обявяването му от един от следните субекти: а) съответния компетентен орган или компетентни органи; б) управителя на инфраструктура; в) железопътното предприятие, изпълняващо договора за обществени услуги; г) железопътното предприятие, което иска достъп.	Пълно ЗАКОН за изменение и допълнение на ЗЖТ § 10. Създава се чл. 31а: „Чл. 31а. (1) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ може да ограничи правото на достъп за извършване на превоз на пътници между железопътни гари, разположени на територията на Република България, включително по алтернативен маршрут, когато такъв превоз вече се извършва въз основа на договор за обществени услуги за железопътен превоз и може да доведе до нарушаване на икономическо равновесие на договора. Оценката на икономическото равновесие се извършва по реда и при условията на Регламент за изпълнение (ЕС) № 869/2014 на Комисията от 11 август 2014 година относно нови железопътни услуги за превоз на пътници (ОВ L 239, 12.8.2014 г., стр. 1—10) (Регламент за изпълнение (ЕС) № 869/2014). ЗАКОН за железопътния транспорт Чл. 6. (2) (Изм. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) Изпълнителната агенция „Железопътна администрация“ е регулаторен орган в железопътния транспорт. ЗАКОН за изменение и допълнение на ЗЖТ § 10. Създава се чл. 31а: (2) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ извършва обективен икономически анализ по критериите, посочени в Регламент за изпълнение (ЕС) № 869/2014, за да определи дали икономическото равновесие на договора е нарушено. (3) Анализът по ал. 2 се извършва след отправено до Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ искане, представено в срок до един месец след получаване на информацията относно планираната услуга за превоз на пътници по чл. 31, ал. 4. (4) Искането по ал. 3 може да бъде отправено от: 1. органа, възложил договора за обществена превозна услуга; 2. управителя на железопътната инфраструктура; 3. железопътния превозвач, изпълняващ договора за обществена превозна услуга. ЗАКОН за изменение и допълнение на ЗЖТ § 10. Създава се чл. 31а: (5) В срок до един месец след получаване на искането по ал. 3, изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ издава мотивирано решение, с което определя нарушено ли е икономическото равновесие на договора за обществена превозна услуга по ал. 1. (6) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ уведомява всички заинтересовани страни за решението по ал. 5 и за условията, при които може да бъде поискано преразглеждането му.

Когато регулаторен орган реши, че икономическото равновесие на договора за обществени услуги би било нарушено от планираната услуга за превоз на пътници, посочена в член 38, параграф 4, той посочва възможни промени в тази услуга, които ще гарантират изпълнението на условията по член 10, параграф 2 за предоставяне на право на достъп. г) в параграф 4 се добавя следната алинея: „Въз основа на опита на регулаторните органи, компетентните органи и железопътните предприятия, както и на дейността на мрежата, посочена в член 57, параграф 1, Комисията приема до 16 декември 2018 г. актове за изпълнение за подробно определяне на процедурата и критериите, които трябва да бъдат спазвани при прилагането на параграфи 1, 2 и 3 от настоящия член по отношение на вътрешните услуги за превоз на пътници. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 62, параграф 3. д) параграф 5 се заменя със следното: „5. Държавите членки могат също да ограничат правото на достъп до железопътната инфраструктура за целите на предоставянето на вътрешни услуги за превоз на пътници между дадено място на заминаване и дадено местоназначение в рамките на една и съща държава членка, когато: а) изключителното право за превоз на пътници между тези гари е предоставено съгласно договор за обществена услуга, възложен преди 16 юни 2015 г.; или б) до 25 декември 2018 г. въз основа на справедлива конкурентна тръжна процедура е предоставено допълнително право/разрешение за предоставяне на търговски услуги за превоз на пътници между тези гари в конкуренция с друг оператор; и операторите не получават компенсация за предоставянето на тези услуги. Това ограничение може да продължи да се прилага в рамките на по-краткия от двата срока — първоначалния срок на договора или разрешението, или до 25 декември 2026 г.“	(7) В срок до един месец след уведомяването за решението по ал. 5 може да бъде поискано преразглеждането му от: 1. органа, възложил договора за обществена превозна услуга; 2. управителя на железопътната инфраструктура; 3. железопътния превозвач, изпълняващ договора за обществена превозна услуга. 4. железопътния превозвач, който е поискал достъп по чл. 31, ал. 4. (8) Когато в решението по ал. 5 е определено, че икономическото равновесие на договор за обществени услуги ще бъде нарушено от планираната услуга за превоз на пътници по чл. 31, ал. 4, изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ с мотивирано решение ограничава правото на достъп: 1. след преразглеждане на решението по ал. 5 по реда на ал. 7; 2. когато няма постъпили искания за преразглеждане по ал. 7, след изтичане на срока по ал. 7.	Не подлежи на въвеждане Цяло Цяло Коментар: Срокът на договора за обществени услуги за железопътен превоз на пътници е до 2025 г. Коментар: Неприложимо – в Р.България няма изградени високоскоростни железопътни линии за скорости равни или превъщаващи 250 km/h, по които да се предлагат „високоскоростни услуги за превоз на
8) Въвеждат се следните членове: „Член 11а Високоскоростни услуги за превоз на пътници 1. С оглед на развитието на пазара на високоскоростни услуги за превоз на пътници, като се стимулира оптималното използване на наличната инфраструктура и за да се насърчи конкурентоспособността на тези услуги, което да доведе до ползи за пътниците, без да се засяга член 11, параграф 5, утвърдяването на предвиденото в член 10 право на достъп по отношение на	ЗАКОН за изменение и допълнение на ЗЖТ § 10. Създава се чл. 31а: § 10. Създава се чл. 31а: „Чл. 31а. (1) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ може да ограничи правото на достъп за извършване на превоз на пътници между железопътни гари, разположени на територията на Република България, включително по алтернативен маршрут, когато такъв превоз вече се извършва въз основа на договор за обществени услуги за железопътен превоз и може да доведе до нарушаване на икономическо равновесие на договора. Оценката на икономическото равновесие се извършва по реда и при условията на Регламент за изпълнение (ЕС) № 869/2014 на Комисията от 11 август 2014 година относно нови железопътни услуги за превоз на пътници (ОВ L 239, 12.8.2014 г., стр. 1—10) (Регламент за изпълнение (ЕС) № 869/2014).	Коментар: Неприложимо – в Р.България няма изградени високоскоростни железопътни линии за скорости равни или превъщаващи 250 km/h, по които да се предлагат „високоскоростни услуги за превоз на

високоскоростните пътнически услуги може да бъде предмет единствено на изискванията, установени от регулаторния орган в съответствие с настоящия член.

2. Когато регулаторният орган след предвидения в член 11, параграфи 2, 3 и 4 анализ прецени, че предвидената високоскоростна услуга за превоз на пътници между дадено място на заминаване и дадено местоназначение нарушава икономическото равновесие на договор за обществена услуга, който обхваща същия или алтернативен маршрут, регулаторният орган указва възможните промени в услугата, които биха гарантирани спазването на условията за даване на право на достъп съгласно член 10, параграф 2. Тези промени може да включват изменение на предвидената услуга.“

Член 13а

Общи схеми за информация и продажба на директни билети

1. Без да се засягат Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета⁽¹⁾ и Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета⁽²⁾, държавите членки могат да изискват железопътните предприятия, извършващи вътрешни услуги за превоз на пътници, да участват в обща схема за информация и интегрирана продажба на билети за издаване на билети, директни билети и за извършване на резервации или да решат дали да дадат правомощия на компетентните органи за създаване на подобна схема. В случай че такава схема бъде въведена, държавите членки гарантират, че тя няма да изкривява пазарните принципи или да внася дискриминация между железопътните предприятия и че се ръководи от публично или частно юридическо лице, или от сдружение на всички железопътни предприятия, предоставящи услуги за превоз на пътници.

2. Комисията наблюдава развитието на пазара на железопътни превози по отношение на въвеждането и използването на общи системи за информация и продажба на директни билети и прави оценка на необходимостта от действие на равнището на Съюза, като взема предвид пазарните инициативи. Тя разглежда по-специално недискриминационния достъп на пътниците, използващи железопътен транспорт, до необходимите данни за планиране на пътуванията и резервиране на билети. В срок до 31 декември 2022 г. Комисията представя доклад на Европейския парламент и на Съвета относно наличното на подобни общи системи за информация и продажба на директни билети, като при необходимост представя заедно с него законодателни предложения.

3. Държавите членки изискват от железопътните предприятия, предоставящи пътнически услуги, да въведат планове за действие в извънредни ситуации и гарантират, че тези планове са координирани по подходящ начин с цел оказване на помощ на пътниците по смисъла на член 18 от Регламент (ЕО) № 1371/2007 при сериозни нарушения в трафика.

⁽¹⁾ Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт (ОВ L 313, 3.12.2007 г., стр. 14).“

⁽²⁾ Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за

пътници“ съгласно определението в Член 3, т. 36.

Република България не се възползва от предложената опция.

Коментар: В Р. България има само един лицензиран железопътен превозвач, извършващ вътрешни услуги за превоз на пътници.

Не подлежи на въвеждане

интерфейси с останалите видове транспорт (ОВ L 207, 6.8.2010 г. стр. 1)."			
9) В член 19 („Изисквания за добра репутация“) се добавя следната буква: „д) не са били осъждани за тежки престъпления, във връзка със задължения, възникнали съгласно националното право, които произтичат от задължителни колективни споразумения, когато това е приложимо.“	ЗАКОН за изменение и допълнение на ЗЖТ § 48. В § 1 от Допълнителните разпоредби се правят следните изменения и допълнения: 5. В т. 22 след думите „митническото законодателство“ се поставя запетая и се добавя „не са били осъждани за престъпления във връзка със задължения, произтичащи от колективни споразумения“.	Пълно	
10) В член 32 („Изключения от принципите на таксуване“) параграф 4 се заменя със следното: „4. Таксите за инфраструктура за използване на железопътни коридори, определени в Регламент (ЕС) 2016/919 на Комисията ⁽⁴⁾ , могат да бъдат диференцирани, за да се насърчи оборудването на влаковете с ETCS, която да е в съответствие с версията, приета с Решение 2008/386/ЕО на Комисията ⁽⁵⁾ , и с последващите версии. Това диференциране не води до каквото и да било общо увеличение на приходите на управителя на инфраструктура. Държавите членки могат да решат, че тона диференциране на инфраструктурни такси не се прилага за железопътните линии, посочени в Регламент (ЕС) 2016/919, по които могат да се движат единствено влакове, оборудвани с ETCS. Държавите членки могат да решат да разширят обхвата на това диференциране до железопътните линии, които не са посочени в Регламент (ЕС) 2016/919.	НАРЕДБА № 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура Чл. 7а. (6) Ежегодно до 30 юни управителят на железопътната инфраструктура предоставя на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ информация за фактически извършените разходи за текущо поддържане на железопътната инфраструктура за предходната година и определя необходимото ниво на размера на инфраструктурни такси за следващата година съгласно изискванията, процедурите и правилата на тази наредба. В необходимото ниво на таксите могат да бъдат включени и надценки, компенсация и/или отстъпки, произтичащи от реализацията на инфраструктурни проекти, от трафика за движение и от изискванията на транспортния пазар, диференцирано за части от железопътната инфраструктура, които се обявяват публично.	Частично Пълно съответствие ще бъде постигнато след приемане на НИД на Наредба № 41	
(⁴) Регламенти (ЕС) 2016/919 на Комисията от 27 май 2016 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемите „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз (ОВ L 158, 15.6.2016 г. стр. 1)." (⁵) Решение 2008/386/ЕО на Комисията от 23 април 2008 г. за изменение на приложение А към Решение 2006/679/ЕО относно техническата спецификация за оперативна съвместимост, свързана с подсистемата Контрол, управление и сигнализация на трансевропейската конвенционална железопътна система, и на приложение А към Решение 2006/860/ЕО относно техническата спецификация за оперативна съвместимост, свързана с подсистемата Контрол, управление и сигнализация на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове (ОВ L 136, 24.5.2008 г. стр. 11)."			
11) В член 38 („Права във връзка с капацитета“) параграф 4 се заменя със следното: „4. Когато даден заявител възнамерява да поиска инфраструктурен капацитет с оглед на предоставянето на услуга за превоз на пътници в държава членка, в която правото на достъп до железопътната инфраструктура е ограничено в съответствие с член 11, той уведомява управителите на инфраструктура и		Частично Пълно ще бъде постигнато след приемане на НИД на Наредба № 41	Коментар:

съответните регулаторни органи не по-късно от 18 месеца преди влизането в сила на работното разписание, за което се отнася подаденото искане за капацитет. С цел да се даде възможност на съответните регулаторни органи да направят оценка на потенциалното икономическо въздействие върху съществуващи договори за обществен услуги, регулаторните органи гарантират, че всеки компетентен орган, възложил услуга за железопътен превоз на пътници по този маршрут, определен в договор за обществена услуга, всеки друг заинтересован компетентен орган, който има право да ограничи достъпа по член 11, и всяко железопътно предприятие, изпълняващо договора за обществени услуги по маршрута на тази услуга за превоз на пътници, са информирани без неоснователно забавяне и най-късно до 10 дни. 12) В член 53 („Инфраструктурен капацитет за работи по поддръжка“) параграф 3 се добавя следната алинея: „Регулаторният орган може да изиска от управителя на инфраструктура да му предостави тази информация, ако счете това за необходимо.“		ЗАКОН за железопътния транспорт Чл. 116. (1) (Предишен текст на чл. 116 - ДВ, бр. 92 от 2006 г.) Изпълнителната агенция "Железопътна администрация" упражнява контрол по изграждането, ремонта, поддръжката и експлоатацията на железопътната инфраструктура, безопасността на движението и на превозите и техническото състояние на подвижния състав. ЗАКОН за изменение и допълнение на ЗЖТ § 27. В чл. 117 се правят следните изменения и допълнения: 1. В ал. 2: б) в т. 2 след думата „поддържането“ се поставя запетая и се добавя „обновяването, модернизирането“, след думите „превоза на пътници и товари“ се поставя запетая и се добавя „предоставянето на услуги в обслужващите съоръжения“, и накрая на текста се добавя „или разследвания на Происшествия, инциденти и ситуации, близка до инциденти на линии от вътрешния железопътен транспорт по чл. 2, т. 3“; ЗАКОН за железопътния транспорт Текстът на чл. 117, ал. 2, т. 2 след изменението: Чл. 117. (2) Служителите на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" имат право: 2. (изм. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г., доп., бр. 17 от 2018 г., в сила от 23.02.2018 г.) да изискват за проверка и при необходимост да задържат всички документи, свързани с поддържането, обновяването, модернизирането и експлоатацията на инфраструктурата, превоза на пътници и товари, предоставянето на услуги в обслужващите съоръжения и с разследванията на Происшествия, инциденти и ситуации, близки до инциденти, извършвани от управителите на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия или разследвания на Происшествия, инциденти и ситуации, близки до инциденти на линии от вътрешния железопътен транспорт по чл. 2, т. 3;	13) В член 54 („Специални мерки, които се предприемат в случай на прекъсване на движението“), параграф 1 се заменя със следното: „1. В случай на нарушаване на движението на влаковете, предизвикано от техническа повреда или инцидент, управителът на инфраструктура предприема всички необходими мерки за възстановяване на нормалното положение. За тази цел той изготвя план за действие в извънредни ситуации, в който са посочени	Съществуващият текст на член 38, параграф 4 е тарнициониран в Наредба № 41. Съответно в Наредба № 41, чл. 12, ще бъдат направени изменения и допълнения съобразно изменението на член 38, параграф 4.	Цяло	Частично. Цяло съответствие ще бъде постигнато след приемане на НИД на Наредба № 41.
--	--	--	--	--	-------------	--

различните органи, които трябва да бъдат уведомени в случай на тежки Происшествия или сериозно нарушаване на движението на влаковете. В случай на нарушаване на движението, което има потенциално въздействие върху трансграничния трафик, управителят на инфраструктура споделя всяка уместна информация с другите управители на инфраструктура, чиято мрежа и трафик могат да бъдат засегнати от това нарушаване. Съответните управители на инфраструктура си сътрудничат, за да възстановят нормалния трансграничен трафик.“ 14) Член 56 („Функции на регулаторния орган“) се изменя, както следва: а) в параграф 1 се добавят следните букви: „з) управлението на трафика; и) планирането на обновяването и планираната или непланираната поддръжка; й) спазването на изискванията, включително тези, които се отнасят за конфликти на интереси, посочени в член 2, параграф 13 и членове 7, 7а, 7б, 7в и 7г.“; б) параграф 2 се заменя със следното: „2. Без да се засягат правомощията на националните органи за защита конкуренцията за осигуряване на конкуренцията на пазарите на железопътни услуги, регулаторният орган разполага с правомощието да наблюдава условията за конкуренция на пазарите на железопътни услуги, включително по-специално пазара на високоскоростни услуги за превоз на пътници, както и дейностите на управителите на инфраструктура по отношение на параграф 1, букви а) — й). По-специално регулаторният орган проверява спазването на параграф 1, букви а) — й) по своя собствена инициатива и с оглед предотвратяване на дискриминация срещу заявителите. По-специално той проверява дали референтният документ за железопътната мрежа не съдържа дискриминационни условия, или не поражда право на преценка на управителя на инфраструктура, което може да бъде използвано за дискриминиране на заявителите.“; в) в параграф 9 първа алинея се заменя със следното: „9. Регулаторният орган разглежда всички жалби и по целесъобразност изисква необходимата информация и започва консултации с всички заинтересовани страни в срок от един месец от получаването на жалбата. Той взема решение по всички жалби, предприема действия за поправяне на положението и информира заинтересованите страни за своето мотивирано решение в предварително установен, разумен срок, и във всеки случай в срок от шест седмици след получаване на цялата относима информация. Без да се засягат правомощията на националните органи за защита на конкуренцията за осигуряване на конкуренцията на пазарите за	§ 26. В чл. 116, ал. 5 се създават т. 8 – 11: 8. управлението на движението; 9. планирането на обновяването; 10. планираната или непланираната поддръжка; 11. спазването на изискванията по този закон. ЗАКОН за изменение и допълнение на ЗЖТ § 1. В чл. 7 се правят следните изменения и допълнения: 1. В ал. 1: а) в т. 1 накрая на текста се поставя запетая и се добавя „до обслужващите съоръжения и до услугите, предоставяни в тях“; д) досегашните т. 5 – 12 стават съответно т. 14 – 21 и в т. 19 (досегашна т. 10) след думите „железопътни услуги“ се поставя запетая и се добавя „както и на дейностите на управителите на железопътна инфраструктура по чл. 116, ал. 5“. ЗАКОН за железопътния транспорт Текстът на чл. 7, ал. 1, т. 19 (досегашна т. 10) след изменението: Чл. 7. (1) (Предишен текст на чл. 7 - ДВ, бр. 92 от 2006 г.) Изпълнителната агенция „Железопътна администрация“: 19. (нова – ДВ, бр. 19 от 2016 г.) (Досегашна т. 10) осъществява мониторинг на условията за конкуренция на пазара на железопътни услуги, както и на дейностите на управителите на железопътна инфраструктура по чл. 116, ал. 5 и предоставя ежегодно на Европейската комисия необходимата информация за използването на мрежите и оценката на рамковите условия в железопътния сектор; ЗАКОН за железопътния транспорт Чл. 116. (6) (Нова – ДВ, бр. 19 от 2016 г.) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ извършва проучване по жалбите по ал. 5 в срок до един месец от тяхното постъпване. (7) (Нова – ДВ, бр. 19 от 2016 г.) В срока по ал. 6 изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ може да изиска допълнителна информация и/или да започне консултации с всички заинтересовани страни. Срокът за получаване на информацията и/или за провеждане на консултации не може да бъде по-дълъг от един месец и може да бъде удължен при изключителни обстоятелства с не повече от две седмици. (8) (Нова – ДВ, бр. 19 от 2016 г.) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ се произнася с мотивирано решение по	Коментар: Съществуващият текст на член 54, параграф 1 34 е транспониран в Наредба № 41, чл. 14, ал. 4. Съответно в Наредба № 41 ще бъдат направени изменения и допълнения съобразно изменението на член 54, параграф 1. Пълно Пълно
---	--	--

железопътни услуги, когато е целесъобразно, регулаторният орган взема по собствена инициатива решение за подходящи мерки за коригиране на дискриминация по отношение на заявителите, нарушения на пазара и други нежелателни тенденции на тези пазари, по-специално във връзка с параграф 1, букви а) — й)“;

г) параграф 12 се заменя със следното:

„12. Регулаторният орган разполага с правомощия за провеждането на одити или започване на външни одити на управители на инфраструктура, оператори на обслужващи съоръжения и, когато е приложимо, на железопътни предприятия с цел проверка на спазването на разпоредбите за разделно водене на счетоводство, предвидени в член 6, и разпоредбите относно финансовата прозрачност, предвидени в член 7г. При вертикално интегрирани предприятия обхватът на тези правомощия се разширява до всички юридически лица. Регулаторният орган има правомощия да изисква всякаква съществена информация. По-специално регулаторният орган има правомощията да изисква от управителя на инфраструктурата, от операторите на обслужващи съоръжения и от всички предприятия или други образувания, извършващи или интегриращи различни категории железопътен транспорт или управление на инфраструктура, посочени в член 6, параграфи 1 и 2 и член 13, да предоставят цялата или част от счетоводната информация, посочена в приложение VIII, която да е толкова подробна, колкото е необходимо и пропорционално.

жалбите по ал. 5 в срок до 6 седмици от получаването на цялата необходима информация или от постъпване на жалбата, в случай че допълнителна информация не е била изисквана по ал. 7.

(9) (Нова – ДВ, бр. 19 от 2016 г.) С решението по ал. 8 изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“:

1. оставя жалбата без уважение;
2. отменя акта и/или разпорежда спирането на действието и указва действията, които следва да се предприемат.

ЗАКОН за изменение и допълнение на ЗЖТ

§ 43. В чл. 137 числото „5000“ се заменя с „1000“, числото „1000“ се заменя с „5000“ а думите „капацитета на железопътната инфраструктура, начина за неговото разпределяне и неговия резултат, референтния документ, достъпа, предоставянето на услуги и налагането на инфраструктурни такси и такси за услугите и обслужващите съоръжения“ се заменят с „изпълнение на функциите за контрол по чл. 116, функциите за мониторинг на условията за конкуренция на пазара на железопътни услуги и за контрол на управителя на инфраструктурата и операторите на обслужващи съоръжения при определянето на такси“.

ЗАКОН за железопътния транспорт

Текстът на чл. 137 след изменението:

Чл. 137. (Нов – ДВ, бр. 22 от 2009 г., изм., бр. 19 от 2016 г.) Наказва се с глоба от 500 до 1000 лв. или с имуществена санкция от 5000 до 10 000 лв. лице, което не предостави информация, поискана от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, за изпълнение на функциите за контрол по чл. 116, функциите за мониторинг на условията за конкуренция на пазара на железопътни услуги и за контрол на управителя на инфраструктурата и операторите на обслужващи съоръжения при определянето на такси, разходите за инфраструктурата и всички други данни и факти, свързани с изпълнението на регулаторните и контролните функции на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“.

НАРЕДБА № 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура

Чл. 30. (4) (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ разполага с правомощия да извършва одити или да възлага започването на външни одити на управители на железопътната инфраструктура, оператори на обслужващи съоръжения и когато е приложимо, на железопътни предприятия с цел проверка на спазването на разпоредбите за разделно водене на счетоводство. В това отношение регулаторният орган има право да изисква всякаква информация. По-специално регулаторният орган има право да изисква от управителя на железопътната инфраструктура, от операторите на обслужващи съоръжения и от всички предприятия или други образувания, извършващи или интегриращи различни категории железопътен транспорт или управление на инфраструктура, да предоставят цялата или част от счетоводната си информация, посочена в приложение № 5.

Частично
ще бъде постигнато на НАРЕДБА
№ 41

Коментар:

Ще бъдат направени допълнения в чл. 30, ал. 4 от Наредба № 41 съобразно изменението на член 56, параграф 12, като се допълни с конторна относно прозрачност в съответствие с приложените текстове на член 7г.

Пълно

Без да се засягат правомощията на националните органи, компетентни по въпросите на държавната помощ, въз основа на тази счетоводна информация регулаторният орган може също така да прави заключения по отношение на въпроси, свързани с държавните помощи, които той трябва да докладва на тези органи. Финансовите потоци, посочени в член 7г, параграф 1, заемите, посочени в член 7г, параграфи 4 и 5, и дълговете, посочени в член 7г, параграф 7, подлежат на наблюдение от регулаторния орган. Когато държава членка е определила регулаторния орган за независим компетентен орган съгласно член 7в, параграф 4, регулаторният орган извършва оценка на споразуменията за сътрудничество, посочени във въпросния член.	Република България не се възползва от предложената опция в член 7в, параграф 4, в който се казва, че „управителят на инфраструктура може да сключи споразумения за сътрудничество с едно или повече железопътни предприятия по недискриминационен начин с оглед на осигуряването на предимства за клиентите, като по-ниски цени или по-висока ефективност в рамките на мрежата, обхваната от споразумението.“
15) Член 57 („Сътрудничество между регулаторните органи“) се изменя, както следва: а) вмъква се следният параграф: „3а. Когато въпроси, свързани с международна услуга, изискват решения от два или повече регулаторни органи, засегнатите регулаторни органи си сътрудничат в изготвянето на своите решения, за да разрешат въпроса. За тази цел засегнатите регулаторни органи изпълняват функциите си в съответствие с член 56.“ б) параграф 8 се заменя със следното: „8. Регулаторните органи разработват общи принципи и практики за вземане на решенията, за които разполагат с правомощия съгласно настоящата директива. Тези общи принципи и практики включват реда и условията за разрешаването на спорове, възникнали в рамките на параграф 3а. Въз основа на опита на регулаторните органи и на дейностите на мрежата, посочена в параграф 1, и ако е необходимо с цел осигуряване на ефикасно сътрудничество на регулаторните органи, Комисията може да приеме актове за изпълнение за определяне на тези общи принципи	НАРЕДБА № 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура Чл. 29. (6) (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" си сътрудничи с другите регулаторни органи, включително чрез споразумения за сътрудничество, за целите на взаимомощта в задачите за мониторинг на пазара и в разглеждането на жалби и провеждането на разследвания. НАРЕДБА № 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура Чл. 29. (6) (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" си сътрудничи с другите регулаторни органи, включително чрез споразумения за сътрудничество, за целите на взаимомощта в задачите за мониторинг на пазара и в разглеждането на жалби и провеждането на разследвания.
	Частично Коментар: Ще бъдат направени допълнения в чл. 29, ал. 6 от Наредба № 41 съобразно член 57, параграф 3а. Частично Коментар: Ще бъдат направени допълнения в чл. 29, ал. 6 от Наредба № 41 съобразно член 57, параграф 8, първите две изречения Не подлежи на въвеждане Второто и третото изречение на член 57, параграф 8.

