

ЗАКОН

ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА ЗАКОНА ЗА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

(обн., ДВ, бр. 97 от 2000 г.; изм. и доп., бр. 47 и 96 от 2002 г., бр. 70 и 115 от 2004 г., бр. 77 и 88 от 2005 г., бр. 36, 37, 62, 92 и 108 от 2006 г., бр. 22, 35, 74 и 81 от 2009 г., бр. 87 от 2010 г., бр. 47 от 2011 г., бр. 15 и 68 от 2013 г., бр. 17 и 47 от 2015 г., бр. 19 и 58 от 2016 г., бр. 96 и 103 от 2017 г., бр. 17 и 77 от 2018 г. и бр. 20 и 62 от 2019 г.)

§ 1. В чл. 5 т. 6 се отменя.

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

1. В ал. 3, в изречение второ думите „или при промяна в собственика му“ се заличават.

2. В ал. 8 думите „или промяна в собственика му“ се заличават.

3. В ал. 12 изречение второ се заличава.

4. Създава се нова ал. 13:

„(13) При промяна на вписаните в лицензията обстоятелства железопътният превозвач уведомява Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ в срок до 7 дни от настъпването на обстоятелствата. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ извършва проверка на променените обстоятелства и в срок до един месец от уведомяването изготвя мотивирано предложение до лицензиращия орган по ал. 1 за издаване на изменена лицензия.“

5. Досегашната ал. 13 става ал. 14 и в нея думите „или промяна на собственика“ се заличават, думите „получи временна лицензия“ се заменят с „продължи дейността“, думите „със срок на валидност до 6 месеца“ се заличават, а думите „не са застрашени сигурността и безопасността на железопътния превоз“ се заменят с „притежава валиден единен сертификат за безопасност или сертификат за безопасност, издаден до 16 юни 2019 г.“

6. Досегашната ал. 14 става ал. 15.

§ 3. В чл. 42 се правят следните изменения и допълнения:

1. Създават се нови ал. 1 и 2:

„(1) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ извършва планови и извънредни проверки след издаването на лицензия, за да установи дали железопътният превозвач изпълнява изискванията на чл. 38. При констатиране на нередности или нарушения служителите на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ издават задължителни предписания съгласно чл. 117, ал. 2, т. 14, с които определят срок за отстраняването им.

(2) Когато се установи, че железопътният превозвач не изпълнява или не е в състояние да изпълнява изискванията на чл. 38, Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ изготвя мотивирано предложение до лицензиращия орган по чл. 37, ал. 1 за спиране действието на лицензията за срок до 6 месеца или за отнемане на лицензията.“

2. Досегашната ал. 1 става ал. 3 и в нея:

а) в буква „ж“ след думата „нередовностите“ се добавя „или непълнотите“;

б) в буква „з“ думите „чл. 118, ал. 2“ се заменят с „ал. 1 или при спиране действието на лицензията по ал. 2“, а след думите „отстранени в“ се добавя „определения“.

3. Досегашната ал. 2 става ал. 4 и в нея думите „ал. 1“ се заменят с „ал. 3“.

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

5. Досегашната ал. 5 става ал. 7 и в нея думите „отнема лицензията за определен срок“ се заменят със „спира действието на лицензията“ и думите „не са застрашени сигурността и безопасността на железопътния превоз“ се заменят с „железопътният превозвач притежава валиден единен сертификат за безопасност или сертификат за безопасност, издаден до 16 юни 2019 г.“

§ 4. В чл. 44 след думата „лицензия“ се поставя запетая и се добавя „спиране действието на лицензия“.

§ 5. В чл. 45 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 думите „въвеждането му в експлоатация“ се заменят с „да бъде използвано в мрежата“.

2. В ал. 2 думата „превозвачи“ и запетаята след нея се заменят с „предприятия или“, а думите „или ползвателите на превозните средства“ се заличават.

§ 6. В чл. 46а, ал. 7 думите „железопътен превозвач“ се заменят с „железопътно предприятие“, думите „ал. 4“ се заменят с „ал. 5“ и навсякъде в текста думите „сертификата за безопасност на железопътния превозвач“ се заменят с „единния сертификат за безопасност на железопътното предприятие“.

§ 7. В чл. 50, ал. 1 т. 3 се отменя.

§ 8. В чл. 115к, ал. 4 се правят следните изменения и допълнения:

1. Думите „Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията“ се заменят с „Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт“.

