

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. и бр. 87 от 2010 г.)

§ 1. В чл. 5 се правят следните изменения:

1. В т. 1 думата „програма” се заменя с „десетгодишната програма по чл. 27”.

2. В т. 2 думите „трансевропейската железопътна система” се заменят с „железопътната система в рамките на Европейския съюз”.

§ 2. В чл. 6 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 2 думите „изпълнява функциите на” се заменят с „е”.

2. Създава се ал. 4:

„(4) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация” е орган за контрол 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 (ОВ, L 315 от 3 декември 2007 г.)”

§ 3. В чл. 7, ал. 1 т. 3 се изменя така:

„3. е администратор на такси за издаване на лицензи, сертификати, свидетелства, удостоверения и разрешения по този закон, както и на такси за издаване на документи за правоспособност и за признаване на правоспособност в размер, определен от Министерския съвет по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията;”

§ 4. В чл. 8 ал. 2 т. 1 се изменя така:

„1. таксите за издаване на лицензи, сертификати, свидетелства, удостоверения и разрешения по този закон, както и за издаване на документи за правоспособност и за признаване на правоспособност;”.

§ 5. В чл. 9, ал. 4 думите „стопанисва и” се заличават.

§ 6. В чл. 10, ал. 1 се правят следните изменения и допълнения:

1. Думите „Основният предмет” се заменят с „Предметът”.

2. Точка 3 се изменя така:

„3. определяне и събиране на инфраструктурните такси от лицензираните железопътни превозвачи в съответствие с методика, приета от Министерския съвет по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията;”.

3. Създават се т. 9 и 10:

„9. разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт;

10. предоставяне на други услуги.”

§ 7. В чл. 15, т. 3 думите „заместник генералните директори и” се заличават.

§ 8. В чл. 23, ал. 1 думите „приложимите такси” се заменят с „приложимите инфраструктурни такси и цени за услуги по ценова листа”.

§ 9. В чл. 25, ал. 1 думата „дългосрочен” се заменя с „петгодишен”.

§ 10. В чл. 26 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1:

а) в основния текст думите „текущото поддържане” се заменят с „поддържането”;

б) създават се т. 6 и 7:

„6. средства по програми на Европейския съюз;

7. приходи от услуги по ценова листа.”

2. В ал. 2:

а) в основния текст след думите „по ал. 1” се поставя запетая и се добавя „т. 1, 3, 5 - 7”;

б) в т. 1 думата „поддържане” се заличава.

§ 11. В чл. 27 думата „дългосрочна” се заменя с „десетгодишна”.

§ 12. В чл. 28, ал. 3 думите „дългосрочния договор” се заменят с „договора” и думите „не по-късно от края на месец октомври на предходната година” се заменят със „след приемането на закона за държавния бюджет на Република България за съответната година”.

§ 13. В чл. 29, ал. 4, т. 7 накрая се добавя „на управителите на железопътната инфраструктура и на сертификат за безопасност на железопътните превозвачи”.

§ 14. Член 30а се изменя така:

„Чл. 30а. (1) Управителят на железопътната инфраструктура извършва разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт.

(2) Взаимоотношенията между управителя на железопътната инфраструктура и превозвачите във връзка с разпределението на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт се уреждат с писмени договори.”

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

1. В ал. 1 думата „удостоверение” се заменя със „сертификат”.

2. В ал. 2 думата „удостоверение” се заменя със „сертификат”.

§ 16. В чл. 33, ал. 1 накрая се добавя „след представяне на лицензия и сертификат за безопасност”.

§ 17. В чл. 34, ал. 1 след думите „железопътни превози” се поставя запетая и се добавя „при отнемане или след изтичане срока на сертификата за безопасност на превозвача”.

§ 18. В чл. 35 се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинеи 2 и 3 се изменят така:

„(2) Размерът на таксите се определя от управителя на железопътната инфраструктура съгласно методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на инфраструктурата, приета от Министерския съвет, по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

(3) Управителят на железопътната инфраструктура публикува инфраструктурните такси в годишния доклад за фактическото състояние на мрежата.”

2. Създават се ал. 4 и 5:

„(4) Приходите от инфраструктурни такси се разходват изцяло за поддържането на железопътната инфраструктура, като се покриват разходите на управителя на инфраструктурата, извършени за осъществяването на превозите от железопътните превозвачи.

(5) Превозвачите заплащат на управителя на железопътната инфраструктура цена за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт, утвърдена от Държавната комисия за енергийно и водно регулиране.”

§ 19. В чл. 36 след думите „блокирането с” се добавя „пътни”.

§ 20. В чл. 37, ал. 7 след думите „по ал. 1” се поставя запетая и се добавя „за преразглеждане на лицензията на всеки 5 години от издаването ѝ, както и в случаите на преобразуване на железопътния превозвач или промяна в собственика му”.

§ 21. В чл. 38 се правят следните изменения:

1. В ал. 2, т. 1 думата „основен” се заличава.
2. Алинеи 3 и 4 се отменят.

§ 22. В глава трета раздел II се изменя така:

„Раздел II

Поддържане на превозните средства

Чл. 45. (1) За всяко превозно средство преди въвеждането му в експлоатация се определя лице, което е отговорно за неговото поддържане.

(2) Железопътните превозвачи, управителите на железопътната инфраструктура или ползвателите на превозните средства могат да изпълняват функциите на лице по ал. 1.

(3) Лицето по ал. 1 се вписва в регистъра на превозните средства.

(4) Лицето по ал. 1 осигурява чрез система за поддържане безопасното експлоатационно състояние на превозните средства, като гарантира, че превозните средства са поддържани в съответствие с:

1. инструкциите и други технически документи относно поддържането на съответното превозно средство;
2. действащите разпоредби, включително правилата за поддържане, и изискванията на техническите спецификации за оперативна съвместимост.

(5) Лицето по ал. 1 извършва поддържането на превозните средства самостоятелно или го възлага на друго лице.

(6) Независимо от отговорността на лицето по ал. 1 железопътният превозвач и управителят на железопътната инфраструктура отговарят за безопасната експлоатация на превозните средства, които ползват посредством изградена система за управление на безопасността.

Чл. 46. (1) Лицето по чл. 45, ал. 1 извършва поддържане на превозните средства след получаване на сертификат за поддържане на превозните средства.

(2) Сертификатът по ал. 1 се издава от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“.

(3) Сертификатът по ал. 1 е поименен и не подлежи на преотстъпване.

(4) При подаване на документите за издаване на сертификат се събира такса в размер, определен от Министерския съвет по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Чл. 46а. (1) Лицето, което кандидатства за получаване на сертификат по чл. 46, ал. 1, подава писмено заявление до Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, към което прилага документите, определени в наредбата по чл. 29, ал. 2, т. 1.

(2) Лицето, което кандидатства за получаване на сертификат по чл. 46, ал. 1, трябва да отговаря на следните изисквания:

1. да е търговец;
2. да има осигурена материална база, необходима за осъществяване на дейността по поддържане на превозните средства.

(3) В случаите, когато лицето по ал. 1 извършва поддържането на превозните средства чрез възлагане на друго лице, изискването по ал. 2, т. 2 е приложимо за другото лице.

(4) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ разглежда заявлението и приложените към него документи и извършва проверка за установяване спазването на изискванията за издаване на сертификата за поддържане на превозните средства.

