

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
НАРОДНО СЪБРАНИЕ

Проект

ЗАКОН

за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт

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

§ 1. Член 1 се изменя така:

„Чл. 1. Този закон определя условията и реда за изграждане, поддържане, развитие и експлоатация на железопътната инфраструктура, изискванията за безопасност и оперативна съвместимост, както и взаимоотношенията между превозвачи и клиенти при предоставяне на железопътни превозни услуги.“

§ 2. В чл. 6 се създават ал. 5, 6 и 7:

„(5) При изпълнение на своите функции и при вземане на решения Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ е независима от всички публични или частни образувания, включително от управителите на инфраструктурата, органите, които налагат такси, разпределящите органи и заявителите. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ е функционално независима от всеки компетентен орган, който участва при възлагането на договори за обществени услуги в областта на железопътния транспорт.

(6) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ изготвя правила за осъществяването на обмен на информация и сътрудничество между регулаторния орган и органа по безопасност, от една страна, и лицензиращия орган, от друга страна, с цел предотвратяване на неблагоприятно въздействие върху конкуренцията или безопасността на пазара на железопътни услуги.

(7) Правилата по ал. 6 се съгласуват с лицензиращия орган и включват препоръки по въпроси, които могат да засегнат конкуренцията на пазара на железопътни услуги или безопасността. В случай че препоръките не бъдат приети, съответният орган е длъжен да изложи мотивите си.“

§ 3. В чл. 7, ал. 1 се правят следните изменения и допълнения:

1. В т. 1 думите „и изпълнението на задълженията за обществени услуги“ се заличават.

2. Създават се нови т. 10 и 11:

„10. осъществява мониторинг на условията за конкуренция на пазара на железопътни услуги и предоставя ежегодно на Европейската комисия необходимата информация за използването на мрежите и оценката на рамковите условия в железопътния сектор;

11. контролира управителя на инфраструктурата и операторите на обслужващи съоръжения при определянето на таксите за използване съответно на железопътната инфраструктура и на обслужващите съоръжения, включително с цел предотвратяване на дискриминация спрямо заявителите и запазване равновесието на пазара на железопътни услуги.“

3. Досегашната т. 10 става т. 12.

§ 4. Създава се чл. 8а:

„Чл. 8а. (1) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ се ръководи и представлява от изпълнителен директор, който се назначава от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията след съгласуване с министър-председателя.

(2) Изпълнителният директор назначава и освобождава служителите в Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“.“

§ 5. В чл. 10, ал. 1 се правят следните изменения:

1. В т. 4 думата „превозвачите“ се заменя със „заявителите“.

2. В т. 6 думата „превозвачите“ се заменя със „заявителите“.

3. В т. 7 думата „превозвачите“ се заменя със „заявителите“.

§ 6. В чл. 20, ал. 1 се създава т. 9:

„9. изпраща на заявителите, включително на потенциалните заявители по тяхно искане, проектите на документи по чл. 15, т. 9 и 10, преди да бъдат одобрени от управителния съвет. В срок до 14 дни от предоставянето на документите заявителите могат да предоставят становище по отношение на условията за достъп и ползване, както и развитието на инфраструктурата.“

§ 7. В чл. 23 ал. 1 се изменя така:

„(1) Национална компания „Железопътна инфраструктура“ изготвя ежегодно референтен документ на железопътната мрежа след консултации със заинтересованите страни. Референтният документ съдържа параметрите за експлоатация на железопътната инфраструктура, параметрите на съоръженията по нея,

включително защитните съоръжения, информация за условията за достъп до нея и обслужващите съоръжения, приложимите инфраструктурни такси и цени за услуги по ценова листа, принципите и критериите за разпределение на капацитета, ограниченията при ползването на инфраструктурата, сроковете и процедурите за подаване на заявките за получаване на капацитет и други.”

§ 8. В чл. 25 се създават ал. 4 и 5:

„(4) Минималното съдържание на договора се определя в наредбата по чл. 29, ал. 3, т. 2.

(5) Генералният директор на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ изпраща на заявителите, включително на потенциалните заявители по тяхно искане, проекта на договор по ал. 1. Заявителите и потенциалните заявители в срок 14 дни от предоставянето на договора могат да предоставят становище по него. Договорът се публикува на интернет страницата на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ в срок до един месец след неговото сключване. Управителят на железопътната инфраструктура съобразява бизнес плана си с договора.”

§ 9. В глава трета наименованието на раздел III се изменя така:

„Използване на железопътната инфраструктура и обслужващите съоръжения”

§ 10. В чл. 31 ал. 2 се изменя така:

„(2) Железопътните превозвачи имат право на равнопоставен достъп до железопътната инфраструктура, обслужващите съоръжения, както и при извършване на трансгранични услуги при условията, предвидени в този закон и международните договори, по които Република България е страна. Това право включва достъп до инфраструктурата, която свързва морските и речните пристанища с другите обслужващи съоръжения, и до инфраструктурата, която обслужва или би могла да обслужва повече от един краен потребител.”