2. Създава се изречение второ:

„В случай че окончателният доклад не може да бъде публикуван в срок 12 месеца, Националният борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт оповестява междинен отчет най-малко на всяка годишнина от произшествието, в който се описват подробно напредъкът по разследването и всички въпроси, повдигнати във връзка с безопасността.“

§ 9. В чл. 117 се правят следните изменения и допълнения:

1. Създава се нова ал. 3:

„(3) При констатиране на нарушение, свързано с безопасността на движението и сигурността на превозите, от което може да настъпи тежко железопътно произшествие или е настъпило такова, или се създава опасност за живота или здравето на гражданите, или може да последва значителна или трудно поправима вреда, изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“

издава задължителни предписания с определяне на срокове и отговорни органи или лица за изпълнението им, като може да разпорежда:

1. прилагане на временни мерки за безопасност, включително незабавно ограничаване или преустановяване на съответните операции или дейности, свързани с маневра, осигуряване движението на влакове, управление на влакове, ремонт или поддръжка на подвижен състав и други;

2. спиране от експлоатация на обекти от железопътната инфраструктура, включително инфраструктурата на министерства и други ведомства, дружества или предприятия по чл. 2, т. 3, при констатирани несъответствия по техническата експлоатация и/или безопасността на движението;

3. спиране от експлоатация на подвижен железопътен състав при констатирани несъответствия с техническите и функционалните изисквания към него;

4. прилагане на мерки за безопасност при превоза на опасни товари с железопътен транспорт;

5. прилагане на мерки за безопасност при поддържането и експлоатацията на железопътни прелези.“

2. Създава се ал. 4:

„(4) Задължителните предписания по ал. 2, т. 14 и ал. 3 подлежат на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс, като обжалването на предписанията по ал. 3 не спира тяхното изпълнение.“

3. Досегашната ал. 3 става ал. 5.

§ 10. В чл. 118 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 се създава изречение второ:

„Акт за установяване на административно нарушение се съставя и при неизпълнение на задължителни предписания по чл. 117, ал. 2, т. 14 или по чл. 117, ал. 3.“

2. Алинея 2 се отменя.

3. Алинея 3 се отменя.

§ 11. В чл. 139 се правят следните изменения и допълнения:

1. Създава се т. 1а:

„1а. за предоставяне на непълна информация или за отказ да предостави на пътник поискана от него информация за пътувания, за които предлага договор за превоз, посочена в Приложение II, част I от Регламент (ЕО) № 1371/2007, в съответствие с член 8, параграф 1 от същия регламент - в размер от 2000 до 5000 лв.“

2. В т. 2 думите „поискана от него информация за пътувания, за които предлага договор за превоз, както и информация по време на пътуването, посочени“ се заменят с „информация по време на пътуването, посочена“, думите „части I и II“ се заменят с „част II“, а думите „параграфи 1 и 2“ се заменят с „параграф 2“.

§ 12. В чл. 141 се правят следните изменения:

1. В ал. 1 думите „железопътен превозвач“ се заменят с „един или повече железопътни превозвачи“, думите „параграфи 1 и 2“ се заменят с „параграф 1“ и думите „глоба в размер от 100 до 300 лв.“ се заменят с „имуществена санкция в размер от 2000 до 5000 лв.“

2. Алинея 2 се изменя така:

„(2) На продавач на билети за собствена сметка, предлагащ договор за превоз, или на туроператор, или на туристически агент, които не изпълнят задължението си по член 8, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1371/2007 за предоставяне на информация на пътник по Приложение II, част I от същия регламент във връзка с пътувания, за които предлагат договор за превоз, когато такава информация е налична, се налага имуществена санкция в размер от 2000 до 5000 лв.“

3. Създава се ал. 3:

„(3) На продавач на билети, който не изпълни задължението си по член 10, параграф 1 или 5 от Регламент (ЕО) № 1371/2007, се налага имуществена санкция в размер от 1000 до 2000 лв.“

§ 13. В чл. 142 се правят следните изменения:

1. В ал. 1 думите „глоба в размер от 200 до 500 лв.“ се заменят с „имуществена санкция в размер от 1000 до 2000 лв.“

2. В ал. 2 числото „3000“ се заменя с „2000“.

§ 14. В § 1 от Допълнителните разпоредби се създава т. 49б:

„49б. „Продавач на билети“ е търговец на дребно на железопътни транспортни услуги, сключващ договори за превоз и продаващ билети от името на железопътен превозвач или за собствена сметка.“

§ 15. В § 52 от Заключителните разпоредби на Закона за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт (обн., ДВ, бр. 47 от 2011 г.; изм., бр. 47 от 2015 г.), в т. 2 се правят следните изменения и допълнения:

1. В буква „б“ думите „2, 3, 5-12, 15-19, 22 и 23“ се заменят с „15-19“ и думите „т. 1, 3-6“ се заменят с „т. 4-6“.