и практики. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 62, параграф 3. “; В) добавя се следният параграф: „10. За решения, свързани с националната инфраструктура на две държави, и двете засегнати държави членки могат по всяко време след 24 декември 2016 г. да се споразумеят да изискват координация между съответните регулаторни органи, за да съгласуват въздействието на техните решения.“	Коментар: Опцията е неприложима за България
16) В член 63 („Доклад“), параграф 1 се заменя със следното: „1. До 31 декември 2024 г. Комисията извършва оценка на въздействието на настоящата директива върху железопътния сектор и представя на Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите доклад относно неговото прилагане. По-специално в доклада се прави оценка на развитието на високоскоростните железопътни услуги и на наличието на дискриминационни практики по отношение на достъпа до високоскоростни линии. Комисията преценява необходимостта от представяне на законодателни предложения. До същата дата Комисията преценява дали продължават да съществуват дискриминационни практики или други видове нарушаване на конкуренцията във връзка с управители на инфраструктура, които са част от вертикално интегрирано предприятие. Ако е целесъобразно, Комисията представя законодателни предложения.“	Не подлежи на въвеждане
Член 2 1. Независимо от член 3, параграф 2 държавите членки приемат и публикуват до 25 декември 2018 г. законите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби. Когато държавите членки приमत посочените мерки, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се прави при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите членки. 2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното право, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.	Пълно ЗАКОН за изменение и допълнение на ЗЖТ ДОПЪЛНИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА § 49. Този закон въвежда изискванията на Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 година за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура (ОВ L 352/1, 23.12.2016г.), Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (ОВ L 138/44, 26.5.2016г.) и на Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно безопасността на железопътния транспорт (ОВ L 138/102, 26.5.2016 г.).
Член 3 1. Настоящата директива влиза в сила в деня след публикуването ѝ в <i>Официален вестник на Европейския съюз</i> .	Не подлежи на въвеждане

2. Член 1, точки 6—8 и точка 11 се прилагат от 1 януари 2019 г. съгласувано с работното разписание, което влиза в сила на 14 декември 2020 г.	
Член 4 Адресати на настоящата директива са държавите членки.	
	Не подлежи на въвеждане

Таблица на съответствието с правото на Европейския съюз

НАИМЕНОВАНИЕ И ИНДЕНТИФИКАЦИОНЕН НОМЕР НА СЪОТВЕТНАТА ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОЕКТА НА БЪЛГАРСКИЯ АКТ/ДЕЙСТВАЩИТЕ АКТОВЕ, С КОИТО СЕ БЪВЕЖДАТ ИЗИСКВАНИЯТА	СТЕПЕН НА СЪОТВЕТСТВИЕ
Текст на ДИРЕКТИВА (ЕС) 2016/798 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 11 май 2016 година относно безопасността на железопътния транспорт CELEX номер: 32016L0798	Текст от: Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт (ЗИД на ЗЖТ), Закон за железопътния транспорт (ЗЖТ) Наредба № 59 от 5 декември 2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт (Наредба № 59) 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) Наредба № 50 от 28 декември 2001 г. за работното време на ръководния и изпълнителския персонал, зает с осигуряване на превозите на пътници и товари в железопътния транспорт (Наредба № 50) Наредба № 44 от 10 октомври 2001 г. за превоз на товари с железопътен транспорт (Наредба № 44)	Пълно Частично конкретизация на българския акт, с който ще се въведе съответното изискване, включително дата/срок; коментар на причините за невъвеждане или частично въвеждане на разпоредбите; Не подлежи на въвеждане Коментар; Република България не се възползва от предложената опция Коментар:
Член 1 Предмет С настоящата директива се установяват разпоредби, за да се гарантира развитието и усъвършенстването на безопасността на железопътния транспорт на Съюза, както и подобрен достъп до пазара на железопътни услуги чрез: а) хармонизиране на регулаторната структура в държавите членки; б) определяне на отговорностите между участниците в железопътната система на Съюза; в) разработване на общи критерии за безопасност („ОКБ“) и общи методи за безопасност („ОМБ“) с оглед на постепенното премахване на необходимостта от национални правила; г) установяване на принципи за издаване, подновяване, изменение, ограничаване или отмяна на сертификати и разрешения за безопасност; д) изискване за създаване за всяка държава членка на национален орган по безопасността и орган за разследване на произшествия и инциденти; и е) определяне на общи принципи за управление, регулиране и надзор върху безопасността в железопътния транспорт.	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 и клиенти при предоставяне на железопътни превозни услуги. Чл. 6. (3) Изпълнителната агенция "Железопътна администрация" е национален орган по безопасността в железопътния транспорт. 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);	Пълно

	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 железопътна 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 функционални райони. Тя обхваща изискванията за безопасност на системата като цяло, включително безопасното управление на инфраструктурата и на трафика, както и взаимодействието между железопътните предприятия, управителите на инфраструктура и другите участници в железопътната система на Съюза. 2. Настоящата директива не се прилага за: а) метрото; б) трамваите и железопътните превозни средства с олекотена конструкция, както и инфраструктурата, която се използва изключително от тези превозни средства; или в) мрежи, които са функционално отделени от останалата железопътна система на Съюза и са предвидени единствено за извършването на местни, градски и крайградски пътнически услуги, както и предприятия, които оперират единствено по тези мрежи.	Цяло 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.
3. Държавите членки могат да изключат от обхвата на мерките за изпълнение на настоящата директива: а) частна железопътна инфраструктура, в това число странични коловози, използвана от собственика или от оператор за целите на съответните им операции по превоз на товари или превоз на хора за нетърговски цели, както и превозни средства, използвани изключително в рамките на подобна инфраструктура; б) инфраструктура и превозни средства, запазени изключително за местно ползване, туристическо ползване или ползване с историческа насоченост;	Република България не се възползва от предложената опция Коментар: ЗЖТ Чл. 2. Не са предмет на този закон дейностите на:

в) железопътна инфраструктура с олекотена конструкция, понякога използвана от тежки железопътни превозни средства при експлоатационните условия на железопътна система с олекотена конструкция, когато това е необходимо с цел осъществяване на връзки само за тези превозни средства; както и г) превозни средства, използвани основно върху железопътна инфраструктура с олекотена конструкция, но оборудвани с някои тежки железопътни компоненти, необходими за да може да се осъществи транзитно преминване на ограничена и ясно определена отсечка от тежка железопътна инфраструктура единствено с цел осъществяване на връзки. 4. Независимо от параграф 2, държавите членки могат да решат да приложат по целесъобразност разпоредбите на настоящата директива по отношение на метрото и други местни системи в съответствие с националното право.	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.
Член 3 Определения За целите на настоящата директива се прилагат следните определения: 1) „железопътна система на Съюза“ означава железопътната система на Съюза съгласно определението в член 2, точка 1 от Директива (ЕС) 2016/797;	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.
2) „управител на инфраструктура“ означава управител на инфраструктура съгласно определението в член 3, точка 2 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (1);	ЗИД на ЗЖТ § 49. В § 1 от Допълнителните разпоредби се правят следните изменения и допълнения: 1. Точка 2 се изменя така: „2. „Управител на железопътна инфраструктура“ е всяко държавно предприятие или дружество по търговския закон, отговарящо за експлоатацията, поддържането и обновяването на железопътната инфраструктура в мрежа, както и отговарящо за участието в нейното развитие, съгласно правила, установени с този закон, в рамките на общата политика на Република България за развитие и финансиране на инфраструктурата.“

3) „железопътно предприятие“ означава железопътно предприятие съгласно определеното в член 3, точка 1 от Директива 2012/34/ЕС, както и всяко друго публично или частно предприятие, чиято дейност се състои в осигуряване на железопътен превоз на товари и/или пътници, като предприятието осигурява теглителната сила, това включва и предприятия, които осигуряват само теглителна сила;	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. Железопътното 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 § 1. По смисъла на тази наредба: За. „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. Железопътното 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.	Пълно
4) „техническа спецификация за оперативна съвместимост“ (ТСОС) означава спецификация, приета в съответствие с Директива (ЕС) 2016/797, която обхваща всяка една подсистема или част от подсистема, за да бъдат изпълнени съществени изисквания и да бъде гарантирана оперативната съвместимост на железопътната система на Съюза;	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, приети от Европейската комисия на които отговаря всяка една подсистема или част от подсистема, за да удовлетвори съществени изисквания и осигури оперативната съвместимост на железопътната система.	Пълно

5) „обща критерии за безопасност (ОКБ)“ означава минималните нива на безопасност, които да бъдат достигнати от системата като цяло и където е възможно — от различните части на железопътната система на Съюза (като например конвенционалната железопътна система, високоскоростната железопътна система, дългите железопътни тунели или железопътните линии, използвани единствено за товарен транспорт);	Наредба № 59 Допълнителни разпоредби § 1. По смисъла на тази наредба: 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.	Пълно
6) „обща методи за безопасност“ (ОМБ) означава методите, описващи оценяването на нивата на безопасност и постигането на критериите за безопасност, както и спазването на другите изисквания за безопасност;	Наредба № 59 Допълнителни разпоредби § 1. По смисъла на тази наредба: 6. "Общи методи за безопасност" са методите, които описват как се оценяват нива на безопасност и постигане на целите за безопасност, както и съответствие с други изисквания за безопасност.	Пълно
7) „национален орган по безопасността“ означава национален орган, на който са възложени задачите във връзка с безопасността на железопътния транспорт в съответствие с настоящата директива, или орган, на който тези задачи са възложени от няколко държави членки, с цел да гарантира единен режим на безопасност;	Наредба № 59 Глава четвърта НАЦИОНАЛЕН ОРГАН ПО БЕЗОПАСНОСТТА Функции Чл. 63. Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" е национален орган по безопасността в железопътния транспорт.	Пълно
8) „национални правила“ означава всички задължителни правила, приети в дадена държава членка, независимо от органа, който ги издава, които съдържат изисквания за безопасност на железопътния транспорт или технически изисквания, различни от определените от Съюза правила или от международните правила и които са приложими в рамките на тази държава членка за железопътните предприятия, управителите на инфраструктура или трети лица;	Наредба № 59 Допълнителни разпоредби § 1. По смисъла на тази наредба: 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.	Пълно
9) „система за управление на безопасността“ означава организацията, механизмите и процедурите, установени от управител на инфраструктура или железопътното предприятие за гарантиране на безопасното управление на техните дейности;	Наредба № 59 Допълнителни разпоредби § 1. По смисъла на тази наредба: 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.	Пълно
10) „отговорен разследващ“ означава лицето, което отговаря за организацията, провеждането и контрола по разследването;	Наредба № 59 (2) (Предшна ал. 1 - ДВ, бр. 28 от 2012 г., изм., 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.	Пълно

11) „произшествие“ означава нежелано или непредвидено внезапно събитие или поредица от такива събития, които имат вредни последици; произшествията се подразделят на следните категории: сблъскване, дерайлиране, произшествие при железопътни прелези, произшествия с хора, свързани с подвижен състав в движение, пожари и др.;	Наредба № 59 Допълнителни разпоредби § 1. По смисъла на тази наредба: 15. (изм. - ДВ, бр. 101 от 2010 г.) "Произшествие" е нежелано или 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.	Пълно
12) „тежко произшествие“ означава всяко сблъскване на влакове или дерайлиране на влакове, водещо до смърт на минимум един човек или тежки наранявания на петима или повече души, или големи щети на подвижния състав, инфраструктурата или околната среда, или всяко друго произшествие със същите последици, което има 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;	Наредба № 59 Допълнителни разпоредби § 1. По смисъла на тази наредба: 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. 17. "Големи материални щети" са тези, които по преценка на разследващата структура възлизат най-малко на 4 млн. лв.	Пълно
13) „инцидент“ означава всяко събитие, с изключение на произшествие или тежко произшествие, което засяга или може да засегне безопасността на железопътните операции;	Наредба № 59 Допълнителни разпоредби § 1. По смисъла на тази наредба: 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.	Пълно
14) „разследване“ означава процедура, проведена с цел предотвратяване на произшествие или инцидент, която включва събиране и анализиране на информация, правене на изводи, включително определяне на причините и ако е необходимо — даване на препоръки за безопасност;	Наредба № 59 Допълнителни разпоредби § 1. По смисъла на тази наредба: 9. "Разследване" е процедура, проведена с цел предотвратяване на злоупотреба 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.	Пълно

15) „причини“ означава действия, пропуски, събития или условия, или комбинация от тях, които са довели до произшествие или инцидент;	Наредба № 59 Допълнителни разпоредби § 1. По смисъла на тази наредба: 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.	Пълно
16) „железопътна система с олекотена конструкция“ означава градска и/или крайградска железопътна транспортна система с удароустойчивост C-III или C-IV (в съответствие с EN 15227:2011) и максимална якост на превозното средство 800 kN (надлъжна сила на натиск в съединителната област); железопътните системи с олекотена конструкция могат да имат обособено платно или съвместно платно с движението по пътищата и обикновено не заменят превозните средства за пътнически и товарен транспорт на големи разстояния;	Не подлежи на въвеждане Коментар: ЗЖТ Чл. 2. Не са предмет на този закон дейностите на: 1. метрополитена; 2. градския трамваен транспорт;	Не подлежи на въвеждане Коментар: ЗЖТ Чл. 2. Не са предмет на този закон дейностите на: 1. метрополитена; 2. градския трамваен транспорт;
17) „орган за оценка на съответствието“ означава орган, който е уведомен или определен да отговаря за извършването на дейности по оценяване на съответствието, включително калибриране, изпитване, сертифициране и проверки; органите за оценка на съответствието се класифицират като „нотифицирани органи“ след уведомяване от съответната държава членка; органите за оценка на съответствието се класифицират като „определени органи“ след определяне от съответната държава членка;	ЗИД на ЗЖТ § 49. В § 1 от Допълнителните разпоредби се правят следните изменения и допълнения: 9. Точка 39 се изменя така: „39. „Личе за оценяване на съответствието“ е орган, който е нотифициран или определен да отговаря за извършването на дейности по оценяване на съответствието, включително калибриране, изпитване, сертифициране и проверки; органите за оценяване на съответствието се класифицират като „Нотифицирани органи“ след нотифициране от Република България; органите за оценяване на съответствието се класифицират като „Определени органи“ след определяне от Република България.“	Пълно
18) „съставни елементи на оперативната съвместимост“ означава съставните елементи на оперативната съвместимост, съгласно определеното в член 2, точка 7 от Директива (ЕС) 2016/797;	Наредба № 59 Допълнителни разпоредби § 1. По смисъла на тази наредба: 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 високоскоростната или конвенционалната	Пълно

19) „ползвател“ означава физическо или юридическо лице, което в качеството си на собственик на превозно средство или на титуляр на правото да го ползва, експлоатира превозното средство като средство за транспорт и е регистрирано като такова в регистъра на превозните средства, посочен в член 47 от Директива (ЕС) 2016/797;	Наредба № 59 Допълнителни разпоредби § 1. По смисъла на тази наредба: 25. (Нова - ДВ, бр. 101 от 2010 г.) "Ползвател" е физическо или юридическо лице, което като собственик или с право на ползване на превозно средство го експлоатира като средство за транспорт и е регистриран като такъв в регистъра по чл. 115а, ал. 7 ЗЖТ.	Пълно
20) „структура, която отговаря за поддръжката“ означава структура, която отговаря за поддръжката на превозно средство и е регистрирана като такава в националния регистър на превозните средства, посочен в член 47 на Директива (ЕС) 2016/797;		Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59
21) „превозно средство“ означава железопътно превозно средство, което може да се движи на собствени колела по железопътни релси, със или без помощта на теглителна сила; превозното средство се състои от една или повече структурни и функционални подсистеми;	Наредба № 59 Допълнителни разпоредби § 1. По смисъла на тази наредба: 26. (Нова - ДВ, бр. 101 от 2010 г.) "Превозно средство (подвижен железопътен състав)" е железопътно превозно средство, което се движи на собствени колела по железопътни релси със или без теглене. Превозното средство се състои от една или повече структурни и функционални подсистеми или части от такива подсистеми.	Пълно
22) „производител“ означава производител съгласно определеното в член 2, точка 36 от Директива (ЕС) 2016/797;		Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59
23) „изпращач“ означава предприятие, което изпраща стоки от свое име или от името на трета страна;		Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59

24) „получател“ е всяко физическо или юридическо лице, което получава стоки по силата на договор за превоз; ако транспортната операция се осъществява без договор за превоз, за получател се смята всяко физическо или юридическо лице, което поема стоките при пристигането им;		Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59
25) „товарач“ означава предприятие, което товари опаковани стоки, малки контейнери или преносими резервоари във вагон или контейнер, или което товари на вагон контейнери, контейнери за насипни товари, многоелементни газови контейнери, цистерни контейнери или преносими цистерни;		Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59
26) „разтоварач“ означава предприятие, което разтоварва от вагон контейнери, контейнери за насипни товари, многоелементни газови контейнери, цистерни контейнери или преносими цистерни, или предприятие, което разтоварва от вагон или контейнер опаковани стоки, малки контейнери или преносими цистерни, или предприятие, което разтоварва стоки от цистерна (вагон цистерна, сменяема цистерна, преносима цистерна или цистерна контейнер), или от ремонтен вагон или многоелементен газов контейнер, или от вагон, голям или малък контейнер за превоз на насипни товари или контейнер за насипни товари;		Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59
27) „доставчик на услуги за пълнене“ означава предприятие, което товари стоки в цистерна (включително вагон цистерна, вагон със сменяема цистерна, преносима цистерна или цистерна контейнер), на вагон, голям или малък контейнер за превоз на насипни товари или на ремонтен вагон или многоелементен газов контейнер;		Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59
28) „доставчик на услуги за изпразване“ означава предприятие, което разтоварва стоки от цистерна (включително вагон цистерна, вагон със сменяема цистерна, преносима цистерна или цистерна контейнер), от вагон, голям или малък контейнер за превоз на насипни товари или от ремонтен вагон или многоелементен газов контейнер;		Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59
29) „превозвач“ означава предприятие, което извършва транспортни дейности съгласно договор за превоз;	ЗЖТ Чл. 48а. (Предишен чл. 48 – ДВ, бр. 47 от 2015 г.) (1) (Изм. – ДВ, бр. 92 от 2006 г., бр. 47 от 2015 г.) Железопътен превозвач е железопътно предприятие, лицензирано за извършване на железопътни превози на пътници и/или товари.	Пълно

30) „възложител“ означава публична или частна структура, която възлага проектирането и/или изграждането или подновяването, или модернизирването на подсистема;		Частично – ще се постигне съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59
31) „тип дейност“ означава видът на дейността, който се характеризира като пътнически транспорт (включващ или изключващ високоскоростни услуги), товарен транспорт (включващ или изключващ превоз на опасни товари) и единствено маневрени услуги;		Частично – ще се постигне съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59
32) „обхват на дейност“ означава обхватът, измерван чрез броя пътници и/или обема стоки и прогнозирания размер на железопътното предприятие от гледна точка на броя на персонала, ангажиран в железопътния сектор (а именно като микро-, малко, средно или голямо предприятие);		Частично – ще се постигне съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59
33) „област на дейност“ означава мрежа или мрежи в рамките на една или повече държави членки, в които дадено железопътно предприятие възнамерява да извършва дейността си.	ЗИД на ЗЖТ § 49. В § 1 от Допълнителните разпоредби се правят следните изменения и допълнения: 7. Създават се т. 27а и т. 27б: „27а. „Област на дейност“ означава мрежа или мрежи в рамките на една или повече държави членки на Европейския съюз, в които дадено железопътно предприятие възнамерява да извършва дейността си.	Пълно

ГЛАВА II РАЗВИТИЕ И УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА Член 4 Роля на участниците в железопътната система на Съюза за развиване и подобряване на безопасността на железопътния транспорт 1. С цел развитие и подобряване на безопасността на железопътния транспорт държавите членки, в рамките на своите области на компетентност: а) гарантират, че безопасността на железопътния транспорт се поддържа като цяло и че се подобрява непрекъснато в рамките на разумното и възможното, като се има предвид развитието на правото на Съюза и на международните правила, както и научно-техническия прогрес и като се дава приоритет на предотвратяването на произшествия; б) гарантират прилагането на съответното законодателство по открит и недискриминационен начин, като се утвърждава развитието на единна европейска железопътна транспортна система; в) гарантират, че мерките за развитие и подобряване на безопасността на железопътния транспорт отчитат необходимостта от систематичен подход; г) гарантират, че отговорността за безопасната експлоатация на железопътната система на Съюза и контролът на рисковете, свързани с нея, се поемат от управителите на инфраструктура и от железопътните предприятия, всеки за своята част от системата, като ги задължават: i) да въвеждат необходимите мерки за контрол на риска, посочени в член 6, параграф 1, буква а), когато е подходящо — в сътрудничество помежду си; ii) да прилагат правилата на Съюза и националните правила; iii) да създават системи за управление на безопасността в съответствие с настоящата директива; д) без да се засяга гражданската отговорност в съответствие с правните изисквания на държавите членки, гарантират, че всеки управител на железопътна инфраструктура и всяко железопътно предприятие поема отговорност за своята част от системата и нейната безопасна експлоатация, включително доставката на материали и договарянето на услуги, прямо потребителите, клиентите, съответните работници и други участници, посочени в параграф 4; е) разработват и публикуват годишни планове за безопасността, в които излагат мерките, предвидени за постигане на ОКБ; и ж) когато е уместно, оказват подкрепа на Агенцията в работата ѝ по наблюдението на развитието на безопасността на железопътния транспорт на равнището на Съюза.	Наредба № 59 Чл. 3. (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" като национален орган по безопасността в железопътния транспорт изпълнява функциите си по открит, недискриминационен и прозрачен начин. 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. 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 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	Частично - ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59 Не подлежи на въвеждане
2. Агенцията гарантира в рамките на своите правомощия, че безопасността на железопътния транспорт се поддържа като цяло и че се подобрява непрекъснато в рамките на разумното и възможното, като се има предвид развитието на правото на Съюза и научно-техническия прогрес и като се дава приоритет на предотвратяването на тежки произшествия.		11

3. Железопътните предприятия и управителите на инфраструктура: а) прилагат необходимите мерки за контрол на риска, посочени в член 6, параграф 1, буква а), когато е уместно в сътрудничество помежду си и с други участници; б) отчитат в системите им за управление на безопасността рисковете, свързани с дейностите на други участници и трети лица; в) когато е подходящо, задължаваат с договор другите участници, посочени в параграф 4, които имат потенциално въздействие върху безопасната експлоатация на железопътната система на Съюза, да прилагат мерки за контрол на риска; и г) гарантират, че техните изпълнители предприемат мерки за контрол на риска посредством прилагането на ОМБ за наблюдение на процесите, изложени в ОМБ относно наблюдението в член 6 параграф 1, буква в) и че това е предвидено в договорните клаузи, които се разкриват по искане на Агенцията или на националния орган по безопасността.	Наредба № 59 Чл. 5. (1) (Изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Управителите на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия, както и лицата, извършващи дейности по проектиране, строителство, поддържане, ремонт и експлоатация на железопътната инфраструктура и/или подвижен железопътен състав, както и на компоненти на оперативната съвместимост, отговарят за изпълнение на изискванията за безопасност. (2) (Изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Безопасната експлоатация на железопътната система, контролът на рисковете, свързани с нея, и мерките за контрол на риска се осъществяват от управителите на железопътна инфраструктура и железопътните предприятия чрез системите им за управление на безопасността. Чл. 8. (1) Безопасността в железопътния транспорт се осигурява чрез прилагане на национални правила за безопасност и общоприложими изисквания към участниците в железопътния транспорт, включително чрез правилата, приети от управителя на железопътната инфраструктура. Чл. 10. (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г., бр. 58 от 2015 г.) Управителите на железопътна инфраструктура и железопътните предприятия създават структури за управление на безопасността. Чл. 11. (1) (Изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Структурите за управление на безопасността към управителите на железопътна инфраструктура и железопътните предприятия оказват пълно съдействие на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" относно наблюдението и контрола върху общото развитие и подобряване на безопасността. Чл. 17а. (Нов - ДВ, бр. 47 от 2013 г., в сила от 7.06.2013 г.) (1) (Изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Железопътните предприятия, управителите на железопътна инфраструктура и лицата, които отговарят за поддръжката на превозните средства, включително външните им изпълнители по чл. 62б, ал. 8, си предоставят всяка информация, свързана с безопасността, която е резултат от прилагането на процеса на наблюдение, посочен в приложението на Регламент (ЕС) № 1078/2012, с цел предприемане на коригиращи действия за осигуряване постоянно ниво на безопасност на железопътната система.
---	---

4. Без да се засяга отговорността на железопътните предприятия и управителите на инфраструктура по параграф 3, структурите, които отговарят за поддръжката и всички други участници, които имат потенциално въздействие върху безопасната експлоатация на железопътната система на Съюза, включително производители, предприятия за поддръжка, ползватели, доставчици на услуги, възложители, превозвачи, изпращачи, получатели, товарачи и разтоварачи, доставчици на услуги за пълнене и изпразване: а) въвеждат необходимите мерки за контрол на риска, където е уместно в сътрудничество с други участници; б) гарантират, че подсистемите, спомагателните съоръжения и оборудването, както и доставяните от тях услуги съответстват на посочените изисквания и условия за ползване, така че да могат да се експлоатират безопасно от железопътното предприятие и/или съответния управител на инфраструктура;	Частично – ще се постигне съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59
Член 5 Общи показатели за безопасност („ОПБ“) 1. За да се улесни оценката за постигнатите ОКБ и да се осигури мониторингът върху общото развитие на безопасността на железопътния транспорт, държавите членки събират информация за ОПБ чрез годишните доклади на националните органи по безопасността, посочени в член 19. 2. ОПБ са изложени в приложение 1.	Пълно Наредба № 59 <u>Чл. 67.</u> (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; 2. общите показатели за безопасност по приложение № 1. <u>Заклучителни разпоредби</u> 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 <u>Допълнение</u> Общи определения за ОПБ и методи за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията

Член 6 Общи методи за безопасност („ОМБ“) 1. ОМБ описват как се оценяват нивата на безопасност, постигането на критериите за безопасност и съответствието с други изисквания за безопасност, включително — където е уместно — посредством независим орган за оценка, чрез разработване и определяне на: а) методи за определяне и оценка на риска; б) методи за оценка на съответствието с изискванията в сертификатите и разрешенията за безопасност, издадени в съответствие с членове 10 и 12; в) методи за надзор, които се прилагат от националните органи за безопасност, и методи за наблюдение, които се прилагат от железопътните предприятия, управителите на инфраструктура и структурите, които отговарят за поддръжката; г) методи за оценка на нивото на безопасност и безопасното функциониране на железопътните оператори на национално равнище и на равнището на Съюза; д) методи за оценка на степента на постигане на критериите за безопасност на национално равнище и на равнището на Съюза; и е) други методи, които обхващат процес на системата за управление на безопасността, които е необходимо да бъдат хармонизирани на равнището на Съюза.	Наредба № 59 <u>Преходни и Заключителни разпоредби</u> <u>§ 4. (1)</u> Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" да въведе в съответствие с 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 <u>Чл. 13. (1)</u> (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; 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.
---	--

2.Посредством актове за изпълнение Комисията дава мандат на Агенцията да изготвя проекти за ОМБ и за изменението им и да отправя съответните препоръки до Комисията, въз основа на ясна обосновка за необходимостта от нови или изменени ОМБ и за въздействието им върху съществуващите правила и върху нивото на безопасност на железопътната система на Съюза. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 28, параграф 3. Когато комитетът, посочен в член 28 („комитетът“) не даде становище, Комисията не приема проекта за акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011. При изготвянето, приемането и прегледа на ОМБ се вземат предвид становищата на потребителите, на националните органи по безопасността и на заинтересованите страни, включително социалните партньори, където е целесъобразно. Към препоръките се прилага доклад за резултатите от тази консултация и доклад за оценка на въздействието на новите или изменените ОМБ, които ще бъдат приети.	Не подлежи на въвеждане
3.По време на изпълнението на мандата, посочен в параграф 2, Агенцията или Комисията системно и редовно информират комитета относно подготвителната работа във връзка с ОМБ. По време на тази работа Комисията може да изпрати на Агенцията всякакви полезни препоръки относно ОМБ и анализ на разходите и ползите. По-специално, Комисията може да изиска разглеждането на алтернативни решения от Агенцията и включването на оценката на разходите и ползите от тези алтернативни решения в приложения към проекта за ОМБ доклад. 26.5.2016 г. L 138/113 Официален вестник на Европейския съюз BG Комисията се подпомага от комитета по отношение на задачите, посочени в първа алинея.	Не подлежи на въвеждане
4.Комисията разглежда дадената от Агенцията препоръка, за да се увери, че мандатът, посочен в параграф 2, е изпълнен. Когато мандатът не е изпълнен, Комисията отправя искане към Агенцията да разгледа своята препоръка, като отбележи кои точки от мандата не са изпълнени. По обосновани причини Комисията може да реши да измени дадения на Агенцията мандат в съответствие с процедурата, посочена в параграф 2. Комисията се подпомага от комитета по отношение на задачите, посочени в първа алинея.	Не подлежи на въвеждане
5.ОМБ се преразглеждат редовно, като се вземат предвид придобитият при прилагането им опит и цялостното развитие на безопасността на железопътния транспорт, и с оглед на общото поддържане на безопасността и нейното непрекъснатото подобряване, когато това е осъществимо.	Не подлежи на въвеждане
6.Въз основа на дадената от Агенцията препоръка и след разглеждането, посочено в параграф 4 от настоящия член, на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 27 относно съдържанието на ОМБ и всички изменения в тях.	Не подлежи на въвеждане
7.Държавите членки незабавно правят необходимите изменения в националните правила, отразяващи приетите ОМБ и техните изменения.	Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59

Член 7 Общи критерии за безопасност („ОКБ“) 1.С ОКБ се определят минималните нива на безопасност, които трябва да бъдат достигнати от системата като цяло и където е възможно — от различните части на железопътната система във всяка отделна държава членка и в Съюза: ОКБ могат да бъдат изразени като критерии за приемлив риск или целеви нива на безопасност и отчитат по-специално: а) индивидуални рискове, свързани с пътници, персонал, включително служители или изпълнители, ползватели на железопътни прелези и др., и без нарушаване на съществуващи национални и международни правила за отговорност, индивидуални рискове, свързани с нарушители; б) рисковете за обществото.	Наредба № 59 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. 17. (1) (Изм. - ДВ, бр. 101 от 2010 г., предишен текст на чл. 17, бр. 47 от 2013 г., в сила от 7.06.2013 г., изм., бр. 58 от 2015 г.) Управителите на железопътната инфраструктура, железопътните предприятия и лицата, извършващи дейности по строителство, ремонт, поддържане и експлоатация на железопътната инфраструктура и/или подвижния състав, носят отговорност за достигане на общите критерии за безопасността чрез: 1. изпълнение на минималните технически изисквания и норми за безопасност на железопътната система; 2. изпълнение на минималните изисквания за безопасни и здравословни условия на труд.	Пълно
2.Посредством актове за изпълнение Комисията дава мандат на Агенцията да изготвя проекти за ОКБ и за изменението им и да отправя съответните препоръки до Комисията, въз основа на ясна обосновка за необходимостта от нови или изменени ОКБ и за въздействието им върху съществуващите правила. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 28, параграф 3. Когато комитетът не даде становище, Комисията не приема проекта за акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.		Не подлежи на въвеждане
3.По време на изпълнението на мандата, посочен в параграф 2, Агенцията или Комисията системно и редовно информират комитета относно подготвителната работа във връзка с ОКБ. По време на тази работа Комисията може да изпрати на Агенцията всякакви полезни препоръки относно ОКБ и анализ на разходите и ползите. По-специално, Комисията може да изиска разглеждането на алтернативни решения от Агенцията и включването на оценката на разходите и ползите от тези алтернативни решения в приложения към проекта за ОКБ доклад. Комисията се подпомага от комитета по отношение на задачите, посочени в първа алинея.		Не подлежи на въвеждане

