

Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 58 за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт

Информация

Откриване / Приключване: 14.09.2020 г. - 14.10.2020 г. Неактивна

Номер на консултация: #5387-K

Област на политика: Транспорт

Тип консултация: Акт на министър

Вносител: Министерство на транспорта и съобщенията

Тип вносител: Национално

С проекта на наредба се предлагат:

1. Промени, свързани с актуализирането на разпоредби от Наредба № 58 с цел постигането на съответствие с разпоредби от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/773 на Комисията от 16 май 2019 година относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата Експлоатация и управление на движението на железопътната система на Европейския съюз и за отмяна на Решение 2012/757/ЕС (Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/773).

В съответствие с разпоредбите на чл. 5, параграф 11 от Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно безопасността на железопътния транспорт (Директива (ЕС) 2016/798), Европейската комисия е приела Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/773. Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/773 се прилага от 16 юни 2021 г. Въпреки това, част от разпоредбите на регламента са в сила и във връзка с това е необходимо в Наредба № 58 да бъдат направени съответните промени, основно относно сигнализирането на товарните влакове съгласно разпоредбите на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/779, независимо, че регламентът се прилага пряко в държавите-членки на Европейския съюз (ЕС).

2. Промени, свързани с прецизиране на някои от разпоредбите на Наредба № 58 относно изискванията към подвижния състав и композирането на влаковете.

С § 1 е направена корекция на техническа грешка в чл. 178, ал. 9 относно аббревиатурата, използвана за „релсови самоходни специализирани машини“ – РССМ вместо РСММ.

С § 2 са направени промени в чл. 179 относно прецизиране на изискванията за снабдяване на различните видове тягов подвижен състав със скоростомер или с устройство за бдителност в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕС) № 1302/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 година относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Подвижен състав — локомотиви и пътнически подвижен състав“ на железопътната система в Европейския съюз.

С промените в ал. 1 са прецизирани разпоредбите, отнасящи се за съоръжаването на Релсови самоходни специализирани машини (РССМ) и на маневрени локомотиви със скоростомер и с устройство за бдителност. Като се вземе предвид, че в редици случаи маневра се извършва с локомотиви, които се ползват и за влаково движение, то разпоредбата за локомотиви, които извършват само маневра следва да се редактира. Съгласно т. 2.2.2., буква А), т. 1) от Техническата спецификация за оперативна съвместимост (ТСОС) „Подвижени състав – локомотиви и пътнически подвижен състав“: Маневреният локомотив е тягова единица, която е предназначена за използване само в участъците за маневриране, гарите и депата. Съгласно т. 2.3.1, буква А), т. 1) от ТСОС „Подвижени състав – локомотиви и пътнически подвижен състав“: Маневрените локомотиви (съгласно определението в раздел 2.2) не попадат в обхвата на настоящата ТСОС. В случай че са предназначени да бъдат експлоатирани по железопътната мрежа на ЕС (при движение между участъци за маневриране, гари и депа), се прилага член 1.4, буква б) от Директива (ЕС) 2016/797. Относно РССМ – съгласно т. 7.1.1.3 от ТСОС „Подвижени състав – локомотиви и пътнически подвижен състав“ прилагането на ТСОС за РССМ не е задължително. Заявителите могат доброволно да използват процеса на оценяване на съответствието.

Промяната в ал. 2 е свързана с това, че собственикът в общия случай не е компетентен по отношение техническата съоръженост и техническите параметри на подвижния състав. Поради това отговорността за определяне на местата за пломбиране следва да се носи от лицето, отговорно за поддържането на подвижния състав, което е запознато с техническите характеристики на подвижния състав, включително с изискванията на производителя.

Текстът на ал. 3 е прецизиран, като съответния тип подвижен състав може да е снабден с регистриращ скоростомер съгласно ал. 1 или с нерегистриращ скоростомер.