(5) В случаите, когато лицето по ал. 1 е железопътен превозвач или управител на железопътна инфраструктура, проверката по ал. 4 се извършва по време на процедурата за издаване или преразглеждане на сертификата за безопасност на железопътния превозвач или удостоверение за безопасност на управителя на железопътната инфраструктура. Издаването на сертификат за безопасност на железопътния превозвач или удостоверение за безопасност на управителя на железопътната инфраструктура потвърждава изпълнението на изискванията за сертифициране.

(6) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ по своя инициатива или по сигнал извършва проверки на лицето, получило сертификат за поддържане на превозните средства.

(7) Когато бъде установено, че лицето, получило сертификат за поддържане на превозните средства, не отговаря на изискванията за издаването му, изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ дава писмени предписания и определя срок за отстраняване на нередовностите.

Чл. 47. Сертификатът за поддържане на превозни средства се отнема и правата, произтичащи от него, се прекратяват:

1. с решение на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, когато:

а) са констатирани нарушения на разпоредбите на закона и подзаконовите нормативни актове, свързани с безопасното експлоатационно състояние на превозните средства, или сертификатът е издаден въз основа на неистински документи или на документи с невярно съдържание;

б) лицето престане да отговаря на условията по чл. 46а, ал. 2 и 3;

в) в случаите по чл. 46а, ал. 7 нередовностите не бъдат отстранени в срок;

2. по молба на притежателя на сертификата;

3. с прекратяване дейността на притежателя на сертификата.

Чл. 47а. Отказът да се издаде сертификат и отнемането му подлежат на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс.”

§ 23. В чл. 50, ал. 1 се правят следните изменения:

1. В т. 2 думата „удостоверение“ се заменя с „документ“.

2. Точка 3 се изменя така:

„3. разрешение за въвеждане на локомотива в експлоатация.”

§ 24. В чл. 57 след думата „транспорт“ се поставя точка и текстът до края се заличава.

§ 25. В чл. 62 се правят следните изменения:

1. В ал. 3 думата „сигурността“ се заменя с „безопасността“.

2. В ал. 5 думата „сигурността“ се заменя с „безопасността“.

3. В ал. 6 думата „сигурността“ се заменя с „безопасността“.

4. В ал. 8 думата „сигурността“ се заменя с „безопасността“.

5. В ал. 9 думата „сигурността“ се заменя с „безопасността“.

§ 26. В чл. 69 след думите „При превоз на” се добавя „пътни”.

§ 27. В чл. 75, т. 3 след думата „инфраструктура” се поставя запетая и се добавя „както и управителят на железопътната инфраструктура, по която се извършва превозът”.

§ 28. В чл. 84, ал. 1, т. 12 думата „возилото” се заменя с „превозното средство”.

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

1. Алинея 2 се изменя така:

„(2) Подсистемите на железопътната система са структурни и функционални и се определят с наредбата по чл. 5, т. 2.”

2. В ал. 4, т. 1 думите „трансевропейската железопътна система” се заменят с „железопътната система в рамките на Европейския съюз”.

3. Алинея 5 се изменя така:

„(5) Дейностите по оценяването и проверката на съответствието на съставните елементи и подсистемите или част от подсистемите със съществените изисквания за оперативна съвместимост се извършват от лица за оценяване, които са получили разрешение по чл. 115б, ал. 1.”

4. Създава се нова ал. 6:

„(6) Дейностите по оценяването и проверката на съответствието на подсистема или на част от подсистема с изискванията на националните правила за безопасност или техническите правила се извършват от лица за оценяване, които са получили разрешение по чл. 115б, ал. 2.”

5. Досегашната ал. 6 става ал. 7 и в нея думите „подвижния състав” се заменят с „превозните средства” и думите „трансевропейската железопътна система” се заменят с „железопътната система в рамките на Европейския съюз”.

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

1. В ал. 1 думата „съответствието” се заменя с „и проверка на съответствието със съществените изисквания за оперативна съвместимост”, а думите „проверката на” се заличават.

2. Създава се нова ал. 2:

„(2) Разрешението за извършване на дейностите по оценяване съответствието на подсистема или на част от подсистема с изискванията на националните правила за безопасност или, когато е приложимо, с техническите правила, които се използват за прилагането на съществените

изисквания, определени в списък за всяка подсистема, се издава от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията или от оправомощено от него длъжностно лице, като в него се посочват дейностите и подсистемите, за оценка на които се издава.”

3. Досегашната ал. 2 става ал. 3 и в нея:

а) след думите „по ал. 1” се добавя „и 2”;

б) в т. 4, буква „а” след думите „оперативна съвместимост” се поставя запетая и се добавя „съответно на националните правила за безопасност и/или техническите правила”.

4. Досегашната ал. 3 става ал. 4 и се изменя така:

„(4) Лицето по ал. 1 и 2 може да удостовери изпълнението на изискванията на ал. 3, т. 3, т. 4, буква „б” и т. 5 и чрез документ за акредитация, издаден от Изпълнителна агенция „Българска служба за акредитация” или от чуждестранен орган за акредитация, който е страна по споразумение за взаимно признаване в организация, на която е член Изпълнителна агенция „Българска служба за акредитация.”

5. Досегашната ал. 4 става ал. 5.

6. Досегашната ал. 5 става ал. 6 и в нея:

а) след думите „по ал. 1” се добавя „и 2”.

7. Досегашната ал. 6 става ал. 7.

8. Досегашната ал. 7 става ал. 8 и в нея:

а) след думата „Разрешението” се добавя и „по ал. 1 и 2”;

б) в т. 1, буква „а” думите „по ал. 2” се заменят с „по ал. 3”.

9. Досегашната ал. 8 става ал. 9.

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

1. В ал. 1 думата „удостоверения” се заменя със „сертификат”, а след думите „превозвачи и” се добавя „удостоверение за безопасност”.

2. В ал. 2 след думата „издава” се добавя „сертификата и”, а думите „сертификати за безопасност” се заменят с „разрешение за въвеждане в експлоатация”.

3. В ал. 3 думата „Удостоверението” се заменя със „Сертификатът и удостоверението”, а след думите „за срок” се добавя „от”.

4. В ал. 4 след думите „валидност на” се добавя „сертификата и”.

5. В ал. 5 думите „ново удостоверение за безопасност” се заменят с „нов сертификат за безопасност на железопътен превозвач или ново удостоверение за безопасност на управител на железопътна инфраструктура”, а думата „удостоверения” се заменя със „сертификати и удостоверения”.

6. В ал. 6 след думите „издаване на” се добавя „нов сертификат за безопасност или”, а думата „действащото” се заменя с „издадените сертификати”.

§ 32. В чл. 115ж се правят следните изменения:

1. В ал. 1 думите „удостоверение” и „удостоверението” се заменят със „сертификата”.

2. В ал. 2 думата „Удостоверението” се заменя със „Сертификатът или удостоверение”.

§ 33. В чл. 115к, ал. 1, т. 3 след думата „съобщенията” се поставя точка и текстът до края се заличава.

§ 34. В чл. 117, ал. 2 се правят следните изменения и допълнения:

1. В т. 1 след думите „железопътните превозвачи” се поставя запетая и думите „и лицензираните лица, които издават сертификати за безопасност” се заменят с „лицата, получили сертификат по чл. 46, ал. 1, и лицата, получили разрешение по чл. 115б”.

2. В т. 2 думите „и сертификатите за безопасност” се заличават.

3. В т. 5 думите „подвижния състав” се заменят с „превозните средства”.

4. Създава се нова т. 11:

„11. да проверяват спазването на приложимите разпоредби на Регламент 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт;”.

5. Досегашните т. 11-13 стават съответно т. 12-14.