4. Комисията разглежда дадената от Агенцията препоръка, за да се увери, че мандатът, посочен в параграф 2, е изпълнен. Когато мандатът не е изпълнен, Комисията отправя искане към Агенцията да разгледа своята препоръка, като отбележи кои точки от мандата не са изпълнени. По обосновани причини Комисията може да реши да измени дадения на Агенцията мандат в съответствие с процедурата, посочена в параграф 2. Комисията се подпомага от комитета по отношение на задачите, посочени в първа алинея.	Не подлежи на въвеждане
5. ОКБ се преразглеждат редовно, като се отчита цялостното развитие на безопасността на железопътния транспорт. Преразглежданите ОКБ отразяват всички приоритетни области, където безопасността трябва още да се подобри.	Не подлежи на въвеждане
6. Въз основа на дадената от Агенцията препоръка и след разглеждането, посочено в параграф 4 от настоящия член, на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 27 относно съдържанието на ОКБ и всички изменения в тях.	Не подлежи на въвеждане
7. Държавите членки правят необходимите изменения в националните правила, за да постигнат поне ОКБ, както и всички преработени ОКБ, в съответствие с графичите за въвеждане, които ги придружават. Тези изменения се вземат предвид в годишните планове за безопасност, посочени в член 4, параграф 1, буква е). Държавите членки уведомяват Комисията за промените в тези правила съгласно член 8.	Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59

Член 8 Национални правила в сферата на безопасността 1. Националните правила, нотифицирани до 15 юни 2016 г. съгласно Директива 2004/49/ЕО, се прилагат, ако: а) попадат в една от разновидностите, посочени в приложение II; и б) съответстват на правото на Съюза, включително по-специално ТСОС, ОКБ и ОМБ, и в) не биха имали за резултат произволна дискриминация или прикрито ограничение по отношение на транспортната дейност между държавите членки. 2. До 16 юни 2018 г. държавите членки правят преглед на националните правила, посочени в параграф 1 и отменят: а) всички национални правила, които не са нотифицирани или не отговарят на някой от критериите, посочени в параграф 1; б) всички национални правила, които са излишни предвид правото на Съюза, включително по-специално ТСОС, ОКБ и ОМБ. За целта държавите членки могат да използват инструмента за управление на правилата, посочен в член 27, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2016/796, и да отправят искане към Агенцията да разгледа конкретни правила от гледна точка на критериите, посочени в настоящия параграф. 3. Държавите членки могат да определят нови национални правила съгласно настоящата директива само в следните случаи: а) когато правила относно съществуващите методи за безопасност не са обхванати от ОМБ; б) когато правилата за експлоатация на железопътната система все още не са обхванати от ТСОС; в) като спешна превантивна мярка, особено след произшествие или инцидент; г) когато е необходимо да се преразгледа вече нотифицирано правило; д) когато правилата относно изискванията спрямо персонала, изпълняващ критични функции по отношение на безопасността, включително критериите за подбор, здравословната годност и професионалното обучение, още не са обхванати от ТСОС или от Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (1). 4. Държавите членки представят проекта за ново национално правило на Агенцията и Комисията за разглеждане своевременно и в съответствие с крайните срокове, посочени в член 25, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2016/796, преди очакваното въвеждане на <th data-bbox="39 64 962 1120">Наредба № 59 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 съдържание на правилата с посочаване на формата на разпоредбите и органа, отговарящ за тяхното обновяване. (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 изпраща на Европейската комисия за проучване и утвърждаване.</th>	Наредба № 59 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 съдържание на правилата с посочаване на формата на разпоредбите и органа, отговарящ за тяхното обновяване. (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 изпраща на Европейската комисия за проучване и утвърждаване.
--	---

предложено ново правило в националната правна система, като предоставят обосновка за въвеждането му, чрез съответната информационно-технологична система в съответствие с член 27 от Регламент (ЕС) 2016/796. Държавите членки правят необходимото проектите да е достатъчно развит, за да може Агенцията да извърши своята оценка в съответствие с член 25, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2016/796. 5.В случай на спешни превантивни мерки държавите членки могат незабавно да приемат и приложат ново правило. За това правило се изпраща нотификация съгласно член 27, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2016/796 и то подлежи на оценката на Агенцията в съответствие с член 26, параграфи 1, 2 и 5 от Регламент(ЕС) 2016/796. 6.Ако Агенцията установи, че национално правило, за което е нотифицирано или не е нотифицирано, е станало излишно или е в противоречие с ОМБ или друг акт на Съюза, прието след прилагането на съответното национално правило, се прилага процедурата, предвидена в член 26 от Регламент (ЕС) 2016/796. 7.Държавите членки нотифицират за приетите национални правила Агенцията и Комисията. Те използват съответната информационно-технологична система в съответствие с член 27 от Регламент (ЕС) 2016/796. Държавите членки правят необходимото съществуващите национални правила да са леснодостъпни, да са публично достояние и да са формулирани с термини, които всички заинтересовани страни могат да разберат. Държавите членки могат да отправят искане за представяне на допълнителна информация относно националните правила.		Нормата е опция.
8.Държавите членки могат да решат да не нотифицират за правилата и ограниченията със строго местен характер. В такъв случай държавите членки посочват тези правила и ограничения в регистрите на инфраструктурата, посочени в член 49 от Директива (ЕС) 2016/797, или в референтния документ за железопътната мрежа, посочен в член 27 от Директива 2012/34/ЕС, където са публикувани тези правила и ограничения. 9. Националните правила, за които е изпратена нотификация в съответствие с настоящия член, не подлежат на процедурата, определена в Директива (ЕС) 2015/1535 на Европейския парламент и на Съвета (1). 10. Проектите за национални правила и съществуващите национални правила се разглеждат от Агенцията в съответствие с процедурите, предвидени в членове 25 и 26 от Регламент (ЕС) 2016/796. 11.Без да се засяга параграф 8, националните правила, за които не е изпратена нотификация в съответствие с настоящия член, не се прилагат за целите на настоящата директива. Член 9 Системи за управление на безопасността 1.Управителите на инфраструктура и железопътните предприятия изграждат съответните свои системи за управление на безопасността, за да гарантират, че железопътната система на Съюза може да постигне поне ОКБ, и че съответства на изискванията за безопасност,		Не подлежи на въвеждане
		Не подлежи на въвеждане
		Не подлежи на въвеждане
		Не подлежи на въвеждане
	ЗЖТ Чл. 115д. (4) (В сила от 1.01.2007 г. - ДВ, бр. 92 от 2006 г., изм., бр. 19 от 2016 г.) Железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата поддържат функциониращи системи за управление на безопасността. Наредба № 59	Пълно

формулирани в ТСОС, както и че се прилагат съответните части на ОМБ и правилата, за които е изпратена нотификация в съответствие с член 8.	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.	Частично – постигне съответствие съгласно с ННД на Наредба 59
2. Системата за управление на безопасността се документира във всички съответни части и по-специално описва разпределението на отговорностите в рамките на организацията на управителя на инфраструктура или железопътното предприятие. Тя показва как се осигурява контролът от ръководството на различни нива, как се включват персоналът и неговите представители на всички нива и как се гарантира непрекъснато подобряване на системата за управление на безопасността. Трябва да е налице ясен ангажимент за последователно прилагане на знания и методи на човешкия фактор. Чрез системата за управление на безопасността управителите на инфраструктура и железопътните предприятия насърчват изграждането на култура на взаимно доверие, увереност и обучение, в рамките на която персоналът се насърчава да допринася за развитието на безопасността, като същевременно се гарантира поверителност.	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 разпределението 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; 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 Происшествия.	Частично – постигне съответствие съгласно с ННД на Наредба 59г.
3. Системата за управление на безопасността съдържа следните основни елементи: а) политика за безопасност, одобрена от изпълнителния директор на организацията и сведена до знанието на целия персонал; б) качествени и количествени критерии на организацията за поддържане и подобряване на безопасността, както и планове и процедури за постигане на тези цели; в) процедури за гарантиране на съответствие със съществуващи, нови и изменени технически и експлоатационни стандарти или други нормативни условия, формулирани в ТСОС, национални правила, посочени в член 8 и приложение II, в други съответни правила или в решения на съответния орган; г) процедури за гарантиране на съответствие със стандартите и други нормативни условия през целия експлоатационен период на съоръженията и операциите; д) процедури и методи за идентифициране на рискове, извършване на оценка на риска и въвеждане на мерки за контрол на риска в случаите когато промяна на експлоатационните условия или въвеждането на нов материал налага нови рискове за инфраструктурата или за интерфейса човек—машина—организация; е) осигуряване на програми за обучение на персонала и системи, които гарантират, че се поддържа компетентността на персонала и че се изпълняват надлежно задачите, включително условията и реда относно здравословната пригодност; ж) условията и реда относно предоставяне на достатъчно информация в рамките на организацията и, когато е целесъобразно, между организацията на железопътната система;	ЗИД на ЗЖТ § 23. В чл. 115д, ал. 5 се изменя така: „(5) Основните елементи на системата за управление на безопасността са определени с наредбата по чл. 29, ал. 3, т. 1 и обхващат: 1. политика за безопасност на управителя на инфраструктурата или на железопътното предприятие; 2. качествени и количествени критерии за поддържане и подобряване на безопасността; 3. планове и процедури за: а) постигане на целите за поддържане и подобряване на безопасността; б) запознаване на целия персонал със системата за управление на безопасността; в) гарантиране на съответствие със съществуващи, нови и изменени технически и експлоатационни стандарти, Техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС), национални правила или вътрешни правила или решения на управителя на инфраструктурата или железопътното предприятие;	Частично – постигне съответствие съгласно с ННД на Наредба 59г.

3) процедури и форми за начина на документиране на информацията относно безопасността и определяне на процедура за контрол на конфигурацията на жизненоважна информация относно безопасността; и) процедури, които гарантират, че произшествията, инцидентите, ситуациите, близки до инциденти, и други опасни събития се докладват, разследват и анализират и че се вземат необходимите превантивни мерки; й) осигуряване на планове за действие, известяване и информация в случай на извънредна ситуация, съгласувани със съответните обществени органи; и к) разпоредби за осигуряване на периодично вътрешно одитиране на системата за управление на безопасността. Управителите на инфраструктура и железопътните предприятия включват всякакви други елементи, необходими за покриване на рисковете, свързани с безопасността, в съответствие с оценката на рисковете, произтичащи от собствената им дейност.	г) процедури и методи за идентифициране на рискове, извършване на оценка на риска и въвеждане на мерки за контрол на риска; д) предоставяне на достатъчно информация в рамките на организацията и между организациите на железопътната система и документиране и контрол на важна информация относно безопасността; е) действия, известяване и информация в случай на извънредна ситуация, бедствия, аварии и др., съгласувани със съответните обществени органи; 4. осигуряване на програми за обучение на персонала и на системи за поддържане компетентността на персонала и на реда относно контролиране на здравословната пригодност на персонала; 5. процедури, които гарантират, че произшествията, инцидентите, ситуациите, близки до инциденти, и други опасни събития се докладват, разследват и анализират и че се вземат необходимите превантивни мерки; 6. осигуряване на периодично вътрешно одитиране на системата за управление на безопасността; 7. всякакви други елементи, необходими за покриване на рисковете, свързани с безопасността, в съответствие с оценката на рисковете, произтичащи от собствената им дейност.	Наредба № 59 Чл. 23. (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г., 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.	Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59
4. Системата за управление на безопасността се адаптира към типа, обхвата, областта на дейност и други условия на извършваната дейност. Тя осигурява контрол на всички рискове, свързани с дейността на управителя на железопътна инфраструктура или железопътното предприятие, включително предоставянето на поддръжка, без да се засяга член 14, и материали и използването на изпълнители. Без да се засягат съществуващи национални и международни правила за отговорност, системата за управление на безопасността отчита, когато е уместно и разумно, рисковете, произтичащи в резултат от дейностите на други участници, посочени в член 4. 5. Системата за управление на безопасността на всеки управител на инфраструктура отчита ефекта от дейностите на различни железопътни предприятия върху мрежата и предвижда всички железопътни предприятия да могат да функционират в съответствие с ТСОС и националните правила, както и с условията, формулирани в техния сертификат за безопасност. Системите за управление на безопасността се разработват с цел координиране на процедурите при извънредни обстоятелства на управителя на инфраструктура с всички железопътни предприятия, които експлоатират неговата инфраструктура, и със службите за реагиране при извънредни ситуации, така че да се улесни бързата намеса на спасителните служби, и с всички други страни, които могат да бъдат засегнати от извънредна ситуация. По отношение на трансграничната инфраструктура сътрудничеството между съответните	Наредба № 59 Чл. 24. (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г., 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 изискванията на ТСОС и националните правила за безопасност, както и на условията, формулирани в сертификатите за безопасност. Чл. 25. (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г., бр. 58 от 2015 г.) Системата за управление на безопасността на управителя на железопътната инфраструктура осигурява координирано изпълнение на	Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59	

управители на инфраструктура улеснява необходимата координация и готовност на компетентните служби за реагиране при извънредни ситуации от двете страни на границата. След настъпване на тежко произшествие железопътното предприятие предоставя помощ на жертвите, като им помага при процедурите за подаване на жалби съгласно правото на Съюза, по-специално Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета (4), без да се засягат задълженията на други страни. При предоставянето на такава помощ се използват канали за комуникация със семействата на жертвите, като това включва психологическа подкрепа за жертвите на произшествия и техните семейства.	процедурите при извънредни обстоятелства от него и всички железопътни предприятия, опериращи на неговата инфраструктура.	
6. Всяка година преди 31 май всички управители на инфраструктура и железопътни предприятия представят на националния орган по безопасността 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 плановите за безопасност; б) отчет относно разработването на национални показатели за безопасност, както и на ОПБ, посочени в член 5, доколкото това е пряко свързано с докладващата организация; в) резултатите от вътрешна проверка на безопасността; г) посочване на недостатъци и неправилно извършване на железопътни операции и управление на инфраструктурата, които биха били от значение за националния орган по безопасността, включително обобщение на информацията, предоставена от съответните участници в съответствие с член 4, параграф 5, буква б); и д) доклад за прилагането на съответните ОМБ.	Наредба № 59 Чл. 12. (1) (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г., бр. 58 от 2015 г., доп., бр. 29 от 2018 г., в сила от 30.03.2018 г.) Управителите на железопътна инфраструктура и железопътните предприятия в срок до 30-юни 31 май всяка година представят на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" и на ръководителя на 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 7.06.2013 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.	Частично – ще се постигне съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59
7. Въз основа на информацията, предоставена от националните органи по безопасността в съответствие с член 17 и член 19, Агенцията може да отправи до Комисията препоръка за ОМБ за елементи от системата за управление на безопасността, които е необходимо да се хармонизират на равнището на Съюза, в това число чрез хармонизирани стандарти, както е посочено в член 6, параграф 1, буква е). В такъв случай се прилага член 6, параграф 2.		Не подлежи на въвеждане

ГЛАВА III СЕРТИФИКАТ И РАЗРЕШЕНИЕ ЗА БЕЗОПАСНОСТ Член 10 Единен сертификат за безопасност 1. Независимо от параграф 9, достъп до железопътната инфраструктура се предоставя само на железопътните предприятия, които притежават единния сертификат за безопасност, издаден от Агенцията в съответствие с параграфи 5—7 или от национален орган по безопасността в съответствие с параграф 8.	ЗИД на ЗЖТ § 9. В чл. 31 се правят следните изменения и допълнения: 1. В ал. 1 след думите „лицензирани железопътни превозвачи“ се добавя „до чл. 37, ал. 7“, а след думите „които притежават“ се добавя „единен“; 2. В ал. 2 първото изречение се изменя така: „Железопътните превозвачи по ал. 1 имат право на достъп при справедливи, недискриминационни и прозрачни условия до железопътната инфраструктура и до обслужващите съоръжения за извършване на всички видове железопътни услуги за превоз на пътници и товари.“ 6. Досегашната ал. 3 става ал. 8; 7. Досегашната ал. 4 става ал. 9 и в нея думите „ал. 3“ се заменят с „ал. 8“, а след думите „при наличие на“ се добавя „единен“. ЗЖТ Чл. 31. (8) (Нова – ДВ, бр. 47 от 2015 г.) Железопътното 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) (9) (Нова – ДВ, бр. 47 от 2015 г.) Достъпът по ал. 8 се осъществява при наличие на единен сертификат за безопасност, договор за застраховка "Гражданска отговорност" и договор с управителя на железопътната инфраструктура.
Целта на единния сертификат за безопасност е да предостави показателство, че дадено железопътно предприятие е създадо система за управление на безопасността и е в състояние да функционира безопасно в съответната област на дейност.	Наредба № 59 Чл. 34. (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) (1) (Изм. – ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Сертификатът Единният сертификат 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. В заявлението си за единен сертификат за безопасност железопътното предприятие уточнява типа и обхвата на съответните железопътни операции и предвижданата област на дейността.	Наредба № 59 Чл. 38. (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) (1) (Изм. – ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Железопътното предприятие подава писмено заявление за издаване на сертификат за безопасност по образец съгласно Приложение III на Регламент (ЕО) № 653/2007.

3. Заявлението за единен сертификат за безопасност се придружава от досие, в което се съдържа документация, доказваща, че:

а) железопътното предприятие е изградило своя система за управление на безопасността в съответствие с член 9 и че изпълнява изискванията, установени в ТСОС, ОМБ и ОКБ и други имащи отношение законодателни актове, с цел да контролира рисковете и да осигурява безопасно транспортни услуги по мрежата; и

б) железопътното предприятие, където е приложимо, отговаря на изискванията, изложени в съответните национални правила, за които е изпратена нотификация в съответствие с член 8.

Това заявление или информация за всички заявления, етапите на съответните процедури и резултатите от тях, а също и когато е приложимо — исканията и решенията на апелативния съвет — се подават чрез обслужването на едно гише, посочено в член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796.

4. Агенцията или в случая, предвиден в параграф 8 — националният орган по безопасността издава единния сертификат за безопасност или информира заявителя за решението за отказ в рамките на предварително определен и разумен срок и във всеки случай не по-късно от четири месеца след подаване от страна на заявителя на цялата необходима информация и всякаква изисквана допълнителна информация. Агенцията или в случая, предвиден в параграф 8 — националният орган по безопасността прилагат практическите условия и ред относно процедурата за сертифициране, които се установяват с акт за изпълнение, както е посочено в параграф 10.

Наредба № 59

Чл. 38. (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) (1) (Изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Железопътното предприятие подава писмено заявление за издаване на сертификат за безопасност по образец съгласно Приложение III на Регламент (ЕО) № 653/2007.

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) Наличието на сертификат за безопасност е условие за достъп до железопътната инфраструктура.

(3) Сертификатът за безопасност може да включва цялата железопътна инфраструктура или част от нея.

(4) (Изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) В сертификата за безопасност се посочва видът и размерът на дейностите, извършвани от железопътното предприятие.

ЗИД на ЗЖТ

§ 24. В чл. 115е се правят следните изменения и допълнения:

3. Създават се нови ал. 3 – 6:

(5) Железопътното предприятие подава заявление за издаване, подновяване или за изменение на единен сертификат за безопасност чрез системата за обслужване на едно гише, създадена съгласно член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796.

ЗИД на ЗЖТ

§ 24. В чл. 115е се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 след думата „издава“ се добавя „единен“, след думите „железопътните предприятия“ се поставя запетая и се добавя „които имат област на дейност, ограничена само в Република България“, а думите „наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията“ се заменят с „наредбата по чл. 29, ал. 3, т. 1“.

ЗЖТ, Чл. 115е, ал. 1 – след изм. и доп.

Чл. 115е. (Нов - ДВ, бр. 92 от 2006 г., в сила от 1.01.2007 г.) (1) (Изм. и доп. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г., изм., бр. 19 от 2016 г.) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ издава единен сертификат за безопасност на железопътните предприятия, които имат област на дейност, ограничена само в Република България и

удостоверение за безопасност на управителя на инфраструктурата при условия и по ред, определени с наредбата по чл. 29, ал. 3, т. I.

Наредба № 59

Чл. 29. (3) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" се произнася в срок до 4 месеца от датата на подаване на цялата необходима и допълнително изисквана информация със съответните документи.

ЗИД на ЗЖТ

§ 24. В чл. 115е се правят следните изменения и допълнения:

3. Създават се нови ал. 3 – 6:

„(3) Единният сертификат за безопасност на железопътни предприятия с област на дейност в Република България и в една или повече държави членки на Европейския съюз или по искане на заявителя – единният сертификат за безопасност на железопътно предприятие с област на дейност само в Република България се издава от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз.

ЗИД на ЗЖТ

§ 24. В чл. 115е се правят следните изменения и допълнения:

3. Създават се нови ал. 3 – 6:

„(3) Единният сертификат за безопасност на железопътни предприятия с област на дейност в Република България и в една или повече държави членки на Европейския съюз или по искане на заявителя – единният сертификат за безопасност на железопътно предприятие с област на дейност само в Република България се издава от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз.

§ 2. Създава се нов чл. 86:

Чл. 86. Изпълнителният директор сключва споразумение за сътрудничество между Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ и Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз в съответствие с член 76 от Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004 (ОВ, L 138/1 от 2016 г.) във връзка с издаването на разрешения и сертификати по този закон.“

5. Агенцията издава единен сертификат за безопасност на железопътни предприятия с област на дейност в една или повече държави членки.

За издаване на такива сертификати Агенцията:

а) прави оценка на елементите, изложени в параграф 3, буква а); и

б) препраща незабавно цялото досие на железопътното предприятие на националния орган по безопасността, отговарящ за предвижданата област на дейност, за оценка на изложените в параграф 3, буква б) елементи.

Като част от посочената по-горе оценка Агенцията или националният орган по безопасността са оправомощени да предприемат посещения и инспекции на обектите на железопътните предприятия, както и одити, и могат да изискват съответната допълнителна информация. Агенцията и националният орган по безопасността координират организирането на подобни посещения, одити и инспекции.

6. В рамките на един месец от получаване на заявлението за единен сертификат за безопасност Агенцията информира железопътното предприятие, че досието е пълно или изисква съответната допълнителна информация, като поставя разумен срок. По отношение на пълнотата, уместността и съгласуваността на досието Агенцията може да направи оценка и на елементите, изложени в параграф 3, буква б).

Пълно

Не подлежи на въвеждане

Агенцията отчита изцяло оценките по параграф 5 преди да вземе решение за издаване на единния сертификат за безопасност. Агенцията поема пълна отговорност за единните сертификати за безопасност, които издава.

7. Когато Агенцията не е съгласна с отрицателна оценка, направена от един или повече национални органи по безопасността съгласно параграф 5, буква б), тя информира въпросния орган или органи, като посочва основанията за несъгласието си. Агенцията и националният орган или органи по безопасността си сътрудничат за постигането на съгласие за взаимно приемлива оценка.

При необходимост, Агенцията и националният орган или органи по безопасността могат да решат в този процес да участва и железопътното предприятие. Ако не бъде постигнато съгласие за взаимно приемлива оценка в рамките на един месец, след като Агенцията е информирала съответния национален орган или органи по безопасността за несъгласието си, Агенцията взема окончателното си решение освен ако националният орган или органи по безопасността не е отнесъл въпроса за арбитраж до Апелативния съвет, създаден съгласно член 55 от Регламент (ЕС) 2016/796. Апелативният съвет решава дали да потвърди проекта за решение на Агенцията в срок от един месец след искането на националния орган или органи по безопасността.

Когато Апелативният съвет е съгласен с Агенцията, тя взема решение без отлагане.

Когато Апелативният съвет е съгласен с отрицателната оценка на националния орган по безопасността, Агенцията издава единен сертификат за безопасност в областта на дейност, от която са изключени частите от мрежата, получили отрицателна оценка.

Когато Агенцията не е съгласна с положителна оценка, направена от един или повече национални органи по безопасността съгласно параграф 5, буква б), тя информира въпросния орган или органи, като посочва основанията за несъгласието си. Агенцията и националният орган или органи по безопасността си сътрудничат за постигането на съгласие за взаимно приемлива оценка.

При необходимост, Агенцията и националният орган или органи по безопасността могат да решат в този процес участва и заявителят. Ако не бъде постигната взаимно приемлива оценка в рамките на един месец, след като Агенцията е информирала съответния национален орган или органи по безопасността за несъгласието си, Агенцията взема окончателното си решение.

8. Когато областта на дейност е ограничена до една държава членка, националният орган по безопасността на въпросната държава членка може, на собствена отговорност и ако това е поискано от заявителя, да издаде единен сертификат за безопасност. За издаването на такива сертификати националният орган по безопасността оценява досието по отношение на елементите, изложени в параграф 3, и прилага практическите условия и реда, които са установени в акта за изпълнение, посочен в параграф 10. Като част от посочените по-горе оценки националният орган по безопасността е оправомощен да предприема посещения и инспекции на обектите на железопътните предприятия, както и одити.

В рамките на един месец от получаване на искането на заявителя националният орган по безопасността информира заявителя, че досието е пълно или изисква съответната допълнителна информация.

Единният сертификат за безопасност е валиден и без разширяване на областта на дейност и за железопътни предприятия, опериращи до гари в съседни държави членки със сходни

Не подлежи на въвеждане

Частично – ще се постигне съответствие с НИД на Наредба 59

ЗИД на ЗЖТ

§ 24. В чл. 115е се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 след думата „издава“ се добавя „единен“, след думите „железопътните предприятия“ се поставя запетая и се добавя „които имат област на дейност, ограничена само в Република България“, а думите „наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията“ се заменят с „наредбата по чл. 29, ал. 3, т. 1“.

3. Създават се нови ал. 3 – 6:

(6) При констатиране на нередовности в заявлението по ал. 4 или 5 или в приложената към него документация Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ изисква еднократно отстраняване на нередовностите и/или предоставяне на

характеристики на мрежата и сходни оперативни правила, когато тези гари са в близост до границата и след съгласуване с компетентните национални органи по безопасността. Това съгласуване може да се извършва за всеки конкретен случай или да бъде изложено в трансгранично споразумение между държавите членки или националните органи по безопасността.

Националният орган по безопасността носи пълна отговорност за единните сертификати за безопасност, които издава.

9. Държава членка може да позволи на оператори от трети държави да достигнат до гара на нейна територия, предназначена за трансграничните операции и намираща се в близост до границата на тази държава членка, без да изискват единен сертификат за безопасност, при условие че е гарантирано подходящо ниво на безопасност посредством:

- а) трансгранично споразумение между заинтересованата държава членка и съседната трета държава; или
- б) договорни споразумения между оператора от въпросната трета държава и железопътното предприятие или управителя на инфраструктурата, който разполага с единния сертификат за безопасност или с разрешението за безопасност за извършване на дейност в тази мрежа, при условие че свързаните с безопасността аспекти на тези споразумения са надлежно отразени в системата им за управление на безопасността.

10. До 16 юни 2018 г. Комисията приема чрез актове за изпълнение практическите условия и реда, посочващи:

- а) начина, по който изискванията за единен сертификат за безопасност, предвидени в настоящия член, се изпълняват от заявителя, и списък на изискваните документи;
- б) подробна информация за процеса на сертифициране, като процедурните етапи и сроковете на всеки етап от процеса;
- в) начина, по който изискванията, предвидени в настоящия член, трябва да се спазват от Агенцията и националният орган по безопасността по време на различните етапи на процеса на подаване на заявление и получаване на разрешение, включително при оценката на досиетата на заявителите; и
- г) срока на валидност на единните сертификати за безопасност, издадени от Агенцията или от националните органи по безопасността, по-специално в случай на актуализиране на единните сертификати за безопасност в резултат от промени на типа, обхвата и областта на дейност.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 28, параграф 3. В тях се отчита опитът, придобит по време на прилагането на Регламент (ЕО) № 653/2007 на Комисията (1) и на Регламент (ЕС) № 1158/2010 на

допълнителна информация или документи, като определя срок не по-кратък от 10 работни дни и по-дълъг от четири месеца“.

8. Създават се ал. 11 и 12:

„(11) Единният сертификат за безопасност, издаден по ал. 1, е валиден без разширяване на областта на дейност и за железопътни предприятия, опериращи до гари в съседни държави членки на Европейския съюз със сходни характеристики на мрежата и сходни оперативни правила, когато тези гари са в близост до границата и след съгласуване с компетентните национални органи по безопасността. Това съгласуване може да се извършва за всеки конкретен случай или да бъде направено в трансгранично споразумение между държавите членки или националните органи по безопасността.

НИД на Наредба № 59

ЗИД на ЗЖТ

§ 24. В чл. 115е се правят следните изменения и допълнения:

8. Създават се ал. 11 и 12:

(12) Железопътни оператори от трети държави, извън Европейския съюз, могат да достигат до граничната гара на територията на Република България за извършване на операции, свързани с трансграничният трафик, без да притежават единен сертификат за безопасност, при условие, че е гарантирано нивото на безопасност и когато това е уговорено в трансграничното споразумение между Република България и съседната трета държава, в която железопътният оператор е получил право да извършва превози.“

Цялно

Не подлежи на въвеждане

Комисията (2) и опитът, натрупан при изготвянето на споразуменията за сътрудничество, посочени в член 11, параграф 1.