С § 3 от проекта се предлага прецизиране на текстовете на чл. 180 в съответствие с Допълнение „З“ на ТСОС „Експлоатация и управление на движението“ и Допълнение 6, Част 0 на Решение 2018/1614 за регистрите на превозните средства. Европейски номер на возило (EVN) се определя и за РССМ. Съгласно Допълнение 6, Част 0 на Решение 2018/1614, EVN и маркировката, разположени видимо върху превозното средство, имат за цел да идентифицират превозното средство еднозначно и постоянно за времето на неговата експлоатация. Номерът (EVN) се допълва с буквена маркировка, която включва съкращение за страната, в която е регистрирано превозното средство и маркировка на стопанисващия превозното

средство. Съгласно Допълнение „3“, т. 5 на ТСОС „Експлоатация и управление на движението“ EVN се обозначава на всяка от страните на тяговия подвижен състав и се изписва и вътре във всяка кабина на тяговия подвижен състав. Съгласно Допълнение 6, Част 0 на Решение 2018/1614, EVN и буквената маркировка за идентификация на превозното средство, не описва други номера или маркировки, които евентуално са гравирани или закрепени неподвижно върху шасито или основните части на превозното средство по време на неговото изработване.

С § 4 се предлагат промени в чл. 188 във връзка с отговорността за техническото състояние на теглично-отбивачните съоръжения на ПЖПС, както от ЛОП (което следва да гарантира изправното техническо състояние на ПЖПС, когато го предава за експлоатация), така и от железопътното предприятие, съответно от управителя на железопътната инфраструктура (при включване във влак). Редът и начинът за прикачване и откачване на ПЖПС се определя от железопътното предприятие (включително когато има само СБ или ЕСБ, т. е. не е превозвач по смисъла на ЗЖТ), съответно от управителя на железопътната инфраструктура.

С § 5 се предлагат промени в чл. 192, ал. 1, т. 31 и 32, тъй като разпоредбата се отнася и за маневрена дейност, и за РСМ. Промените са в съответствие с чл. 179, ал. 1 и 3. В ал. 2 са направени промени, тъй като текстът като цяло не се отнася за маневра (изключения са т. 6 и 7, които за маневрени локомотиви следва да са изпълнени на основание на други текстове в наредбата или в други нормативни актове). Добавена е т. 1, която е в съответствие с чл. 50, ал. 1, т. 5 от Закона за железопътния транспорт.

С § 6 е прецизиран текста на чл. 207 относно препратката към чл. 184, в който са определени изискванията към колоосите на товарни вагони, които се включват към състава на пътнически и бързи влакове. Алинея 3 се отменя, за да не се прилагат различни изисквания към последния от товарните вагони, включени в състава на пътнически влак, а към всички да се прилагат изискванията на ал. 2.

С § 7 са направени промени в чл. 208, с които са конкретизирани и допълнени изискванията, когато към състава на пътнически влак се включва подвижен състав за ползване на трасе, за ремонт или от ремонт.

С §§ 8 и 9 в чл. 211 и 215 са прецизирани текстовете относно композирането на влаковете във връзка с прилагането на Правилника за международни железопътни превози на опасни товари (RID) и Приложение № 2 на Спогодбата за международно железопътно сточно съобщение (СМГС).

С § 10 е направена промяна в чл. 251, ал. 4, която цели прецизиране на разпоредбата, тъй като таблиците в Приложение № 15 се отнасят за маневрен състав, начинът на осигуряването на който със спирачна маса се различава от осигуряването на влаков състав със спирачна маса.

С §§ 11 – 22 са направени промени, свързани с актуализирането на разпоредби от Наредба № 58 относно правилата за сигнализиране на влаковете и возилата с цел постигане на съответствие с разпоредбите на Регламент за изпълнение (ЕС)

2019/773.

С § 23 се предлага изменение на т. 25 от § 1 от Допълнителната разпоредба, с което се прецизира дефиницията за Релсовите самоходни специализирани машини (РССМ), като същата е съобразена с дефиницията в Регламент (ЕС) № 1302/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 година относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Подвижен състав — локомотиви и пътнически подвижен състав“ на железопътната система в Европейския съюз.

С § 24 от Заключителната разпоредба се предлага отлагане влизането в сила на разпоредбите на § 16 с цел осигуряване на достатъчен период от време за железопътните предприятия и управителя на инфраструктурата за преминаване към сигнализиране края на товарен влак винаги с две светлоотразителни табели в съответствие с изискванията на TCOC „Експлоатация и управление на движението“.

