

---

## Проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт

---

Публикуван на: 20.04.2015



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

### Мотиви

Проектът на наредба предвижда:

**I.** Прецизиране на разпоредби от наредбата във връзка с получено мотивирано становище по процедура за нарушение № 2013/2076 по описа на Европейската комисия във връзка с неправилното транспониране и прилагане на Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 година относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензирането на железопътните предприятия и Директива 2001/14/ЕО относно разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност (Директива относно безопасността на железопътния транспорт) (Директива 2004/49/ЕО). С предложените промени са отразени бележките, съдържащи с в цитирането по-горе мотивирано становище, както следва:

1. Целта на Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 година относно развитието на железниците в общността и установяването на единен пазар за железопътни транспортни услуги, иницирани е установяването на единен пазар за железопътни транспортни услуги. Независимо от посочена цел остава необходимостта от създаване на обща регулаторна рамка за безопасност на железопътния транспорт, тъй като държавите-членки са разработили свои правила и стандарти за безопасност главно на национално ниво, базиращи се на национални технически и работни концепции.

За гарантиране развитието и усъвършенстването на безопасността на железопътния транспорт в Общността, както и подобрения достъп до пазара на железопътни услуги в Директива 2004/49/ЕО (Директива относно безопасността на железопътния транспорт), е дадено по-разширено понятие за „железопътно предприятие“, отколкото съществуващото към момента в Закона за железопътния транспорт и Наредба № 59 определение за железопътен превозвач. Съгласно директивата „железопътно предприятие“ е това, което е лицензирано, **както и всяко друго обществено или частно предприятие, чиято дейност се състои в осигуряване на превоз на стоки и/или пътници с влак като предприятието осигурява теглителната сила; това включва и предприятия, които осигуряват само теглителна сила.** Към настоящия момент в Наредба № 59 съществува само понятието „железопътен превозвач“, а именно – лице, лицензирано по съответния

нормативен ред, чиято дейност се състои в осигуряване на транспорт на пътници и/или товари с влак или само локомотивна тяга.

Съгласно българското законодателство, за да може едно лице да има достъп до железопътната инфраструктура, е необходимо да притежава освен лицензия и сертификат за безопасност.

Съгласно мотивираното становище на службите на Европейската комисия, въведеното в националното ни законодателство определение за железопътно предприятие (железопътен превозвач) е прекалено ограничително в сравнение с предвиденото в Директива 2004/49/ЕО и допуска само дружествата, притежаващи лицензия, да се определят като железопътно предприятие за целите на развитието и подобряването на безопасността на железопътния транспорт. Българското законодателство не съдържа определение за железопътно предприятие, така както е дефинирано в Директива 2004/49/ЕО. Във връзка с така направената констатация с § 46 от проекта се предлага в Допълнителните разпоредби да бъде създадено определение за „железопътно предприятие“. Във връзка с новото определение в част от разпоредбите на наредбата, отнасящи се до железопътното предприятие са предложени промени, с които думите „железопътен превозвач“ са заменени с „железопътно предприятие“. Проектът предвижда понятието „железопътно предприятие“ да е по-общото (по определението на Директива 2004/49/ЕО), тоест да включва, както предприятия с лицензия за извършване на превози, така и такива без лицензия, но които задължително притежават сертификат за безопасност. Железопътното предприятие без лицензия ще има достъп само до първата гара от железопътната инфраструктура. Всеки, който иска да получи пълен достъп до железопътната инфраструктура следва да има основен предмет на дейност „железопътен превоз на пътници/или товари“, следователно – да притежава освен сертификат за безопасност, и лицензия. Посоченото по-горе е съобразено и с подготвените промени в Закона за железопътния транспорт, с които се цели пълното отстраняване на посочените от Европейската комисия несъответствия между националното законодателство и Директива 2004/49/ЕО.

2. С предложената промяна в § 43 относно чл. 91 се разширява максимално кръга на лицата, които имат право да представят своите становища/мнения и да коментират информацията в проекта на доклад от разследването на тежки железопътни произшествия. По този начин се отговаря и на поставения в мотивираното становище проблем, а именно – че българското законодателство не включва всички страни в този процес.