§ 35. Създава се чл. 118б:

„Чл. 118б. Право да съставят актове за констатиране на нарушения по чл. 129-132 имат длъжностни лица, определени от министъра на вътрешните работи.”

§ 36. В чл. 121, ал. 1 т. 4 се изменя така:

„4. длъжностно лице, което виновно допусне удар с пътно превозно средство на прелез или дерайлиране на железопътно превозно средство;”.

§ 37. В чл. 122, ал. 1, т. 2 думите „жп возило” се заменят с „превозно средство”.

§ 38. В чл. 126, ал. 1 се правят следните изменения:

1. В т. 1 думата „возило” се заменя с „превозно средство”.
2. В т. 8 думите „жп возило” се заменят с „превозно средство”.

§ 39. В чл. 128 се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинея 1 се изменя така:

„(1) На превозвач, който разпорежи или извърши превози на пътници и/или товари без лицензия и/или сертификат за безопасност, или преотстъпи предоставен му капацитет на друг превозвач, се налага имуществена санкция в размер от 50 000 до 100 000 лв.”

2. Създава се нова ал. 2:

„(2) На управител на железопътната инфраструктура, който предостави достъп до железопътната инфраструктура на железопътен превозвач, който не притежава лицензия и/или сертификат за безопасност на железопътен превозвач, се налага имуществена санкция в размер от 50 000 до 100 000 лв.”

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

§ 40. В чл. 133, ал. 2 след думите „по чл. 115б, ал. 1” се добавя „и 2”.

§ 41. В чл. 136, ал. 2 т. 3 се изменя така:

„3. прилагането на инфраструктурните такси;”.

§ 42. Създават се чл. 139 - 143:

„Чл. 139. На железопътен превозвач, който наруши разпоредби на Регламент 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт, се налагат имуществени санкции, както следва:

1. за непредоставяне по подходящ начин на информация за преустановяване на услуги, предоставяни с договора за обществена услуга за железопътен превоз, преди изпълнение на решението за преустановяване в съответствие с чл. 7 от регламента – в размер от 1000 до 10 000 лв.;

2. за предоставяне на непълна информация или за отказ да предостави на пътник поискана от него информация за пътувания, за които предлага договор за превоз, както и информация по време на пътуването, посочени в Приложение II, части I и II от регламента, в съответствие с член 8, параграфи 1 и 2 от регламента – в размер от 2000 до 5000 лв.;

3. за предоставяне по неподходящ начин на пътник със слухови и/или зрителни увреждания поискана от него информация за пътувания, за

които предлага договор за превоз, както и информация по време на пътуването, посочени в Приложение II, части I и II от регламента, в съответствие с член 8, параграф 3 от регламента – в размер от 3000 до 6000 лв.;

4. за непредоставяне на пътник на информация за закупуване на билети в случаите, когато на гарата няма билетно гише, в съответствие с член 9, параграф 5 от регламента – в размер от 2000 до 5000 лв.;

5. за неизплащане на авансово обезщетение в съответствие с чл. 13 от регламента в срок 15 дни след установяване самоличността на пътника, претърпял физическо и/или психическо увреждане, причинено от произшествие по време на пътуване с железопътно превозно средство или по време на качване или слизане в него – в размер от 10 000 до 20 000 лв.;

6. за неизплащане на авансово обезщетение в съответствие с чл. 13 от регламента в срок 15 дни след установяване самоличността на физическото лице, имащо право на обезщетение в случай на смърт на пътник, настъпила вследствие на произшествие по време на пътуване с железопътно превозно средство или по време на качване или слизане в него – в размер 40 000 лв.;

7. за отказ за възстановяване пълната стойност на билета или за продължаване или пренасочване при сравними транспортни условия до крайното местоназначение съгласно чл. 16 от регламента – в размер от 1000 до 3000 лв.;

8. за неизплащане на обезщетение за закъснение при условията на член 17 от регламента, за което стойността на билета не е възстановена съгласно чл. 16 – в размер от 2000 до 5000 лв.;

9. за непредоставяне на информация за положението, очакваното време на заминаване и/или на пристигане, в случай на закъснение, в съответствие с член 18, параграф 1 от регламента – в размер от 500 до 3000 лв.;

10. за непредоставяне на пътниците на услугите по член 18, параграф 2, букви „а”-„в” от регламента съгласно изискванията на член 18, параграф 2 от регламента – в размер от 5000 до 10 000 лв.;

11. за непредоставяне на алтернативни транспортни услуги в случаите на член 18, параграф 3 от регламента – в размер от 1000 до 3000 лв.;

12. за отказ да удостовери върху документа за превоз, че влакът е бил закъснял, отменен или е изпусната връзка със следващ превоз в съответствие с член 18, параграф 4 от регламента – в размер от 1000 до 2000 лв.;

13. за нарушение на член 19, параграф 1 от регламента и установяване и поддържане на дискриминационни правила за достъп до

железопътна транспортна услуга на лица с увреждания и лица с ограничена подвижност – в размер от 5000 до 8000 лв.;

14. за нарушение на член 20, параграф 1 от регламента и отказване предоставяне на лице с ограничена подвижност поискана от него информация за достъпността на железопътна превозна услуга и условията за достъп до превозните средства, както и до различните съоръжения във влака – в размер от 1000 до 2000 лв.;

15. за нарушение на член 21, параграф 1 от регламента и несъобразяване с техническите спецификации за оперативна съвместимост за лица с увреждания и лица с ограничена подвижност и неосигуряване на достъп до превозните средства и другите съоръжения – в размер от 5000 до 10 000 лв.;

16. за нарушение на член 21, параграф 2 от регламента и отказ за осигуряване достъп на лица с увреждания и лица с ограничена подвижност до железопътен превоз в случаите, когато липсва придружаващ персонал във влака – в размер от 2000 до 5000 лв.;

17. за нарушение на член 22, параграф 3 от регламента и непредоставяне на леснодостъпна информация в съответствие с правилата за достъп, посочени в член 19, параграф 1 от регламента – в размер от 2000 до 5000 лв.;

18. за отказ от предоставяне на безплатна помощ на лица с увреждания и лица с ограничена подвижност във влак, както и по време на качване и слизане от него, посочена в член 23 от регламента – в размер от 2000 до 5000 лв.;

19. за отказ за сътрудничество, посочено в член 24 от регламента, при предоставяне на безплатна помощ на лица с увреждания и лица с ограничена подвижност във влак, както и по време на качване и слизане от него – в размер от 1000 до 2000 лв.;

20. за неопределяне на стандарти за качество и за невъвеждане на система за управление на качеството съгласно член 28 от регламента – в размер от 5000 до 10 000 лв.;

21. за непредоставяне на информация при продажба на билети за пътувания с железопътен транспорт относно правата и задълженията на пътниците съгласно член 29 от регламента – в размер от 2000 до 5000 лв.;

22. за отказ да превози пътник и/или багаж или транспортно средство до местоназначението при наличие на договор за превоз, посочен в член 6 от Приложение I на регламента – в размер от 1000 до 2000 лв.;

23. за причиняване вреда на пътник, който поради отменяне на влак, закъснение или изпускане на връзка не може или не е разумно да продължи

пътуването същия ден, определена в член 32, параграф 1 от Приложение I на регламента – в размер от 2000 до 3000 лв.;

24. за непредприемане на необходимите мерки за обезпечаване личната сигурност на пътниците във влаковете и за управление на рисковете, посочени в член 26 от регламента – в размер от 2000 до 5000 лв.;

25. за неизпълнение на чл. 14 от регламента и за отказ да подпомогне пътник, когото е превозвал и който е претърпял физическо увреждане, при искането от страна на пътника на обезщетение от трети лица за претърпените от него вреди – в размер от 1000 до 3000 лв.;

26. за други нарушения на регламента – в размер от 1000 до 2000 лв.

