Р Е П У Б Л И К А Б Ъ Л Г А Р И Я

Н А Р О Д Н О С Ъ Б Р А Н И Е

Проект

З А К О Н

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. и бр. 15 и 68 от 2013 г.)

§ 1. В чл. 13, ал. 1 думата „трима” се заменя с „петима”.

§ 2. В чл. 31 се правят следните изменения:

1. В ал. 1 думата „лицензирани” се заличава.

2. В ал. 2 думите „лицензия за железопътни превози и” се заличават.

§ 3. В чл. 33, ал. 1 се създава изречение второ:

„Лицензия не се изисква в случаите по чл. 37а.”

§ 4. В чл. 34 ал. 1 се изменя така:

„(1) Договорът за достъп по чл. 33, ал. 1 се прекратява:

1. при отнемане или след изтичане срока на сертификата за безопасност на превозвача;

2. при отнемане на лицензията за железопътни превози, като в този случай превозвачът може да сключи договор за достъп само за услуги по чл. 37а.”

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

1. Създава се нова ал. 7:

„(7) 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 всички държави - членки на Европейския съюз.”

2. Досегашните ал. 7 - 9 стават съответно ал. 8 - 10.

§ 6. Създава се чл. 37а:

„Чл. 37а. Лицензия не се изисква за железопътни превозвачи, които извършват само:

1. железопътни услуги за регионални превози на пътници;

2. железопътни услуги за градски или крайградски превози;

3. железопътни услуги за регионални превози на товари.”

§ 7. В чл. 48 се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинея 1 се изменя така:

„(1) Железопътният превозвач 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 превозвачът осигурява локомотивна тяга. Железопътен превозвач е и търговец, който осигурява само локомотивната тяга.”

2. Създава се нова ал. 2:

„(2) Железопътният превозвач следва да притежава сертификат за безопасност, който доказва, че превозвачът има изградена система за управление на безопасността.”

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

§ 8. В чл. 50, ал. 1, т. 1 думата „лицензията” се заменя със „сертификата за безопасност”.

§ 9. В чл. 62, ал. 8 думата „Учебната програма” се заменят с „При регистрация на лицата по ал. 6 учебната програма”.

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

1. В ал. 3 думите „Изпълнителна агенция „Железопътна администрация” се заменят с „железопътните превозвачи или управителя на железопътната инфраструктура”.

2. Създава се ал. 4:

„(4) 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 превозвачи, както и от всяко друго лице, чиито интереси биха могли да са в противоречие с функциите на звеното.”

§ 11. В чл. 115к се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 т. 2 и 3 се изменят така:

„2. произшествия и инциденти по своя преценка, които при различна обстановка са можели да доведат до последиците на тежките железопътни произшествия, включително технически повреди в структурните подсистеми или в елементите на железопътната система;

3. по своя преценка - произшествия и инциденти извън тези по т. 1 и 2.”

2. В ал. 2 запетаята и думите „а при необходимост и Изпълнителна агенция „Железопътна администрация” се заличават.

3. Алинея 3 се изменя така:

„(3) Ръководителят на специализираното звено изготвя проект на доклад, който се предоставя за становища и коментари на управителя на железопътната инфраструктура, железопътния превозвач, Изпълнителна агенция „Железопътна администрация”, участващите аварийни служби, представители на персонала, както и на всички други заинтересовани страни.”

4. В ал. 4 накрая се добавя „и се изпраща на всички засегнати от произшествието или инцидента страни, както и до компетентните органи на други държави - членки на Европейския съюз”.

5. В ал. 5 думата „Служителите” се заменя с „Инспекторите по разследване”.

6. В ал. 6 думата „Служителите” се заменя с „Инспекторите по разследване”.

7. Алинея 7 се изменя така:

„(7) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация” предоставя на специализираното звено информация и документи за конкретно разследване.”

§ 12. В чл. 115л се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 думите „Изпълнителна агенция „Железопътна администрация” се заменят с „управителя на железопътната инфраструктура и от железопътните превозвачи”.

2. В ал. 2 след думите „незабавно” се добавя „специализираното звено и”.

3. Алинея 3 се отменя.

§ 13. В чл. 115н, ал. 1 думите „и Изпълнителна агенция „Железопътна администрация” съгласуват действията си и обменят” се заменят със „съгласува действията си и обменя”.