§ 11. В чл. 32 се правят следните изменения и допълнения:

1. АLINEЯ 3 се изменя така:

„(3) Заявителите не могат да преотстъпват предоставения им капацитет. В случай че преотстъпят предоставения им капацитет, те нямат право да участват в разпределянето на капацитет.”

2. Създава се ал. 4:

„(4) Не се счита за преотстъпване използването на капацитет от железопътно предприятие, когато последното

извършва дейността на заявител, който не е железопътно предприятие.”

§ 12. В чл. 33 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1, изречение първо след думата „лицензия“ се поставя запетая, добавя се „включително приложението към нея относно финансово покритие на отговорността съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/171 на Комисията от 4 февруари 2015 г. относно някои аспекти на процедурата за лицензиране на железопътни предприятия (ОВ, L 29 от 05.02.2015 г.)“ и се поставя запетая.

2. Създава се нова ал. 2:

„(2) Условието на договора по ал. 1 са недискриминационни и прозрачни. Условието на договора се съгласуват с Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“.”

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

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

1. Алинея 1 се изменя така:

„(1) Таксите за ползване на железопътната инфраструктура и обслужващите съоръжения се заплащат от заявителите съответно на управителя на инфраструктура и на оператора на обслужващото съоръжение и се използват за финансиране на дейността им.“

2. Създава се нова ал. 2:

„(2) Таксите за пакета за минимален достъп и за достъп до инфраструктура, която свързва обслужващи съоръжения, се определят на равнището на преките разходи, направени за извършването на влаковата услуга.“

3. Досегашната ал. 2 става ал. 3 и в нея се създава изречение второ:

„Размерът на таксите за обслужващи съоръжения и достъпа до тях се определя от оператора на обслужващото съоръжение съгласно изготвена от него методика.“

4. Досегашната ал. 3 става ал. 4 и в нея думите „годишния доклад за фактическото състояние на мрежата“ се заменят с „референтния документ на железопътната мрежа“.

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

§ 14. В чл. 37, ал. 1 след думите „длъжностно лице“ се добавя „и е валиден за територията на Европейския съюз“.

§ 15. В чл. 42, ал. 1, т. 1 буква „в“ се изменя така:

„в) е започнала процедура по несъстоятелност или друга подобна процедура, когато лицензиращият орган има убедителни доказателства, че не съществуват реалистични перспективи за задоволително финансово реструктуриране в рамките на приет от него срок, или притежателят на лицензията е обявен в несъстоятелност.“

§ 16. В чл. 43, ал. 1 се създава изречение второ:

„Това право включва достъп до инфраструктурата, която свързва обслужващите съоръжения.“

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

1. Алинея 2 се изменя така:

„(2) Превозвачите самостоятелно определят вътрешната си организация, вземат решения по отношение на персонала и активите си, своя бизнес план, инвестиционните и финансовите си програми, както и начините на изпълнението им, разширяват пазарния си дял съобразно условията на пазара, развиват нови технологии и услуги и внедряват новаторски техники на управление.“

2. Създава се ал. 5:

„(5) Притежателите на дялове или акции в публично притежавани или контролирани железопътни предприятия имат право да изискват важните решения за управлението на предприятието да подлежат на предварително одобрение от тяхна страна.“

§ 18. В чл. 61 думите „предаването на екземпляр от товарителницата на“ се заменят с „подписването на товарителницата или приемането на товара от“.

§ 19. Член 80 се изменя така:

„Чл. 80. (1) Договорът за превоз на товари се счита за сключен от момента, в който превозвачът в отправната гара, след като приеме товара за превоз, оформи и подпечата с датния си печат превозния документ и предаде на изпращача екземпляр от него.

(2) Когато за превозен документ се използва електронна товарителница, договорът за превоз на товари се счита за сключен от момента, в който превозвачът, след като приеме товара за превоз, удостовери чрез подпис върху товарителницата приемането на товара.“

§ 20. Член 82 се изменя така:

„Чл. 82. Товарът се счита приет за превоз от момента, когато превозвачът в отправната гара го приеме заедно с

товарителницата. Датата на приемане на товара за превоз се удостоверява с полагане на датния печат на превозвача върху товарителницата, а при използване на електронна товарителница – с полагане на електронен подпис от превозвача върху товарителницата, удостоверяващ приемането на товара с посочени дата и час на подписването.“

§ 21. В чл. 83 се създават ал. 5-9:

„(5) Страните по превозния договор могат да се договорят да използват електронна товарителница, към която прилагат документите по ал. 4, чрез електронно регистриране на данните, посочени в чл. 84.