Чл. 140. На управител на железопътната инфраструктура, който наруши разпоредби на Регламент 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно правата и задълженията на пътниците, се налагат имуществени санкции, както следва:

1. за непредоставяне на информация за положението, очакваното време на заминаване и/или на пристигане, в случай на закъснение, в съответствие с член 18, параграф 1 от регламента – в размер от 500 до 3000 лв.;

2. за нарушение на член 19, параграф 1 от регламента и установяване и поддържане на дискриминационни правила за достъп до железопътна транспортна услуга на лица с увреждания и лица с ограничена подвижност – в размер от 5000 до 8000 лв.;

3. за нарушение на член 21, параграф 1 от регламента и за несъобразяване с техническите спецификации за оперативна съвместимост за лица с увреждания и лица с ограничена подвижност и неосигуряване на достъп до гарите, пероните и другите съоръжения – в размер от 5000 до 10 000 лв.;

4. за нарушение на член 21, параграф 2 от регламента и за отказ да осигурят достъп на лица с увреждания и лица с ограничена подвижност до железопътен превоз в случаите, когато липсва придружаващ персонал на гарите – в размер от 2000 до 5000 лв.;

5. за нарушение на член 22, параграф 1 от регламента и за отказ да предостави безплатна помощ на лица с увреждания и лица с ограничена подвижност при заминаване, преминаване или пристигане на гара с обслужващ персонал, така че лицето да може да се качи или да слезе от влак, за който е закупило билет – в размер от 2000 до 5000 лв.;

6. за отказ за сътрудничество, посочено в чл. 24 от регламента, при предоставяне на безплатна помощ на лица с увреждания и лица с ограничена

подвижност на гарата, както и по време на качване и слизане от влак – в размер от 1000 до 2000 лв.;

7. за непредприемане на необходимите мерки за обезпечаване личната сигурност на пътниците на гарите и за управление на рисковете, посочени в чл. 26 от регламента – в размер от 2000 до 5000 лв.;

8. за непредоставяне на информация при продажба на билети за пътувания с железопътен транспорт относно правата и задълженията на пътниците съгласно чл. 29 от регламента – в размер от 2000 до 5000 лв.;

9. за нарушение на член 22, параграф 3 от регламента и непредоставяне на леснодостъпна информация в съответствие с правилата за достъп, посочени в член 19, параграф 1 от регламента – в размер от 2000 до 5000 лв.;

10. за други нарушения на регламента – в размер от 1000 до 2000 лв.

Чл. 141. (1) Продавач на билети, предлагащ договор за превоз от името на железопътен превозвач, който предостави непълна информация или откаже да предостави на пътник поискана от него информация, посочена в Приложение II, част I на Регламент 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт, за пътуванията, за които предлага договор за превоз, в съответствие с член 8, параграфи 1 и 2 от регламента се наказва с глоба в размер от 100 до 300 лв.

(2) На туроператор или туристически агент, който не изпълни задължението си по член 8, параграф 1 от Регламент 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт, се налага имуществена санкция в размер от 500 до 2000 лв.

Чл. 142. (1) Продавач на билети, който не изпълни задължението си по член 20, параграф 1 от Регламент 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт, се наказва с глоба в размер от 200 до 500 лв.

(2) На туроператор или туристически агент, който не изпълни задължението си по член 20, параграф 1 от Регламент 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт, се налага имуществена санкция в размер от 1000 до 3000 лв.

Чл. 143. На туроператор или туристически агент, който не изпълни задължението си по чл. 29 от Регламент 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно правата и задълженията на

пътниците, използващи железопътен транспорт, се налага имуществена санкция в размер от 1000 до 3000 лв.”

§ 43. В § 1 от Допълнителните разпоредби се правят следните изменения и допълнения:

1. В т. 1 след думите „и съоръженията за производство, преобразуване и пренос на електрическа енергия” се поставя запетая и се добавя „използвани само”.

2. Точка 8а се отменя.

3. Точка 12 се изменя така:

„12. „Превозно средство (подвижен железопътен състав)” е железопътно превозно средство, което се движи на собствени колела по железопътни релси, със или без теглене. Превозното средство се състои от една или повече структурни и функционални подсистеми или части от такива подсистеми.”

4. Точка 27 се изменя така:

„27. „Сертификат за безопасност на железопътен превозвач” е документ доказващ, че железопътният превозвач е изградил система за управление на безопасността и може да удовлетвори изискванията, формулирани в Техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) и в националните правила за безопасност, за да контролира рисковете и да експлоатира железопътната мрежа по безопасен начин.”

5. Точка 28 се изменя така:

„28. „Удостоверение за безопасност на управител на железопътна инфраструктура” е документ, потвърждаващ приемането на система за управление на безопасността на управителя на инфраструктурата и на разпоредбите за спазване на специфичните изисквания, необходими за безопасното проектиране, поддържане и експлоатация на железопътната инфраструктура, както и поддържането и управлението и контрола на движението и системата на сигнализацията.”

6. Точка 29 се отменя.

7. Точка 31 се изменя така:

„31. „Произшествие” е нежелано или непредвидено внезапно събитие или поредица от такива събития, които имат вредни последици за железопътната система. Произшествията са: сблъскване, дерайлиране, произшествие при железопътни прелези, произшествия с хора, причинени от подвижен състав в движение, пожари и др.”

8. В т. 39 думите „преценка на оценка по „ЕО” – процедура за проверка на подсистемите” се заменят с „оценка на ЕО процедура за проверка на подсистемите.”

9. Създава се т. 40:

„40. „Ползвател” е физическо или юридическо лице, което като собственик или с право на ползване на превозно средство го експлоатира като средство за транспорт и е регистриран като такъв в регистъра по чл. 115а, ал. 7.”

ДОПЪЛНИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА

§ 44. Този закон въвежда изисквания на Директива 2008/110/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 2008 г. за изменение на Директива 2004/49/ЕО относно безопасността на железопътния транспорт в Общността (Директива относно безопасността на железопътния транспорт) (ОВ, L 345/62, 23.12.2008).

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§ 45. В Преходните и заключителните разпоредби на Закона за държавната собственост (обн., ДВ, бр. 44 от 1996 г.; изм. и доп., бр. 104 от 1996 г., бр. 55, 61 и 117 от 1997 г., бр. 93 и 124 от 1998 г., бр. 67 от 1999 г., бр. 9, 12, 26 и 57 от 2000 г., бр. 1 от 2001 г.; Решение № 7 на Конституционния съд от 2001 г. - бр. 38 от 2001 г.; изм. и доп., бр. 45 от 2002 г., бр. 63 от 2003 г., бр. 24 и 93 от 2004 г., бр. 32 от 2005 г., бр. 17, 30, 36, 64 и 105 от 2006 г., бр. 41, 59, 92 и 113 от 2007 г., бр. 52 и 54 от 2008 г., бр. 10, 17, 19, 33 и 41 от 2009 г., бр. 18 и 87 от 2010 г. и бр. 19 от 2011 г.) се създава § 6б:

„§ 6б. (1) Работници и служители на Национална компания „Железопътна инфраструктура”, настанени под наем в жилища на „Холдинг Български държавни железници” ЕАД по съответния ред и отговарящи на изискванията на Правилника за реда за упражняване правата на държавата в търговски дружества с държавно участие в капитала, имат право да ги закупят по реда на същия правилник.