**II.** Транспониране на Директива 2014/88/ЕС на Комисията от 9 юли 2014 година за изменение на Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на общите показатели за безопасност и общите методи за изчисляване на разходите при произшествие (Директива 2014/88/ЕС).

С Директива 2014/88/ЕС Приложение I на Директива 2004/49/ЕО относно Общите показатели за безопасност (ОПБ) се заменя изцяло. Общите показатели за безопасност се докладват ежегодно от Националните органи за безопасност (НОБ) на държавите-членки. Основната цел на ОПБ е измерване на експлоатационните показатели, свързани с безопасността и улесняване на оценката на оценката на икономическото въздействие по отношение на това дали Общите цели за безопасност (ОЦБ) са постигнати. Поради това, с Директива 2014/88/ЕС се преминава от показатели, свързани с понесените разходи от железниците от произшествия към показатели, свързани с икономическото въздействие на произшествията върху обществото. Поради това Приложение I към Директива 2004/49/ЕО се изменя като се придава приоритет на инициативи, които осигуряват ефективното разпределяне на ресурсите. Във връзка с горното с § 48 от проекта се предвижда замяна с новото приложение от Директива 2014/88/ЕС.

**III.** Прецизиране на системата за сертифициране на лица, отговорни за поддържане на

железопътни превозни средства (ЛОП) по отношение срока на валидност на Сертификата на ЛОП в съответствие с Регламент (ЕС) № 445/2011 на комисията от 10 май 2011 година относно система за сертифициране на структурите, които отговарят за поддръжката на товарни вагони, и за изменение на Регламент (ЕО) № 653/2007 (Регламент (ЕС) № 445/2011).

С изменението на чл. 626, ал. 5 от наредбата, съгласно което срокът на валидност на сертификата на ЛОП се променя, се постига точното прилагане на Регламент (ЕС) № 445/2011 на комисията от 10 май 2011 година относно система за сертифициране на структурите, които отговарят за поддръжката на товарни вагони, и за изменение на Регламент (ЕО) № 653/2007 (Регламент (ЕС) № 445/2011). Съгласно чл. 7, параграф 4 на Регламент (ЕС) № 445/2011, Сертификатът на структура, отговорна за поддръжката (ЛОП) е валиден за срок **до** пет години, а в действащия текст на наредбата срокът е посочен като петгодишен.

Съгласно действащото законодателство е налице изискване за притежаване на Сертификат на ЛОП не само за товарни вагони по Регламент (ЕС) № 445/2011, но и за всички видове железопътни превозни средства. Принципите за сертифициране на ЛОП за товарни вагони по Регламент (ЕС) № 445/2011 и на ЛОП за други превозни средства по Наредба № 59 са едни и същи. Поради това е необходимо срокът на валидност на сертификатът на ЛОП за превозни средства по Наредба № 59 да бъде идентичен със срока на валидност на сертификата на ЛОП за товарни вагони по Регламент (ЕС) № 445/2011.

Проектът на наредба е съгласуван с членовете на Работна група № 9 „Транспортна политика“.

Проектът на наредба е публикуван на електронната страница на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, както и на портала за обществени консултации, съгласно изискванията на чл. 26, ал. 2 от Закона за нормативните актове.

Пълният текст на проекта на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт (*обн., ДВ, бр. 102 от 2006 г., изм., бр. 88 от 2007 г., изм. и доп., бр. 47 от 2010 г., бр. 101 от 2010 г., бр. 28 от 2012 г., бр. 47 от 2013 г.*) може да се види в Приложението.

#### **Лице за контакти:**

Жоро Димитров - Главен директор в Главна дирекция "Железопътна инспекция",  
тел.: 02/ 9409 511,  
факс: 02/ 987 67 69,  
e-mail: [jdimitrov@mtitc.government.bg](mailto:jdimitrov@mtitc.government.bg)

---

#### **Приложение**

» [Проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт](#) (45.31 KB)