(6) Методите, използвани за регистрирането и обработката на данните, трябва да са равностойни от функционална гледна точка на хартиената форма, конкретно по отношение на доказателствената сила на товарителницата, в която са посочени тези данни.

(7) При промяна в данните на електронната товарителница в случаите, предвидени в този закон, се съхраняват първоначалните данни.

(8) Превозвачът е длъжен да съхранява електронната товарителница, като гарантира автентичността на произход, целостта и надеждността на съдържанието, чрез подходяща защита на файла и в предвидените законоустановени срокове.

(9) Електронната товарителница и придружаващите я документи може да са разпечатани на хартиен носител. За да има доказателствена сила, разпечатката на електронната товарителница трябва да съдържа дата и час на разпечатване от използваната автоматизирана система, печат, подпис и заверка „вярно с оригинала“ на превозвача.“

§ 22. В чл. 92 се правят следните изменения и допълнения:

1. Досегашният текст става ал. 1 и в нея думите „датния гаров печат“ се заменят с „датния печат на превозвача“.

2. Създава се ал. 2:

„(2) Когато за превозен документ се използва електронна товарителница, договърът за превоз на товари се счита за изпълнен в момента, в който получателят или упълномощено от него лице, след като получи товара, удостовери чрез подпис върху товарителницата получаването.“

§ 23. В чл. 109, ал. 1 думата „освободи“ се заменя с „подпише“.

§ 24. В чл. 114, ал. 3 думите „граничните споразумения“ се заменят с „трансграничните споразумения“, след думата „страните“ се поставя запетая и се добавя „като

тези условия не ограничават свободата на железопътните предприятия да извършват трансгранични услуги”.

§ 25. В чл. 115д се правят следните изменения:

1. В ал. 3 думите „железопътните превозвачи“ се заменят с „железопътните предприятия“.
2. В ал. 4 думите „железопътните превозвачи“ се заменят с „железопътните предприятия“.
3. В ал. 6 думите „железопътните превозвачи“ се заменят с „железопътните предприятия“.

§ 26. В чл. 115е се правят следните изменения:

1. В ал. 1 думите „железопътните превозвачи“ се заменят с „железопътните предприятия“.
2. В ал. 5 думите „железопътен превозвач“ се заменят с „железопътно предприятие“.
3. В ал. 6 думата „превозвачът“ се заменя с „железопътното предприятие“.

§ 27. В чл. 115ж ал. 1 се изменя така:

„(1) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ отнема сертификата по чл. 115е, ал. 1, когато една година след неговото издаване железопътното предприятие не е осъществявало железопътен превоз, съответно не е ползвало сертификата по предназначение.“

§ 28. В чл. 115и, ал. 4 думите „железопътните превозвачи“ се заменят с „железопътните предприятия“.

§ 29. В чл. 115к се правят следните изменения:

1. В ал. 2 думата „превозвачите“ се заменя с „железопътните предприятия“.
2. В ал. 3 думите „железопътния превозвач“ се заменят с „железопътните предприятия“.

§ 30. В чл. 115л, ал. 2 думата „превозвачите“ се заменя с „железопътните предприятия“.

§ 31. В чл. 116 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 2 думите „железопътните превозвачи“ се заменят с „железопътните предприятия“.
2. Алинея 5 се изменя така:

„(5) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ упражнява контрол по своя инициатива или по жалба на заявител, които считат, че са третирани несправедливо, дискриминирани или увредени по какъвто и да е начин, както и по жалби срещу решения на управител на инфраструктура, на

железопътно предприятие или на оператор на обслужващо съоръжение по отношение на:

1. проекта и окончателния вариант на референтния документ за железопътната мрежа;
2. установените в референтния документ критерии;
3. процеса на разпределяне на капацитет и неговия резултат;
4. схемата за налагане на такси;
5. равнището или структурата на таксите за ползване на инфраструктурата, чието заплащане дължат или може да им бъде наложено;
6. правилата за достъп до железопътната инфраструктура, включително за извършване на международни услуги за превоз на пътници, до обслужващите съоръжения и допълнителните услуги;
7. достъпа и налагането на такси за услугите в обслужващите съоръжения, за допълнителните и съпътстващите услуги."

3. Създават се ал. 6-8:

„(6) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ се произнася с мотивирано решение по жалбите по ал. 5 в срок до шест седмици от постъпването на жалбата.

(7) С решението по ал. 6 изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“:

1. оставя жалбата без уважение;
2. отменя акта, действието и дава указания за действията, които следва да се предприемат.

(8) Решението по ал. 6 може да се обжалва по реда на Административнопроцесуалния кодекс."

§ 32. В чл. 117 се правят следните изменения:

1. В ал. 1 думата „превозвачите“ се заменя с „железопътните предприятия“.