11. В единните сертификати за безопасност се уточняват типът и обхватът на извършваните железопътните операции и областта на дейност. Единният сертификат за безопасност може да обхваща и странични коловози, собственост на железопътното предприятие, ако те са включени в системата му за управление на безопасността.

12. Всяко решение за отказ за издаване на единен сертификат за безопасност или за изключване на част от мрежата в съответствие с посочената в параграф 7 отрицателна оценка е надлежно мотивирано. В срок от един месец, считано от получаването на решението, заявителят може да поиска от Агенцията или националния орган по безопасността, в зависимост от случая, да преразгледа решението си. Агенцията или националният орган по безопасността има два месеца от датата на получаване на искането за преразглеждане, за да потвърди или отмени своето решение.

Ако решението за отказ на Агенцията бъде потвърдено, заявителят може да обжалва пред Апелативния съвет, определен съгласно член 55 от Регламент (ЕС) 2016/796.

Ако решението за отказ на националния орган по безопасността бъде потвърдено, заявителят може да обжалва пред апелативен орган в съответствие с националното право. За целите на тази процедура на обжалване държавите членки могат да определят регулаторния орган, посочен в член 56 от Директива 2012/34/ЕС. В този случай се прилага член 18, параграф 3 от настоящата директива.

13. Единният сертификат за безопасност, издаден от Агенцията или от националния орган по безопасността съгласно настоящия член, се подновява по искане на железопътното предприятие на интервали, ненадвишаващи пет години. Той се подновява изцяло или частично при съществена промяна на типа или обхвата на дейност.

Наредба № 59

Чл. 34. (3) Сертификатът Единният сертификат за безопасност може да включва цялата железопътна инфраструктура или част от нея.

(4) (Изм. – ДВ, бр. 58 от 2015 г.) В сертификата единния сертификат за безопасност се посочва видът и размерът на дейностите, извършвани от железопътното предприятие.

ЗИД на ЗЖТ

§ 25. В чл. 115ж се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинея 1 се изменя така:

„(1) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ може да откаже издаването на единен сертификат за безопасност или на удостоверение за безопасност по чл. 115е, ал. 1. Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз може да откаже издаването на единен сертификат за безопасност по чл. 115е, ал. 3. Всяко решение за отказ за издаване на единен сертификат за безопасност или на удостоверение за безопасност се мотивира.“

3. Създават се нови ал. 3 и 4:

„(3) Решението на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ за отказ по ал. 1 или за отнемане по ал. 2 може да бъде обжалвано от заявителя пред Административния съд София-град.

(4) Решението на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз за отказ по ал. 1 или за отнемане по ал. 2 може да бъде обжалвано от заявителя пред Апелативния съвет, определен съгласно член 55 от Регламент (ЕС) 2016/796.

ЗИД на ЗЖТ

§ 24. В чл. 115е се правят следните изменения и допълнения:

3. Създават се нови ал. 3 – 6:

(5) Железопътното предприятие подава заявление за издаване, подновяване или за изменение на единен сертификат за безопасност чрез системата за обслужване на едно гнише, създадена съгласно член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796.

4. Досегашната ал. 5 става ал. 9 и се изменя така:

„(7) Единният сертификат за безопасност се издава за срок до пет години и се подновява след подаване на заявление от железопътното предприятие. Удостоверението за безопасност е валидно пет години и се подновява след заявление от управителя на инфраструктурата.“

6. Досегашната ал. 5 става ал. 9 и се изменя така:

Частично – ще се постигне съответствие с НИД на Наредба 59

Пълно

Пълно

„(9) Единният сертификат за безопасност или удостоверението за безопасност се подновяват изцяло или частично при:

- а) съществени промени в регулаторната рамка за безопасност;
- б) съществена промяна на типа или обхвата на дейност на железопътното предприятие;
- в) съществена промяна на инфраструктурата, сигнализацията или енергийните подсистеми или на принципите на тяхната експлоатация и поддръжка.“

7. Досегашната ал. 6 става ал. 10 и в нея думите „молба за издаване на нов сертификат за безопасност или ново“ се заменят със „заявление за подновяване на единен сертификат за безопасност или на“, а думата „сертификат“ се заменя с „единен сертификат“.

ЗЖТ, Чл. 115е, ал. 10 (досегашна ал. 6), след изм. и доп.:
(6) (10) (Изм. и доп. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г., изм., бр. 19 от 2016 г.) Железопътното предприятие или управителят на инфраструктурата подава заявление за подновяване на единен сертификат за безопасност или на удостоверение за безопасност не по-късно от 6 месеца преди датата на изтичане на срока на издадените единен сертификат и удостоверение.

Цълно

ЗИД на ЗЖТ

§ 24. В чл. 115е се правят следните изменения и допълнения:

3. Създават се нови ал. 3 – 6:

(5) Железопътното предприятие подава заявление за издаване, подновяване или за изменение на единен сертификат за безопасност чрез системата за обслужване на едно гише, създадена съгласно член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796.

Цълно

ЗИД на ЗЖТ

§ 24. В чл. 115е се правят следните изменения и допълнения:

6. Досегашната ал. 5 става ал. 9 и се изменя така:

14. Ако заявителят вече има единен сертификат за безопасност, издаден в съответствие с параграфи 5—7 и желае да разшири областта на дейността си, или ако вече има единен сертификат за безопасност, издаден в съответствие с параграф 8 и желае да разшири областта на дейността си към друга държава членка, той допълва досието със съответните документи, посочени в параграф 3, по отношение на допълнителната област на дейност. Железопътното предприятие изпраща досието на Агенцията, която след процедурите, предвидени в параграфи 4—7 издава актуализиран единен сертификат за безопасност, в който е включена разширената област на дейност.

В такъв случай се извършва консултация само с националните органи по безопасността, които са засегнати от разширяването на дейността, за целите на оценката на досието, както е предвидено в параграф 3, буква б).

Ако железопътното предприятие е получило сертификат за безопасност в съответствие с параграф 8 и желае да разшири областта на дейност в рамките на посочената държава членка, то допълва досието със съответните документи, посочени в параграф 3, по отношение на допълнителната област на дейност.

То изпраща досието чрез обслужване на едно гише, посочено в член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796 на националния орган по безопасността, който след процедурите, предвидени в параграф 8 издава актуализиран единен сертификат за безопасност, който обхваща разширената област на дейност.

15. След значителни промени в регулаторната рамка за безопасност Агенцията и компетентните национални органи по безопасността могат да поискат преразглеждане на издадените от тях единни сертификати за безопасност.

„(9) Единният сертификат за безопасност или удостоверение за безопасност се подновяват изцяло или частично при: а) съществени промени в регулаторната рамка за безопасност; б) съществена промяна на типа или обхвата на дейност на железопътното предприятие; в) съществена промяна на инфраструктурата, сигнализацията или енергийните подсистеми или на принципите на тяхната експлоатация и поддръжка.“ Наредба № 59 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-месеен две седмици от извършване на съответното действие. НИД на Наредба № 59	16. Агенцията уведомява компетентните национални органи по безопасността, без отлагане и във всеки случай в рамките на две седмици, за издаването на единен сертификат за безопасност. Агенцията уведомява незабавно компетентните национални органи по безопасността в случай на подновяване, изменение или отмяна на единен сертификат за безопасност. Тя посочва наименованието и адреса на железопътното предприятие, датата на издаване, типа, обхвата, валидността и областта на дейност за единния сертификат за безопасност и в случай на отмяна — мотивите за решението си. В случай на издаване на единен сертификат за безопасност от национален орган по безопасността, същата информация се предоставя в същия срок на Агенцията от компетентния(ите) национален(ни) орган(и) по безопасността. Член 11 Сътрудничество между Агенцията и националните органи по безопасността за издаване на единни сертификати за безопасност 1. За целите на член 10, параграфи 5 и 6 от настоящата директива, Агенцията и националните органи по безопасността сключват споразумения за сътрудничество в съответствие с член 76 от Регламент (ЕС) 2016/796. Споразуменията за сътрудничество са конкретни или рамкови, с участието на един или повече национални органи по безопасността. В споразуменията за сътрудничество се съдържа подробно описание на задачите и условията за очакваните резултати, приложимите срокове за постигането им и разпределението на таксите, заплащани от заявителя. 2. Споразуменията за сътрудничество могат да включват и специфични договорености за сътрудничество в случай на мрежи, за които се изискват специфични експертни познания поради географски или исторически причини, с оглед намаляване на административната тежест и разходи за заявителя. Когато такива мрежи са изолирани от останалата част от железопътната система на Съюза, тези специфични споразумения за сътрудничество могат да включват възможност за делегиране на функции на съответните национални органи по безопасността, когато това е необходимо за осигуряване на ефикасно и пропорционално разпределение на ресурсите за сертифициране. Тези споразумения за сътрудничество се сключват преди Агенцията да изпълни задачите по сертифициране в съответствие с член 31, параграф 3. 3. По отношение на държавите членки, в чиито железопътни мрежи междурелсието е различно от това на основната железопътна мрежа в Съюза и тези мрежи имат еднакви технически и експлоатационни изисквания със съседни трети държави, в допълнение към споразуменията за сътрудничество, посочени в параграф 2, всички съответни национални органи по безопасността в тези държави членки сключват с Агенцията многостранно споразумение, което включва условията за улесняване на разширяването на областта на
Частично – ще се постигне съответствие с НИД на Наредба 59	Пълно ЗИД на ЗЖТ § 2. Създава се нов чл. 86: „Чл. 86. Изпълнителният директор сключва споразумение за сътрудничество между Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ и Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз в съответствие с член 76 от Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004 (ОВ, L 138/1 от 2016 г.) във връзка с издаването на разрешения и сертификати по този закон.“
Не подлежи на въвеждане	Не подлежи на въвеждане

дейност на сертификатите за безопасност в съответните държави членки, когато е приложимо. Член 12 Разрешение за безопасност на управители на инфраструктура 1. За да може да управлява и експлоатира железопътна инфраструктура, управителят на такава инфраструктура получава разрешение за безопасност от националния орган по безопасността в държавата членка, в която е разположена железопътната инфраструктура.	ЗИД на ЗЖТ § 24. В чл. 115е се правят следните изменения и допълнения: 1. В ал. 1 след думата „издава“ се добавя „единен“, след думите „железопътните предприятия“ се поставя запетая и се добавя „които имат област на дейност, ограничена само в Република България“, а думите „наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията“ се заменят с „наредбата по чл. 29, ал. 3, т. 1“. 2. В ал. 2 думата „сертификат“ се заменя с „единния сертификат“, а думите „на разрешение за въвеждане в експлоатация за съответните возила“ и запетаята след тях се заличават; ЗЖТ, Чл. 115е, ал. 1 и ал. 2 – след изм. и доп. Чл. 115е. (Нов - ДВ, бр. 92 от 2006 г., в сила от 1.01.2007 г.) (1) (Изм. и доп. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г., изм., бр. 19 от 2016 г.) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" издава единен сертификат за безопасност на железопътните предприятия, които имат област на дейност, ограничена само в Република България и удостоверение за безопасност на железопътната инфраструктура и удостоверение за безопасност само в Република България и инфраструктурата при условия и по ред, определени с наредбата по чл. 29, ал. 3, т. 1. (2) (Изм. и доп. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) Изпълнителният директор издава единния сертификат и удостоверение по ал. 1 при наличие на функционални и проверени системи за управление на безопасността и на правила за управление на дейността. 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. Наредба № 59 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".	Пълно Пълно
--	---	---------------------------

2. потвърждава приемането на правилата на управителя на железопътна инфраструктура за изпълнение на специфичните изисквания, необходими за безопасно проектиране, поддържане и експлоатация на железопътната инфраструктура, и поддържането и управлението на контрола на движението и системата за сигнализация.	Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59. Пълно ЗИД на ЗЖТ § 24. В чл. 115е се правят следните изменения и допълнения: 4. Досегашната ал. 3 става ал. 7 и се изменя така: „(7) Единният сертификат за безопасност се издава за срок до пет години и се подновява след подаване на заявление от железопътното предприятие. Удостоверението за безопасност е валидно пет години и се подновява след заявление от управителя на инфраструктурата.“ 6. Досегашната ал. 5 става ал. 9 и се изменя така: „(9) Единният сертификат за безопасност или удостоверение за безопасност се подновяват изцяло или частично при: а) съществени промени в регулаторната рамка за безопасност; б) съществена промяна на типа или обхвата на дейност на железопътното предприятие; в) съществена промяна на инфраструктурата, сигнализацията или енергийните подсистеми или на принципите на тяхната експлоатация и поддръжка.“ ЗЖТ Чл. 115д. (6) (В сила от 1.01.2007 г. - ДВ, бр. 92 от 2006 г., изм., бр. 19 от 2016 г.) Железопътните предприятия и управителят на инфраструктурата подават ежесечно информация до Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" за състоянието на безопасността и прилагането на системата за управление на безопасността. Наредба № 59 Чл. 29. (3) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" се произнася в срок до 4 месеца от датата на подаване на цялата необходима и допълнително изисквана информация със съответните документи. НИД на Наредба № 59 Чл. 54. (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) (1) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация"
Националният орган по безопасността дава разяснения относно изискванията за разрешенията за безопасност и необходимите документи, по целесъобразност под формата на документ с насоки за подаване на заявления. 2. Разрешението за безопасност е валидно пет години и може да се подновява след заявление от управителя на инфраструктурата. То се преразглежда изцяло или частично при съществена промяна на инфраструктурата, сигнализацията или енергийните подсистеми или на принципите на тяхната експлоатация и поддръжка. Управителят на инфраструктура уведомява без отлагане националния орган по безопасността за всички такива промени. 3. Националният орган по безопасността взема решение относно заявлението за разрешение за безопасност без отлагане и във всеки случай не по-късно от четири месеца след предоставянето на цялата необходима информация и изискваната допълнителна информация от заявителя. 4. Националният орган по безопасността уведомява Агенцията, без отлагане и във всеки случай в срок от две седмици, за издадените, подновени, изменени или отменени разрешения за безопасност. Той посочва наименованието и адреса на управителя на железопътната	Частично – ще се постигне пълно съответствие

инфраструктура, датата на издаване, обхвата и валидността на разрешението за безопасност и в случай на отмяна — мотивите за решението си.

5. По отношение на трансграничните инфраструктури компетентните национални органи по безопасността си сътрудничат за издаване на разрешения за безопасност.

уведомява Европейската железопътна агенция в срок до един месец две седмици за всички издадени, подновени, изменени или отнети удостоверения за безопасност.

въвеждане с НИИД на Наредба 59.

Принципно подлежи на въвеждане. Това, че при нас засега не съществува, не означава, че нормата не следва да се транспонира

Коментар: За разлика от други страни от ЕС, в България няма такива случаи – когато един Управител на инфраструктура управлява инфраструктура на територията на две съседни държави-членки на ЕС.

Член 13 Достъп до съоръжения за подготовка

1. Държавите членки гарантират, че железопътните предприятия и управителите на инфраструктура и техният персонал, изпълняващ функции по безопасността с критично значение, разполагат със справедлив и недискриминационен достъп до съоръженията за обучение на влакови машинисти и придружаващ влаков персонал винаги когато такова обучение е необходимо за експлоатиране на линиите по тяхната мрежа. Услугите за обучение включват обучение за запознаване с маршрутите, правилата и процедурите за експлоатация, сигнализацията и системата от команди за управление, както и процедурите при аварийни ситуации, прилагани по експлоатираните маршрути.

Ако услугите за обучение не включват изпити и издаване на сертификати, държавите членки гарантират, че персоналят на железопътните предприятия и управителите на инфраструктура имат достъп до такива сертификати. Националният орган по безопасността гарантира, че услугите за обучение отговарят на изискванията, формулирани съответно в Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, в ТСОС или в националните правила, посочени в член 8, параграф 3, буква д) от настоящата директива.

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.

Националният орган по безопасността гарантира, че услугите за обучение отговарят на изискванията, формулирани съответно в Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, в ТСОС или в националните правила, посочени в член 8, параграф 3, буква д) от настоящата директива.

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.

Чл. 57. (1) (Изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Железопътните предприятия и управителът 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 местоработата, 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

2. Ако съоръженията за подготовка са достъпни само чрез едно-единствено железопътно предприятие или управител на инфраструктура, държавите членки гарантират, че тези услуги са достъпни за други железопътни предприятия на разумна и недискриминационна цена, която зависи от разходите и може да включва коефициент на печалба. 3. При набиране на нови влакови машинисти, влаков персонал и персонал, изпълняващ функции по безопасността с критично значение, железопътните предприятия имат възможност да отчитат всякаква подготовка, квалификация и опит, придобити преди това от други железопътни предприятия. За тази цел такива членове на персонала имат право на достъп до всички документи, удостоверяващи тяхната подготовка, квалификация и опит, както и да получат копия от тези документи и да ги предоставят където е необходимо. 4. Железопътните предприятия и управителите на инфраструктура са отговорни за нивото на подготовка и квалификация на своя персонал, изпълняващ функции по безопасността с критично значение.	за работа при други железопътни предприятия или управител на железопътна инфраструктура. Чл. 55. (1) (Изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Железопътните предприятия и управителът 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 Поддръжка на превозните средства 1. За всяко превозно средство, преди да бъде използвано в мрежата, се определя структурата, която отговаря за неговата поддръжка и която се регистрира в регистъра на превозните средства съгласно член 47 от Директива (ЕС) 2016/797. 2. Без да се засяга задължението на железопътните предприятия и управителите на инфраструктура за безопасната експлоатация на влаковете, предвидено в член 4, структурата, отговаряща за поддръжката, осигурява безопасното експлоатационно състояние на превозните средства, за чиято поддръжка отговаря. За тази цел структурата, която отговаря за поддръжката, създава система за поддръжка на тези превозни средства, като чрез тази система: а) гарантира, че превозните средства се поддържат в съответствие с документите, свързани с поддръжката на всяко превозно средство, и с действащите разпоредби, включително правилата за поддръжка и съответните разпоредби на ТСОС; б) прилага необходимите методи за определяне и оценка на риска, установени в ОМБ, в съответствие с член 6, параграф 1, буква а), където е уместно, в сътрудничество с други участници; в) гарантира, че нейните изпълнители предприемат мерки за контрол на риска посредством прилагането на методите за наблюдение на процесите, изложени в ОМБ относно наблюдението съгласно член 6, параграф 1, буква в), и че това е предвидено в договорните клаузи, които се разкриват по искане на Агенцията или на националния орган по безопасността; г) гарантира проследимостта на дейностите по поддръжката. 3. Системата за поддръжка се състои от следните функции: а) функция по управление за надзор и координиране на функциите по поддръжка, посочени в букви б)–г), и за гарантиране на безопасното експлоатационно състояние на превозното средство в железопътната система; б) функция по разработване на поддръжката, която отговаря за управлението на документацията за поддръжката, включително управлението на конфигурацията, въз основа на данни за проектирането и експлоатацията, както и за качеството и извлечения опит;	Пълно ЗЖТ Чл. 45. (Изм. и доп. - ДВ, бр. 92 от 2006 г., изм., бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) (1) За всяко превозно средство преди въвеждането му в експлоатация се определя лице, което е отговорно за неговото поддържане. (2) Железопътните превозвачи, управителите на железопътната инфраструктура или ползвателите на превозните средства могат да изпълняват функциите на лице по ал. 1. (3) Лицето по ал. 1 се вписва в регистъра на превозните средства. (4) Лицето по ал. 1 осигурява чрез система за поддържане безопасното експлоатационно състояние на превозните средства, като гарантира, че превозните средства са поддържани в съответствие със: 1. инструкциите и други технически документи относно поддържането на съответното превозно средство; 2. действащите разпоредби, включително правилата за поддържане, и изискванията на техническите спецификации за оперативна съвместимост. (5) Лицето по ал. 1 извършва поддържането на превозните средства самостоятелно или възлага изпълнението на част от функциите по поддръжката на друг изпълнител. (6) Независимо от отговорността на лицето по ал. 1 железопътният превозвач и управителът на железопътната инфраструктура отговарят за безопасната експлоатация на превозните средства, които ползват чрез изградена система за управление на безопасността.

в) функция по управление на поддръжката на вагонния парк за управление на прекрътането на експлоатацията на превозното средство с цел поддръжка и повторното му въвеждане в експлоатация след поддръжката; г) функция по извършване на поддръжката за осъществяване на необходимата техническа поддръжка на превозното средство или на части от него, включително документацията за пускане в експлоатация. Структурата, която отговаря за поддръжката, изпълнява функцията по управление самостоятелно, но може да възлага функциите по поддръжка, посочени в букви б) — г), или част от тях на други външни изпълнители, например работилници за поддръжка. Структурата, която отговаря за поддръжката гарантира, че всички функции, посочени в букви а) — г) са в съответствие с изискванията и критериите за оценка, изложени в приложение III. Работилниците за поддръжка прилагат съответните раздели на приложение III, както е установено в актовете за изпълнение, приети съгласно параграф 8, буква а), съответстващи на функциите и дейностите, които предстои да бъдат сертифицирани. 4. По отношение на товарните вагони, и след приемането на актовете за изпълнение, посочени в параграф 8, буква б), по отношение на други превозни средства, всяка структура, която отговаря за поддръжката, се сертифицира от акредитиран или признат орган или от национален орган по безопасността, и получава сертификат на структура отговаряща за поддръжката (сертификат на СОП) в съответствие със следните условия: а) процесите на акредитация и признаване се основават на критерии за независимост, компетентност и безпристрастност; б) системата за сертифициране предоставя доказателства, че дадена структура, която отговаря за поддръжката, е създадена система за поддръжка, за да гарантира безопасното експлоатационно състояние и функциониране на всяко превозно средство, за чиято поддръжка отговаря; в) сертифицирането на СОП се основава на оценка на способността на тази структура да спазва съответните изисквания и критерии за оценка, изложени в приложение III, и да ги прилага последователно. То включва система за надзор, която да гарантира непрекъснатото спазване на тези изисквания и критерии за оценка след предоставянето на сертификата на СОП; г) сертифицирането на работилниците за поддръжка се основава на спазването на разпоредбите на съответните раздели в приложение III, приложени за съответните функции и дейности, които предстои да бъдат сертифицирани. Когато структурата, която отговаря за поддръжката, е железопътна предприятие или управител на инфраструктура, спазването на условията, установени в първа алинея, може да се проверява от националния орган по безопасността съгласно процедурите, посочени в член 10 или член 12, и може да бъде потвърдено в сертификатите, издадени в съответствие с тези процедури. 5. Сертификатите, издадени в съответствие с параграф 4, са валидни в рамките на целия Съюз.	Поддръжка на превозните средства Чл. 62а. (Нов - ДВ, бр. 101 от 2010 г.) (1) За всяко превозно средство преди въвеждането му в експлоатация се определя лице, което е отговорно за неговото поддръжане. (2) (Изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Железопътните предприятия, управителите на железопътната инфраструктура или ползвателите на превозните средства могат да изпълняват функциите на лице по ал. 1. (3) (Доп. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) Лицето по ал. 1 се вписва в регистъра на превозните средства по чл. 61, ал. 1 от Наредба № 57 от 2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз (обн., ДВ, бр. 55 от 2004 г.; изм., бр. 60 от 2004 г., бр. 91 от 2005 г., бр. 55 от 2006 г.; попр., бр. 59 от 2006 г.; изм., бр. 88 от 2007 г., бр. 84 от 2010 г. и бр. 5 от 2012 г.). (4) (Изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Независимо от отговорността на лицето по ал. 1 железопътното предприятие и управителят на железопътната инфраструктура отговарят за безопасната експлоатация на превозните средства, които ползват посредством изградена система за управление на безопасността. (5) Лицето по ал. 1 изгражда своя система за поддръжка, чрез която осигурява безопасното експлоатационно състояние на превозните средства, за които отговаря, като гарантира, че те са поддържани в съответствие със: 1. досието за поддръжката на съответното превозно средство, включително инструкциите и други технически документи; 2. действащите разпоредби, включително правилата за поддръжане и изискванията на ТСОС. (6) Лицето по ал. 1 извършва поддръжането на превозните средства самостоятелно или го възлага чрез сключването на договор. (7) (Нова - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) При смяна на лицето, което отговаря за поддръжането, собственикът или ползвателят на съответните превозни средства уведомява Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" за промяната, която незабавно се отразява в националния регистър на превозните средства. Лицето, което е отговаряло за поддръжането, се освобождава от отговорностите си след отписване от националния регистър на превозните средства. (8) (Нова - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) В случай че към датата на отписване на лицето, което е отговаряло за
---	--

поддържането на превозните средства от регистъра по ал. 3, не е посочено ново лице, което да отговаря за поддържането, съответните превозни средства се отписват до посочване и вписване на новото лице.

(9) (Нова - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) При смяна на лицето, което отговаря за поддържането, същото предава документацията за поддържането на собственика или ползвателя на съответните превозни средства или на новото лице, което отговаря за поддържането им.

Чл. 62б. (Нов - ДВ, бр. 101 от 2010 г., изм., бр. 28 от 2012 г.) (1) Лицето по чл. 62а, ал. 1 извършва поддържането на превозните средства след получаване на сертификат на лице, отговорно за поддържането. Поддържането на товарни вагони се извършва след получаване на сертификат на лице, отговорно за поддържането на товарни вагони. Поддържането на другите видове превозни средства се извършва след получаване на сертификат на лице, отговорно за поддържането на съответния друг вид превозно средство.

(2) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" издава сертификатите по ал. 1, както следва:

1. сертификат на лице, отговорно за поддържането на товарни вагони се издава по образец, съгласно Приложение V на Регламент (ЕС) № 445/2011 на Комисията от 10 май 2011 г. относно система за сертифициране на структурите, които отговарят за поддържането на товарни вагони, и за изменение на Регламент (ЕО) № 653/2007 (ОВ, L 122, 11.05.2011 г.) (Регламент (ЕС) № 445/2011);
2. сертификат на лице, отговорно за поддържането на другите видове превозни средства, се издава по образец съгласно приложение № 4а.
- (3) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" издава сертификат за функции по поддържането, както следва:
 1. сертификат за функции по поддържането на товарни вагони се издава по образец съгласно Приложение V на Регламент (ЕС) № 445/2011;
 2. сертификат за функции по поддържането на другите видове превозни се издава по образец съгласно приложение № 5а.
- (4) Сертификатите по ал. 2 и 3 са поименни и не подлежат на преотстъпване.
- (5) (Доп. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Сертификатите по ал. 2 и 3 се издават за срок до 5 години.

(6) (Изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Когато железопътно предприятие или управител на железопътната инфраструктура ще извършва само или сам поддържането на товарни вагони, но не притежава валиден сертификат за поддържане, оценка на неговия капацитет като лице, отговорно за поддържането на товарни вагони, се извършва като част от процедурата за разглеждане на заявлението за издаване на сертификат/удостоверение за безопасност. Издаването или подновяването на сертификат за безопасност на железопътното предприятие или на удостоверение за безопасност на управителя на железопътната инфраструктура потвърждава изпълнението на изискванията за сертифициране на лице, отговорно за поддържането.

(7) Системата за поддържане на превозните средства се състои от следните функции:

1. функция по управление, която контролира и координира функциите по поддържане, посочени в т. 2 - 4, и гарантира безопасното състояние на превозните средства в железопътната система;
2. функция по разработване на поддържането, която отговаря за управлението на документацията за поддържането, включително управлението на конфигурацията въз основа на данни за проектирането и експлоатацията, както и за качеството и извлечения опит;
3. функция по управление на поддържането на превозните средства, която отговаря за прекратяването на експлоатацията на превозно средство с цел поддържане и повторното му въвеждане в експлоатация след поддържането;
4. функция по извършване на поддържането, която отговаря за осъществяване на необходимото техническо поддържане на превозното средство или на части от него, включително документацията, свързана с техническото обслужване.

(8) Лицето, отговорно за поддържането, изпълнява функцията по управление самостоятелно, но може да възложи на друго лице (външен изпълнител) функциите по поддържане, посочени в ал. 7, т. 2 - 4.

(9) Лицето, което изпълнява някоя от функциите по поддържане, посочени в ал. 7, т. 2 - 4, може да бъде сертифицирано при спазване на критериите, определени съответно в Приложение I на Регламент (ЕС) № 445/2011 или приложение № 56 (изисквания и критерии за оценка).

