РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

НАРОДНО СЪБРАНИЕ

Проект

ЗАКОН

за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт

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

§ 1. В чл. 30, ал. 1 и 5 думите „министъра на регионалното развитие“ се заменят с „министъра на регионалното развитие и благоустройството“.

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

1. Създават се нови ал. 3 и 4:

„(3) Железопътно предприятие, което не притежава лиценз 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) Достъпът по ал. 3 се осъществява при наличие на сертификат за безопасност, договор за застраховка „Гражданска отговорност” и договор с управителя на железопътната инфраструктура.“

2. Досегашните ал. 3 и 4 стават съответно ал. 5 и 6.

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

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

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

1. В ал. 1 запетаята след думата „превози” се заличава и се добавя „и/или”.

2. Създава се нова ал. 3:

„(3) При отнемане или след изтичане на срока на сертификата за безопасност достъпът по чл. 31, ал. 4 се прекратява.”

3. Досегашната ал. 3 става ал. 4 и в нея след думите „ал. 2" се добавя „и 3" и думата „превозвачът" се заменя с „железопътното предприятие".

§ 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 държавите – 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 извършване на дейности по чл. 2, т. 3 за железопътен превоз на товари от дружества и предприятия за техни нужди."

§ 7. Създава се нов чл. 48:

„Чл. 48. Железопътното предприятие е търговец, притежаващ лицензия за извършване на железопътни превози, валидна на територията на държавите – членки на Европейския съюз, както и търговец с предмет на дейност - превоз на пътници и/или товари с железопътен транспорт, като предприятието осигурява локомотивна тяга. Железопътно предприятие е и търговец, който осигурява само локомотивната тяга."

§ 8. Досегашният чл. 48 става чл. 48а и в него ал. 1 се изменя така:

„(1) Железопътен превозвач е железопътно предприятие, лицензирано за извършване на железопътни превози на пътници и/или товари."

§ 9. В чл. 50, ал. 1 т. 1 се изменя така:

„1. за железопътен превозвач – заверено копие от сертификата за безопасност и лицензията; за железопътно предприятие, извършващо превоз на товари по чл. 31, ал. 3 – заверено копие от сертификата за безопасност;".

§ 10. В чл. 62, ал. 8 думите „Учебната програма" се заменят с „При регистрация на лицата по ал. 6 учебната програма".

§ 11. В чл. 115и се създава 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."

§ 12. 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 разследванията."

§ 13. В чл. 115л, ал. 2 след думите „незабавно" се добавя „специализираното звено и".

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

§ 15. 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."

§ 16. 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. В т. 20 след думата „неопределяне" се добавя „и неизпълнение".

3. Създават се т. 27-29:

„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.;

29. за неизпълнение на член 27 от Регламент (ЕО) № 1371/2007 – в размер от 1000 до 3000 лв."

§ 17. В § 52 от Заключителните разпоредби на Закона за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт (ДВ, бр. 47 от 2011 г.) т. 2 се изменя така:

„2. Параграф 46 относно чл. 139, т. 2, 3, 5-12, 15-19, 22 и 23, чл. 140, т. 1, 3-6 и 9 и чл. 141, които влизат в сила от 4 декември 2019 г."

Заключителна разпоредба

§ 18. 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., бр. 26, 53 и 82 от 2012 г. и бр. 109 от 2013 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 43-ото Народно събрание на …… 2015 г. и е подпечатан с официалния печат на Народното събрание.

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ:

(Цецка Цачева)

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:

I. Прецизиране на разпоредби от закона 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).

II. 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.

III. Изменения, целящи намаляване на регулаторната тежест за бизнеса.

I. В първата си част предложените изменения и допълнения в Закона за железопътния транспорт са свързани с отразяване на мотивираното 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).

На първо място – с влизането в сила на Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 година относно развитието на железниците в общността, се целеше 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 позволявал да действат по търговски начин и да се адаптират към потребностите на пазара. В последвалите години 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 Първия железопътен пакет е приета Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година 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 неговото прилагане. Същевременно в 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 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" отколкото съществуващото към момента в Закона за железопътния транспорт. Съгласно тази директива „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 Закона за железопътния транспорт съществува само понятието „железопътен превозвач" – това е железопътно предприятие, което притежава лицензия. Железопътният превозвач трябва да притежава лицензия и сертификат за безопасност. По този начин съгласно българското законодателство, за да може едно лице да има достъп до железопътната инфраструктура, е необходимо да притежава едновременно и двете – и сертификат за безопасност, и лицензия.