Лице за контакт: Даниел Неделков, Главен директор на Главна дирекция „Железопътна инспекция“, Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, Тел.: 02/9409511 E-mail: DNedelkov@mtitc.government.bg

Отговорна институция

Отговорна институция

Министерство на транспорта и съобщенията

Адрес: София, София , ул. Дякон Игнатий № 9

Електронна поща: mail@mtc.government.bg

Начини на предоставяне на предложения и становища

- Портала за обществени консултации (изисква се регистрация чрез имейл);
- Електронна поща на посочените адреси;
- Системата за сигурно електронно връчване <https://edelivery.egov.bg/> (изисква се квалифициран електронен подпис или ПИК на НОИ);
- Официалния адрес за кореспонденция.

Документи

Пакет основни документи:

[Доклад към Наредбата за изменение и допълнение на Наредба № 58 за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт - вер. 1.0 | 14.09.2020](#)

[Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 58 за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт - вер. 1.0 | 14.09.2020](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Коментари

[Коментари \(pdf\)](#)

[Коментари \(csv\)](#)

Автор: Тодор Чолаков (14.10.2020 11:55)

По чл. 478

В действащата Наредба № 58, в чл. 478, ал. 2 е създадено изискване, в кабината на всеки ТПС да има по два сигнални диска (един за края на влака и един резервен) или две сигнали табели за край на влака. С новата ал. 7 в чл. 428 се създава изискване, всички товарни влакове по железопътни магистрали и линии I-ва категория да се сигнализират отзад винаги с две сигнални табели, като отпада възможността за сигнализиране със сигнален диск (отменя се чл. 440а, ал. 3).

В тази връзка:

- В духа на изискването за наличие на резервен сигнален диск, следва да се изисква наличие и на резерви сигнални табели за край на влака, т. е. във всеки ТПС да има по четири сигнални табели за край на влака, защото повторното сигнализиране на влак с липсващи (откраднати) сигнални табели със сигнален диск ще е недопустимо.

- Повечето единици ТПС имат специално определени от производителя места за съхранение на инвентарните принадлежности за сигнализация извън кабините. При локомотивите, това е в машинното помещение, при мотрисните влакове - в заключени шкафове в салона за пътници. В този смисъл, изискването тези неща да

са в кабината е безпредметно и следва да отпадне.

Автор: Тодор Чолаков (10.10.2020 21:44)

Относно § 3, съществуващи и допуснати в предложението грешки и двусмислия

По отношение на § 3, с който се въвежда задължително изписване на 12-цифрения номер и означение на ползвателя (Чл 180, ал. 1, т. 1, 2 и 3), следва да се вземе предвид, че Допълнение 6, Част 0 на Решение 2018/1614 не налага изисквания къде точно трябва да бъде нанесен номера. Създаването на изискване в Наредба №58 целият номер с код на държавата и означение на стопанисващия да се изписва и на челните страни създава редица неудобства. В почти всички европейски железници (освен Румъния) такава практика няма, съответно това би направило всички локомотиви на чужди превозвачи, опериращи у нас, както и отдадени под наем и работещи в България, неотговарящи на едно такова изискване на Наредба № 58. Напълно достатъчно е 12-цифрен номер, код на страната и означение на стопанисващия да се изписва само на страничните стени на локомотивите и моторните влакове. Такава е масовата практика в останалите железници и така означени са чуждите локомотиви, които оперират в България или биха оперирали под наем. На челните страни се изписва само серията и номера на локомотива (МВ), съгласно местната система за означение (без първите 4, 5 или 6 цифри).

Продължават да фигурират в действащата Наредба № 58 допуснатите при предишното изменение и допълнение грешки:

- В текста на чл. 473 се казва, че указателят "Промяна скоростта на движението" е табела, разделена на две полета и че размерите на надписа са посочени в приложение No 49, фиг. 263. Не става ясно какъв е този надпис, а в приложената фигура липсват както надпис с размери, така и две полета. Вместо това е показано само долното поле, описано в новия текст. Следва да се премахне това двусмислие, като се конкретизира или текстът (да отпадне надписът), или фигурата (да се добави надпис), като се допише в чл. 473 и какво съдържа този надпис (най-практично, километрично положение, а когато табелата е на спирка, името на спирката, т. е. както мястото фигурира в разписанието).

- Дори в настоящото предложение фигурира грешната препратка в чл. 427, ал. 2 и новата ал. 5 към чл. 428, ал. 2 или 4 - същите са променени с предишното изменение и допълнение и вече са ал. 1 и 3.

История

Начало на обществената консултация - 14.09.2020

Приключване на консултацията - 14.10.2020

Справка за получените предложения

Справка или съобщение.

Окончателен акт на Министерския съвет