(10) Независимо от възлагането на друго лице (външен изпълнител) лицето, отговорно за поддържането на превозните средства, е отговорно за резултата от дейностите по поддържане,

	които управлява, и е длъжно да установи система за наблюдение на посочените дейности.	Не подлежи на въвеждане
6. Въз основа на препоръката на Агенцията, Комисията приема посредством актове за изпълнение подробни разпоредби за условията за сертифициране, посочени в първа алинея на параграф 4, на структурата която отговаря за поддръжката на товарни вагони, включително изискванията, изложени в приложение III, при спазване на съответните ОМБ и ТСОС, и когато е необходимо изменя тези разпоредби. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 28, параграф 3. Системата за сертифициране, приложима по отношение на товарните вагони, приета с Регламент (ЕС) № 445/2011 на Комисията (1), продължава да се прилага, докато актът за изпълнение, посочен в настоящия параграф, започне да се прилага.		Не подлежи на въвеждане
7. До 16 юни 2018 г. Агенцията дава оценка на системата за сертифициране на структурата, която отговаря за поддръжката на товарни вагони, разглежда целесъобразността на прилагането на тази система за всички превозни средства и задължителното сертифициране на работилниците за поддръжка и представя своя доклад на Комисията.		Не подлежи на въвеждане
8. Въз основа на извършената от Агенцията оценка съгласно параграф 7, Комисията приема посредством актове за изпълнение, когато това е уместно, и когато е необходимо впоследствие изменя подробните разпоредби, в които се определя кои от изискванията, изложени в приложение III, се прилагат за целите на а) функциите по поддръжка, извършвани от работилници за поддръжка, включително подробните разпоредби за осигуряване на еднакво изпълнение на сертифицирането на работилниците за поддръжка, при спазване на съответните ОМБ и ТСОС. б) сертифицирането на структури, които отговарят за поддръжката на превозни средства, различни от товарни вагони, въз основа на техническите характеристики на тези превозни средства, включително подробните разпоредби за осигуряване на еднакво изпълнение на условията за сертифициране на структурата, която отговаря за поддръжката на превозни средства, различни от товарни вагони, при спазване на съответните ОМБ и ТСОС. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 28, параграф 3.		Не подлежи на въвеждане

Дерогации от системата за сертифициране на структури, които отговарят за поддръжката

1. Държавите членки могат да изпълнят задълженията за определяне на структура, отговорна за поддръжката, посредством алтернативни мерки спрямо системата за поддръжка, установена в член 14, в следните случаи:

а) превозни средства, регистрирани в трета държава и поддържани в съответствие със законодателството на тази държава;

б) превозни средства, използвани в мрежи или по линии, при които ширината на междурелсието се различава от тази на главната железопътна мрежа в рамките на Съюза и по отношение на които изпълнението на изискванията, предвидени в член 14, параграф 2, се обезпечават от международни споразуменения с трети държави;

в) товарни вагони и пътнически вагони, които се използват съвместно с трети държави, чието междурелсие е различно от това на основната железопътна мрежа в рамките на Съюза;

г) превозни средства, използвани в мрежите, посочени в член 2, параграф 3, и военно оборудване и специален транспорт, за който се изисква предоставяне на разрешение *ad hoc* от страна на националния орган по безопасността преди въвеждането му в експлоатация. В този случай дерогации се предоставят за срокове, които не надвишават 5 години.

Наредба № 59

Чл. 62ж. (Нов - ДВ, бр. 101 от 2010 г.) (1) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" може да определи алтернативни мерки за определяне и сертифициране на структура, отговорна за поддръжката на превозни средства, чрез дерогация:

1. когато превозните средства са регистрирани в трета държава и са поддържани в съответствие с нейното законодателство;

2. когато превозните средства се експлоатират по междурелсие, което е различно от това на основната железопътна мрежа в рамките на Европейския съюз и за които изискването по чл. 62а, ал. 5 е предвидено в международни споразумения с трети държави;

3. когато превозните средства представляват:

а) културно-историческо наследство и се движат по железопътната инфраструктура, при условие че съответстват на националните правила и разпоредби за безопасност;

б) военно оборудване;

в) средства за извършване на специален транспорт, който изисква предоставяне на специално разрешение от националния орган по безопасност преди въвеждането му в експлоатация.

(2) В случая по ал. 1, т. 3 дерогация за определяне на алтернативни мерки може да бъде предоставена за срок до 5 години.

(3) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" прилага дерогациите по ал. 1 и 2:

1. при регистриране на превозните средства в регистъра на превозните средства;

2. (изм. и доп. - ДВ, бр. 28 от 2012 г., изм., бр. 58 от 2015 г.) при издаване или подновяване на сертификат за безопасност на железопътното предприятие или удостоверение за безопасност на управителя на железопътната инфраструктура.

(4) Дерогациите по ал. 1 се посочват и обосновават в годишния доклад по чл. 67.

(5) В случай че Европейската железопътна агенция установи, че предоставена от националния орган по безопасност дерогация излага железопътната система на Общността на прекомерни рискове, незабавно информира Европейската комисия, която може да отпрати искане за оттегляне на решението за дерогация.

ЗЖТ

Пълно

Чл. 6. (Изм. - ДВ, бр. 92 от 2006 г.) (1) (Доп. - ДВ, бр. 15 от 2013 г., в сила от 1.01.2014 г.) Координацията и контролът на дейността в областта на железопътния транспорт се осъществяват от Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" -

ГЛАВА IV
НАЦИОНАЛНИ ОРГАНИ ПО БЕЗОПАСНОСТТА

Член 16

Функции

1. Всяка държава членка създава национален орган по безопасността. Държавите членки гарантират, че националният орган по безопасността разполага с необходимия вътрешен и външен организационен капацитет по отношение на човешките и материалните ресурси. Този орган е независим по отношение на своята организация, законова структура и вземането на решения от всякакво железопътно предприятие, управител на инфраструктура, кандидат за такъв, изпълнител или от всяка структура, възлагаща договори за обществени поръчки. При положение че бъде гарантирана такава независимост, този орган може да бъде отдел в рамките на националното министерство, отговарящо по въпросите на транспорта.	юридическо лице на бюджетна издръжка към министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, със седалище София и с териториални звена. (3) Изпълнителната агенция "Железопътна администрация" е национален орган по безопасността в железопътния транспорт. (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.
2. На националния орган по безопасността се възлагат най-малко следните функции: а) издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация на подсистемите за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, на енергийните и инфраструктурните подсистеми, изграждащи железопътната система на Съюза, в съответствие с член 18, параграф 2 от Директива (ЕС) 2016/797;	Пълно ЗИД на ЗЖТ § 1. В чл. 7 се правят следните изменения и допълнения: 1. В ал. 1: в) създават се нови т. 5 – 13: „5. издава разрешение за въвеждане в експлоатация на подсистемите за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, на енергийните и инфраструктурните подсистеми, изграждащи железопътната система на Република България, в съответствие с реда, определен с наредбата по чл. 5, т. 2;
б) издаване, подновяване, изменение и отмяна на разрешения за пускане на пазара на превозни средства в съответствие с член 21, параграф 8 от Директива (ЕС) 2016/797;	Пълно ЗИД на ЗЖТ § 1. В чл. 7 се правят следните изменения и допълнения: 1. В ал. 1: в) създават се нови т. 5 – 13: б. издава, подновява, изменя или отнема разрешения за пускане на пазара на превозни средства и разрешения за типове превозни средства в съответствие с реда, определен с наредбата по чл. 5, т. 2;
в) оказване на подкрепа на Агенцията за издаване, подновяване, изменение и отмяна на разрешения за пускане на пазара на превозни средства съгласно член 21, параграф 5 от Директива (ЕС) 2016/797 и на разрешения за тип превозно средство съгласно член 24 от Директива (ЕС) 2016/797;	Пълно ЗИД на ЗЖТ § 2. Създава се нов чл. 86: „Чл. 86. Изпълнителният директор сключва споразумение за сътрудничество между Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ и Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз в съответствие с член 76 от Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004 (ОВ, L 138/1 от 2016 г.) във връзка с издаването на разрешения и сертификати по този закон.“

г) упражняване на надзор на собствената територия на съответствието на съставните елементи на оперативна съвместимост със съществени изисквания съгласно член 8 от Директива (ЕС) 2016/797;	ЗИД на ЗЖТ § 1. В чл. 7 се правят следните изменения и допълнения: 1. В ал. 1: в) създават се нови т. 5 – 13: 7. упражнява надзор на територията на Република България за съответствието на съставните елементи на оперативна съвместимост със съществени изисквания, определени с наредбата по чл. 5, т. 2;	Пълно
д) гарантиране, че номерацията на превозните средства е определена въз основа на член 46 от Директива (ЕС) 2016/797 и без да се засяга член 47, параграф 4 от тази директива;	ЗИД на ЗЖТ § 1. В чл. 7 се правят следните изменения и допълнения: 3. Създава се нова ал. 3: „(3) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ води национален регистър на превозните средства, който отговаря на общите спецификации за националните регистри на превозните средства, приети от Европейската комисия и регистър на издадените разрешения за въвеждане в експлоатация на стационарни подсистеми и разрешения за пуокане на пазара на превозни средства с област на употреба – железопътната инфраструктура на Република България.“	Пълно Воденето на националния регистър на превозните средства включва на първо място определяне на номер на превозното средство от Регистриращия орган (ИАЖА)
е) оказване на подкрепа на Агенцията за издаване, подновяване, изменение или отмяна на единните сертификати за безопасност, предоставени съгласно член 10, параграф 5;	ЗИД на ЗЖТ § 2. Създава се нов чл. 86: „Чл. 86. Изпълнителният директор сключва споразумение за сътрудничество между Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ и Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз в съответствие с член 76 от Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004 (ОВ, L 138/1 от 2016 г.) във връзка с издаването на разрешения и сертификати по този закон.“	Пълно
ж) издаване, подновяване, изменение или отмяна на единните сертификати за безопасност, издадени съгласно член 10, параграф 8;	ЗИД на ЗЖТ § 1. В чл. 7 се правят следните изменения и допълнения: 1. В ал. 1: в) създават се нови т. 5 – 13:	Пълно
з) издаване, подновяване, изменение или отмяна на разрешения за безопасност, издадени съгласно член 12;	8. издава, подновява, изменя или отнема удостоверение за безопасност на управителя на железопътната инфраструктура или единен сертификат за безопасност на железопътни предприятия в съответствие с реда, определен с наредбата по чл. 29, ал. 3, т. 1;	Пълно
и) контролиране, насърчаване, и при необходимост, налагане и осъвременяване на регулаторната рамка за безопасност, включително системата от национални правила;	11. контролира регулаторната рамка за безопасност, включително системата от национални правила и при необходимост, налага промени в нея и я осъвременява;	Пълно
й) наблюдение на железопътните предприятия и управителите на инфраструктура в съответствие с член 17;	12. упражнява надзор на управителя на железопътната инфраструктура и на железопътните предприятия за спазване на	Пълно

к) където е уместно, и в съответствие с националното право — издаване, подновяване, изменение или отмяна на свидетелства за управление на локомотив съгласно Директива 2007/59/ЕО; л) където е уместно, и в съответствие с националното право — издаване, подновяване, изменение или отмяна на сертификати, предоставени на структури, които отговарят за поддръжката. 3. Функциите, посочени в параграф 2, не могат да се прехвърлят или да се възлагат за изпълнение на управител на инфраструктура, железопътното предприятие или възлагащ орган.	задължението им да прилагат непрекъснато системата за управление на безопасността; 10. издава, подновява, изменя или отнема свидетелства за управление на локомотив съгласно Регламент (ЕС) № 36/2010 на Комисията от 3 декември 2009 година относно образци на Общността за свидетелства за управление на локомотив, допълнителни удостоверения, заверени копия на допълнителните удостоверения и формуляри за заявления за свидетелства за управление на локомотив съобразно с Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 13/1, 19.1.2010г.); 9. издава, подновява, изменя или отнема сертификат на лица, отговорни за поддръжане на превозните средства и сертификати за функция по поддръжката в съответствие с реда, определен с наредбата по чл. 29, ал. 3, т. 1;	Пълно
Член 17 Надзор 1. Националните органи по безопасността на територията на държавата членка, където е установен, следи за непрекъснато спазване на правното задължение на железопътните предприятия или управителите на инфраструктура да използват система за управление на безопасността съгласно член 9. За целта националните органи по безопасността прилагат принципите, изложени в съответния ОМБ относно надзора, посочен в член 6, параграф 1, буква в), като гарантират, че дейностите по надзора включват по-специално проверки на прилагането от страна на железопътните предприятия и управителите на инфраструктура на: а) системата за управление на безопасността с цел контрол на ефективността; б) отделните или частичните елементи от системата за управление на безопасността, включително оперативните дейности, осигуряването на поддръжка и материали и използването на изпълнителите за контрол на тяхната ефективност; и в) съответните ОМБ, изложени в член 6. Надзорната дейност, свързана с тази точка, се прилага когато е уместно и за структури, които отговарят за поддръжката.	ЗИД на ЗЖТ § 1. В чл. 7 се правят следните изменения и допълнения: 1. В ал. 1: в) създават се нови т. 5 – 13: 12. упражнява надзор на управителя на железопътната инфраструктура и на железопътните предприятия за спазване на задължението им да прилагат непрекъснато системата за управление на безопасността; Наредба № 59 Чл. 32. (1) (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г., предишен текст на чл. 32, изм. и доп., бр. 47 от 2013 г., в сила от 7.06.2013 г.) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" упражнява надзор за спазването на изискванията, при наличието на които са издадени сертификати и удостоверения за безопасност, като прилага общия метод за безопасност съгласно Регламент (ЕС) № 1077/2012 за осъществяване на контрол върху рисковете, свързани с дейността на железопътните превозвачи и управителите на железопътна инфраструктура, включително при осигуряването на поддръжката и материалите, и използването на подизпълнители. 13. упражнява надзор на лицата, отговорни за поддръжане на превозните средства и на лицата, изпълняващи функции по	Пълно

	поддръжката за спазване на задължението им да прилаган непрекъсната системата за управление на поддръжката;“ Наредба № 59 Чл. 62в. (11) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" най-малко веднъж годишно извършва проверки на лицето, получило сертификат за поддръжане на превозните средства, дали отговаря на изискванията за издаване на сертификата, съответно на Приложение III на Регламент (ЕС) № 445/2011 или на приложение № 46.	Коментар: НИД на Наредба № 59 Коментар: Регламент (ЕС) № 1077/2012 се отменя с Делегиран регламент (ЕС) 2018/761, считано от 16 юли 2019 г.
2. Железопътното предприятие уведомява съответните национални органи по безопасността най-малко два месеца преди започването на всякаква нова дейност, свързана с железопътния транспорт, с оглед да им даде възможност да планират дейностите по надзора. Железопътното предприятие предоставя и разбивка по категории персонал и типове превозни средства.		Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59.
3. Притежателят на единен сертификат за безопасност информира без отлагане компетентните национални органи по безопасността за всички съществени промени в данните, посочени в параграф 2.		Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59.
4. Компетентните органи, определени от държавите членки, гарантират наблюдение на спазването на приложимите правила относно работното време, продължителността на смените и периодите на почивка на влаковите машинисти. Когато наблюдението на спазването не се гарантира от националните органи по безопасността, компетентните органи си сътрудничат с националните органи по безопасността с цел да даде възможност на националните органи по безопасността да изпълнят ролята си по отношение на надзора на безопасността на железопътния транспорт.		Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59.
5. Ако даден национален орган по безопасността установи, че притежателят на единен сертификат за безопасност вече не отговаря на условията за сертифициране, той изисква от Агенцията да ограничи или отмени сертификата.		Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59.
Агенцията незабавно информира всички компетентни национални органи по безопасността. Ако Агенцията реши да ограничи или да отмени единния сертификат за безопасност, тя посочва мотивите за своето решение.		Не подлежи на въвеждане
В случай на несъгласие между Агенцията и националния орган по безопасността се прилага арбитражната процедура, предвидена в член 10, параграф 7. Ако подобна арбитражна процедура не води нито до ограничаване, нито до отмяна на единния сертификат за безопасност, посочените в параграф 6 от настоящия член временни мерки за безопасност се преустановяват.		Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59.

Когато самият национален орган по безопасността е издал единния сертификат за безопасност в съответствие с член 10, параграф 8, той може да ограничи или да отмени сертификата, като посочи мотивите за решението си и уведоми Агенцията.	Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59.
Притежателят на единен сертификат за безопасност, чийто сертификат е ограничен или отменен от Агенцията или от националния орган по безопасността, има право да обжалва в съответствие с член 10, параграф 12.	Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59.
6. Ако по време на надзора националният орган по безопасността установи сериозен риск за безопасността, той може по всяко време да приложи временни мерки за безопасност, включително незабавно ограничаване или преустановяване на съответните операции.	Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59.
В случай че единен сертификат за безопасност е бил издаден от Агенцията, националният орган по безопасността незабавно информира Агенцията за това и предоставя подкрепящи доказателства за своето решение.	Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59.
Ако Агенцията установи, че притежателят на единен сертификат за безопасност вече не отговаря на условията за сертифициране, той незабавно ограничава или отменя този сертификат.	Не подлежи на въвеждане
Ако Агенцията установи, че приложените от страна на националния орган по безопасността мерки са несъразмерни, тя може да поиска от националния орган по безопасността да оттегли или да адаптира тези мерки. Агенцията и националният орган по безопасността си сътрудничат за постигането на взаимно приемливо решение.	Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59.
При необходимост, в този процес участва и железопътното предприятие. В случай на неуспех на последната процедура, остава в сила решението на националния орган по безопасността да прилага временни мерки. Решението на националния орган по безопасността, свързано с временните мерки за безопасност, подлежи на национален съдебен контрол, съгласно посоченото в член 18, параграф 3. В такъв случай временните мерки за безопасност могат да се прилагат до изтичане на срока на съдебния контрол, без това да засяга параграф 5.	Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59.
Ако срокът на действие на временната мярка надхвърля три месеца, националният орган за безопасност отправя искане към Агенцията да ограничи или отмени единния сертификат за безопасност и се прилага процедурата по параграф 5.	Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59.

7. Националният орган по безопасността упражнява надзор върху пътните подсистеми за контрол, управление и сигнализация, енергийните и инфраструктурните подсистеми и осигурява съответствието им с основните изисквания. В случай на трансгранични инфраструктури той изпълнява надзорните си дейности в сътрудничество с други съответни национални органи по безопасността. Ако националният орган по безопасността установи, че управител на инфраструктура вече не отговаря на условията на неговото разрешение за безопасност, той ограничава или отменя това разрешение, като привежда мотивите за своето решение.	Частично – ще се постигне съответствие въвеждане с НИД на Наредба 59.
8. При контрола на ефективността на системите за управление на безопасността на управителите на инфраструктура и на железопътните предприятия, националните органи по безопасността могат да вземат предвид безопасното функциониране на участниците, както е предвидено в член 4, параграф 4 от настоящата директива, и където е уместно — центрове за обучение, посочени в Директива 2007/59/ЕО, при положение че дейността им има въздействие върху безопасността на железопътния транспорт. Този параграф се прилага, без да се засяга отговорността на железопътните предприятия и на управителите на инфраструктура, посочени в член 4, параграф 3 от настоящата директива.	Частично – ще се постигне съответствие въвеждане с НИД на Наредба 59.
9. Националните органи по безопасността на държавите членки, в които извършва дейност железопътното предприятие, си сътрудничат за координиране на надзорната си дейност спрямо железопътното предприятие, с цел да се осигури споделяне на ключовата информация относно конкретното железопътно предприятие, особено що се отнася до известните рискове и степента на безопасност на неговото функциониране. Националният орган по безопасността обменя информация и със съответните национални органи по безопасността и с Агенцията, ако установи, че железопътното предприятие не взема необходимите мерки за контрол на риска. Чрез сътрудничеството се гарантира, че надзорът има достатъчен обхват и че се избягва дублирането на проверките и одитите. Националните органи по безопасността могат да разработят съвместен план за надзор с цел да осигурят периодично извършване на одити и други проверки, като се отчита типът и обхватът на транспортните дейности във всяка от засегнатите държави членки.	Частично – ще се постигне съответствие въвеждане с НИД на Наредба 59.
Агенцията подпомага такива дейности за координиране, като разработва насоки.	Не подлежи на въвеждане
10. Националните органи по безопасността могат да отправят предупреждения към управителите на инфраструктура и железопътни предприятия в случай на неспазване на задълженията им по параграф 1.	Частично – ще се постигне съответствие въвеждане с НИД на Наредба 59.

11.Националните органи по безопасността използват информацията, събрана от Агенцията по време на оценката на досието, предвидена в член 10, параграф 5, буква а), за целите на надзора на железопътното предприятие след издаване на неговия единен сертификат за безопасност. Те използват информацията, събрана в процеса на издаване на разрешението за безопасност в съответствие с член 12, за целите на надзора над управителя на инфраструктура.	Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59.
12.За целите на подновяването на единните сертификати за безопасност Агенцията или компетентните национални органи по безопасността, когато става дума за сертификати, издадени в съответствие с член 10, параграф 8, използват информацията, събрана по време на надзорната дейност. За целите на подновяването на разрешението за безопасност националният орган по безопасността използва и информацията, събрана от собствената си надзорна дейност.	Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59.
13.Агенцията и компетентните национални органи по безопасността предприемат необходимите мерки за координиране и осигуряване на цялостния обмен на информация, предвиден в параграфи 10, 11 и 12.	Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59.

Член 18 Принципи на вземане на решения	Наредба № 59	Пълно
1. Когато разглежда заявления за единен сертификат за безопасност в съответствие с член 10, параграф 1 Агенцията и националните органи по безопасността изпълняват функциите си по открит, недискриминационен и прозрачен начин. По-специално те позволяват на всички заинтересовани страни да бъдат изслушани и да аргументират своите решения. Те отговарят своевременно на запитвания и заявления и отправят исканията си за информация без отлагане, като приемат всичките си решения в рамките на четири месеца след предоставянето на цялата имаща отношение информация от заявителя. По всяко време те могат да отправят искане за техническа помощ към управителите на инфраструктура и железопътните предприятия или други квалифицирани органи по време на изпълнението на функциите си, посочени в член 16. В процеса на разработване на националната регулаторна рамка националните органи по безопасността се консултират с всички участници и заинтересовани страни, включително управители на инфраструктура, железопътни предприятия, производители и доставчици на услуги по поддръжката, потребители и представители на персонала. 2. Националните органи по безопасността имат право да извършват всички проверки, одити и разследвания, които са необходими за изпълнението на техните функции, и им се дава достъп до всички необходими документи и до помещения, съоръжения и оборудване на управителите на инфраструктура и железопътните предприятия, а когато е необходимо — и до всеки от посочените в член 4 участници.	Чл. 3. (Изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" като национален орган по безопасността в железопътния транспорт изпълнява функциите си по открит, недискриминационен и прозрачен начин. Чл. 39. (Доп. - ДВ, бр. 101 от 2010 г., изм., бр. 28 от 2012 г.) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" разглежда заявленията, като прилага процедурата и използва критериите за оценка съгласно Регламент (ЕС) № 1158/2010. ЗЖТ Чл. 117. (1) (Изм. - ДВ, бр. 92 от 2006 г., бр. 19 от 2016 г.) Изпълнителната агенция "Железопътна администрация" контролира работата на персонала на управителя на инфраструктурата и на железопътните предприятия, както и дейността на строителните и ремонтните предприятия и на вътрешния железопътен транспорт на министерства, ведомства, дружества и предприятия по безопасността на движението. (2) Служителите на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" има право: 1. (изм. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г., бр. 19 от 2016 г.) на достъп за контрол до всички обекти от железопътната инфраструктура, железопътните предприятия, лицата, получили сертификат по чл. 46, ал. 1, и лицата, получили разрешение по чл. 115б, както и на достъп до железопътните системи на други министерства, ведомства, дружества и предприятия, включително в кабините на возилата на собствен ход; 2. (изм. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г., доп., бр. 17 от 2018 г., в сила от 23.02.2018 г.) да изискват за проверка и при необходимост да задържат всички документи, свързани с поддържането и експлоатацията на инфраструктурата, превоза на пътници и товари и с разследванията на произшествия, инциденти и ситуации, близки до инциденти, извършвани от управителите на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия;	Пълно

Агенцията има същите права по отношение на железопътните предприятия, когато изпълнява функциите си по сертифициране на безопасността в съответствие с член 10, параграф 5.	Частично – ще се постигне съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59.
3. Държавите членки предприемат мерките, необходими да се гарантира, че взетите от националните органи по безопасността решения подлежат на съдебен контрол.	ЗИД на ЖТ § 22. В чл. 115г се правят следните изменения и допълнения: 5. Създават се ал. 5 – 8: „(5) Разрешение за пускане на пазара на превозно средство и разрешение за типове превозни средства, чиято област на употреба е в Република България и в една или повече държави членки на Европейския съюз се издава от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз, след подаване на заявление чрез системата за обслужване на едно гише съгласно член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796. Разрешение за пускане на пазара на превозно средство и разрешение за типове превозни средства с област на употреба само железопътната инфраструктура на Република България се издава от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз, когато това е посочено в заявлението. (6) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ може да откаже издаването на разрешение по ал. 1, да откаже издаването на разрешение или да отнеме издадено разрешение по ал. 2. Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз може да откаже издаването на разрешение или да отнеме издадено разрешение по ал. 5. Всяко решение за отказ за издаване или за отнемане на разрешение се мотивира. (7) Решението на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ за отказ или за отнемане по ал. 6 може да бъде обжалвано от заявителя пред Административния съд София-град. (8) Решението на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз за отказ или за отнемане по ал. 6 може да бъде обжалвано от заявителя пред Апелативния съвет, определен съгласно член 55 от Регламент (ЕС) 2016/796.“ § 25. В чл. 115ж се правят следните изменения и допълнения: 1. Алинея 1 се изменя така: „(1) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ може да откаже издаването на единен сертификат за безопасност или на удостоверение за

4. Националните органи по безопасността провеждат активен обмен на мнения и опит по-специално в установената от Агенцията мрежа, за да хармонизират критериите за вземане на решения в целия Съюз.	безопасност по чл. 115е, ал. 1. Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз може да откаже издаването на единен сертификат за безопасност по чл. 115е, ал. 3. Всяко решение за отказ за издаване на единен сертификат за безопасност или на удостоверение за безопасност се мотивира.“ 2. АLINEA 2 се изменя така: „(2) Единният сертификат за безопасност или удостоверение за безопасност, издадени от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, се отнема по ред и начин, определени с наредбата по чл. 29, ал. 3, т. 1. Единният сертификат за безопасност, издаден от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз съгласно чл. 115е, ал. 3, се отнема по ред и начин, определени в Регламент (ЕС) 2016/796. 3. Създават се нови ал. 3 и 4: „(3) Решението на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ за отказ по ал. 1 или за отнемане по ал. 2 може да бъде обжалвано от заявителя пред Административния съд София-град. (4) Решението на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз за отказ по ал. 1 или за отнемане по ал. 2 може да бъде обжалвано от заявителя пред Апелативния съвет, определен съгласно член 55 от Регламент (ЕС) 2016/796.	Частично – ще се постигне съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59.
Член 19 Годишен доклад Националните органи по безопасността публикува годишен доклад относно дейността им за предшестващата година и го изпращат на Агенцията до 30 септември. Докладът съдържа информация за: а) развитието на безопасността в железопътния транспорт, включително съвкупност от общи показатели за безопасност на ниво държави членки, в съответствие с член 5, параграф 1; б) важните промени в законодателството и регулирането по отношение на безопасността в железопътния транспорт; в) разработването на сертификати и разрешения за безопасност; г) резултатите и натрупания опит от упражняването на надзор върху управителите на инфраструктура и железопътните предприятия, включително броя и резултатите от проверки и одити; д) дерогациите, за които е взето решение съгласно член 15; и е) опита на железопътните предприятия и управителите на инфраструктура от прилагането на съответните ОМБ.		Частично – ще се постигне съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59.