2. Създава се буква „в“:

„в) член 139, т. 2, 3, 5-12, 22 и 23 и чл. 140, т. 1 и 3, които влизат в сила от 4 декември 2024 г.“

ДОПЪЛНИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА

§ 16. С този закон се приемат мерки на национално ниво във връзка с отлагане прилагането на част от разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт.

ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§ 17. Параграф 11, т. 1 относно чл. 139, т. 1а и § 15, т. 1 и 2 относно § 52 влизат в сила от 4 декември 2019 г. за вътрешни услуги за железопътен превоз на пътници на територията на Република България.

§ 18. В Закона за публичните предприятия (обн., ДВ, бр. 79 от 2019 г.; изм. и доп., бр. 100 от 2019 г. и бр. 85 от 2020 г.) се правят следните изменения и допълнения:

1. В чл. 9, ал. 1, изречение второ, накрая се поставя запетая и се добавя „както и за публичните предприятия по чл. 2, ал. 1, т. 2“.

2. В чл. 20, ал. 1, т. 9 думите „по чл. 6, ал. 1, т. 1-38 и 41-45“ се заменят с „по чл. 6, ал. 1, т. 1-27, 29-38 и 41, 42 и 45“.

3. В § 2 ал. 4 от Преходните и заключителните разпоредби се отменя.

Законът е приет от 44-ото Народно събрание на 2020 г. и е подпечатан с официалния печат на Народното събрание.

**ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ:**

(Цвета Караянчева)

М О Т И В И

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

Проектът на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт предвижда няколко групи изменения:

1. Промени, свързани с отлагане прилагането на част от разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт (Регламент (ЕО) № 1371/2007). Регламент (ЕО) № 1371/2007 цели развитието на железниците и въвеждането на права на пътниците на ниво Европейски съюз.

Независимо от поставените цели относно правата на пътниците на ниво Европейски съюз, регламентът отчита, че железопътните превозвачи или управителят на железопътната инфраструктура в някои държави членки могат да изпитат трудности при прилагането на разпоредбите на регламента в тяхната цялост при влизането му в сила. Затова на основание член 2, параграф 4 от Регламент (ЕО) № 1371/2007 държавите членки могат да допуснат, на прозрачна и недискриминационна основа, временни изключения от прилагането на разпоредбите на регламента по отношение на вътрешни услуги за железопътен превоз на пътници за максимален срок 5 години, който може да бъде подновен два пъти, за не повече от 5 години всеки път. Република България се е възползвала от възможността за отлагане прилагането на някои разпоредби от Регламент (ЕО) № 1371/2007 на основание член 2, параграф 4 от същия. Вторият петгодишен период, през който е отложено прилагането на част от разпоредбите от Регламент (ЕО) № 1371/2007, изтече на 3 декември 2019 г.

Във връзка с това и на база направен анализ на предложенията на железопътния превозвач „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и на управителя на железопътната инфраструктура – Национална компания

„Железопътна инфраструктура“, със Закона за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт (ЗИД на ЗЖТ) се предлага отлагане за срок от още 5 години считано от 4 декември 2019 г. на налагането на санкции по чл. 139 и 140 от ЗЖТ съответно на железопътния превозвач и на управителя на инфраструктура при неизпълнение на съответните разпоредби от Регламент (ЕО) 1371/2007.

Предлага се удължаване за срок от още 5 години считано от 4 декември 2019 г. на отлагането на прилагането на чл. 8, параграф 2 и 3, чл. 13, 15-18, 21, параграф 1 от Регламент (ЕО) 1371/2007.

Член 8, параграфи 2 и 3 от Регламент (ЕО) 1371/2007 предвижда железопътните предприятия да предоставят на пътниците по време на пътуванията най-малко информацията, посочена в Приложение II „Информация, която задължително се предоставя от железопътните предприятия и/или продавачите на билети“, част II „Информация по време на пътуването“ от регламента.

В чл. 13 от Регламент (ЕО) 1371/2007 се регламентира, че ако пътник загине или бъде наранен, железопътното предприятие по член 26, параграф 5 от Приложение I „Извлечение от Единните правила относно Договора за международен железопътен превоз на пътници и багажи (CIV)“ незабавно и във всеки случай не по-късно от петнадесет дни след установяването на самоличността на физическото лице, имащо право на обезщетение, извършва авансовите плащания, необходими за посрещането на непосредствените му икономически нужди пропорционално на претърпените вреди. Без да се засягат разпоредбите на параграф 1, авансовото плащане в случай на смърт не може да бъде по-малко от 21 000 евро на пътник. Авансовото плащане не представлява признаване на отговорност и може да се приспадне от сумите, изплатени впоследствие на базата на Регламент (ЕО) 1371/2007, но не подлежи на възстановяване, освен в случаите, при които причинените вреди са резултат от небрежност или вина от страна на

пътника или при които лицето, получило авансовото плащане, не е лицето, имащо право на обезщетение.