§ 14. В чл. 128 се създава ал. 5:

„(5) При нарушение на задължение, свързано с 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 железопътния превозвач или на управителя на железопътната инфраструктура се налага имуществена санкция в размер от 1000 до 50 000 лв.”

§ 15. В чл. 139 се правят следните изменения и допълнения:

1. Точка 4 се изменя така:

„4. за непредоставяне на билет или друг вид превозен документ и за непредоставяне на информация - в съответствие с чл. 9 от Регламент (ЕО) № 1371/2007 - в размер от 2000 до 5000 лв.;”.

2. Създават се т. 27 и 28:

„27. при непоемане или отказ от поемане на отговорност спрямо пътниците и техния багаж, в съответствие с чл. 11 от Регламент (ЕО) № 1371/2007 - в размер от 2000 до 5000 лв.;

28. за неизпълнение на задълженията по чл. 12, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1371/2007 - в размер от 25 000 до 50 000 лв.”

§ 16. В § 1 от Допълнителните разпоредби се създават т. 42 и 43:

„42. „Железопътна услуга за регионални превози” е транспортна услуга за превоз на пътници и/или товари, предназначена за задоволяване на транспортните потребности само на даден регион.

43. „Железопътна услуга за градски или крайградски превози” е транспортна услуга за превоз на пътници, предназначена за задоволяване на транспортните потребности само в границите на едно населено място или само между едно населено място и околните райони.”

ЗАКЛЮЧИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА

§ 17. В Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност (обн., ДВ, бр. 55 от 2003 г.; попр., бр. 59 от 2003 г.; изм. и доп., бр. 107 от 2003 г., бр. 39 и 52 от 2004 г., бр. 31 и 87 от 2005 г., бр. 24, 38 и 59 от 2006 г., бр. 11 и 41 от 2007 г., бр. 16 от 2008 г., бр. 23, 36, 44 и 87 от 2009 г., бр. 25, 59, 73 и 77 от 2010 г., бр. 39 и 92 от 2011 г. и бр. 26, 53 и 82 от 2012 г.) т. 31 от приложението към чл. 9, ал. 1, т. 2 се изменя така:

„31. „Извършване на железопътен превоз на пътници и/или товари.”

Законът е приет от 42-ото Народно събрание на …….…..... 2013 г. и е подпечатан с официалния печат на Народното събрание.

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ:

(Михаил Миков)

М О Т И В И

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

С предложения проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт се правят следните изменения и допълнения:

1. В първата част се отразяват препоръките на Европейската комисия, дадени в Официално уведомително писмо за нарушение № 2013/2076, относно транспонирането на Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензирането на железопътните предприятия и Директива 2001/14/ЕО относно разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност (Директива относно безопасността на железопътния транспорт) / (Директива 2004/49).

Премахва се съществуващото ограничение в Закона за железопътния транспорт само лицензирани железопътни превозвачи да имат достъп до железопътната инфраструктура. Създава се правно основание за съществуване на превозвачи, които не е необходимо да притежават лицензия, а задължителното условие става притежаването на сертификат за безопасност. С влизането в сила на Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 г. относно развитието на железниците в Общността се цели железопътният транспорт да стане ефективен и конкурентен в сравнение с други видове транспорт, като държавите членки гарантират на железопътните предприятия статут на независими икономически оператори, който би им позволил да действат по търговски начин и да се адаптират към потребностите на пазара. В годините Директива 91/440/ЕИО е променяна и допълвана няколко пъти, като през 2012 г. в резултат на преработка не само на цитираната по-горе директива, но и на останалите директиви от Първи железопътен пакет, е приета Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно

европейско железопътно пространство. Дадените определения за железопътно предприятие от Директива 91/440/ЕИО и Директива 2012/34/ЕС са еднакви и се покриват с понятието „железопътен превозвач“, използвано в Закона за железопътния транспорт и в актовете по прилагането му. Същевременно в Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензирането на железопътните предприятия и на Директива 2001/14/ЕО относно разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност (Директива относно безопасността на железопътния транспорт) е дадено по-разширено понятие за „железопътно предприятие“, според което „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 теглителната сила.