(2) Работници и служители на „Холдинг Български държавни железници” ЕАД, настанени под наем в жилища на „Национална компания „Железопътна инфраструктура” по съответния ред и отговарящи на изискванията на този закон, имат право да ги закупят по реда на закона.”

§ 46. В Закона за енергетиката (обн., ДВ, бр. 107 от 2003 г.; изм. и доп., бр. 18 от 2004 г., бр. 18 и 95 от 2005 г., бр. 30, 65 и 74 от 2006 г., бр. 49, 55 и 59 от 2007 г., бр. 36, 43 и 98 от 2008 г., бр. 35, 41, 42, 82 и 103 от 2009 г. и бр. 54 и 97 от 2010 г.) се правят изменения и допълнения:

1. В чл. 30, ал. 1 се създава т. 11:

„11. за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт.”

2. В § 4, ал. 1 от Преходните и заключителните разпоредби накрая се добавя „с изключение на обектите и съоръженията, стопанисвани и управлявани от Национална компания „Железопътна инфраструктура”, за които срокът е 9 години.”

§ 47. Законът влиза в сила от деня на обнародването му в „Държавен вестник” с изключение на разпоредбите на § 18 относно чл. 35, ал. 5 и § 46, които влизат в сила 3 месеца след обнародването им в „Държавен вестник”, и § 42 относно чл. 139, т. 1-3, 5-12, 15-23, 25-26, чл. 140, т. 1, 3-6, 8-10, чл. 141 и 143, които влизат в сила от 4 декември 2014 г.

Законът е приет от 41-ото Народно събрание на
2011 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

Предложените изменения и допълнения на Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ) в по-голямата си част целят хармонизиране на българското европейското законодателство, прието в областта на железопътния транспорт през последните няколко години.

Предлаганите промени могат да бъдат структурирани в следните групи:

I. Първата група допълнения е във връзка с изпълнението на задълженията на Република България, произтичащи от Регламент 1371/2007/ЕО за правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт.

Целта е да се гарантират правата на пътниците, използващи железопътен транспорт, чрез въвеждане на ефективни, пропорционални и възпиращи санкции при нарушаване разпоредбите на регламента.

II. Друга група изменения е резултат от обстоен анализ на европейското законодателство и се отнася до изменение на въведени разпоредби за сертифициране на железопътните превозни средства съгласно разпоредбите на Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността и Директива 2008/110/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2004/49/ЕО относно безопасността на железопътния транспорт в Общността.

III. Важна част от измененията целят прецизиране на уредбата за инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура. Тези промени са необходими за постигане на пълно съответствие с разпоредбите на Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура и за сертифициране за безопасност (Директива 2001/14).

С предложените текстове се въвежда правилото от Директива 2001/14 таксите да се определят от размера на разходите, произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга, като тези такси следва да покриват преките разходи на управителя за поддържане на

мрежата в експлоатационна годност. Липсата на тази разпоредба в закона е отчетено и от Европейската комисия като грешка на държавата ни, поради което е образувана процедурата за нарушение № 2008/2102 на Европейската комисия спрямо България за грешки в прилагането на първия железопътен пакет.

IV. Част от промените са насочени към подобряване на правната уредба, регламентираща програмата за развитието на железопътния транспорт и на железопътната инфраструктура, която министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията предлага за утвърждаване от Министерския съвет.

V. В Допълнителните разпоредби на закона са предложени изменения на дефиниции с цел пълно съответствие с дадените в европейските нормативни актове формулировки. Предлага се въвеждането и на нови понятия, които биха подобрили прилагането на закона.

VI. Част от промените са насочени към прецизиране разпоредбите на закона.

VII. В Преходните и заключителните разпоредби на законопроекта се предлагат изменения и допълнения в други закони, които имат пряко отношение към управителя на железопътната инфраструктура.

Предлаганите промени обхващат:

По чл. 5

По т. 1. Предлага се промяна в разпоредбите, регламентиращи програмата за развитието на железопътния транспорт и на железопътната инфраструктура, която министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията предлага за утвърждаване от Министерския съвет.

Към момента в Закона за железопътния транспорт е предвидена дългосрочна програма (чл. 27) и годишна програма (чл. 20, ал. 1, т. 5 и чл. 28). С промените се предлага ясно определяне на периода, който следва да обхване дългосрочната програма - десет години. Този срок е предложен, като е отчетена петгодишната продължителност на договора с държавата по чл. 25 и е предложен два пъти по-дълъг период, тъй като програмата е стратегически документ.

По т. 2. Част от промените са насочени към хармонизиране с новите европейски актове в областта на железопътния транспорт. Така например, променя се понятието „трансевропейска железопътна система“, като то се заменя с „железопътна система в рамките на Европейския съюз“. Това се

налага, тъй като новата Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността (Директива 2008/57/ЕО) обединява досегашните директиви за оперативна съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система и тази за високоскоростни влакове и обхваща цялата железопътната система в рамките на Европейския съюз.

По чл. 6

По ал. 2. Предлага се прецизиране на текста, което е свързано с чл. 30, параграф 1 от Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност, където е посочено, че „държавите членки създават регулаторни органи”. Досегашният текст на чл. 6, ал. 2 от Закона за железопътния транспорт предвижда Изпълнителна агенция „Железопътна администрация” да „изпълнява функциите на регулаторен орган”. С оглед постигане на максимална идентичност с европейската норма се предлага промяната в чл. 6, ал. 2 от ЗЖТ, като изрично се запише, че Изпълнителната агенция „Железопътна администрация” е регулаторен орган.

По ал. 4. Предложената разпоредба цели изпълнение на разпоредбата на чл. 30 от Регламент 1371/2007/ЕО за правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт, където се изисква държавите членки да определят орган, отговорен за осъществяване на контрол по прилагането на регламента. С новата разпоредба се предлага Изпълнителна агенция „Железопътна администрация” да бъде определена за орган, отговорен за осъществяване на контрол по прилагането на Регламент 1371/2007/ЕО за правата и задълженията на пътниците използващи железопътен транспорт.

По чл. 7, ал. 1, т. 3 и чл. 8, ал. 2, т. 1 и ал. 3

С промяната на текстовете се допълват изброените документи, във връзка с чието издаване и съгласно закона Изпълнителна агенция „Железопътна администрация” събира такси; това са лицензи, сертификати, свидетелства, удостоверения и разрешения.

По чл. 9, ал. 4

Промяната на текста е насочена към прецизиране на разпоредбата и съобразяване на формулировката с действащото законодателство, като се взема предвид, че Законът за държавната собственост и Правилникът за прилагане на Закона за държавната собственост вече не боравят с понятието „стопанисва”.

По чл. 10, ал. 1

1. Търговският закон не борава с понятията „основен” и „неосновен” предмет на дейност, поради което се предлага думата „основен” да отпадне.