2. В ал. 2:

а) в т. 1 думата „превозвачи“ се заменя с „предприятия“;

б) в т. 3, 4, 6 и 9 думата „превозвачите“ се заменя с „железопътните предприятия“.

§ 33. В чл. 121, ал. 3 думата „превозвач“ се заменя с „железопътно предприятие“, а думата „превозвача“ – с „железопътното предприятие“.

§ 34. В чл. 125 се правят следните изменения:

1. В ал. 1 думата „превозвача“ се заменя с „железопътното предприятие“.

2. В ал. 3 думата „превозвача“ се заменя с „железопътното предприятие“.

§ 35. В чл. 126, ал. 1 думата „превозвача“ се заменя с „железопътното предприятие“.

§ 36. В чл. 127 в основния текст думата „превозвача“ се заменя с „железопътното предприятие“.

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

1. В ал. 1 се създава изречение второ:

„Санкцията по изречение първо се налага и на железопътно предприятие, което разпорежи или извърши превоз на товари без сертификат за безопасност.“

2. В ал. 2 думите „сертификат за безопасност на железопътен превозвач“ се заменят със „сертификат за безопасност, както и на железопътно предприятие, което не притежава сертификат за безопасност“.

3. В ал. 5 думите „железопътния превозвач“ се заменят с „железопътното предприятие“.

§ 38. В чл. 129, ал. 4 думите „железопътен превозвач“ се заменят с „железопътно предприятие“.

§ 39. В чл. 135 се правят следните изменения:

1. В ал. 2 думата „превозвач“ се заменя с „железопътно предприятие“.

2. В ал. 5 думата „превозвач“ се заменя с „железопътно предприятие“.

§ 40. В чл. 136 се правят следните изменения:

1. В ал. 1 думите „железопътен превозвач“ се заменят с „железопътно предприятие“, а думите „друг превозвач“ – с „друго железопътно предприятие“.

2. Алинея 2 се изменя така:

„(2) Наказанието по ал. 1 се налага, когато неизпълнението на задължението или засягането на железопътно предприятие е свързано с някои от следните документи или обстоятелства:

1. референтния документ за железопътната мрежа, включително процеса по неговото съгласуване и издаване;
2. установените в референтния документ критерии;
3. процеса на разпределяне на капацитет и неговия резултат;

4. схемата за налагане на такси;

5. равнището или структурата на таксите за ползване на инфраструктурата, чието заплащане дължат или може да им бъде наложено;

6. договора за достъп, процеса по неговото изготвяне, съгласуване и сключване;

7. правилата за достъп до железопътната инфраструктура, включително за извършване на международни услуги за превоз на пътници, до обслужващите съоръжения и допълнителните услуги;

8. достъпа и налагането на такси за услугите в обслужващите съоръжения, за допълнителните и съпътстващите услуги."

3. В ал. 3 думата „превозвач“ се заменя с „железопътно предприятие“.

§ 41. Член 137 се изменя така:

„Чл. 137. Наказва се с глоба от 500 до 5000 лв. или с имуществена санкция от 1000 до 10 000 лв. лице, което не предостави информация, поискана от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, за капацитета на железопътната инфраструктура, начина за неговото разпределяне и неговия резултат, референтния документ, достъпа, предоставянето на услуги и налагането на инфраструктурни такси и такси за услугите в обслужващите съоръжения, разходите за инфраструктурата и всички други данни и факти, свързани с изпълнението на регулаторните и контролните функции на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ от този закон и издадените въз основа на него подзаконови нормативни актове.“

§ 42. Член 138 се изменя така.

„Чл. 138. Наказва се с глоба от 1000 до 10 000 лв. или с имуществена санкция от 5000 до 30 000 лв. лице, което не изпълни задължително предписание, издадено от служителите по чл. 117, ал. 2, разпореждане, предписание или влязло в сила решение, издадено от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“.“

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

1. В т. 1 след думите „осигуряване безопасността на движението“ се поставя запетая и се добавя „пътя за достъп за пътници и товари, включително достъп по шосе и достъп за пътници, пристигащи или тръгващи пеша“.

2. В т. 2 думите „железопътните превозвачи“ се заменят с „железопътните предприятия“.

3. В т. 7 думата „превозвачи“ се заменя с „железопътни предприятия“.

4. Точка 8 се изменя така:

„8. „Лицензия за железопътни превози“ е документ, издаден на железопътно предприятие от лицензиращ орган, чрез което се признава капацитетът му да предоставя железопътни транспортни услуги като железопътен превозвач; този капацитет може да е ограничен за предоставянето само на специфични видове услуги.“

5. В т. 27 думите „Сертификат за безопасност на железопътен превозвач“ е документ, доказващ, че железопътният превозвач е изградил“ се заменят със „Сертификат за безопасност“ е документ, доказващ, че железопътното предприятие е изградило“.