ГЛАВА V РАЗСЛЕДВАНЕ НА ПРОИЗШЕСТВИЯ И ИНЦИДЕНТИ Член 20 Задължение за разследване 1. Държавите членки гарантират, че разследващият орган, посочен в член 22, извършва разследване след тежки произшествия в железопътната система на Съюза. Целта на разследването е когато е възможно подобрене на безопасността в железопътния транспорт и предотвратяването на произшествия. 2. Разследващият орган, посочен в член 22, може да разследва и онези произшествия и инциденти, които при малко по-различни обстоятелства биха могли да доведат до тежки произшествия, включително технически повреди в структурните подсистеми или в съставните елементи на оперативната съвместимост на железопътните системи на Съюза. Разследващият орган може да реши по собствена преценка дали да се предприеме разследване на такова произшествие или инцидент. В своето решение той взема предвид: а) сериозността на произшествието или инцидента; б) дали произшествието е част от серия произшествия и инциденти по отношение на системата като цяло; в) въздействието му върху безопасността на железопътния транспорт; и г) молби от управители на инфраструктура, железопътни предприятия, националният орган по безопасността или държавни членки. 3. Обхватът на разследванията и процедурата, която трябва да се следва при провеждане на разследвания, се определят от разследващия орган като се вземат предвид член 21 и член 23 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.	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. (3) (Изм. – ДВ, бр. 17 от 2018 г., в сила от 23.02.2018 г.) 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. (4) Условията и редът за разследване се определят с наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Чл. 115к. (Нов - ДВ, бр. 92 от 2006 г.) (1) Специализираното звено по чл. 115и, ал. 3 разследва: 1. тежки железопътни произшествия; 2. (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. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г., 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., 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. (3) (Изм. – ДВ, бр. 47 от 2015 г., 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) (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	Частично в случай, че в наредбата по ал. 4 ще има транспониращи текстове.
--	--	--

	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. Наредба № 59 Чл. 74. (1) Техническото разследване на железопътните произшествия и инциденти се извършва от комисия за установяване на причините и предпоставките за възникването им. (2) Разследването по ал. 1 се извършва независимо от съдебното разследване. (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. 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 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. 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. наличие ли е повторямост 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. 74. (4) (Нова - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) Разследването по ал. 1 и 2 не определя вина или отговорност.
Член 21 Статут на разследването	ЗЖТ
	Пълно

1. Държавите членки определят, в рамките на съответните си правни системи, правния статут на разследването, който позволява на отговарящите за разследването да изпълнят своята функция по най-ефективния начин и за най-кратко време. 2. В съответствие с националното си законодателство държавите членки осигуряват пълно сътрудничество с органите, отговарящи за всяко едно съдебно следствие, и гарантират, че при първа възможност на разследващите лица се предоставя достъп до информация и доказателства от значение за разследването. По-специално им се предоставя: а) незабавен достъп до мястото на произшествието или инцидента, както и до участващи в произшествието подвижен състав, съответните инфраструктура и контрол на движението и уредбите за сигнализация; б) правото на непосредствено описание на доказателствата и контролирано преместване на останките от катастрофата, инсталациите или елементите на инфраструктурата за проучване и анализ; в) неограничен достъп до и използване на съдържанието на записващите устройства на превозното средство и апаратурата за записване на устни съобщения и регистриране на функционирането на системата за сигнализация и контрол 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 или инцидента, и други свидетели; и ж) достъп до всякаква свързана информация или записи, държани от управителя на инфраструктурата, железопътните предприятия, структурите, отговарящи за поддръжката, и националният орган по безопасността. 3. Агенцията си сътрудничи с разследващия орган, когато разследването включва превозни средства, разрешени от Агенцията, или железопътни предприятия, сертифицирани от Агенцията. При първа възможност Агенцията предава цялата изискуема информация или записи на разследващия орган и при поискване предоставя обяснения. 4. Разследването се извършва независимо от всякакво съдебно следствие.	Чл. 115к. (Нов - ДВ, бр. 92 от 2006 г.) (1) Специализираното звено по чл. 115и, ал. 3 разследва: 1. тежки железопътни произшествия; 2. (изм. - ДВ, бр. 47 от 2015 г.) произшествия и инциденти по своя преценка, които при различна обстановка са могли да доведат до последните на тежките железопътни произшествия, включително технически повреди в структурните подсистеми или в елементите на железопътната система; 3. (изм. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г., 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., 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. (3) (Изм. - ДВ, бр. 47 от 2015 г., 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, представителите на персонала, както и на всички други заинтересовани страни. (4) (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.
---	--

(7) (Изм. – ДВ, бр. 47 от 2015 г., бр. 17 от 2018 г., в сила от 23.02.2018 г.) 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.

(8) (Изм. – ДВ, бр. 17 от 2018 г., в сила от 23.02.2018 г.) Издръжката на специализираното звено за разследване се осъществява от бюджета на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

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;

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.

Правила за разследване

Чл. 15.

(5) Специализираното звено си сътрудничи с Европейската железопътна агенция (ЕЖА), когато разследването 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 Происшествия и инциденти по собствена преценка може да участва в работата по разследване на събития, различни от железопътните Происшествия и инциденти, при положение че тези разследвания не застрашават неговата независимост. Наредба № 59 Чл. 97 Специализираното звено за разследване на Происшествия 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.	
Член 22 Разследващ орган 1. Всяка държава членка гарантира, че разследванията на Происшествия и инциденти, посочени в член 20, се провеждат от постоянен орган, който се състои от най-малко един разследващ, квалифициран да изпълнява функцията на отговорен разследващ в случай на Происшествия или инцидент. Този орган е независим по отношение на своята организация, юридическа структура и вземане на решения от управителите на инфраструктура, железопътните предприятия, таксуващите органи, разпределящите органи и органите за оценка на съответствието, както и от всяка структура, чиито интереси биха могли да са в конфликт с функциите, възложени на разследващия орган. Освен това той е функционално независим от националния орган по безопасността. Агенцията и от всякакви регулатори на железопътни мрежи. 2. Разследващият орган изпълнява своите функции независимо от другите образувания, посочени в параграф 1, и получава необходимите ресурси за това. Неговите разследващи придобиват статут, който им дава необходимите гаранции за независимост. 3. Държавите членки задължават железопътните предприятия, управителите на инфраструктура и когато е целесъобразно — националния орган по безопасността, незабавно да уведомят разследващия орган за Происшествия и инциденти по член 20, като предоставят цялата налична информация. По целесъобразност, веднага след като станат достъпни липсващи данни, тази информация се актуализира. Разследващият орган взема решение без отлагане и във всички случаи не по-късно от два месеца след получаването на нотификацията относно Происшествия или инцидента за това дали да започне разследване или не. 4. Разследващият орган може да комбинира своите функции съгласно настоящата директива с работата по разследване на събития, различни от железопътни Происшествия и инциденти, при положение че тези други разследвания не застрашават неговата независимост.	Пълно ЗЖТ Чл. 115и. (Нов - ДВ, бр. 92 от 2006 г.) (1) (Изм. - ДВ, бр. 17 от 2018 г., в сила от 24.05.2018 г.) Техническото разследване на причините за тежки железопътни Происшествия, Происшествия и инциденти се извършва по реда на този закон. (2) Разследването по ал. 1 е независимо и се изразява в установяване на причините за Происшествияето или инцидента в резултат на събрана и анализирана информация, без да се определя вина. (3) (Изм. - ДВ, бр. 17 от 2018 г., в сила от 24.05.2018 г.) Разследването по ал. 1 на тежки железопътни Происшествия се осъществява от специализирано звено за разследване на железопътни Происшествия и инциденти в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. (4) (Нова - ДВ, бр. 47 от 2015 г., изм., 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. Наредба № 59 Чл. 78. (Изм. - ДВ, бр. 101 от 2010 г.) (1) (Изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Разследването на железопътни	

5. Ако е необходимо, и при условие че не се накръпява независимостта на разследващия орган, така както е предвидено в параграф 1, 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. 6. Държавите членки може да възложат на разследващия орган задачата да проведе разследвания на железопътни произшествия и инциденти, различни от посочените в член 20. 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 развитието на научно-техническия прогрес. Без да се засяга параграф 1, Агенцията оказва подкрепа на разследващия орган при изпълнението на тази задача в съответствие с член 38, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2016/796. Разследващите органи, с подкрепата на Агенцията в съответствие с член 38, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2016/796, създават програма за партньорски проверки, като всички разследващи органи се насърчават да участват с цел наблюдение на тяхната ефективност и независимост. Разследващите органи, с подкрепата на секретариата, посочен в член 38, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2016/796, публикуват: а) общата програма за партньорски проверки и критериите за тях; и б) годишния доклад за програмата, като се набляга на установените преимущества и предложените подобрения. Докладите за партньорските проверки се предоставят на всички разследващи органи и на Агенцията. Тези доклади се публикуват на доброволен принцип.	произшествия или инциденти по чл. 76 се извършва от комисия с председател ръководителя на специализираното звено, определена със заповед на директора на дирекция "Звено за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътен транспорт". Чл. 90. (Доп. - ДВ, бр. 29 от 2018 г., в сила от 30.03.2018 г.) При необходимост специализираното звено за разследване на железопътни произшествия в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията или 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. Чл. 91. (1) (Нова - ДВ, бр. 28 от 2012 г., изм., бр. 58 от 2015 г., изм. и доп., бр. 29 от 2018 г., в сила от 30.03.2018 г.) Разследването, извършвано от специализираното звено, е максимално открито, като на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" и на всички засегнати страни - 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. Чл. 97. (Изм. - ДВ, бр. 29 от 2018 г., в сила от 30.03.2018 г.) Специализираното звено за разследване на произшествия и инциденти обменя 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.
---	---

(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 разследващ 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.

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. 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.
Член 23 Процедура по разследване 1. Произшествие или инцидент, посочени в член 20, се разследват от разследващия орган на държавата членка, в която се е случило събитието. Ако е невъзможно да се установи в коя държава членка се е случило то или ако се е случило на или близо до гранично съоръжение между две държави членки, съответните разследващи органи се споразумяват кой от тях поема разследването или то да бъде извършено съвместно. В първия случай другият разследващ орган има право да участва в разследването и напълно да се възползва от неговите резултати.	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. (2) В случаите, когато не е възможно да се установи на територията на коя държава е настъпило произшествието или инцидентът или когато е възникнало в района на граничните преходи, разследващите органи на държавите се споразумяват кой от тях да извърши разследването или то да бъде извършено съвместно. Разследването се извършва по реда на тази наредба, освен ако в двустранни или многостранни международни договори, по които Република България е страна, не е предвидено друго. (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 произшествие или инцидент, възникнали 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) (Нова - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) Специализираното звено за разследване на произшествия и инциденти в

	железопътния транспорт в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията 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 получило покана от разследващия орган от другата държава членка. 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.		Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59.
Разследващи органи от други държави членки се поканват, когато това е уместно, и участват в разследване когато: а) железопътното предприятие, установено и лицензирано в една от тези държави членки, е участник в произшествието или инцидента; или б) превозното средство, регистрирано или поддържано в една от тези държави членки, е участник в произшествието или инцидента. На разследващите органи от поканените държави членки се предоставят необходимите правомощия, които им дават възможност, при поискване, да помагат в процеса на събиране на доказателства за разследващия орган на друга държава членка. На разследващите органи от поканените държави членки се предоставя достъп до необходимите информация и доказателства, който да им позволи да участват ефективно в разследването при надлежно зачитане на националните закони, свързани със съдебното производство. 2. За всяко произшествие или инцидент органът, отговарящ за разследването, осигурява подходящите средства, включително необходимо експлоатационна и техническа експертиза за провеждане на разследването. Експертизата може да бъде получена 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. На съответните управители на инфраструктура и на железопътните предприятия, на националния орган по безопасността, Агенцията, жертвите и техните роднини, претърпелите материални щети собственици, производители, участващите аварийни служби и на представителите на персонала и потребителите се дава възможност да предоставят съответната техническа информация с оглед подобряване на качеството на доклада от разследването. Разследващият орган взема предвид и разбираемите нужди на жертвите и техните роднини и ги информира редовно за напредъка на разследването. 4.Разследващият орган завършва своите проучвания на мястото на инцидента в най-краткия възможен срок, така че управителят на инфраструктура да може да я възстанови и открие за железопътни транспортни услуги колкото е възможно по-скоро.	Наредба № 59 Чл. 91. (1) (Нова - ДВ, бр. 28 от 2012 г., изм. - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Разследването, извършвано от специализираното звено, с максимално открито, като на всички засегнати страни - Изпълнителна агенция "Железопътна администрация", собственици на увредено имущество, производители, представители на персонала и потребители, управители 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. Чл. 89. (Изм. - ДВ, бр. 101 от 2010 г.) (1) (Доп. - ДВ, бр. 29 от 2018 г., в сила от 30.03.2018 г.) Дейностите по възстановяване на железопътната инфраструктура започват след даване на писмено разрешение от ръководителя на оперативната група до ръководителя на аварийно-възстановителните работи съгласно чл. 10 от Наредба № Н-32. (2) (Изм. - ДВ, бр. 29 от 2018 г., в сила от 30.03.2018 г.) Ръководителят на оперативната група издава разрешения по ал. 1 за започване на аварийно-възстановителните работи или дава разрешение за възстановяване на движението на влаковете, както следва: 1. когато разследването се извършва от специализираното звено за разследване на железопътни произшествия в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията - след съгласуване с ръководителя на специализираното звено; 2. при разследване по чл. 77, ал. 3 - след съгласуване с председателя на постоянно действащата Районна разследваща комисия по чл. 78, ал. 3
--	--

Член 24 Доклади 1. Разследване на произшествие или инцидент, посочени в член 20, 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 20, параграф 1, и съдържат, когато е целесъобразно, препоръки за безопасност. 2. Разследващият орган прави окончателния доклад публично достояние в най-кратки срокове и нормално не по-късно от 12 месеца след датата на събитието. Ако окончателният доклад не може да бъде публикуван в срок от 12 месеца, разследващият орган оповестява междинен отчет най-малко на всяка годишна от произшествието, в който се описват подробно напредъкът по разследването и всички въпроси, повдигнати във връзка с безопасността. Докладът, включително препоръките за безопасност, се предоставят на съответните страни, посочени в член 23, параграф 3 и на органите и заинтересованите участници в други държави членки.	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 последиците по отношение на смъртните случаи, травмите и материалните щети. Наредба № 59 Чл. 91. (3) (Предшна ал. 2 - ДВ, бр. 28 от 2012 г., изм., бр. 58 от 2015 г.) В срок до 12 месеца от датата на произшествието или инцидента ръководителят на звеното за разследване изготвя окончателен доклад за причините за железопътно произшествие или инцидент (приложение № 8), който се публикува на електронната страница на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и се изпраща на всички страни по ал. 1. (4) (Предшна ал. 3 - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) Специализираното звено изпраща на Европейската железопътна агенция копие от доклада по ал. 2. Чл. 93. (1) (Изм. - ДВ, бр. 101 от 2010 г.) След приключване на разследването по чл. 76 и 77 разследващата комисия дава препоръки за подобряване на безопасността и за предотвратяване на нови произшествия и инциденти. (2) (Изм. - ДВ, бр. 101 от 2010 г.) Препоръки могат да се дават и по време на разследването. Чл. 94. (1) (Изм. - ДВ, бр. 101 от 2010 г., 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. (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. (3) (Нова - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Препоръките за безопасност по ал. 1 съдържат важна информация относно подобряването на безопасността в железопътния транспорт.
--	---

(4) (Предишна ал. 2 - ДВ, бр. 28 от 2012 г., предишна ал. 3, бр. 58 от 2015 г., доп., бр. 29 от 2018 г., в сила от 30.03.2018 г.) Лицата и структурите по ал. 1 докладват веднъж годишно на ръководителя на специализираното звено за разследване на Происшествия и инциденти за изпълнението на дадените препоръки. Чл. 95. (Доп. - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) Ежегодно до 30 септември специализираното звено за разследване на Происшествия 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.	Като взема предвид опита, натрупан от разследващите органи, Комисията установява чрез актове за изпълнение структурата за докладване, която да се следва във възможно най-голяма степен в докладите за разследване на Происшествия и инциденти. Тази структура за докладване включва следните елементи: а) описание на събитието и неговия контекст; б) данни от разследвания и следствия, включително относно системата за управление на безопасността, приложените правила и разпоредби, функционирането на подвижния състав и техническите съоръжения, организацията на работната сила, документацията относно оперативната система, както и предишни събития с подобен характер; в) анализ и заключения във връзка с причините за събитието, включително допълнителни фактори, свързани с: i) действията, предприети от участващи в него лица; ii) състоянието на подвижния състав или техническите съоръжения; iii) уменията на персонала, процедурите и поддръжката, iv) условията на регулаторната рамка, както и v) прилагането на системата за управление на безопасността. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 28, параграф 3.	Не подлежи на въвеждане
---	---	--------------------------------

3. Всяка година до 30 септември разследващият орган публикува годишен доклад, в който се описват разследванията, извършени през предходната година, препоръките за безопасност, които са били направени, и предприетите действия в съответствие с издадените преди това препоръки.	Пълно 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 последиците по отношение на смъртните случаи, травмите и материалните щети. Наредба № 59 Чл. 91. (4) (Предшна 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 за безопасност и предприетите действия за изпълнението им, копие от който изпраща на Европейската железопътна агенция в същия срок.
Член 25 Информация за изпращане в Агенцията 1. В рамките на седем дни след решението за предприемане на разследване разследващият орган информира Агенцията за това. В информацията се посочват датата, времето и мястото на събитията, както и видът и последиците по отношение на смъртните случаи, травмите и материалните щети. 2. Разследващият орган изпраща на Агенцията копие от окончателния доклад, посочен в член 24, параграф 3.	Пълно 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 последиците по отношение на смъртните случаи, травмите и материалните щети. Чл. 91. (3) (Предшна ал. 2 - ДВ, бр. 28 от 2012 г., изм., бр. 58 от 2015 г.) В срок до 12 месеца от датата на произшествието или инцидента ръководителят на звеното за разследване изготвя окончателен доклад за причините за железопътно произшествие или инцидент (приложение № 8), който се публикува на електронната страница на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и се изпраща на всички страни по ал. 1. (4) (Предшна ал. 3 - ДВ, бр. 28 от 2012 г., изм., бр. 29 от 2018 г., в сила от 30.03.2018 г.) Специализираното звено изпраща на Европейската железопътна агенция копие от доклада по ал. 3.
Член 26 Препоръки за безопасност	Пълно Наредба № 59 Чл. 94.

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 националния орган по безопасността, и ако е необходимо поради характера на препоръката — до Агенцията, до други органи или агенции в съответната държава членка или други държави членки. Държавите членки, техните национални органи по безопасността и Агенцията вземат, в рамките на своите правомощия, необходимите мерки, за да гарантират, че препоръките за безопасност, издадени от разследващите органи, се вземат надлежно под внимание и когато е целесъобразно, се предприемат съответните действия. 3. Агенцията, националният орган по безопасността и други органи или структури или, при необходимост, други държави членки, към които са адресирани препоръки, докладват редовно на разследващия орган за взетите или планирани мерки като следствие от препоръката.	(2) (Нова - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) Препоръките за безопасност по ал. 1 не създават презумпция за вина или отговорност за произшествие или инцидент. 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) (Предшна ал. 2 - ДВ, бр. 28 от 2012 г., предшна ал. 3 - ДВ, бр. 58 от 2015 г.) Лицата и структурите по ал. 1 докладват веднъж годишно на специализираното звено за разследване на произшествия и инциденти за изпълнението на дадените препоръки.	Не подлежи на въвеждане
ГЛАВА VI ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ Член 27 Упражняване на делегирането 1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия. 2. Правомощието да приема делегираните актове, посочено в член 6, параграф 6 и член 7, параграф 6, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от 15 юни 2016 г. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възрази срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок. 3. От особено значение е Комисията да следва обичайната си практика и да провежда консултации с експерти, включително с експерти на държавите членки, преди приемането на тези делегирани актове. 4. Делегирането на правомощия, посочено в член 6, параграф 6 и член 7, параграф 6, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в <i>Официален вестник на Европейския съюз</i> или на по-късна, посочена в решението дата. Решението не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила. 5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и Съвета. 6. Делегиран акт, приет съгласно член 6, параграф 6 и член 7, параграф 6, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не е представил възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и на Съвета, или	ГЛАВА VI ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ Член 27 Упражняване на делегирането 1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия. 2. Правомощието да приема делегираните актове, посочено в член 6, параграф 6 и член 7, параграф 6, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от 15 юни 2016 г. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възрази срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок. 3. От особено значение е Комисията да следва обичайната си практика и да провежда консултации с експерти, включително с експерти на държавите членки, преди приемането на тези делегирани актове. 4. Делегирането на правомощия, посочено в член 6, параграф 6 и член 7, параграф 6, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в <i>Официален вестник на Европейския съюз</i> или на по-късна, посочена в решението дата. Решението не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила. 5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и Съвета. 6. Делегиран акт, приет съгласно член 6, параграф 6 и член 7, параграф 6, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не е представил възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и на Съвета, или	

ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.		Не подлежи на въвеждане
Член 28 Процедура на комитет 1. Комисията се подпомага от комитета, създаден с член 51 от Директива (ЕС) 2016/797. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011. 2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 4 от Регламент (ЕС) № 182/2011. 3. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011. Когато комитетът не даде становище, Комисията не приема проекта за акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011. Член 29 Доклад и по-нататъшни действия на Съюза 1. Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета до 16 юни 2021 г. и след това на всеки пет години доклад за изпълнението на настоящата директива, по-специално с цел да се следи за ефективността на мерките за издаване на единните сертификати за безопасност. Докладът се придружава, при необходимост, от предложения за по-нататъшно действие на Съюза. 2. Агенцията прави оценка на изграждането на култура на безопасност, включително докладване на събития. До 16 юни 2024 г. Агенцията представя на Комисията доклад, съдържащ, по целесъобразност, подобрения, които да се внесат в системата. Въз основа на тези препоръки Комисията предприема подходящи мерки и предлага, ако е необходимо, изменения в настоящата директива. 3. До 16 декември 2017 г. Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета относно действията, предприети с оглед на постигане на следните цели: а) задължението на производителите да маркират с идентификационен код критичните за безопасността компоненти, които се движат по европейските железопътни мрежи, с което се гарантира, че идентификационният код ясно обозначава компонента, наименованието на производителя и значимите производствени данни; б) пълната възможност за проследяване на критичните за сигурността компоненти, възможността за проследяване на дейностите по поддръжката им и определянето на експлоатационния им срок; както и в) определянето на общи задължителни принципи за поддръжката на тези компоненти. Член 30 Санкции Държавите членки установяват правилата за санкции, приложими при нарушаване на националните разпоредби, приети съгласно настоящата директива, и вземат всички необходими мерки, за да гарантират тяхното прилагане. Предвидените санкции трябва да бъдат ефективни, пропорционални, недискриминационни и възпиращи. Държавите членки съобщават на Комисията тези правила до датата, предвидена в член 33, параграф 1, и я уведомяват без отлагане за всякакви последващи изменения, които ги засягат. 26.5.2016 г. L 138/133 Официален вестник на Европейския съюз BG		Не подлежи на въвеждане
ЗЖТ Глава осма РАЗПОРЕДБИ Чл. 121. (1) (Изм. - ДВ, бр. 47 от 2002 г., предишен текст на чл. 121, бр. 92 от 2006 г.) Наказва се с глоба от 100 до 500 лв., ако не подлежи на по-тежко наказание: 1. машинист, който допусне подминаване на затворен сигнал, закриване на дистанция, сръзване на стрелка, удар върху стоящ подвижен жп състав или нагазване на "баластова призма"; 2. длъжностно лице, което пусне в движение влак или маневрен състав, неосигурени с необходимата спирачна маса;	ЗЖТ Глава осма РАЗПОРЕДБИ Чл. 121. (1) (Изм. - ДВ, бр. 47 от 2002 г., предишен текст на чл. 121, бр. 92 от 2006 г.) Наказва се с глоба от 100 до 500 лв., ако не подлежи на по-тежко наказание: 1. машинист, който допусне подминаване на затворен сигнал, закриване на дистанция, сръзване на стрелка, удар върху стоящ подвижен жп състав или нагазване на "баластова призма"; 2. длъжностно лице, което пусне в движение влак или маневрен състав, неосигурени с необходимата спирачна маса;	Не подлежи на въвеждане

3. длъжностно лице, което не извърши проба на плътността на локомотива или на влака, не извърши съкратена проба от края на влака или неправилно оформи документите за спирачките на влака;
4. (изм. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) длъжностно лице, което виновно допусне удар с пътно превозно средство на прелез или дерайлиране на железопътното превозно средство;
5. ръководител, който в кръга на предоставените му правомощия издаде заповед в противоречие с утвърдените правила за техническа експлоатация и безопасност.
- (2) (Нова - ДВ, бр. 92 от 2006 г.) Длъжностно лице, което не предостави изисквания документ по чл. 117, ал. 2, т. 2, а отговаря за неговото съхранение, се наказва с глоба от 200 до 500 лв.
- (3) (Нова - ДВ, бр. 92 от 2006 г., изм., бр. 19 от 2016 г.) В случаите по чл. 117, ал. 2, т. 2, когато железопътното предприятие или управител на железопътната инфраструктура не предостави искания документ, на железопътното предприятие или управителя се налага имуществена санкция в размер от 300 до 1000 лв.
- (4) (Нова - ДВ, бр. 92 от 2006 г.) Длъжностно лице, което не предостави достъп на служител на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" в случаите по чл. 117, ал. 2, т. 1, се наказва с глоба от 200 до 600 лв.
- Чл. 122. (1)** (Предишен текст на чл. 122, изм. - ДВ, бр. 47 от 2002 г.) Наказва се с глоба от 150 до 500 лв., ако не подлежи на по-тежко наказание:
1. длъжностно лице, което предостави управлението на тягов подвижен жп състав или осигурителни или електрозахранващи системи на лице без необходимата за това правоспособност;
 2. (изм. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) машинист, който превиши допустимите скорости за движение на влак или за маневра или пусне в движение влак, маневрен състав, изолиран локомотив или друго самодвижещо се превозно средство без подаден сигнал.
 - (2) (Нова - ДВ, бр. 47 от 2002 г.) При повторно нарушение по ал. 1 глобата е от 200 до 750 лв.
- Чл. 123. (1)** (Предишен текст на чл. 123, изм. - ДВ, бр. 47 от 2002 г., изм. и доп., бр. 92 от 2006 г.) Наказва се с глоба от 100 до 200 лв., ако не подлежи на по-тежко наказание, длъжностно лице, което работи с разпломбирани съоръжения или такива с нередовни пломби по тях, не извърши или извърши некачествено проба за съответствие на положението на стрелка с показанието на пулта за управление след извършване на ремонтни работи, подаде сигнал за придвижване на маневрен състав преди

подготвянето на маршрута или не изпълни предписание на служител от Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" в определения за това срок.

(2) (Нова - ДВ, бр. 47 от 2002 г.) При повторно нарушение по ал. 1 глобата е от 200 до 400 лв.

Чл. 124. (1) (Предиден текст на чл. 124, изм. - ДВ, бр. 47 от 2002 г.) Наказва се с глоба от 100 до 400 лв., ако не подлежи на по-тежко наказание:

1. длъжностно лице, което експлоатира или допусне в експлоатация подвижен жп състав с неизправности по спирачните системи, ходовите части, устройството за бдителност и регистрация скоростометр;
2. длъжностно лице, което разпусне през гърбица (полугърбица) вагони с опасни товари, вагони, шаблонирани със забранителен знак за преминаване през гърбица, или друг подвижен състав, за който има ограничения в правилата за движение на влаковете и маневрената работа;
3. длъжностно лице, което подаде несвоевременно или погрешно сигнал, довел до срязване на стрелка, до удар върху стоящ подвижен състав или до дерайлиране на баластова призма;
4. длъжностно лице, което експлоатира срязана стрелка, без да й е извършен технически преглед от определените за това длъжностни лица, или което заспи на работното си място;
5. ръководител, който назначи на длъжност лице без необходимата правоспособност за това;
6. (нова - ДВ, бр. 92 от 2006 г.) ръководител, който разпорежи или допусне използването на обекти или подвижен състав, спрени от експлоатация, или извършването на преустановени ремонтни дейности.

(2) (Нова - ДВ, бр. 47 от 2002 г.) При повторно нарушение по ал. 1 глобата е от 200 до 800 лв.

(3) (Нова - ДВ, бр. 92 от 2006 г.) Наказва се с глоба от 200 до 800 лв. длъжностно лице, което е разрешило изграждането или реконструирането на обекти или извършването на дейност в зоната, определена от ограничителната строителна линия, или в зоната за отчуждение на железопътната инфраструктура, без да спази съответния ред и изисквания.

(4) (Нова - ДВ, бр. 92 от 2006 г.) При повторно нарушение по ал. 3 глобата е от 400 до 1200 лв.

Чл. 125. (1) (Изм. - ДВ, бр. 47 от 2002 г., бр. 92 от 2006 г., бр. 19 от 2016 г.) Наказва се с глоба от 150 до 250 лв. и с временна забрана за упражняване на дейността за срок от шест месеца до една година лице от персонала на управителя на железопътната инфраструктура или на железопътното предприятие, което

употреби по време на работа или работи с концентрация в кръвта на алкохол или друго силно упойващо вещество над 0,3 на хиляда.

(2) След изтичането на срока по ал. 1 лицето е длъжно да се яви на проверовъчен изпит по правилата за техническа експлоатация и безопасност на превозите пред Изпълнителна агенция "Железопътна администрация".

(3) (Нова - ДВ, бр. 92 от 2006 г., изм., бр. 19 от 2016 г.) Наказва се с глоба от 200 до 400 лв. длъжностно лице на управителя на инфраструктурата или на железопътното предприятие, което извършва дейност, свързана с безопасността на железопътните превози, за която се изисква правоспособност или провеждане на проверочни изпити, без да е правоспособно или без да е издържало проверочен изпит.