2. По т. 3. Промяната е предвид необходимостта от пълно въвеждане на разпоредбите на Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура и за сертифициране за безопасност (Директива 2001/14). Към момента границите на инфраструктурните такси се определят от Министерския съвет за товарните превози, а управителят на инфраструктурата определя точния им размер и ги събира. За пътническите превози обаче няма граници. Таксите са фиксирани от Министерския съвет и управителят на инфраструктурата само ги събира, но не ги определя. Последното не е в съответствие с член 4, параграф 1, изречение трето от Директива 2001/14. Съгласно член 4, параграф 1 от Директива 2001/14 държавите членки установяват рамка на таксите, като при това се съобразяват с независимостта на управлението, посочена в член 4 от Директива 91/440/ЕИО. Спазвайки споменатото условие за независимост на управлението, държавите членки установяват специфични правила за таксуване или делегират такива пълномощия на управителя на инфраструктурата. Определянето на таксата за използване на инфраструктурата и събирането на тази такса се извършва от управителя на инфраструктурата.

3. По т. 9. Новата т. 9 се предлага с оглед уеднаквяване на понятията с чл. 30а от ЗЖТ и чл. 39, ал. 1, т. 12 от Закона за енергетиката, както и Решение № Л - 327 от 17.05.2010 г. на Държавната комисия за енергийно и водно регулиране относно Национална компания „Железопътна инфраструктура”.

4. По т. 4. Новата т. 10 въвежда изискванията по чл. 5, ал. 1, 2 и 3 и Приложение II на Директива 2001/14 в частта услуги, предоставяни от управителя на инфраструктурата извън пакета за минимален достъп по т. 1 от Приложение II на директивата.

По чл. 15, ал. 3

Промяната на текста се предлага, тъй като се отчита обстоятелството, че екипът на генералния директор на компанията следва да е негов избор.

По чл. 23, ал. 1

Промените се предлагат по причините, посочени в мотивите по § 6 относно чл. 10, т. 10. Ценовата листа на Национална компания „Железопътна

инфраструктура” и в момента е част от референтния документ на мрежата, както предписва Приложение I на Директива 2001/14, но е необходима и съответната законова регламентация, тъй като законът в сегашната си редакция дава уредба само на таксите за достъп до железопътната инфраструктура, но в него не са намерили място цените за услугите, предоставяни от управителя на инфраструктурата.

По чл. 25, ал. 1

Предлага се прецизиране на текста относно срока на договора на Национална компания „Железопътна инфраструктура” с държавата. Към момента е посочено, че договорът е дългосрочен, което не съдържа необходимата определеност в отношенията между държавата и управителя по повод планиране и прогнозиране. На практика този договор е бил сключван с продължителност 5 години, такъв е и срокът на действащия в момента договор – 2005-2010 г. Поради изложеното се предлага тази 5-годишна продължителност на договора да бъде регламентирана и в закона.

По чл. 26

Член 7, параграф 3 от Директива 2001/14 въвежда основополагащо правило относно формирането и разходването на инфраструктурните такси: таксите се определят от размера на разходите, произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга, т.е. таксите следва да покриват преките разходи на управителя за поддържане в експлоатационна годност на мрежата като параметри (дължина, междурелсие, ниво и ос на железния път) и скорости. Към момента разпоредбите на закона не съдържат тези правила. Това е отчетено от Европейската комисия като грешка на държавата ни в процедурата за нарушение № 2008/2102 на Европейската комисия спрямо България за грешки в прилагането на първия железопътен пакет, а именно че с приходите от инфраструктурните такси се покриват разходи извън поддържането.

Като преки разходи за текущо поддържане могат да бъдат определени разходите, свързани с износване на железопътната инфраструктура от извършването на превозите по нея. Превозвачите следва да плащат за използването на мрежата такава, каквато я поддържа управителят и те я ползват в момента. Те не бива да плащат нито текущите разходи на управителя за заплати, осигуровки и издръжка, нито за повишаване на проектни скорости, реконструкции, модернизации и нови железопътни линии, тъй като съгласно европейското законодателство това са ангажименти на държавата.

По чл. 27

Промяната се предлага поради мотивите, изложени относно промените в чл. 5, т. 1 от ЗЖТ.

По чл. 28, ал. 3

Промяната се предлага поради мотивите, изложени относно промените в чл. 25, т. 1 от ЗЖТ и за синхронизиране със закона за държавния бюджет за съответната година.

По чл. 29, ал. 3

Разпоредбите на членове 10 и 11 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) определят две отделни процедури и два отделни документа за безопасност – сертификат за безопасност на железопътен превозвач и удостоверение (разрешително) за безопасност на управителя на железопътната инфраструктура. Регламент № 653/2007/ЕО относно прилагането на общ европейски формат за сертификатите за безопасност и документите за кандидатстване за сертифициране съгласно член 10 от Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и за валидността на сертификатите за безопасност, издадени по Директива 2001/14/ЕО, определя изискванията и формата на сертификата за безопасност на железопътен превозвач.

Към момента документът за безопасност и на управителя на инфраструктурата, и на железопътния превозвач е с еднакво наименование и за двамата участници в железопътния транспорт – удостоверение за безопасност (чл. 115е от ЗЖТ). С оглед синхронизиране разпоредбите на ЗЖТ с цитираните европейски актове и постигане на максимална яснота се предлага разделяне наименованията на документите, както следва: удостоверение за безопасност – за управителя на железопътна инфраструктура, и сертификат за безопасност – за железопътните превозвачи.

По чл. 30а

Съгласно чл. 39, ал. 1, т. 12 от Закона за енергетиката Държавната комисия за енергийно и водно регулиране (ДКЕВР) издава лицензия за разпределение на тягова електрическа енергия. Съгласно Решение № Л-327 на ДКЕВР от 17 май 2010 г. на Национална компания „Железопътна

инфраструктура” се издава лицензия именно за тази дейност. Предложените разпоредби целят уеднаквяване на терминологията в двата закона.

По чл. 31

Промяната се предлага поради мотивите, изложени относно промените в чл. 29, ал. 3 от ЗЖТ.

По чл. 33

Разпоредбата се допълва, като изрично се посочва, че договорът за достъп до железопътната инфраструктура се сключва след представяне на лицензия и сертификат за безопасност на железопътния превозвач, което е изискване на чл. 4 на Директива 95/18/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 г. относно лицензиране на железопътните превозвачи и член 10, параграф 1 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.

По чл. 34, ал. 2

Предвижда се още едно основание за прекратяване на договора за достъп до железопътната инфраструктура: и при отнемане или след изтичане срока на валидност на сертификата за безопасност на превозвача. Това изискване се налага от разпоредбите на член 4, параграф 4 от Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензиране на железопътните предприятия и от чл. 10 от Директива 2004/49/ЕО относно безопасността на железопътния транспорт в Общността.

По чл. 35

1. По ал. 2 и 3. Към момента границите на инфраструктурните такси се определят от Министерския съвет за товарните превози, като управителят на инфраструктурата определя точния им размер и ги събира. За пътническите превози няма граници – таксите са фиксирани от Министерския съвет и управителят нищо не определя, което не е в съответствие с изречение трето на член 4, параграф 1 от Директива 2001/14/ЕО. Предложеният нов модел за определяне на инфраструктурните такси е съобразен с член 4, параграф 1 от Директива 2001/14/ЕО. Съгласно него държавите членки установяват рамка на таксите, като при това се съобразяват с независимостта на управлението, посочена в член 4 от Директива 91/440/ЕИО. Спазвайки посоченото условие за независимост на управлението държавите членки установяват специфични правила за

таксуване или делегират такива пълномощия на управителя на инфраструктурата. Определянето на таксата за използване на инфраструктурата и събирането на тази такса се извършва от управителя на инфраструктурата.