6. Създават се т. 42-51:

„42. „Трансгранично споразумение“ е споразумение между две или повече държави - членки на Европейския съюз, или между държави членки и трети държави, предназначено да улеснява предоставянето на трансгранични железопътни услуги.

43. „Заявител“ е железопътно предприятие или международна група железопътни предприятия, или други лица, като например компетентни органи съгласно Регламент (ЕО) № 1370/2007 и товароизпращачи, спедитори и оператори на комбиниран транспорт, които си набавят инфраструктурен капацитет с цел осигуряване на обществена услуга или от търговски интерес.

44. „Странични коловози за гариране“ са странични коловози, предназначени за временно гариране на железопътните превозни средства през периода между две пътувания.

45. „Услуги за тежка поддръжка“ са дейности, които не се извършват рутинно като част от ежедневните дейности и изискват превозното средство да бъде изведено от експлоатация.

46. „Лицензиращ орган“ е орган, отговорен за издаването на лицензии, който за Република България е министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията или оправомощено от него длъжностно лице.

47. „Мрежа“ е железопътна инфраструктура, управлявана от съответния управител на железопътната инфраструктура.

48. „Обслужващо съоръжение“ е инсталацията, включително теренът, сградата и оборудването, която е специално изградена цялостно или частично, така че да позволява предоставянето на една или повече от следните услуги:

а) осигуряване на достъп, включително достъп до релсов път, до следните обслужващи съоръжения, когато съществуват такива, и до услуги, предоставяни в тези съоръжения:

аа) пътнически гари, техните сгради и други съоръжения, включително обозначаване на пътна информация и подходящо място за билетно обслужване;

аб) товарни терминали;

ав) разпределителни гари и съоръжения за композиране на влакове, в това число съоръжения за маневриране;

аг) странични коловози за гарирание;

ад) съоръжения за поддръжка, с изключение на съоръжения за тежка поддръжка, предназначени за високоскоростни влакове или други видове подвижен състав, изискващ специални съоръжения;

ае) други технически съоръжения, включително съоръжения за почистване и измиване;

аж) морски и вътрешни пристанищни съоръжения, свързани с железопътните дейности;

аз) съоръжения за осигуряване на техническа помощ;

ии) съоръжения за зареждане на гориво и доставката на гориво в тези съоръжения, таксите за която са представени във фактурата отделно;

б) допълнителните услуги, които могат да включват:

аа) задвижваща електроенергия, таксите за която са представени във фактурата отделно от таксите за използване на електрозахранващо оборудване, без да се нарушава прилагането на Директива 2009/72/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 юли 2009 година относно общите правила за вътрешния пазар на електроенергия и за отмяна на Директива 2003/54/ЕО (ОВ, L 211 от 14.8.2009 г.);

аб) предварително затопляне на пътнически влакове;

ав) специални договори за контрол на транспорт на опасни товари;

аг) специални договори за съдействие за движението на влакове със специално предназначение;

в) спомагателните услуги, които могат да включват:

аа) достъп до телекомуникационни мрежи;

аб) предоставяне на допълнителна информация;

ав) технически преглед на подвижния състав;

аг) билетно обслужване на пътническите гари;

ад) услуги за тежка поддръжка, предоставяни в съоръжения за поддръжка, предназначени за високоскоростни

влакове или други видове подвижен състав, изискващ специални съоръжения.

49. „Билет“ е превозният документ на пътник, съставен на хартиен носител или еквивалент на нехартиен носител, включително в електронна форма, удостоверяващ наличието на договор за превоз на пътник, издаден или разрешен от железопътен превозвач, туроператор или туристически агент.

50. „Рамкови условия в железопътния сектор“ са условията на налагането на такси за ползване на инфраструктурата, на разпределянето на капацитета, на инвестициите в железопътна инфраструктура, на тенденциите в цените и качеството на железопътните транспортни услуги, железопътните транспортни услуги, обхванати от договори за обществени услуги, на лицензирането и на степента на отваряне на пазара и на хармонизация между държавите членки, на тенденциите в заетостта и свързаните с това социални условия в железопътния отрасъл.

51. „Оператор на обслужващо съоръжение“ е лице или негова структура, което отговаря за управлението на едно или повече обслужващи съоръжения или за предоставянето на железопътните предприятия на една или повече услуги, посочени в т. 48.“

ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§ 44. (1) Държавата може да предоставя държавни помощи за изплащане на дългове или дължими лихви по дългове, поети от железопътни предприятия, които са публично притежавани или контролирани, при спазване на приложимите правила за държавните помощи.

(2) За изпълнение на изискването на ал. 1 дълговете, съответно дължимите лихви по дългове, следва да са възникнали до 1 януари 2007 г.

