

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

Публикуван на: 03.04.2015



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

### Мотиви

Проектът на закон 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 година в резултат на преработка не само на цитираната по-горе Директива, но и на останалите такива 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 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, се предлага в проекта на закон 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 допълнения 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 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 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 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 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.

**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 предвидените в същия член изключения от приложното поле на Регламента, за нов срок от 5 години, до 2019 г. Република България представи мотиви за отлагане прилагането на основание член 2, параграф 4, параграф 5 и параграф 6 от регламента на чл. 4, чл.5, чл. 6 (1), чл. 8, чл.10, чл. 13, чл., 15, чл. 16, чл. 17, чл. 18, чл. 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 Регламента, 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. В тази връзка в настоящия проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт в § 52 от Заключителните разпоредби на Закона за Закона за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт (обн., ДВ, бр. 47 от 2011 г.) думите „4 декември 2014 г.“ се заменят с „4 декември 2019 г.“

В допълнение, съгласно член 2, параграф 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, 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 към чл. 139 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 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 21.06.2011 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).

Пълният текст на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт може да се види в **Приложението**.

#### **Лице за контакти:**

Красимира Стоянова - директор на дирекция "Правна",  
е-mail: [krstoyanova@mtitc.government.bg](mailto:krstoyanova@mtitc.government.bg)

---

## **Приложения**

» [Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт](#) (49 KB)

» [Доклад за проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт](#) (67.5 KB)

» [Решение за одобряване на законопроекта](#) (26 KB)