Чл. 126. (1) (Предишен текст на чл. 126, изм. - ДВ, бр. 47 от 2002 г., бр. 92 от 2006 г., бр. 19 от 2016 г.) Наказва се с глоба от 100 до 200 лв., ако не подлежи на по-тежко наказание, лице от персонала на управителя на железопътната инфраструктура или на железопътното предприятие, което:

1. (изм. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) наруши реда за приемане и изпращане на влаковете, за извършване на маневра по главни и други приемно-отправни коловози, извън границите на гарата, или не прекрати маневра преди пристигане на превозно средство, съгласно утвърдените норми в правилата за движение на влаковете и маневрената работа;
2. работи по устройствата на осигурителните системи без писмено разрешение от лицето, експлоатиращо устройствата;
3. не отстрани своевременно възникнали повреди в отделни елементи на железопътната инфраструктура при получено уведомление за това;
4. не осигури подвижен железопътен състав против самопридвижване или остави тягов подвижен състав в работно състояние без надзор;
5. извърши маневра с вагони, натоварени с опасни товари без необходимата предосторожност;
6. наруши реда за придвижване на изолиран локомотив в района на гара;
7. включи в състава на влак вагон с неправилно разположен или неукрепен товар, както и вагони, натоварени над товароносимостта им;
8. (изм. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) не регистрира или регистрира невярно движение на превозно средство, диспечерска заповед и други разпоредения,

определени в правилата за движение на влаковете и маневрената работа (в служебната документация);

9. наруши реда, определен в правилника за техническата експлоатация, за извършване на работа по гарови коловози или стрелки, застрашаващи безопасността на движението;

10. извърши маневра без подаване на ръчни и звукови сигнали;

11. работи по осигурителните системи в гари на централно диспечерско управление, без гарата да е взела предварително на "Резервно местно управление", без разрешение на дежурния ръководител и завеждащ техническата смяна на централния диспечерски пост;

12. неправилно подаде ръчен или звуков сигнал;

13. допусне движение на подвижен жп състав при нарушени габарити;

14. разреши експлоатиране или експлоатира елементи на железопътната инфраструктура и подвижния железопътен състав с параметри, несъответстващи на техническите изисквания;

15. не предприеме мерки за своевременното уведомяване на заинтересуваните длъжностни лица за промени в условията за движение на влаковете или маневрената работа;

16. наруши реда за включване или подреждане на вагони в състава на влак;

17. сигнализира неправилно железен път, подвижен състав или съоръжения;

18. допусне нарушаване на определената видимост на сигналите или употреби нестандартни по форма, цвят и размери постоянни сигнали;

19. използва неизправна спирателна обувка за спиране на вагони при маневра или я използва неправилно;

20. не изпълни задълженията си за охрана на прелеза;

21. не извърши или извърши непълнен периодичен преглед на железния път, на съоръженията или подвижния състав;

22. извърши маневра с отблъскване на подвижен състав в противоречие с изискванията на правилата за движение на влаковете и маневрената работа; извърши маневра с набутване на вагони без подсигуриране на човек начело на състава;

23. (нова - ДВ, бр. 92 от 2006 г.) наруши други правила за движение на влаковете, за маневрената работа, за подаването на сигнали в железопътния транспорт, както и изисквания за техническата експлоатация на железопътната инфраструктура.

(2) (Нова - ДВ, бр. 47 от 2002 г.) При повторно нарушение по ал. 1 глобата е от 200 до 400 лв.

Чл. 127. (Изм. - ДВ, бр. 47 от 2002 г., бр. 92 от 2006 г., бр. 19 от 2016 г.) Наказва се с глоба от 50 до 100 лв., ако не подлежи на по-

тежко наказание, лице от персонала на управителя на железопътната инфраструктура или на железопътното предприятие, което:

1. не носи свидетелството си за заемане на длъжност по време на работа;
2. напусне работното си място без разрешение или неправилно приеме или предаде дежурство;
3. работи без или с нередовни ръчни сигнални принадлежности, инвентар и противопожарни средства;
4. предостави управлението на подвижен жп състав или работа с осигурителни системи на лице, което е правоспособно, но не е на работа;
5. допусне на работа работници с неосигурена междусменна почивка, както и лице, което работи, без да е ползвало такава почивка;
6. допусне в кабините на локомотивите и моторните влакове, в релейните помещения и в канцелариите на дежурните ръководители лица без право на това;
7. не спре в гара или на спирка спиращ по разписание пътнически влак;
8. извърши маневра в посредна гара, спирка или в отклонение на междугарие без план за маневрената работа;
9. не осигури обзавеждане и оборудване на прелезопазачниците;
10. не уведоми компетентните служби при възникнали повреди на жп прелез.

Чл. 128. (1) (Предишен текст на чл. 128, доп. - ДВ, бр. 92 от 2006 г., изм., бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г., доп., бр. 19 от 2016 г.) На превозвач, който разпореди или извърши превози на пътници и/или товари без лицензия и/или сертификат за безопасност, или преотстъпи предоставен му капацитет на друг превозвач, се налага имуществена санкция в размер от 50 000 до 100 000 лв. Санкцията по изречение първо се налага и на железопътно предприятие, което разпореди или извърши превоз на товари без сертификат за безопасност.

(2) (Нова - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г., изм., бр. 19 от 2016 г.) На управител на железопътната инфраструктура, който предостави достъп до железопътната инфраструктура на железопътен превозвач, който не притежава лицензия и/или сертификат за безопасност, както и на железопътно предприятие, което не притежава сертификат за безопасност, се налага имуществена санкция в размер от 50 000 до 100 000 лв.

(3) (Нова - ДВ, бр. 92 от 2006 г., предишна ал. 2, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) Лице, което наруши или не спазва разпоредба на издадените въз основа на този закон наредби и

други нормативни актове, се наказва с глоба или с имуществена санкция в размер от 100 до 1000 лв.

(4) (Нова - ДВ, бр. 92 от 2006 г., предишна ал. 3, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) Лице, което не изпълни в срок задължението си за уведомяване по този закон, се наказва с глоба от 100 до 500 лв.

(5) (Нова - ДВ, бр. 47 от 2015 г., изм., бр. 19 от 2016 г., доп., бр. 17 от 2018 г., в сила от 23.02.2018 г.) При нарушение на задължение, свързано с провеждане на разследване на Происшествия, 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 спазването на изискванията при договаряне на услуги спрямо потребители, клиенти, служители и трети страни, при което се намалява нивото на безопасност, на железопътното предприятие или на управителя на железопътната инфраструктура се налага имуществена санкция в размер от 1000 до 50 000 лв.

ЗИД на ЖТ

§ 31. В чл. 121 се правят следните изменения и допълнения:

1. Създава се нова ал. 2:

„(2) При повторно нарушение по ал. 1 глобата е в размер на 750 лв. При системно нарушение по ал. 1 глобата е в размер на 1000 лв.“

2. Досегашната ал. 2 става нова ал. 3.

3. Досегашната ал. 3 става нова ал. 4 и се изменя така:

„(3) В случаите по чл. 117, ал. 2, т. 2, когато не бъде предоставен искания документ, на железопътното предприятие, управителя на инфраструктурата, строителното или ремонтното предприятие, извършващо дейности по поддържане, обновяване или модернизирание на инфраструктурата, оператора на обслужващото съоръжение или на собственика на линиите от вътрешния железопътен транспорт по чл. 2, т. 3 се налага имуществена санкция в размер от 500 до 1000 лв.“

4. Досегашната ал. 4 става ал. 5.

§ 32. В чл. 122 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1:

а) в основния текст думите „от 150 до 500 лв.“ се заменят с „от 500 до 800 лв.“

б) в т. 2 думите „самодвижещо се“ се заменят със „специализирано самоходно“;

в) създава се т. 3:

	„3. длъжностно лице, което наруши реда за приемане и изпращане на влаковете, за извършване на маневра по главни и други приемно-отправни коловози, извън границите на гарата, или не прекрати маневра преди пристигане на превозно средство, съгласно утвърдените норми в правилата за движение на влаковете и маневрената работа.“ 2. В ал. 2 думите „от 200 до 750 лв.“ се заменят с „в размер на 1200 лв.“. § 33. В чл. 126, ал. 1, т. 1 се заличава. § 34. В чл. 127 се правят следните изменения и допълнения: 1. Досегашния текст става ал. 1. 2. Създава се ал. 2: „(2) При повторно нарушение по ал. 1 глобата е в размер на 150 лв. При системно нарушение по ал. 1 глобата е в размер на 200 лв.“. § 35. В чл. 128 се правят следните изменения и допълнения: 1. Навсякъде думата „сертификат“ се заменя с „единен сертификат“. 2. В ал. 3: а) съществуващият текст става изречение първо и в него след думата „глоба“ се добавя „в размер на 500 лв.“, а думите „или с имуществена санкция в размер от 100 до 1000 лв.“ се заличават. б) създава се изречение второ: „Юрическо лице, което чрез действия на свои служители наруши или не спази разпоредба на издадените въз основа на този закон наредби или други нормативни актове, се наказва с имуществена санкция в размер на 1000 лв.“. 3. В ал. 4 числото „500“ се заменя с „200“. 4. В ал. 5 думите „от 1000 до 50 000“ се заменят с „от 30 000 до 50 000“.	Член 31 Преходни разпоредби 1. Приложение V към Директива 2004/49/ЕО се прилага до датата на прилагане на актовете за изпълнение, посочени в член 24, параграф 2 от настоящата директива. 2. Без да се засяга параграф 3 от настоящия член, по отношение на железопътните предприятия, които трябва да бъдат сертифицирани между 15 юни 2016 г. и 16 юни 2019 г. се прилага Директива 2004/49/ЕО. Тези сертификати за безопасност са валидни до изтичане на срока им. 3. Най-късно от 16 юни 2019 г. Агенцията провежда изпълнението на задачите по сертифициране съгласно член 10 по отношение на области на дейност в държавите членки, които не са нотифицирали Агенцията и Комисията в съответствие с член 33, параграф 2. Чрез	Не подлежи на въвеждане Пълно Не подлежи на въвеждане
--	---	---	--

дерогация от член 10 националните органи по безопасността на държавите членки, които са нотифицирали Агенцията и Комисията съгласно член 33, параграф 2, могат да продължат да издават сертификати в съответствие с Директива 2004/49/ЕО до 16 юни 2020 г. Член 32 Препоръки и становища на Агенцията Агенцията предоставя препоръки и становища в съответствие с член 13 от Регламент (ЕС) 2016/796 за целите на прилагането на настоящата директива. Тези препоръки и становища могат да се вземат предвид при приемането на правни актове от Съюза, съгласно настоящата директива	Не подлежи на въвеждане
Член 33 Транспониране 1. Държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими за да се съобразят с членове 2—4, членове 8—11, член 12, параграф 5, член 15, параграф 3, членове 16—19, член 21, параграф 2, член 23, параграфи 3 и 7, член 24, параграф 2, член 26, параграф 3 и приложения II и III, в срок до 16 юни 2019 г. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби. 2. Държавите членки могат да удължат посочения в параграф 1 срок за транспониране с една година. За тази цел до 16 декември 2018 г. държавите членки, които няма да въведат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби в рамките на срока за транспониране, посочен в параграф 1, уведомяват Агенцията и Комисията за това и предоставят обосновка за подобно удължаване. 3. Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Те включват също така уточнение, че позоваванията в съществуващите закони, подзаконови и административни разпоредби на директивата, отменена с настоящата директива, се считат за позовавания на настоящата директива. Условието и редът на позоваване се определят от държавите членки. 4. Задълженията за транспониране и изпълнение на настоящата директива не се прилагат за Кипър и Малта, доколкото на териториите им няма установена железопътна система. Когато обаче публична или частна структура подаде официално заявление за изграждане на железопътна линия с оглед на нейната експлоатация от едно или повече железопътни предприятия, съответните държави членки въвеждат законодателство за изпълнение на настоящата директива в рамките на две години от получаването на заявлението.	Цяло ЗИД на ЗЖТ ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ § 50. Законът влиза в сила от деня на обнародването му в „Държавен вестник“ с изключение на § 8, т. 1, § 9, т. 1 и 5 и § 10, т. 1 – относно въвеждането на термина „единен сертификат за безопасност“, § 11 и § 16 – относно въвеждането на термина „единния сертификат за безопасност“, § 19, т. 6, § 21, т. 1, 2 и 4, § 22 – 25, § 34, т. 1 и § 48, т. 6, които се прилагат от 16 юни 2019 г. ЗИД на ЗЖТ ДОПЪЛНИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА § 50. Този закон въвежда изискванията на Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 година за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура (ОВ L 352/1, 23.12.2016г.), Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (ОВ L 138/44, 26.5.2016г.) и на Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно безопасността на железопътния транспорт (ОВ L 138/102, 26.5.2016 г.). Република България не се възползва от предложената опция Не подлежи на въвеждане

Член 34 Отмяна Директива 2004/49/ЕО, изменена с директивите, посочени в приложение IV, част А, се отменя, считано от 16 юни 2020 г., без да се засягат задълженията на държавите членки по отношение на сроковете за транспониране в националното право и прилагането на директивите, посочени в приложение IV, част Б. Позоваванията на отменената директива се разглеждат като позовавания на настоящата директива и се тълкуват според таблицата на съответствието в приложение V.	Не подлежи на въвеждане
Член 35 Влизане в сила Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването ѝ в <i>Официален вестник на Европейския съюз</i>.	Не подлежи на въвеждане
Член 36 Адресати Адресати на настоящата директива са държавите членки.	Не подлежи на въвеждане
ПРИЛОЖЕНИЕ I ОБЩИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ Общите показатели за безопасност (ОПБ) се отчитат ежегодно от националните органи по безопасността. Ако след представянето на доклада бъдат открити нови факти или грешки, показателите за съответната година се изменят или коригират от националния орган по безопасността при първа възможност и най-късно в следващия годишен доклад. Общите определения за ОПБ и методите за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията са посочени в допълнението. 1. Показатели, свързани с произшествия 1.1. Общ и относителен (спрямо влак-километри) брой значителни произшествия и разбивка по следните видове произшествия: — сблъсък на влак с железопътното превозно средство, — 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 пете вида прелези, определени в точка 6.2, — произшествие с лица, с участието на движещ се подвижен състав, с изключение на самоубийствата и опитите за самоубийство, — пожар на подвижен състав, — други. Всяко значително произшествие се докладва по вида на първичното произшествие дори когато последиците от вторичното произшествие са по-тежки (напр. дерайлиране, последвано от пожар). 1.2. Общ и относителен (спрямо влак-километри) брой лица, тежко ранени или загинали, по вид на произшествието, разделени на следните категории: — пътник (също така и относителна стойност спрямо общия брой пътник-километри и пътнически влак-километри), — служител или изпълнител, — ползвател на прелез, — нарушител,	Наредба № 59 Приложение I към чл. 9, ал. 3 (Изм. - ДВ, бр. 47 от 2010 г., бр. 58 от 2015 г.) Общи показатели за безопасност Общите показатели за безопасност (ОПБ) се докладват ежегодно от ИА "Железопътна администрация" до Европейската железопътна агенция с доклада по чл. 67, ал. 1. Частично – ще се постигне пълно съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59.

— друго лице, намиращо се на перон, — друго лице, ненамиращо се на перон. 2. Показатели, свързани с опасни товари Общ и относителен (прямо влак-километри) брой произшествия, свързани с железопътния превоз на опасни товари, разделени на следните категории: — произшествие с участие на най-малко едно железопътно превозно средство, — брой произшествия, при които са определени опасни товари. 3. Показатели, свързани със самоубийства Общ и относителен (прямо влак-километри) брой на самоубийствата и опитите за самоубийство. 4. Показатели, свързани с предпоставки за произшествия Общ и относителен (прямо 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, — счупено колело на подвижен състав в експлоатация, — счупена ос на подвижен състав в експлоатация. Всички предпоставки трябва да бъдат докладвани, както довелите, така и недовелите до произшествие. (Предпоставка, която е довела до значително произшествие, се докладва също така по показатели, свързани с предпоставки; предпоставка, която не е довела до значително произшествие, се докладва само по показатели, свързани с предпоставките). 5. Показатели за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията Общо в евро и относително (прямо влак-километри): — 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. Националните органи по безопасността докладват за икономическото въздействие на значителните произшествия. СПП представлява стойността, която обществото определя за предотвратяването на пострадал, и като такава тя не представлява референтна стойност за обезщетението между страни, участвали в произшествие. 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, — предупредение и автоматично спиране, — предупредение и автоматично спиране и точков надзор на скоростта, — предупредение 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.		
<i>Допълнение</i> Общи определения за ОПБ и методи за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията 1. Показатели, свързани с произшествия 1.1. „значително произшествие“ означава всяко произшествие с участието на най-малко едно движещо се железопътно превозно средство, с резултат най-малко едно загинало или тежко ранено лице, или значителни щети по подвижния състав, коловоза, други съоръжения или околната среда, или значително нарушаване на движението, с изключение на произшествия в ремонтните заводи, складовете и депата; 1.2. „значителни щети по подвижния състав, коловоза, други съоръжения, или околната среда“ означава щети, които са равностойни на 150 000 EUR или повече; 1.3. „значително нарушаване на движението“ означава, че движението на влаковете по главна железопътна линия е прекъснато за шест часа или повече; 1.4. „влак“ означава едно или повече железопътни превозни средства, задвижвани от един или повече локомотиви или моторни вагони, или един моторен вагон, пътуващ самостоятелно, движещ се под определен номер или специфично обозначение от начална фиксирана точка до крайна фиксирана точка, включително лека машина, т.е. локомотив, пътуващ самостоятелно; 1.5. „сблъсък на влак с железопътно превозно средство“ означава сблъсък чело в чело, чело в край или странично сблъскване между част от влак и част от друг влак или железопътно превозно средство, или с маневриращ подвижен състав; 1.6. „сблъсък на влак с препятствие в строителния габарит“ означава сблъсък между част от влак и предмети, закрепени или временно намиращи се на или в близост до коловоза (с изключение на предмети на прелез, ако са загубени от пресичащо превозно средство или ползвател), включително сблъсък с надземна контактна мрежа; 1.7. „дерайлиране на влак“ означава всеки случай, при който най-малко едно колело на влака напусне железния път; 1.8. „произшествие на прелез“ означава всяко произшествие на прелез с участието на най-малко едно железопътно превозно средство и едно или повече пресичащи превозни средства, други пресичащи ползватели, като пешеходци, или други предмети, намиращи се временно на или в близост до коловоза, ако са загубени от пресичащо превозно средство или ползвател; 1.9. „произшествие с хора, с участието на движещ се подвижен състав“ означава произшествия с едно или повече лица, които са ударени от железопътно превозно средство или от предмет, който е закрепен към превозното средство или който се е отделил от него, това включва лица, които падат от железопътни превозни средства, както и лица, които падат	Наредба № 59 Приложение 1 към чл. 9, ал. 3 (Изм. - ДВ, бр. 47 от 2010 г., бр. 58 от 2015 г.) Допълнение Общи определения за ОПБ и методи за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията 1. Показатели, свързани с произшествия. 1.1. "Значително произшествие" означава всяко произшествие с участието на най-малко едно движещо се железопътно возило, с резултат най-малко едно загинало или тежко ранено лице, или значителни щети по подвижния състав, коловоза, други съоръжения или околната среда, или значително нарушаване на движението, с изключение на произшествия в ремонтните заводи, складовете и	Частично – ще се постигнат съответствие с НИД на Наредба 59.

или са ударени от незакрепени предмети, докато пътуват на борда на железопътни превозни средства; 1.10. „пожар на подвижен състав“ означава пожар или взрив, настъпил на железопътно превозно средство (включително на товара му), докато се движи между гарата на заминаване и гарата на местоназначение, включително докато е спряло на гарата на заминаване, на гарата на местоназначение или на междинни спирки, както и по време на дейности по композиране и разкомпозиране; 1.11. „друго (произшествие)“ означава всяко произшествие, различно от сблъсък на влак с железопътно превозно средство, сблъсък на влак с прелъстия в рамките на строителния габарит, дерайлиране на влак, произшествие на прелез, произшествие с човек, с участието на движещ се подвижен състав или пожар на подвижен състав; 1.12. „пътник“ означава всяко лице, с изключение на членовете на влаковата бригада, което извършва пътуване по железен път, включително пътник, който се опитва да се качи или да слезе от движещ се влак, само за целите на статистиката на произшествията; 1.13. „служител или изпълнител“ означава всяко лице, чиято трудова дейност е свързана с железницата и се намира на работа по време на произшествието, включително персонала на изпълнителите, самостоятелно заетите лица, наети като изпълнители, влаковата бригада и лицата, работещи с подвижния състав и инфраструктурните съоръжения; 1.14. „ползвател на прелез“ означава всяко лице, което използва прелез, за да пресече железопътната линия с някакво превозно средство или пеша; 1.15. „нарушител“ означава всяко лице, намиращо се в железопътни обекти, в които такова присъствие е забранено, с изключение на ползвател на прелез; 1.16. „друго лице, намиращо се на перон“ означава всяко лице, което се намира на перон, което не попада в определенията за „пътник“, „служител или изпълнител“, „ползвател на прелез“, „друго лице, намиращо се на перон“ или „нарушител“; 1.17. „друго лице, намиращо се на перон“ означава всяко лице, което се намира на перон, което не попада в определенията за „пътник“, „служител или изпълнител“, „ползвател на прелез“, „друго лице, намиращо се на перон“ или „нарушител“; 1.18. „смъртен случай (загинало лице)“ означава лице, което е загинало на място или е починало в рамките на 30 дни в резултат на произшествие, с изключение на самоубийство; 1.19. „тежко раняване (тежко ранено лице)“ означава всяко ранено лице, което е прието за болнично лечение за повече от 24 часа в резултат на произшествие, с изключение на опитите за самоубийство. 2. Показатели, свързани с опасни товари 2.1. „произшествие, свързано с превоза на опасни товари“ означава произшествие или инцидент, подлежащ на докладване в съответствие с RID (1)/ADR, раздел 1.8.5; 2.2. „опасни товари“ означава вещества и предмети, чиито превоз е забранен съгласно RID или е разрешен само при предписаните в него условия. 3. Показатели, свързани със самоубийства 3.1. „самоубийство“ означава акт на умишлено самонараняване, довел до смърт, както е регистриран и класифициран от компетентния национален орган;	
--	--

3.2. „опит за самоубийство“ означава акт на умишлено самонараняване, довел до тежко раняване.

4. Показатели, свързани с предпоставки за произшествия

4.1. „счупена релса“ означава релса, която се е научила на две или повече парчета или от която се е отделило парче метал, причиняващо празнина с дължина над 50 mm и дълбочина над 10 mm на повърхността, по която се търкат коелелата;

4.2. „изкривяване на коловоза и други деформации на коловоза“ означава всяка неизправност, свързана с непрекъснатостта и геометрията на коловоза, която изисква коловозът да бъде срян от експлоатация, или незабавното ограничаване на разрешена скорост;

4.3. „неправилно показание на сигнализацията, което води до опасна ситуация“ означава всяка техническа неизправност на системата за сигнализация (на инфраструктурата или на подвижния състав), вследствие на която сигнализираната информация е по-малко ограничителна, отколкото е необходимо;

4.4. „подминаване на сигнал за опасност, когато се преминава през опасна точка“ означава всеки случай, при който която и да е част на влака извършва движение извън разрешеното, и преминава отгатык опасната точка;

4.5. „подминаване на сигнал за опасност, когато не се преминава през опасна точка“ означава всеки случай, при който която и да е част на влака извършва движение извън разрешеното, но не преминава отгатык опасната точка. Неразрешено движение, както е посочено в точки 4.4 и 4.5 по-горе, означава преминаване покрай: — подаден встрани от коловоза цветен светлинен сигнал или затворен семафор, или нареждане „СПРИ“, когато няма действаща система за влакова защита (СВЗ),

— крайната точка на движението, свързано с безопасността, разрешено от СВЗ,

— точка, съобщена чрез устно или писмено указание съгласно правилниците,

— стоп-табла (отбивачните съоръжения не се включват) или ръчни сигнали. Не се включват

случаите, при които превозни средства без прикачена тягова единица или влак без присъствието на персонал на борда преминават покрай затворен сигнал.

Не се включват случаите, при които по някаква причина сигналът не се е затворил навреме, за да даде възможност на машиниста да спре влака пред сигнала. Националните органи за безопасност могат да докладват поотделно за четирите признака на неразрешено движение, посочени в тиретата в настоящата точка, но докладват най-малко един събирателен показател, съдържащ данни за всичките четири признака.

4.6. „счупено коелело на подвижен състав в експлоатация“ означава счулване, засягащо коелелото и поражащо риск от произшествие (дерайлиране или сблъсък);

4.7. „счулена ос на подвижен състав в експлоатация“ означава счулване, засягащо оста и поражащо риск от произшествие (дерайлиране или сблъсък).

5. Общи методи за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията

5.1. Стойността за предотвратяване на пострадал (СПП) се състои от:

1) стойността за безопасността сама по себе си: стойностите на готовността за плащане (ГП) въз основа на проучванията за заявените предпочитания, осъществени в държава членка, в която се прилагат такива стойности.

2) стойностите на разходите, оценени в държавите членки, състоящи се от:

— медицински и рехабилитационни разходи,

— съдебни разходи, полицейски разходи, разходи за частни разследвания на произшествието, разходи за службата за извънредни ситуации и административни разходи по застраховането,

— стойност за обществото на стоките и услугите, които би могло да произведе лицето, ако произшествието не се беше случило.

При изчисляването на разходите за жертвите, смъртните случаи и тежките ранявания се разглеждат поотделно (различна СПП за смъртен случай и тежко раняване).

5.2. Общи принципи за определяне на стойността на безопасността сама по себе си и за оценяване на преките и/или косвените икономически разходи: За стойността на безопасността сама по себе си определянето на уместността на наличните оценки се основава на следните съображения:

— оценките да са свързани със система за оценяване на намаляването на риска от смъртни случаи в транспортния сектор и да следват подход на ГП съгласно методи за проучване на заявените предпочитания,

— използваната за стойностите извадка респонденти е представителна за съответната целева група. По-специално извадката трябва да отразява разпределението по възраст и доходи заедно с други важни социално-икономически и/или демографски характеристики на населението,

— метода за достигане до стойностите на ГП: изследването да е замислено така, че въпросите да са ясни и понятни за респондентите.

Преките и косвените икономически разходи се оценяват въз основа на действителните разходи, понесени от обществото.

5.3. Определения 5.3.1. „разходи във връзка с щети, нанесени на околната среда“ означава разходи, които трябва да се поемат от железопътните предприятия и операторите на инфраструктурата, като се преценяват въз основа на техния опит, за да се възстанови увреденият район в състоянието му преди железопътното произшествие;

5.3.2. „разходи за материални щети по подвижния състав или инфраструктурата“ означава разходите за осигуряване на нов подвижен състав или инфраструктура със същите функционални възможности и технически параметри като тези определени като тотална щета, и разходите по възстановяването на подаващите се на ремонт подвижен състав или инфраструктура в състоянието им преди произшествието; оценяват се от железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата въз основа на техния опит, включително всички разходи, свързани с вземането под наем на подвижен състав, вследствие на недостига, породен от повредените превозни средства;

5.3.3. „разходи, причинени от закъснения вследствие на произшествия“ означава паричната стойност на закъсненията, понесена от ползвателите на железопътния транспорт (пътници и клиенти на товарните превози) вследствие на произшествия, изчислени по следния модел:

$UT = \text{парична стойност на спестеното време за пътуване}$ Стойност на времето за влаков пътник (за час)

$VTP = [VT \text{ на пътуващите по работа}] * [\text{среден процент на пътуващите по работа годишно}] + [VT \text{ на непътуващите по работа}] * [\text{среден процент на непътуващите по работа годишно}]$

VTP се измерва в евро на пътник на час „пътник по работа“ означава пътник, който пътува във връзка с професионалната си дейност, с изключение на пътуването до местоработата.

Стойност на времето за товарен влак (за час) $VTF = [VT \text{ на товарни влакове}] * [(\text{тон-км})/(\text{влак-км})]$

VTF се измерва в евро за тон товар за час

Средният тонаж на товари, превозени с един влак за една година = $(\text{тон-км})/(\text{влак-км})$ CM = стойност на 1 минута закъснение на влак $CMR = K1 * (VTF/60) * [(\text{пътник-км})/(\text{влак-км})]$

Среден брой пътници за влак за една година = $(\text{пътник-км})/(\text{влак-км})$ Товарен влак $CMF = K2 * (VTF/60)$

Коефициентите K1 и K2 по стойност са между стойността на времето и стойността на закъснението, както е определена при проучванията на заявените предпочитания, за да се отрази, че загубеното в резултат на закъснения време се възприема значително по-отрицателно от нормалното време за пътуване. Разходи, причинени от закъснения вследствие на произшествие = $CMR * (\text{минути закъснение на пътнически влакове}) + CMF * (\text{минути закъснение на товарни влакове})$ Обхват на модела

Разходите, причинени от закъснения, трябва да се изчисляват за значителни произшествия, както следва: — действителни закъснения по железопътните линии, на които са се случили произшествия, измерени в крайната гара; — действителни закъснения или, ако не е възможно, преценка за закъсненията по други засегнати линии.

6. Показатели, свързани с техническата безопасност на инфраструктурата и нейното прилагане

6.1. „система за влакова защита (CBZ)“ означава система, която подпомага да се наложи спазване на сигналите и ограниченията на скоростта;

6.2. „бордови системи“ означава системи, подпомагащи машиниста да наблюдава сигнализацията по железопътната линия и сигнализацията в кабината, като по този начин предоставят защита по отношение на опасните точки и спазването на ограниченията на скоростта. Бордовите CBZ се описват както следва:

а) Предупреждение, което осигурява автоматично предупреждение на машиниста.

б) Предупреждение и автоматично спиране, които осигуряват автоматично предупреждение на машиниста и автоматично спиране при преминаване на затворен сигнал.

в) Предупреждение и автоматично спиране и точков надзор на скоростта, които осигуряват защита по отношение на опасните точки, където „точков надзор на скоростта“ означава надзор на скоростта на определени места (скоростни контроли) при подхода към сигнала.

г) Предупреждение и автоматично спиране и непрекъснат надзор на скоростта, които осигуряват защита по отношение на опасни точки и непрекъснат надзор на ограниченията на скоростта по линията, където „непрекъснат надзор на скоростта“ означава непрекъснато указване и прилагане на максимално допустимата целева скорост във всички участъци на линията.

Тип г) се счита за автоматична влакова защита (ABZ).

6.3. „прелез“ означава всяко пресичане на едно ниво на път или на преминаване с железопътна линия, както е признато от управителя на инфраструктурата и отворено за публично или частно ползване. Изключват се преминавания между перони в рамките на гарите, както и преминавания на коловозите, които са предназначени за ползване само от служители.