§ 45. Този закон въвежда изисквания на Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство (ОВ, L 343, 14/12/2012, стр. 32-77).

Законът е приет от 43-ото Народно събрание на
2015 г. и е подпечатан с официалния печат на Народното
събрание.

**ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ:**

(Щецка Цачева)

МОТИВИ

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

Проектът на закон предвижда въвеждане в националното ни законодателство на разпоредбите на Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство. Общите цели на директивата са да се улесни навлизането на нови участници на железопътния пазар и подобряване на конкуренцията с оглед развитието на по-ефективни и добре работещи товарни и пътнически железопътни услуги. На 22 юли 2015 г. Европейската комисия е стартирала процедура за нарушение по чл. 258 от Договора за функционирането на Европейския съюз срещу Република България за неизпълнение на задълженията ѝ да транспонира посочената директива в срок.

С предложения законопроект се осигурява постигане на целите на директивата, а именно:

- подобряване на недискриминационния достъп до съоръженията за свързаните с железопътната дейност услуги;
- подобряване на прозрачността на институционалната рамка на железопътния пазар;
- подобряване на сътрудничеството и на координацията с цел улесняване на международния железопътен транспорт;
- осигуряване на ефективни стимули за добро и насочено към устойчиво развитие финансиране;
- увеличение на независимостта и правомощията на регулаторния орган.

Предлаганите промени в Закона за железопътния транспорт могат да се обособят в следните групи:

I. С проекта се предлага подобряване на разпоредби, свързани с осигуряване на лоялна конкуренция между железопътните предприятия и гарантиране на пълна прозрачност, недискриминационен достъп до услуги и предоставяне на услуги. Посочената директива поставя разграничение между предоставянето на транспортни услуги и експлоатацията на обслужващи съоръжения. За целта в законопроекта се въвеждат понятия за обслужващо съоръжение и оператор на обслужващо съоръжение, както и съответните разпоредби за достъп до обслужващи съоръжения и начинът на определяне на таксите за него. По отношение на разпоредбите за определяне на размера на таксите за достъп до обслужващите съоръжения (чл. 35, ал. 1-3) се въвежда правилото таксите да се определят на равнището на

преките разходи за предоставяне на услугата и да се използват само за финансиране на дейността им.

Равнопоставеният достъп до обслужващите съоръжения и предоставянето на свързани с железопътната дейност услуги в тях следва да даде възможност на железопътните предприятия да предлагат по-качествени услуги на пътниците и ползвателите на товарен железопътен превоз.

II. Разширяват се правомощията на регулаторния орган с цел гарантиране на ефикасно управление и справедливо и недискриминационно използване на железопътната инфраструктура. С промяната в закона се утвърждава независимостта на регулаторния орган. В чл. 6, ал. 5 се посочва, че при изпълнение на своите функции и при вземане на решения Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ е независима от всички публични или частни образувания, включително от управителите на инфраструктурата, налагащите такси органи, разпределящите органи и заявителите, както и е функционално независима от всеки компетентен орган, участващ във възлагането на договори за обществени услуги.

С измененията в чл. 116 се осигурява изискването на директивата регулаторният орган да изпълнява функции по разглеждане на жалби, без това да засяга възможността за съдебен контрол. Подобрени са разпоредбите относно разглеждането на жалби, като на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ е възложено правомощието да упражнява контрол и да извършва проверки по своя инициатива или по жалба на заявители, които смятат, че са третирани несправедливо, дискриминирани или увредени по какъвто и да е начин, и жалби срещу решения на управители на инфраструктура, на железопътно предприятие или на оператор на обслужващо съоръжение по отношение на:

1. проекта или окончателния вариант на референтния документ за железопътната мрежа;
2. установените в референтния документ критерии;
3. процеса на разпределяне на капацитет и неговия резултат;
4. схемата за налагане на такси;
5. равнището или структурата на таксите за ползване на инфраструктурата, чието заплащане дължат или може да им бъде наложено;
6. правилата за достъп до железопътната инфраструктура, включително за извършване на международни услуги за превоз на пътници, до обслужващите съоръжения и допълнителните услуги;

7. достъпа и налагането на такси за услугите в обслужващите съоръжения, за допълнителните и съпътстващите услуги.

С посочените изменения и допълнения се разширяват правомощията на регулаторния орган за справедливото и недискриминационно използване на железопътната инфраструктура, като регулаторният орган има право да извършва проверки по своя собствена инициатива и с цел предотвратяване на дискриминацията спрямо заявителите.

За гарантирането на равнопоставен достъп в чл. 7, ал. 1, т. 10 и 11 за регулаторния орган се въвеждат две нови правомощия, свързани с разширяване на мониторинга на условията за конкуренция на пазара на железопътни услуги и контрол на управителя на инфраструктурата по отношение определянето на таксите за достъп до железопътната инфраструктура и до обслужващите съоръжения.

