

Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт

Публикуван на: 07.08.2013



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

Мотиви

Проектът на закон предвижда:

I. Прецизиране на разпоредби от закона във връзка с Официално уведомително писмо – нарушение № 2013/2076 на Европейската комисия относно транспонирането 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, произтичащи от изпълнението на Решение № 808 на Министерския съвет от 8 октомври 2012 г. за приемане на План за намаляване на регулаторната тежест за бизнеса.

IV. Изменения, произтичащи от промяната в броя на членовете на Управителния съвет на Национална компания "Железопътна инфраструктура".

I. Във първата си част предложените изменения и допълнения в Закона за железопътния транспорт са свързани с отразяване на препоръките в Официално уведомително писмо – нарушение № 2013/2076 на Европейската комисия относно транспонирането 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 промяната се премахва съществуващото ограничението 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 е притежаването на сертификат за безопасност. С влизане 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 година в резултат на преработка не само на цитираната по-горе Директива, но и на останалите такива от Първи 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 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". 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 момента българското законодателство в областта на железопътния транспорт изключва възможността за железопътни превозвачи, които не са лицензирани. С това изключване е свързано и съществуването на 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 задължението за задължително лицензиране на малки и средни местни предприятия, които искат да развиват дейност и извършват превози, съобразени с изключенията, дадени в параграф 2 на чл. 2 от Директива 2012/34/ЕС, както и за пълно въвеждане на определение дадено в б. "в" на чл. 3 от Директива 2004/49/ЕО.

На второ място – във връзка с предложението за възможността за съществуването на железопътни превозвачи, за които не се поставя изискване да бъдат лицензирани, се създава и чл. 37а в проекта. 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 година 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 на задължението за лицензиране предприятия, които извършват превози на пътници и товари по местна отделна инфраструктура, регионални, градски и крайградски услуги. В тази връзка, чрез създаване на новия текст се посочват тези изключения – 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. 42, чл. 48 и чл. 50, ал. 1, т. 1 и в Допълнителните разпоредби, § 1, т. 42 и 43 от законопроекта. Чрез създаването на новите т. 42 и т. 43 се дават определения на ползваните термини 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 от 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.

На трето място – 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 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.

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

Промяната е 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 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 година относно общ метод за безопасност за осъществяване на надзор от националните органи по безопасност след издаването на сертификат за безопасност или разрешително за безопасност. Поради това разследването на железопътни произшествия и инциденти, като е част от системата за управление на безопасността на железопътните превозвачи и управителя на инфраструктурата, следва 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.

На четвърто място – създаването на нова разпоредба в административнонаказателните разпоредби цели 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".

На следващо място – с промените се отговаря 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.

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.

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 в § 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. Предлагащите 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 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 08.10.2012 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 21.06.2011 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).

IV. Проектът предвижда 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".

Предложеният проект на закон не оказва пряко и/или косвено въздействие върху държавния бюджет, поради което не се прилага финансова обосновка.

Проектът въвежда разпоредби от правото на Европейския съюз, поради което прилагаме таблица за съответствие с правото на Европейския съюз.

В съответствие с чл. 26, ал. 2 от Закона за нормативните актове и в изпълнение на чл. 35, ал. 2, т. 7 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация, проектът на закон, заедно с мотивите към него, е публикуван на Интернет страницата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, като на заинтересованите лица е предоставен 14-дневен срок за предложения и становища. Проектът е публикуван и на сайта за обществени консултации на Министерския съвет. Към момента срокът за предоставяне на бележки и/или становища е изтекъл и такива не са постъпили.

Пълният текст на проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт (обн., ДВ, бр. 97 от 2000 г., изм. и доп., бр. 47 от 2002 г., изм., бр. 96 от 2002 г., бр. 70 от 2004 г., бр. 115 от 2004 г., доп., бр. 77 от 2005 г., изм., бр. 88 от 2005 г., бр. 36 от 2006 г., бр. 37 от 2006 г., доп., бр. 62 от 2006 г., изм. и доп., бр. 92 от 2006 г., изм., бр. 108 от 2006 г., изм. и доп., бр. 22 от 2009 г., изм., бр. 35 от 2009 г., бр. 74 от 2009 г., изм. и доп., бр. 81 от 2009 г., бр. 87 от 2010 г., бр. 47 от 2011 г., бр. 15 от 2013 г.) може да се види в **Приложението**.

Лице за контакт:

Жоро Димитров - гл. директор на главна дирекция "Железопътна инспекция" в Изпълнителна агенция "Железопътна администрация",
тел.: 02/ 9409511,
e-mail: jdimitrov@mtitc.government.bg

Приложение

» [Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт \(обн., ДВ, бр. 97 от 2000 г., изм. и доп., бр. 47 от 2002 г., изм., бр. 96 от 2002 г., бр. 70 от 2004 г., бр. 115 от 2004 г., доп., бр. 77 от 2005 г., изм., бр. 88 от 2005 г., бр. 36 от 2006 г., бр. 37 от 2006 г., доп., бр. 62 от 2006 г., изм. и доп., бр. 92 от 2006 г., изм., бр. 108 от 2006 г., изм. и доп., бр. 22 от 2009 г., изм., бр. 35 от 2009 г., бр. 74 от 2009 г., изм. и доп., бр. 81 от 2009 г., бр. 87 от 2010 г., бр. 47 от 2011 г., бр. 15 от 2013 г.\) \(91.5 KB\)](#)