В изречение първо на параграф 1 на член 4 от Директива 2001/14 се говори за определяне от държавата на рамката на таксите (charging framework). Целта на директивата е държавата да установи начина за формиране и изчисляване на таксите, за да гарантира на превозвачите, че плащат само за изхабяването на инфраструктурата, причинено от техните влакове, но не и други разходи на управителя на инфраструктурата, наричани постоянни или текущи разходи, като заплати, осигурителни вноски, консумативи, външни услуги и др. Парите от тези такси не следва да постъпват в бюджета на държавата, а управителят следва да ги използва за поддръжка на мрежата.

В тази насока са и предложенията по ал. 2 и 3 – размерът на таксите да се определя от управителя на железопътната инфраструктура по методика за изчисляване на тези такси, приета от Министерския съвет, по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Управителят на железопътната инфраструктура ще бъде задължен да публикува инфраструктурните такси в годишния доклад за фактическото състояние на мрежата.

2. По ал. 4. Предложението е следствие от текстовете на член 6, параграф 1 и член 7, параграф 1 от Директива 2001/14/ЕО относно принципа за финансиране поддържането на инфраструктурата от инфраструктурните такси. Директивата ясно посочва степента на участие на превозвачите във възстановяването на разходите, от една страна, и степента на участие на държавата – от друга страна. Превозвачите следва да платят на управителя на инфраструктурата, заплащайки инфраструктурните такси, само текущото ежегодно поддържане, доколкото са предизвикали разходи на управителя на инфраструктурата с движението на своите влакове. Другите разходи по инфраструктурата (например модернизация на съществуваща или изграждане на нова линия) следва да се покриват от държавата.

3. По ал. 5. Съгласно приетата от Съвета на Европа през 2000 г. Лисабонска стратегия, както и последващата стратегия – Европа 2020 (Съобщение на Комисията от 3 март 2010 г.) е необходимо поощряване на конкуренцията и постигане на пълна либерализация на вътрешния енергиен пазар. Отварянето на електроенергийния пазар е заложено като приоритет в европейското законодателство още от 1996 г. – в първата директива относно Общността пазар на електричество (Директива 96/92/ЕС). Поставените в нея генерални цели са конкретизирани и доразвити през 2003 г. с Директива 2003/54/ЕС, предвиждаща правно-организационното отделяне на операторите на преносната мрежа, електроразпределителните предприятия,

производителите и доставчиците на електричество, осигуряване на свободен и недискриминационен достъп на трети лица до електрическата мрежа – собственост на държавата, предоставяне свобода на избор на клиента от кого да закупи електроенергия. Приетата през 2009 г. като част от третия законодателен пакет Директива 2009/72/ЕС допълнително детайлизира на базата на натрупания опит, нормативните изисквания за постигането да описаните цели. Постигнатата синхронизация в европейското законодателство за либерализиране на енергийния пазар е необходимо да бъде въведена и в българското законодателство. Това се отнася изключително до въпроса за определяне размера на инфраструктурните такси и до отделянето от тях на цената за разпределение на тягова електроенергия, което е изискване на европейското законодателство. Начинът и редът за определяне размера на инфраструктурните такси е уреден в член 7, параграф 3 и член 8, параграф 1 от Директива 2001/14/ЕО.

Съгласно приложение II към член 5, параграф 1, изречение първо от директивата пакетът за минимален достъп, който управителят на железопътната инфраструктура трябва да осигури на превозвачите – потребители, не включва елемент използване на оборудване за електрозахранване с ток за тракция. Този елемент е отделен (т. 2 от приложението – достъп посредством мрежата до обслужващи съоръжения и предоставянето на услуги) и се остойносттава самостоятелно, т.е. неговото отделяне е нормативно установено.

Предложението е съобразено и с изпълнението на изискването на чл. 37, ал. 1, т. 2 от Закона за енергетиката, който изисква счетоводно отделяне на дейността по електроразпределение от останалите дейности в хоризонтално интегрираните предприятия.

По чл. 36

Предложената промяна се налага с оглед въведената нова легална дефиниция за „превозно средство (подвижен железопътен състав)“, която изисква прецизиране на текста.

По чл. 37

Предлаганото допълнение произтича от член 10, параграф 1, изречение второ и член 11, параграф 5 от Директива 95/18/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 г. относно лицензиране на железопътните предприятия. Въз основа на тези разпоредби в чл. 37, ал. 3 от ЗЖТ е определено, че лицензията се преразглежда на всеки 5 години, както и в случаите на преобразуване на железопътния превозвач. За да може лицензиращият орган да преразгледа лицензията, е необходимо железопътният превозвач да подаде заявление с приложения към него документи. С предлаганото допълнение в чл. 37, ал. 7 от ЗЖТ ясно и конкретно се формулира задължението на железопътния

превозвач да подава заявление с приложения към него документи за преразглеждане на лицензията на всеки 5 години, както и в случаите на преобразуването му, което ще осигури на лицензиращия орган възможността да преразгледа лицензията.

По чл. 38

1. По ал. 2. Промяната се предлага с оглед мотивите, изложени по чл. 10, ал. 1.

2. По ал. 3 и 4. Отмяната на разпоредбите е свързана с отпадане на изискването за сертификат за техническа годност на возилата по действащата редакция на чл. 45 и 46 от ЗЖТ, както и с въвеждане на лице, отговорно за поддръжката на превозните средства съгласно Директива 2008/110/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 2008 г. за изменение на Директива 2004/49/ЕО относно безопасността на железопътния транспорт.

По глава трета, раздел II

По чл. 45, 46, 46а, 47 и 47а. Текстовете въвеждат Директива 2008/110/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2004/49/ЕО относно безопасността на железопътния транспорт в Общността, която определя нов ред за безопасното експлоатационно състояние на превозните средства. Предвижда се следното:

1. Изисква се за всяко превозно средство, преди да бъде въведено в експлоатация, да бъде определено лице, което да отговаря за неговата поддръжката и което се вписва в националния регистър на превозните средства. Независимо от отговорността на нарочно определеното лице, железопътният превозвач и управителят на железопътната инфраструктура отговарят за безопасната експлоатация на превозните средства, които използват посредством изградена система за управление на безопасността. Срокът за въвеждане на Директива 2008/110/ЕО в националното ни законодателство е 24 декември 2010 г.

2. Лицата, които искат да отговарят за поддръжката на превозните средства, ще бъдат сертифицирани след извършване на проверка и удостоверяване, че отговарят на определените изисквания. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ ще извършва проверката и след положително заключение от нея, изпълнителният директор на агенцията ще издава сертификат за поддръжане на превозните средства. Текстът предвижда Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ като национален орган по безопасността в железопътния транспорт да осъществява засилен контрол върху дейността на лицето, отговорно за ежедневната поддръжка на превозните средства на железопътните превозвачи. Контролът и възможността за налагане на санкции при

констатирани нарушения са инструменти за гаранция относно качеството при поддръжката на превозните средства, необходимо за безопасната им експлоатация.

3. Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и Регламент (ЕО) № 653/2007 на Комисията от 13 юни 2007 г. относно прилагането на общ европейски формат за сертификатите за безопасност и документите за кандидатстване за сертифициране съгласно чл. 10 от Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и за валидността на сертификатите за безопасност, издадени по Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, изискват наличие на сертификат за превозните средства, който да удостовери, че подвижният железопътен състав, който ще ползва превозвачът, отговаря или на техническите спецификации за оперативна съвместимост, ако е оперативно съвместим, или на националните правила за безопасност, ако не е оперативно съвместим.

4. Подвижният състав е подсистема от железопътната система и оценката на съответствието му с техническите спецификации за оперативна съвместимост или с националните правила за безопасност се осъществява от лицата, получили разрешение по чл. 115б, ал. 1 и 2 от ЗЖТ, което изискване произтича от Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността (Директива 2008/57/ЕО).