Съгласно мотивираното становище на службите на Европейската комисия българското разбиране за железопътно предприятие 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. Според мотивираното становище: „както е установено в Директива 2004/49/ЕО, безопасността на цялата железопътна система следва да се спазва и изискванията за безопасност следва да се прилагат от всички дружества, използващи железопътната система, която не е изключена съгласно член 2, параграф 2 от Директива 2004/49/ЕО, независимо от това дали основната им дейност е свързана с осигуряването на превоз на стоки и/или пътници, или не". Българското законодателство не съдържа определение за железопътно предприятие така, както е дефинирано в 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, затова в законопроекта се предлага да бъде създадено определение за „железопътно предприятие". Проектът предвижда „железопътно предприятие" да е по-общото понятие (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 няма да има достъп до железопътната инфраструктура (ще има достъп само до първата гара от железопътната инфраструктура). Всеки, който иска да получи пълен достъп до железопътната инфраструктура, задължително следва да има освен сертификат за безопасност, и лицензия.

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.

На второ място – измененията и допълненията в частта на отразяване на мотивираното становище 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 задълбочени мотиви за независимостта на звеното за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт, подготвени са и изменения и допълнения в актове 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.

Със създаването на нова ал. 4 в чл. 115и се постановява, че специализираното звено в своята организация и при вземане на решения е независимо от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация", от управителя на железопътната инфраструктура, от железопътните превозвачи, както и от всяко друго лице, чиито интереси биха могли да са в противоречие с функциите на звеното.

С направените изменения в чл. 115н, ал. 1 допълнително се гарантира, че разследването, извършвано от специализираното звено, е напълно независимо от регулаторния орган и от националния орган по безопасността - Изпълнителна агенция „Железопътна администрация".

На трето място – създаването на нова разпоредба в административнонаказателните разпоредби цели да ангажира отговорността на железопътния превозвач и на управителя на железопътната инфраструкта 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.

На следващо място – с промените се отговаря и на поставения в мотивираното становище 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.

II. 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.

На основание член 2, параграф 7 от Регламент (ЕО) № 1371/2007 българската страна информира Европейската комисия, че желае да се възползва от удължаване на периода за прилагане на някои разпоредби на основание на предвидените в същия член изключения от приложното поле на Регламента за нов срок 5 години - до 2019 г. Република България представи мотиви за отлагане на прилагането на основание член 2, параграфи 4, 5 и 6 от

регламента на чл. 4, 5, чл. 6 (1), чл. 8, 10, 13, 15, 16, 17, 18 и 20 (2) - чл. 25. Поисканата от българската страна дерогация от приложното поле на Регламент № 1371/2007 е приета от Европейската комисия, като в доклада, изготвен от службите на Европейската комисия на 11 март 2015 г. - COM (2015) 117 относно допуснатите дерогации от приложното поле на горецитирания регламент, за Република България за следващия 5-годишен период считано от 4 декември 2014 г. са отложени членове 4, 5, 6 § 1, 8, 10, 13, 15, 16, 17, 18, 20 § 2, 21-25 от регламента за всички вътрешни, крайградски и регионални железопътни превози, както и за международните железопътни превози, при които значителна част от превоза, включително най-малко една спирка на предвидената в разписанието гара, е извън ЕС. Във връзка с това с настоящия проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт в § 52 от Заключителните разпоредби на Закона за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт (ДВ, бр. 47 от 2011 г.) думите „4 декември 2014 г." се заменят с „4 декември 2019 г.".

В допълнение, съгласно член 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, чл. 9, 11, 12, чл. 20, параграф 1 и чл. 26 са задължителни за прилагане за всички услуги за превоз на пътници. Новата редакция на чл. 139, т. 4 на Закона за железопътния транспорт 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 в чл. 139 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.

III. 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 свързани с намаляване на регулаторната тежест за бизнеса 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).

МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ:

(Бойко Борисов)