6.4. „път“ означава за целите на статистиката на железопътните Происшествия, всеки обществен или частен път, улица или магистрала, включително прилежащите пешеходни пътеки и велосипедни алеи; 6.5. „преминаване“ означава всеки маршрут, различен от път, предназначен за преминаване на хора, животни, превозни средства или машини; 6.6. „прелез с пасивна охрана“ означава прелез без каквато и да е форма на предупредителна система или защита, която да се задейства, когато за ползвателя не е безопасно да пресече прелеза; 6.7. „прелез с активна охрана“ означава прелез, при който пресичащите ползватели са защитени или предупредени за приближавания се влак чрез устройства, задействащи се, когато за ползвателя не е безопасно да пресече прелеза. — Защитата чрез използване на физически устройства включва: — полубариери или цели бариери, — портални врати.		
Прелезите с активна охрана се класират както следва: а) ръчни: прелези, при които защитата или предупредението от страната на ползвателя се задейства ръчно от служител на железницата. б) автоматични, с предупредение от страната на ползвателя: прелези, при които предупредението от страната на ползвателя се задейства от приближаващия влак. в) автоматични, със защита от страната на ползвателя: прелези, при които защитата от страната на ползвателя се задейства от приближаващия влак. Това включва прелези, които имат както защита, така и предупредение от страната на ползвателя. г) защитени от страната на железния път: прелез, при който сигнал или друга система за влакова защита разрешава на влака да продължи щом прелезът е напълно защитен от страната на ползвателя и на него няма препятствия. 7. Определения на мерните единици 7.1. „влак-километър“ означава единица мярка, изразяваща движението на влак на разстояние един километър. Използва се действително изменатото разстояние, ако то е известно, в противен случай се използва стандартното разстояние по мрежата между началната точка и местоназначението. Взема се предвид само разстоянието на националната територия на докладващата държава. 7.2. „пътник-километър“ означава единица мярка, изразяваща превоза на един пътник с железопътен транспорт на разстояние от един километър. Взема се предвид само разстоянието на националната територия на докладващата държава. 7.3. „линеен километър“ означава дължината, измерена в километри, на железопътната мрежа в държавите членки, чийто обхват е определен в член 2. За многопътни железопътни линии се взема предвид само разстоянието между началната точка и местоназначението. 7.4. „линеен километър“ означава дължината, измерена в километри, на железопътната мрежа в държавите членки, чийто обхват е определен в член 2. За многопътни железопътни линии се взема предвид общата дължина на всички коловози.	Наредба № 59 22. "Национални правила за безопасност" са изисквания за безопасност на железопътния транспорт, наложени	Частично – ще се постигне пълно съответствие след

Националните правила за безопасност, за които е изпратена нотификация в съответствие с член 8, параграф 1, буква а), включват: 1. правила относно съществуващите национални критерии и методи за безопасност; 2. правила относно изисквания във връзка със системите за управление на безопасността и издаването на сертификати за безопасност на железопътни предприятия; 3. общи правила за експлоатиране на железопътната мрежа, все още необхванати от ТСОС, включително правила относно сигнализацията и системата за управление на движението; 4. правила, формулиращи изисквания във връзка с допълнителни вътрешни правила за експлоатация (фирмени правила), които трябва да бъдат установени от управителите на инфраструктура и железопътните предприятия; 5. правила относно изискванията спрямо персонал, изпълняващ функции от критично значение за безопасността, включително критериите за подбор, здравословна годност и професионално обучение, както и сертифициране, при положение че те все още не са обхванати от ТСОС; 6. правила относно разследването на произшествия и инциденти.	на ниво страни членки и приложими за повече от една железопътна компания, независимо от органа, който ги издава. Приложение 2 към чл. 20, ал. 2 (Изм. - ДВ, бр. 101 от 2010 г.) Национални правила за безопасност 1. Правила относно съществуващи национални критерии (цели) и методи за безопасност. 2. Правила относно изисквания във връзка със системи за управление на безопасността и издаване на удостоверения за безопасност. 3. (Отм. - ДВ, бр. 101 от 2010 г.). 4. Общи правила за експлоатиране на железопътната мрежа, все още необхванати от ТСОС, вкл. правила относно сигнализацията и системата за управление на движението. 5. Правила, формулиращи допълнителни вътрешни изисквания за експлоатация (фирмени правила), издавани от управителите на инфраструктури и превозвачите, както и съвместни споразумения, договори, инструкции и др. 6. Правила относно изисквания спрямо персонал, изпълняващ функции при критични ситуации за безопасността, вкл. подбор на критерии за здравословно състояние, професионално обучение и сертифициране, доколкото те не са обхванати от ТСОС. 7. Правила относно разследването на железопътни произшествия.	въвеждане с НИД на Наредба 59.
ПРИЛОЖЕНИЕ III Изисквания и критерии за оценка на организации, които кандидатстват за сертификат на СОП или за сертификат за функции по поддръжка, възложени на външни изпълнители от структура, която отговаря за поддръжката Управлението на организацията трябва да бъде документирано във всички съответни части и по-специално да описва разпределението на отговорности в рамките на организацията и с подизпълнителите. То показва как се осигурява контролът от ръководството на различни нива, как се включват персоналят и неговите представители на всички нива и как се гарантира непрекъснатото подобряване. Следните основни изисквания се прилагат по отношение на четирите функции на структурата, която отговаря за поддръжката (СОП), които се да осъществяват от самата организация или чрез споразумения за възлагане: 1. Ръководна роля—ангажираност към разработването и прилагането на системата за поддръжка на организацията и към непрекъснатото подобряване на нейната ефективност;	Наредба № 59 Приложение 46 към чл. 62в, ал. 1, т. 2 (Ново - ДВ, бр. 28 от 2012 г.) Изисквания и критерии за оценка на лицата, които кандидатстват за сертификат за поддръжане на железопътни превозни средства или за сертификат за функции по поддръжане, възложени от лица, отговорни за поддръжането на локомотиви, ЕМВ, ДМВ, пътнически вагони и специализирани превозни средства 1. Изисквания и критерии за оценка на функции по управление	Частично – ще се постигне съответствие след въвеждане с НИД на Наредба 59.

2. Оценка на риска—структуриран подход за оценка на рисковете, свързани с поддръжката на превозни средства, включително тези, които произтичат пряко от оперативните процеси и дейностите на други организации или лица, и за определяне на подходящи мерки за контрол на риска; 3. Наблюдение—структуриран подход, с който да се гарантира, че мерките за контрол на риска са въведени, прилагат се правилно и постигат целите на организацията; 4. Непрекъснато подобряване—структуриран подход за анализ на информацията, събрана чрез редовно наблюдение, одит или други подходящи източници, и за използване на резултатите с цел извличане на поуки и приемане на превантивни или коригиращи мерки за поддръжане или подобряване на равнището на безопасност; 5. Структура и отговорност—структуриран подход за определяне на отговорностите на лицата и екипите за надеждно изпълнение на целите на организацията за безопасност; 6. Управление на компетентността—структуриран подход, с който да се гарантира, че служителите разполагат с необходимата компетентност за постигане на целите на организацията по безопасен, ефективен и ефикасен начин при всякакви обстоятелства; 7. Информация—структуриран подход, с който да се гарантира, че лицата, които извършват оценки и вземат решения на всички нива в организацията разполагат с важна информация, и за да се гарантира пълнотата и уместността на информацията; 8. Документация—структуриран подход за осигуряване на проследимост на цялата имаща отношение информация; 9. Дейности по договаряне—структуриран подход, с който да се гарантира, че дейностите, възложени на подизпълнител, се управляват по подходящ начин, така че да бъдат постигнати целите на организацията и да се обхванат всички компетентности и изисквания; 10. Дейности по поддръжка—структуриран подход, с който да се гарантира: — че всички дейности по поддръжка, засягащи безопасността и критичните за безопасността компоненти, са установени и добре управлявани и че всички необходими промени в тези дейности по поддръжка, засягащи безопасността, са установени, добре управлявани, въз основа на натрупания опит и прилагането на общите методи за безопасност за оценка на риска съгласно член 6, параграф 1, буква а), и надлежно документирани; — съответствието с основните изисквания за оперативна съвместимост; — въвеждането и проверката на съоръженията, оборудването и инструментите за поддръжка, които са специално разработени и необходими за извършване на поддръжката; — анализът на първоначалната документация, свързана с превозното средство, за предоставяне на първото досие за поддръжката, и да се гарантира правилното му прилагане чрез разработване на поръчки за поддръжка; — че компонентите (включително резервните части) и материалите се използват както е посочено в поръчките за поддръжка и документацията на доставчика; те се съхраняват, третира и транспортират по подходящ начин, както е посочено в поръчките за поддръжка и документацията на доставчика, и са в съответствие с имащите отношение национални и международни правила, както и с изискванията на съответните поръчки за поддръжка; — че се определят, установяват, осигуряват, регистрират и поддържат в наличност подходящи и достатъчни съоръжения, оборудване и инструменти, които да позволяват извършването на услугите по поддръжка в съответствие с поръчките за поддръжка и други	1. Лицата, ангажирани с разработването и прилагането на системата за поддръжане, трябва да се стремят към непрекъснатото подобряване на нейната ефективност. Лицата трябва да имат процедури за: а) установяване на стратегия за поддръжане, подходяща за вида и обхвата на услугите, която да е одобрена от тях или техни представители; б) гарантиране, че са установени цели по отношение на безопасността в съответствие с правната рамка и съобразно вида, обхвата и съответните рискове; в) оценка на цялостните й резултати по отношение на безопасността спрямо нейните корпоративни цели за безопасността; г) разработване на планове и процедури за постигане на цели по отношение на безопасността; д) гарантиране на наличие на необходимите ресурси за осъществяване на всички процеси в съответствие с изискванията от това приложение; е) определяне и управление на въздействието на други управленски дейности върху системата за поддръжане; ж) гарантиране, запознаване с резултатите от наблюденията на ефективността и от одитите и че поемат цялостна отговорност за извършването на промени в системата за поддръжане; з) гарантиране, че персоналът и представителите на персонала са адекватно представени и консултирани при определянето, разработването, наблюдението и прегледа на аспектите на безопасността на всички съответни процеси, в които персоналът може да участва. 2. Оценка на риска - структуриран подход за оценка на рисковете, свързани с поддръжането на локомотиви, ЕМВ, ДМВ, пътнически вагони и специализирани превозни средства, включително тези, които произтичат пряко от оперативните процеси и дейностите на други лица, и за определяне на подходящи мерки за контрол на риска. 2.1. Лицата трябва да имат процедури за:
--	---

приложими спецификации, като се гарантира безопасно осъществяване на поддръжката, ергономичност и защита на здравето; — че организацията разполага с процедури, с които да гарантира, че нейното измервателно оборудване и всички съоръжения, оборудване и инструменти се използват, калибрират, съхраняват и поддържат правилно в съответствие с документирания подход; 11. Дейности по контрол—структуриран подход, с който да се гарантира: — че превозните средства се изваждат от експлоатация за планирана, условна или корективна поддръжка своевременно или когато са установени дефекти или други нужди; — необходимите мерки за контрол на качеството; — че функциите по поддръжка се извършват в съответствие с поръчките за поддръжка и за да се издаде съобщение за връщане в експлоатация, което включва евентуални ограничения на използването; — че се докладва, разследва и анализира евентуален случай на неспазване при прилагането на системата за управление, което може да доведе до произшествия, инциденти, ситуации, близки до инциденти, или други опасни събития, и че са взети необходимите превантивни мерки в съответствие с общия метод за безопасност за наблюдение, предвиден в член 6, параграф 1, буква в); — процес на периодичен вътрешен одит и наблюдение в съответствие с общия метод за безопасност за наблюдение, предвиден в член 6, параграф 1, буква в).	а) анализ на рисковете, свързани с обхвата на операциите, извършвани от организацията, включително рисковете, произтичащи от дефекти и несъответствия или неизправности в конструкцията по време на целия жизнен цикъл; б) оценка на рисковете, посочени в буква "а"; в) разработване и въвеждане на мерки за контрол на риска. 2.2. Лицата трябва да имат въведени процедури и мерки за отчитане на необходимостта и ангажираност за сътрудничество със стопанисващи железопътни предприятия, оператори на инфраструктура или други заинтересовани страни. 2.3. Лицата трябва да имат процедури за оценка на риска, чрез които да управляват промените в оборудването, процедурите, организацията, обезпечаването с персонал или взаимодействията, и да прилагат Регламент (ЕО) 352/2009 на Комисията от 24 април 2009 г. за приемане на общ метод за безопасност относно определянето и оценката на риска в съответствие с член 6, параграф 3, буква а) от Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ, L 108 от 29.04.2009 г.). 2.4. Когато оценяват риска, лицата трябва да имат процедури, чрез които да вземат под внимание необходимостта от определяне, предоставяне и поддържане на подходящи условия на труд, които съответстват на законодателството на Европейския съюз и националното законодателство, по-специално Директива 89/391/ЕИО на Съвета от 12 юни 1989 г. за въвеждане на мерки за насърчване подобряването на безопасността и здравето на работниците на работното място (ОВ, L 1083 от 29.06.1989 г.). 3. Наблюдение - структуриран подход, с който да се гарантира, че
---	---

	мерките за контрол на риска са въведени, прилагат се правилно и постигат целите. 3.1. Лицата трябва да имат процедура за редовно събиране, наблюдение и анализ на съответните данни за безопасността, включително: а) изпълнението на съответните процеси; б) резултатите от процесите (включително всички услуги и продукти по договор); в) ефективността на мерките за контрол на риска; г) информация относно опита, неизправностите, дефектите и ремонтите, произтичащи от ежедневната експлоатация и поддръжане. 3.2. Лицата трябва да имат процедури, с които да гарантират, че злоупотуките, инцидентите и състоянията, близки до инциденти, и другите опасни събития се съобщават, регистрират, разследват и анализират.
--	---

СПРАВКА

за постъпилите предложения при общественото обсъждане
на Закона за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт в периода 19.10.2018 г. – 02.11.2018 г.

Изготвил предложението	Предложение	Приема/ не приема предложението	Мотиви
Дата: 26.10.2018 г. Автор: Aziti	Целева група - учачи и работещи Кой и как определя кога ще се движат пътническите влакове? Съобразено ли е разписанието с нуждите / работното време на работещите и учачите? Месечните детските надбавки за едно дете са 30 лева на месец? Защо месечната картата за транспорт на ученик може да е по-скъпа дори от надбавките? Каква е стратегията на БДЖ, ако времето за транспорт се счита за част от работното време?	Не се приема	Коментарите, поставени в Портала за обществени консултации на Министерски съвет с автор Aziti не са свързани с текстовете на публикувания Закон за изменение и допълнение на Закон за железопътния транспорт.
Писмо с № ЖИ-39652/02.11.2018 ДП НСЖИ	Във връзка с публикувания за обществено обсъждане проект на закон за изменение и допълнение на закона за железопътния транспорт (ЗИД на ЗЖТ) предлагаме в конкретни текстове да се нанесат следните редакции: 1. Съгласно § 1 на ЗИД на ЗЖТ текстът на чл.7, ал. 1, т.5 гласи следното: „Чл.7. (1) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“. т. 5. издава разрешения за въвеждане в експлоатация на подсистемите за контрол, управление и сигнализация по железопътните линии, на енергийните и инфраструктурните подсистеми, изграждащи националната железопътна система, при условия и по ред, определени с наредбата по чл. 5, т. 2.“ Предлагаме текстът на чл.7, ал.1, т.5 да придобие следния вид: „Чл.7. (1) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“: т. 5. издава разрешения за въвеждане в експлоатация на следните подсистеми, изграждащи националната железопътна система: подсистема „Инфраструктура“, подсистема „Енергия“ и подсистема „Контрол, управление и сигнализация“, при условия и по ред, определени с наредбата по чл. 5, т. 2.“ Предложението ни е продиктувано от идеята за унифициране на	Не се приема	Текста в ЗИД на ЗЖТ е произтекъл от изискването на член 16 Функции от Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно безопасността на железопътния транспорт. Съгласно параграф 2 от посочения член „На националния орган по безопасността се възлагат най-малко следните функции: а) издаване на разрешения за въвеждане в експлоатация на подсистемите за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, на енергийните и инфраструктурните подсистеми, изграждащи железопътната система на Съюза, в съответствие с член 18, параграф 2 от Директива (ЕС) 2016/797.“

	терминологията в ЗЖТ и европейските актове, които регламентират техническите спецификации за оперативна съвместимост по отношение на подсистемите на железопътната система, а именно: - Регламент (ЕС) № 1299/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 година относно техническите спецификации за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Инфраструктура“ на железопътната система в Европейския съюз; - Регламент (ЕС) № 1301/2014 на от 18 ноември 2014 година относно техническите спецификации за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Енергия“ на железопътната система в ЕС; - Регламент (ЕС) 2016/919 на Комисията от 27 май 2016 година относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемите „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз.		Предложения текст в ЗИД на ЗЖТ е точен и отговаря на разпоредбата на Директивата.
	2. С промените, предвидени в § 4 от ЗИД на ЗЖТ, се изменят и допълват текстовете на чл. 10, като се дава право на управителя на железопътната инфраструктура да възложи функциите, свързани с разпределение на тяговата електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт, на лице, което не е железопътно предприятие, не контролира железопътно предприятие или не е контролирано от железопътно предприятие. Предвид горното, предлагаме тази възможност да се съобрази с лицензионния режим, установен с закона за енергетиката (чл.43, ал.12 от ЗЕ), с цел постигане на единен правен режим по отношение на дейността, свързана с разпределение на тяговата електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт.	Не се приема	Тази възможност отпадна от последния вариант на ЗИД.
	3. Предлагаме в текста на чл.132, ал.1 да се разширят случаите, подлежащи на санкция, както и да се увеличи размера на глобата, с цел превенция и постигане на достатъчен възпиращ ефект по отношение на евентуалните нарушители, а именно: „Чл. 132. (1) Наказва се с глоба от 300 до 700 лв. водач на пътно превозно средство или друг участник в движението, който преминава през железопътната линия извън определените за това места или нерегламентирано преминава през железопътните прелези.“	Не се приема	1. „Друг участник в движението“, който преминава през железопътната линия извън определените за това места се санкционира по чл. 130 от ЗЖТ. Но този „друг участник в движението“ може да пресича на нерегламентирано място (санкция по чл. 130) и без да е „участник в

С предложения текст се цели да се ограничат инцидентите, при които водачи на пътни превозни средства или други участници в движението, с риск за живота преминават през железопътни прелези при спуснати бариери или звукова и светлинна сигнализация, показващи приближаването на влак. Статистиката сочи, че само за последните 3 години (2015, 2016, 2017 г.), при инциденти на прелези са ранени 25 души, а загиналите са 11. До 1 юни 2018 г. инцидентите на прелези са 13, с 6 ранени и 2-ма загинали. Значителни са и щетите, които търпи компанията от повредени бариерни механизми.

движението“, а например – върви през полето и пресича жп линия на нерегламентирано място.

2. „Друг участник в движението“ (освен водач на ГПС – което може да бъде и велосипед съгласно § 6, т. 19 от ДР на Закона за движение по пътищата (ЗДП)), ако се им предвид „пешеходец“ няма как да премине нерегламентирано през „железопътните прелези“, т. к.:

а) в Наредба № 55 са регламентирани „пешеходни прелези“;

б) Съгласно чл. 188, т. 6 от Н-55 на прелезите се поставя „пътна сигнализация – шосейни светофари, пътни знаци и пътна маркировка“. Т. е. на пешеходния прелез може да има забраняващ преминаването на „пешеходец“ само „шосеен светофар“;

в) и ако пешеходецът премине на червен светофар – той нарушава ЗДП. На прелезите за автомобили, (които не са за пешеходци, няма определен в закона (както в ЗДП, така и в ЗЖТ) начин да се сигнализира на пешеходеца, че е забранено да премине през прелеза – сигналите са за автомобилите. Т. е. пешеходеца може да се приеме, че преминава извън определените места;

г) Когато има пътен прелез, но преминават и пешеходци, съгласно Наредба № 55 се изгражда комбиниран прелез – пътен и

пешеходен.

3. Водач на пътно превозно средство, който „наруши правилата за преминаване през железопътен прелез“ (а не „през железопътните прелези“, т. к. няма как да премине през повече от един прелез) се наказва с глоба от 20 до 150 лв съгласно чл. 180 от ЗДП. Съгласно чл. 165 от ЗДП глобата по чл. 180 от ЗДП се налага от „определени от министъра на вътрешните работи служби“. Съгласно чл. 118б от ЗЖТ право да съставят актове по чл. 132 имат „длъжностни лица, определени от министъра на вътрешните работи“. За едно нарушение – „нарушение на правилата за преминаване през железопътен прелез“ би следвало да има една санкция, а не две, по два различни закона.

4. Относно щетите, които търпи НКЖИ от повредени бариерни механизми, в ЗЖТ има санкция – съгласно чл. 131, ал. 1 – глоба от 50 до 150 лв. и **заплащане стойността на повреденото имущество** на „лице, което поврежда железопътни съоръжения“. До сега от НКЖИ не са посочвали стойността на повреденото имущество при издаване на НП от изпълнителния директор на ИАЖА за нарушение, при което е счупена бариера на прелез.

Дата: 06.11.2018 г. По електронната поща от Бойко Калъчев, Главен експерт Сектор "ТСОС и ОР" към Инспекция „БП и ТСОС“ ДП „НЖИ“	Приложено изпращам за информация моите предложения и коментари по ЗИД на ЗЖТ, отбелязани в текста на ЗЖТ с нанесените промени, който отдел "Правна" на ДП НЖИ изготви и ни изпрати за улеснение (вж. имейла по-долу на шефката на отдела Светла Свиленова). Позволих си да ги изпратя, защото отдел "Правна" на ДП НЖИ са решили да не ги вземат предвид с мотивите, че те не касаят УИ, или не са достатъчно основателни. Повечето от предложенията ми са свързани с избягване на механичната замяна навсякъде в текста на термина "сертификат за безопасност" (СБ) с "единен сертификат за безопасност" (ЕСБ) със следните мотиви (отбелязани в предложението ми по чл.7, ал.1, т.8 на ЗЖТ): - СБ на ЖП ще продължат да се издават до крайният срок за транспониране на Директива 2016/798 от ДЧ на ЕС (т.е. до „съответната дата“ на влизане в сила на Делегиран Регламент (ЕС) 2018/763 на ЕК от 09.04.2018 г. за определяне на технически разпоредби относно издаването на единен сертификат за безопасност - т.е. до 16.06.2019 или евентуално до 16.06.2020 г.); - дотогава НОБ ще продължават да издават СБ (части А и Б), а изменянето или отнемането им дори и по-късно – до срока на тяхната валидност; - формата и съдържанието на СБ и ЕСБ са различни; Затова и дефиницията в т. 27 от ДР на ЗЖТ смятам, че до 15.06.2024 г. е коректно да продължи да се отнася за "сертификат за безопасност", като след нея се добави и "единен сертификат за безопасност" (посочената дата е крайната дата на валидност на всички СБ, издадени преди 16.06.2019 г., които дотогава хипотетично могат да бъдат актуализирани и изменени от НОБ).	Не се приема	Предложенията и забележките на г-н Калъчев са свързани с валидност на Сертификатите за безопасност на железопътните предприятия, издадени преди 16 юни 2019 година процедурите по издаване на сертификат за безопасност, започнали и недовършени до 16 юни 2019 г. и с прилагане на разпоредбите за единен сертификат. В съответствие с член 31, параграф 2 от Директива (ЕС) 2016/798 в § 52 от Преходните и заключителни разпоредби на ЗИД на ЗЖТ се предвижда сертификатите за безопасност на железопътни предприятия, издадени от ИАЖА преди 16 юни 2019 г. да запазят действието си до изтичането на срока, за който са издадени. е въведено с. С цел защита на интересите на железопътните предприятия и на управителя на железопътната инфраструктура, с § 25 се предлага промяна в чл. 115ж, с която се дава възможност в случай на отказ за издаване на единен сертификат за безопасност или на удостоверение за безопасност, решението да може да бъде обжалвано от заявителите пред Административния съд София-град. В случай, че отказът е направен от АЖТЕС, заявителите могат да подават жалби и оспорват решенията пред Апелативния съвет, определен съгласно член 55 от Регламент (ЕС) 2016/796.
---	---	---------------------	---

		С § 54, ал. 1 се определя редът на действие в случай, че процедура за издаване на сертификат за безопасност е започнала по досегашния ред, но не може да завърши преди 16 юни 2019 г. и сертификат за безопасност няма да бъде издаден преди тази дата. В този случай се прилага член 15 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/763 на Комисията от 9 април 2018 година за определяне на практически разпоредби относно издаването на единни сертификати за безопасност на железопътни предприятия съгласно Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕО) № 653/2007 на Комисията (ОВ L 129/49 от 2018г.), като националният орган по безопасността трябва незабавно да информира заявителя и АЖТЕС и да извърши действията, предвидени в разпоредбата на регламента. След приемането си ЗИД на ЗЖТ ще влезе в сила от деня на обнародването му в „Държавен вестник“ с изключение на § 8, т. 1, относно чл. 29, ал. 4, т. 7, § 9, т. 1, буква „б“ относно чл. 31, ал. 1, и т. 5, буква „б“ относно ал. 8, § 11, т. 1, относно чл. 33, ал. 1, § 12, т. 1, относно чл. 34, ал. 1 и т. 2, буква „а“ относно ал. 3, § 17, т. 1, относно чл. 50, ал. 1, т. 1, § 20, т. 6, относно чл. 115а, ал. 8, § 22, относно чл. 115г, § 23, относно чл. 115д, § 24, относно чл.
--	--	--

ИАЖА	Да се промени § 53 от Преходните и заключителни разпоредби на ЗИД на ЗЖТ и да стане: § 53. (1) Разрешения за въвеждане в експлоатация на превозни средства, издадени преди 16 юни 2019 г., включително разрешения, предоставени съгласно международни споразумения RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) и RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), остават в сила съобразно условията, при които са издадени. (2) Превозни средства, за които са били издадени разрешения за въвеждане в експлоатация преди 16 юни 2019 г., получават ново разрешение за пускане на пазара на превозно средство, за да бъдат експлоатирани след тази дата в една или повече мрежи, които все още не са обхванати от тяхното разрешение.	Приема се	115е, § 25 относно чл. 115ж, § 26 относно чл. 115з, § 35, т. 1 относно чл. 128 и § 49, т. 7 относно § 1, т. 27, които се прилагат от 16 юни 2019 г.
ИАЖА	Да се създаде § 54 от Преходните и заключителните разпоредби на ЗИД на ЗЖТ: § 54. (1) Започналите и недовършени до 16 юни 2019 г. процедури по издаване на сертификат за безопасност се довършват по реда, определен в член 15 на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/763 на Комисията от 9 април 2018 година за определяне на практически разпоредби относно издаването на единни сертификати за безопасност на железопътни предприятия съгласно Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕО) № 653/2007 на Комисията (ОВ L 129/49 от 2018г.). (2) Започналите и недовършени до 16 юни 2019 г. процедури по издаване на разрешения за въвеждане в експлоатация на превозни средства се довършват по реда, определен в член 55 на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията от 4 април 2018 година за определяне на практически разпоредби относно процеса на разрешаване на железопътни возила и на типове железопътни возила в съответствие с Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 90/66 от 2018г.).	Приема се	Относно започналите и недовършени до 16 юни 2019 г. процедури се прилагат Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/763 и с Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545.



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСКИ СЪВЕТ

Препис

РЕШЕНИЕ № 28

от 22 януари 2019 година

ЗА ОДОБРЯВАНЕ НА ЗАКОНОПРОЕКТ

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

МИНИСТЕРСКИЯТ СЪВЕТ

РЕШИ:

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”:





НАРОДНО СЪБРАНИЕ		
Вх. №	902-01-3	
Дата	22	01 2019 г.

1428
[Signature]

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСКИ СЪВЕТ

№...02.01- 8.....
22 ...януари... 2019 г.

ДО

ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ

г-жа **ЦВЕТА КАРАЯНЧЕВА**

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО КАРАЯНЧЕВА,

На основание чл. 87, ал. 1 от Конституцията на Република България изпращам Ви одобрения с Решение №.....**28**..... на Министерския съвет от 2019 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:

[Signature]
(Бойко Борисов)

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

ЧЕТИРИДЕСЕТ И ЧЕТВЪРТО НАРОДНО СЪБРАНИЕ

РАЗПОРЕЖДАНЕ

НА ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ

№ 950-01-11 / 23. 01. 2019 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, № 902-01-3, внесен от Министерски съвет на 22.01.2019 г., на следните постоянни комисии:

Водеща комисия:

- Комисия по транспорт, информационни технологии и съобщения

Комисии:

- Комисия по европейските въпроси и контрол на европейските фондове
- Комисия по вътрешна сигурност и обществен ред

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ:

ЦВЕТА КАРАЯНЧЕВА

The image shows the official stamp of the National Assembly of the Republic of Bulgaria, which is circular and contains the text 'РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ' and 'НАРОДНО СЪБРАНИЕ'. Overlaid on the stamp is a handwritten signature in black ink. To the right of the stamp, there is a large, stylized handwritten mark that resembles a '3'.