Към момента българското законодателство в областта на железопътния транспорт изключва възможността за железопътни превозвачи, които не са лицензирани. Това предвижда два основни проблема – непълно въвеждане в националното ни законодателство на определение за „железопътно предприятие“, дадено в Директива 2004/49/ЕО, както и съществуване на административно задължение за лицензиране на всички железопътни предприятия с цел те да са превозвачи.

С предложените изменения и допълнения в съответните текстове на закона се цели намаляване на тежестта и отпадане на задължението за задължително лицензиране на малките и средните местни предприятия, които искат да развиват дейност и да извършват превози, съобразени с изключенията, дадени в параграф 2 на чл. 2 от Директива 2012/34/ЕС, както и за пълно въвеждане на определението, дадено в буква „в“ на чл. 3 от Директива 2004/49/ЕО.

Създава се чл. 37а във връзка с предложението за възможността за съществуването на железопътни превозвачи, за които не се поставя изискване да бъдат лицензирани. Определят се условията, при които за предоставяне на железопътни транспортни услуги от железопътните превозвачи не се изисква притежаването на лицензия. Случаите, в които не се изисква притежаването на лицензия, са в съответствие с Директива 95/18/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 г. относно лицензиране на железопътните предприятия. Тези условия се съдържат и са преповторени и в новата Директива 2012/34/ЕС. Дадена е възможност всяка държава - членка на

Европейския съюз, да изключи от прилагане задължението за лицензиране на предприятия, които извършват превози на пътници и товари по местна отделна инфраструктура, регионални, градски и крайградски услуги. Чрез създаване на новия текст, се посочват изключенията – железопътни услуги за регионални превози на пътници, железопътни услуги за градски или крайградски превози и железопътни услуги за регионални превози на товари.

В съответствие с новото определение за железопътен превозвач са и измененията и допълненията в чл. 33, ал. 1, чл. 34, ал. 1, чл. 48 и чл. 50, ал. 1, т. 1, както и в Допълнителните разпоредби - § 1, т. 42 и 43 от законопроекта. Чрез създаването на т. 42 и 43 се дават определения на термините за кои точно услуги не се изисква притежаване на лицензия. Това са „железопътната услуга за регионални превози" и „железопътна услуга за градски или крайградски превози". Предложението е съобразено с параграфи 6 и 7 от чл. 3 на Директива 2012/34/ЕС.

За пълното отстраняване на посочените от Европейската комисия несъответствия между националното законодателство и Директива 2004/49/ЕО са подготвени и изменения и допълнения в Наредба № 59 за управление на безопасността в железопътния транспорт, издадена от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Измененията и допълнения в частта на отстраняване на препоръките, дадени в Официалното уведомително писмо, са свързани и с прецизиране на текстовете относно независимостта на звеното за разследване на произшествия и инциденти. В своята официална позиция до Европейската комисия българските власти са изложили мотиви за независимостта на звеното за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт, подготвени са и изменения и допълнения в актовете по прилагането на закона, издадени от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Предлаганите изменения и допълнения в закона целят да подобрят текстовете, свързани с независимостта на звеното за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт.

Отпада възможността Изпълнителна агенция „Железопътна администрация" да извършва разследване на железопътни произшествия и инциденти. Подобно разследване занапред ще извършват само звеното за разследване на произшествия, железопътните превозвачи или управителят на железопътната инфраструктура. По този начин категорично се изключва намесата на Изпълнителната агенция „Железопътна администрация", която е националният орган по безопасността и регулаторен орган в железопътния транспорт, при разследването на железопътните произшествия. Със създаването на нова ал. 4 в чл. 115и се постановява, че специализираното

звено е независимо в своята организация при вземане на решения от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, от управителя на железопътната инфраструктура, от железопътните превозвачи, както и от всяко друго лице, чийто интереси биха могли да се в противоречие с функциите на звеното.

Правят се промени в съответствие с изискванията на Директива 2004/49, Приложение III, т. 2з), съгласно което основни елементи на системата за управление на безопасността на железопътните превозвачи и управителя на железопътната инфраструктура включват „процедури, които гарантират, че произшествията, инцидентите, ситуациите, близки до инциденти и другите опасни произшествия се докладват, разследват и анализират и че се вземат необходимите превантивни мерки“.