III. Проектът предвижда подобряване на разпоредбите, регламентиращи изготвянето и съдържанието на референтния документ за железопътната мрежа, съдържанието на договора между държавата и управителя на железопътната инфраструктура, осигуряването на възможност на заявителите да изразят мнението си по годишната програма и бизнес плана на управителя на инфраструктурата във връзка с ползването, предоставянето и развитието на инфраструктурата. С изменението в чл. 23 се предвижда думите „доклад за фактическото състояние на железопътната инфраструктура“ да се заменят с „референтен документ на железопътната мрежа“, както се е наложило в практиката и в актовете на Европейския съюз. Съгласно изискванията на директивата е предвидено изготвянето на референтния документ да се извършва след консултации със заинтересованите страни.

IV. С промените в чл. 6, ал. 5 и 6 се въвежда изискването на директивата за начина на сътрудничество и споделяне на информация между регулаторния орган и националния орган по безопасност, чиито функции в Република България се изпълняват от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, от една страна, и лицензиращия орган, който за Република България е министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията, от друга страна, с цел предотвратяване на неблагоприятно въздействие върху конкуренцията или безопасността на железопътния пазар.

Предвидено е Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ съгласувано с министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията да изготви правила относно осъществяването на обмен на информация и

сътрудничество между регулаторния орган и органа по безопасност, от една страна, и лицензиращия орган, от друга страна, с цел предотвратяване на неблагоприятно въздействие върху конкуренцията или безопасността на железопътния пазар. Правилата включват и препоръки по въпроси, които могат да засегнат конкуренцията на железопътния пазар или безопасността.

V. Законопроектът предвижда и промени във връзка с договора между държавата и управителя на инфраструктурата. В чл. 25, ал. 4 и 5 е посочено, че минималното съдържание на договора се определя в наредбата по чл. 29, ал. 3, т. 2 от закона, като в съответствие с изискванията на директивата е осигурена възможност на заявителите да изразят мнението си по проекта на договор преди подписването му, както и публичен достъп до него в срок до един месец след подписването му.

VI. По отношение на разпоредбите, свързани със заявяването на инфраструктурен капацитет, законопроектът предвижда въвеждането на понятието „заявител“, което съгласно изискванията на директивата включва железопътни предприятия или международна група железопътни предприятия, или други лица, като например компетентни органи съгласно Регламент (ЕО) № 1370/2007 и товароизпращачи, спедитори и оператори на комбиниран транспорт, които си набавят инфраструктурен капацитет с цел осигуряване на обществена услуга или от търговски интерес. С въведената промяна изброените по-горе лица ще могат да заявяват инфраструктурен капацитет.

С изменението в чл. 20 от законопроекта е осигурена възможност на известните и на потенциалните заявители да изразят мнението си за съдържанието на годишната програма и бизнес плана на управителя на инфраструктурата по отношение на ползването, предоставянето и развитието на инфраструктурата, преди планът да бъде одобрен.

VII. С измененията и допълненията в чл. 48а от законопроекта се въвеждат търговски принципи при управлението на железопътните предприятия. Съгласно изискванията на директивата е предвидено превозвачите самостоятелно да определят вътрешната си организация, да вземат решения по отношение на персонала и активите си, своя бизнес план, инвестиционните и финансовите си програми, както и начините на изпълнението им, съобразно условията на пазара да разширяват пазарния си дял, да развиват нови технологии и услуги и да внедряват новаторски техники на управление. Посочено е също така, че притежателите на дялове или акции в публично притежавани или контролирани железопътни предприятия имат право да изискват важните решения за управлението на

предприятието да подлежат на предварително одобрение от тяхна страна.

С Допълнителните разпоредби на законопроекта е въведена и предвидената в директивата възможност държавата да предоставя държавни помощи за изплащане на дългове или дължими лихви по дългове, поети от железопътни предприятия, които са публично притежавани или контролирани, при спазване на приложимите правила за държавните помощи и които са възникнали до 1 януари 2007 г.

VIII. С измененията в чл. 33, ал. 1 се осигуряват мерки на национално ниво за изпълнение на Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/171 на Комисията от 4 февруари 2015 г. относно някои аспекти на процедурата за лицензиране на железопътни предприятия (ОВ, L 29 от 05.02.2015 г.). Член 3, параграф 3 от регламента изисква информацията относно финансовото покритие на гражданската отговорност по чл. 22 от Директива 2012/34/ЕС да се посочва в приложението към лицензията, като се използва стандартният формат, определен в приложение II към регламента. Във връзка с това чл. 33, ал. 1, изречение първо е изменен, като е предвидено, че взаимоотношенията между управителя на железопътната инфраструктура и превозвача във връзка с достъпа до инфраструктурата се уреждат с писмен договор за достъп и използване на железопътната инфраструктура след представяне на лицензия, включително приложението към нея относно финансово покритие на отговорността съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/171 на Комисията от 4 февруари 2015 г. относно някои аспекти на процедурата за лицензиране на железопътни предприятия (ОВ, L 29 от 05.02.2015 г.), и сертификат за безопасност.