5. Изброените по-горе аргументи обуславят предлаганото изменение на чл. 45-47 и замяната на съществуващата система за сертифициране на возилата и железопътната техника на железопътните превозвачи и на управителя на инфраструктурата за удостоверяване на годността им за безопасна експлоатация по инфраструктурата с въвежданата с Директива 2008/110/ЕО система – чрез лице, отговорно за поддръжката на превозните средства, което ще отговаря на единни критерии и методика на поддръжката във всички държави - членки на Европейския съюз.

По чл. 50

1. По ал. 1, т. 2. Към момента Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ издава свидетелство за правоспособност на служителите в железопътния транспорт. Различни документи, удостоверяващи правоспособността, са издавали и обучаващите институции. Предлаганата промяна цели текстът да обхване всички издадени досега удостоверения, сертификати, дипломи и др.

2. По ал. 1, т. 3. Изменението е във връзка с отпадането на изискването за сертификат за техническа годност на возилата (сегашна редакция на чл. 45 и 46 от ЗЖТ). След извършването на оценката за съответствие на подвижния състав с техническите спецификации за

оперативна съвместимост или с националните правила за безопасност от лицата, получили разрешение по чл. 115б, ал. 1 и 2 от ЗЖТ, Изпълнителна агенция „Железопътна администрация” в качеството си на национален орган по безопасност издава разрешение за въвеждане в експлоатация на локомотива. Това е основният документ, удостоверяващ техническата безопасност, поради което се предлага този документ да се намира в кабината на локомотива.

По чл. 57

Промяната се предлага с оглед изравняване положението на всички ползватели на железопътната инфраструктура и премахване на възможността за предоставяне на привилегировани условия само за част от тях.

По чл. 62

Промените целят прецизиране на разпоредбите и се налагат във връзка с некоректен превод. Коректният превод на термина, използван в Директива 2000/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно минималните изпитни изисквания за консултантите по безопасност при превоз на опасни товари с автомобилен, железопътен или вътрешноводен транспорт и в Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно вътрешния превоз на опасни товари, Приложение II, е „безопасност”.

По чл. 69

Предложената промяна се налага с оглед на въведената нова дефиниция за „превозно средство (подвижен железопътен състав)”.

По чл. 75, т. 3

Допълненията са във връзка с 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.

По чл. 115а и 115б

Във връзка с въвеждане изискванията на Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността глава шеста „а” “Оценяване и проверка на съответствието на железопътната система” се допълва, като се предвижда освен съществуващия регистрационен режим за лица, които ще извършват дейности по оценяване съответствието на съставните елементи и на подсистемите, които са оперативно съвместими, въвеждане на регистрационен режим и за лица, които ще извършват дейностите по оценяване съответствието на подсистема или на част от подсистема, които не

са оперативно съвместими с изискванията на националните правила за безопасност, или, когато е приложимо, с техническите правила, които се използват за прилагане на съществените изисквания, определени в списък за всяка подсистема. Техническите спецификации за оперативна съвместимост имат задължителна сила, тъй като се приемат с решение или с регламент на Европейската комисия. Техническите спецификации за оперативна съвместимост се публикуват в „Официален вестник“ на Европейския съюз съгласно член 6, параграф 10 от Директива 2008/57/ЕО.

Срокът за въвеждане на Директива 2008/57/ЕО в националното ни законодателство е 19 юли 2010 г.

По чл. 115е и 115ж

Понятието „удостоверение за безопасност“ се заменя със „сертификат за безопасност на железопътен превозвач“ и „удостоверение за безопасност на управител на железопътна инфраструктура“, което прецизиране се налага поради мотивите, изложени в чл. 29, ал. 3, т. 7.

По чл. 117

1. По ал. 2, т. 1. Допълнението се отнася до разписване на контролни правомощия по отношение на лицата, получили сертификат по чл. 46, ал. 1, и лицата, получили разрешение по чл. 115б, въведени с настоящите изменения на ЗЖТ.

2. По ал. 2, т. 2. Заличаването на думите „и сертификатите за безопасност“ е в съответствие с настоящите изменения на чл. 45 и 46 от ЗЖТ.

3. По ал. 2, т. 5. Промяната се налага поради въвеждане на термина „превозни средства“ съгласно Директива 2008/57/ЕО и Директива 2008/110/ЕО.

4. По ал. 2, т. 11. Въвеждат се правомощия на служителите на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ за упражняване на контрол по прилагане на Регламент 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт.

По чл. 121, ал. 1

Изменението цели прецизиране на текста с оглед въвеждане на термина „превозни средства“ съгласно Директива 2008/57/ЕО и Директива 2008/110/ЕО.

По чл. 122, ал. 1

Изменението цели прецизиране на текста с оглед въвеждане на термина „превозни средства“ съгласно Директива 2008/57/ЕО и Директива 2008/110/ЕО.

По чл. 126, ал. 1

Измененията целят прецизиране на текстовете с оглед въвеждане на термина „превозни средства“ съгласно Директива 2008/57/ЕО и Директива 2008/110/ЕО.

По чл. 128

Изменението цели прецизиране на текста, тъй като железопътен превозвач може единствено да разпoredи и/или да извърши превоз на пътници и/или товари по железопътната инфраструктура. Що се отнася до достъпа, той се предоставя единствено от управителя на железопътната инфраструктура. Предложените промени отразяват коректно различните дейности и задължения на управителя на железопътната инфраструктура и на железопътния превозвач във връзка с осъществяването на железопътен превоз на пътници и/или товари и налагането на имуществена санкция при неспазването им.

По чл. 133

Допълнението е във връзка с въвеждането на разрешение за извършване на дейностите по оценяване съответствието на подсистема или част от подсистема с изискванията на националните правила за безопасност в съответствие с изискванията на Директива 2008/57/ЕО.

По чл. 136, ал. 2, т. 3

Промяната се налага поради изменението в модела относно определянето на инфраструктурните такси. Цели се и въвеждане на механизъм за санкциониране на инфраструктурния управител при неправилно прилагане на инфраструктурните такси. Разпоредбата защитава и равнопоставеността и еднаквото третиране на железопътните превозвачи от страна на управителя на железопътната инфраструктура.

По чл. 139 – 143

Разпоредбите предвиждат ефективни, пропорционални и възпиращи санкции при нарушаване на Регламент 1371/2007/ЕО за правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт, които всяка държава членка е длъжна да определи в изпълнение на чл. 31 от регламента, с цел гарантиране правата на пътниците, използващи железопътен транспорт.

По § 1 от Допълнителните разпоредби

В допълнителната разпоредба се дават определения на понятия, които до този момент не са били дефинирани, и се прецизират съществуващи термини.

По § 45 относно Закона за държавната собственост

С предлагания текст се цели разрешаване на почти десетгодишния проблем с настанените под наем работници и служители на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ във ведомствени жилища на „Холдинг Български държавни железници“ ЕАД и обратно – на работници и служители на „Холдинг БДЖ“ ЕАД във ведомствени жилища на Национална компания „Железопътна инфраструктура“. Става дума за над 2000 жилища, които вместо да бъдат прехвърляни от „Холдинг БДЖ“ ЕАД на компанията и от компанията на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, което е свързано с тежки и скъпи процедури, могат да бъдат продадени по предложени начин на заварените в тях при разделянето на двете предприятия през 2002 г. работници и служители.

МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ:

(Бойко Борисов)