Задължението да разследват произшествия и инциденти на железопътните превозвачи и на управителя на инфраструктурата е в съответствие и на изискването на чл. 4, параграф 3 от Директива 2004/49, съгласно който държавите членки гарантират, че: „отговорността за безопасната експлоатация на железопътната система и контролът на рисковете, свързани с нея, се поемат от операторите на железопътни инфраструктури и предприятия, което ги задължава да въвеждат необходимите мерки за контрол на риска, при възможност в сътрудничество помежду си, да прилагат националните правила и норми на безопасност и да създават системи за управление на безопасността в съответствие с настоящата директива“.

Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ в качеството си на национален орган за безопасността в железопътния транспорт издава сертификат за безопасност на железопътен превозвач и удостоверение за безопасност на управител на инфраструктурата, които потвърждават създаването на функционираща система за управление на безопасността. Функциите на агенцията включват също така контрол на функционирането на системата за управление на безопасността след издаването на сертификат за безопасност и 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. Разследването на железопътни произшествия и инциденти като част от системата за управление на безопасността на железопътните превозвачи и на управителя на инфраструктурата трябва да се извършва от тях, а не от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“.

С измененията в чл. 115к се премахва възможността министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията да възлага разследването на произшествия и инциденти.

Създаване се нова разпоредба в административнонаказателните разпоредби с цел да ангажира отговорността на железопътния превозвач и на управителя на железопътната инфраструктура като юридически лица, отговорни за безопасната експлоатация на железопътната система. Констатацията на службите на Европейската комисия е, че разпоредбите за налагане на административни наказания за момента са насочени към налагане на глоби на лица като влакови машинисти, служители или членове на персонала на железопътното предприятие или на управителя на железопътната инфраструктура, но не и на юридическите лица. В Официалното уведомително писмо на Европейската комисия в тази връзка се посочва, че „системата за управление на безопасността се разглежда като инструмент за организацията“.

Промените отговарят и на поставения в Официалното уведомително писмо проблем, а именно – че българското законодателство не включва всички страни, които имат право да представят своите становища/мнения и да коментират информацията в проекта на доклад от разследването.

2. Втората група промени са свързани с прецизиране на разпоредби по прилагането на Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт.

Съгласно чл. 2, § 3 от Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт, членове 9, 11, 12, чл. 20, § 1 и чл. 26 са задължителни за прилагане за всички услуги за превоз на пътници, като по отношение на тях държавите - членки на ЕС, не могат да ползват дерогацията по § 6. Новата редакция на чл. 139, т. 4 предвижда санкция при нарушаване на целия член 9 от Регламент (ЕО) № 1371/2007, а не само на параграф 5 от него, както е посочено сега. Новите точки 27 и 28 предвиждат санкции при нарушение съответно на чл. 11 и 12 от Регламент (ЕО) № 1371/2007, които не са били включени до момента. Предлаганите санкции са ефективни, съразмерни и възпиращи в съответствие с изискването на чл. 32 от Регламент (ЕО) № 1371/2007.

3. Третата група промени – промените в чл. 62, ал. 8, както и промяната в Закона за ограничаване на административното регулиране и

административния контрол върху стопанската дейност са в изпълнение на мярка 207 и мярка 213 от Плана за намаляване на регулаторната тежест за бизнеса, приет с Решение № 808 на Министерския съвет от 2012 г., и са обусловени, съответно от: а) обстоятелството, че утвърждаването на учебната програма и документацията, свързана с обучението на кандидатите за получаване на удостоверение за консултант по безопасността на превозите на опасни товари, е част от процедурата по регистрация на лицата, които организират курсове за обучение на консултанти по безопасността на опасни товари, и следва да се утвърждава с подаване на документите на кандидата (относно изменението в чл. 62, ал. 8; и б) приетите промени в Закона за железопътния транспорт, в сила от 21 юни 2011 г., съгласно които е отпаднал лицензионният режим за лица, извършващи проверка на техническата изправност на возилата и правоспособността и квалификацията на персонала (относно промените в Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност).

4. Предвижда се и увеличаване на числеността на Управителния съвет на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ от 3 на 5 членове.

Мотивите за посоченото изменение са свързани с изключителната значимост на държавното предприятие, което се нарежда сред най-големите работодатели в страната и е сред най-сериозните бенефициенти по Оперативна програма „Транспорт“.

МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ:

(Пламен Орешарски)