IX. Проектът на закон предвижда и изменения и допълнения във връзка с:

1. Използването на електронна товарителница при железопътен превоз на товари във вътрешно съобщение.

Целта е въвеждане на липсваща разпоредба в българското законодателство за използване на товарителницата в електронен формат при превоз на товари с железопътен транспорт, както и хармонизация с международните норми.

Технологията по приемане и предаване на товарителницата и товара съгласно чл. 61, 62, 80, 81, 83, 92 и 109 от закона се отнася за конвенционалната (на хартия) товарителница. Товарителницата, регламентирана в закона, е от типа на легитимационно-разпоредителните (декларативни) ценни книги, т. е. правата по тях съществуват извън и независимо от хартиения носител, което прави възможно и използването на електронната товарителница. Наред с това възниква специфичен ред по отношение на изпълнение на превозния договор, който следва да бъде регламентиран в закона. Възникват и нови взаимоотношения, които следва да бъдат договорени между

превозвача и изпращача, съответно получателя, между превозвачите, както и между митницата и превозвача.

В международните правни актове за превоз на товари – Единни правила за договора за международен железопътен превоз на товари (СИМ – Притурка В) към Конвенция за международни железопътни превози (СОТИФ) и Съглашение за международно железопътно сточно съобщение (СМГС), които Република България прилага, използването на електронен документ за превоз на товари, е регламентирано съответно в чл. 6, § 9 от СИМ и чл. 6, § 10 и чл. 7, § 14 от СМГС. По отношение на единната товарителница СИМ/СМГС, която се прилага в Република България съгласно чл. 9 от Приложение 9 „Улесняване на гранично-пропускателния режим при международните железопътни товарни превози“ към Конвенцията за хармонизиране на граничния контрол на стоки (в сила от 30 ноември 2011 г.), използването на нейния електронен вариант е уредено в т. 21-23 на Раздел Г, Приложение 22 „Ръководство за единна товарителница СИМ/СМГС“ към СМГС.

Изменението в чл. 61 произтича от обстоятелството, че при използването на електронната товарителница не се извършва физическо предаване на товарителницата. Замяната на „предаването на екземпляр от товарителницата на получателя“ с „подписването на товарителницата или приемането на товара“ определя момента, до който изпращачът може да поиска от превозвача промяна на превоза и той е не по-късно от подписването, било собственоръчно на конвенционалната товарителница, било с електронен подпис на електронната товарителница от получателя. С промяната се дава и още една възможност на изпращача да поиска промяна на превоза преди приемането на товара от получателя. Тази алтернатива е предвидено да се използва в случай на загубване на товарителницата. При използване на електронната товарителница разпоредбата може да се приложи в случай на авария в електронната система. Промяната ще осигури съответствие с действащата разпоредба в чл. 109. Регламентирани са следните отличителни черти и специални изисквания при прилагането на електронната товарителница, произтичащи от технологията на железопътния превоз, а именно:

а) за да се осъществи превоз с използване на електронната товарителница, следва да е налице договореност между страните по превозния договор;

б) регламентирана е еднаквата доказателствена сила на хартиената и на електронната товарителница при наличие на съответните електронни подписи;

в) за да се гарантира проследимостта на промените в превозния договор и съответната отговорност на страните по

превозния договор е предвидено задължението да се съхраняват първоначалните данни на електронната товарителница;

г) за да се избегнат непредвидени обстоятелства, които пораждат отговорност за превозвача при превози с използване на електронна товарителница, е необходимо да се вмени задължението на превозвача да съхранява електронната товарителница в законоустановените срокове;

д) за случаите, когато електронната товарителница не може да се прилага от всички участници в превозния договор, е предвидено тя да може да се разпечатва на хартиен носител; доказателствената сила на разпечатката и нейната автентичност с електронната товарителница се осигуряват чрез изискване за поставяне на следните задължителни реквизити: дата и час на разпечатване, печат, подпис и заверка „вярно с оригинала“.

2. Определяне на понятието билет, съответно електронен билет.

Необходимостта от това допълнение е във връзка с въвеждането на електронния билет като превозен договор в железопътния транспорт при превоз на пътници. В международно съобщение електронният документ за превоз на пътници е регламентиран в чл. 7, § 5 от Единните правила за международен железопътен превоз на пътници (CIV – Притурка А) към COTIF.

Въз основа на изложеното предлагам на Народното събрание да разгледа и приеме проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт.

МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ:

(Бойко Борисов)