Съгласно чл. 15 от Регламент (ЕО) 1371/2007 при спазване на разпоредбите на Глава IV „Закъснения, пропуснати връзки и отменяне“, отговорността на железопътните предприятия за закъснения, пропуснати връзки и отменяне се урежда от Глава II „Отговорност за неспазване на разписанието“ от дял IV „Отговорност на превозвача“ от Приложение I на регламента.

В чл. 16 от Регламент (ЕО) 1371/2007 се предвижда, че в случаите, в които е основателно да се очаква закъснението при пристигането на крайното местоназначение да превишава 60 минути, пътникът има незабавно правото на избор между:

а) възстановяване на пълната стойност на билета при условията, при които е била платена, за неосъществената част или части от пътуването и за вече осъществената част или части, ако пътуването е вече ненужно от гледна точка на първоначалния план за пътуване на пътника, придружено, когато това е приложимо, от услуга за връщане до първоначалната отправна точка при първа възможност. Изплащането на възстановената сума се извършва при същите условия като обезщетението, посочено в член 17, или

б) продължаване или пренасочване, при сравними транспортни условия, до крайното местоназначение при първа възможност, или

в) продължаване или пренасочване, при сравними транспортни условия, до крайното местоназначение на по-късна, удобна за пътника, дата.

Съгласно чл. 17 от Регламент (ЕО) 1371/2007 без да губи правото си на превоз пътникът може да иска обезщетение за закъснения от железопътното предприятие, ако му предстои закъснение между мястото на тръгване и местоназначението, посочени в билета, за което

стойността на билета му не е възстановена в съответствие с чл. 16. Минималните обезщетения за закъснения са следните:

а) 25 % от цената на билета – за закъснение от 60 до 119 минути;

б) 50 % от цената на билета – за закъснение, равно на или превишаващо 120 минути.

Пътници, които имат абонаментна карта или сезонен билет и срещат чести закъснения или отменяния през периода на тяхната валидност, могат да поискат подходящо обезщетение в съответствие с разпоредбите относно обезщетенията на железопътните предприятия. Тези разпоредби установяват критериите за определяне на закъснение и за изчисляването на обезщетението.

Обезщетението за закъснение се изчислява във връзка с цената, която пътникът е платил в действителност за извършената със закъснение услуга.

Когато договорът за превоз е за двупосочно пътуване, обезщетението за закъснение на отиване или на връщане се изчислява спрямо половината цена, платена за билета. Аналогично цената на извършена със закъснение услуга при каквато и да е друга форма на договор за превоз, който позволява пътуване по няколко последователни отсечки, се изчислява пропорционално на цялостната цена.

При изчисляване на периода на закъснение не се вземат предвид закъснения, за които железопътното предприятие може да докаже, че са станали извън териториите, на които се прилага Договорът за създаване на Европейската общност.

Обезщетението за стойността на билета се изплаща в рамките на един месец след подаването на молба за обезщетение. Обезщетението може да бъде изплатено във ваучери и/или други услуги, ако договорните условия позволяват гъвкавост (по-специално що се

отнася до срока на валидност и местоназначението). Обезщетението се изплаща в брой по искане на пътника.

От обезщетението за стойността на билета не се приспадат финансови разходи, като различни такси, разходи за телефон или марки. Железопътните предприятия могат да въведат минимален праг, под който не се изплащат обезщетения. Този праг не може да надвишава 4 евро.

Пътникът няма право на обезщетение, ако е бил информиран за закъснението преди закупуването на билета или ако закъснението, дължащо се на продължаване с друг превоз или пренасочване, е по-малко от 60 минути.

Съгласно чл. 18 от Регламент (ЕО) 1371/2007 в случай на закъснение при пристигане или заминаване пътниците биват информирани от железопътното предприятие или от управителя на гарата за положението, за очакваното време на заминаване и очакваното време на пристигане, още щом се получи такава информация. В случай на закъснение, което съгласно указаното в параграф 1 надвишава 60 минути, на пътниците се предлагат също така безплатно:

а) храна и напитки в зависимост от времето на чакане, ако има такива във влака или на гарата или е възможно да бъдат доставени;

б) хотел или друг вид настаняване, както и транспорт между гарата и мястото на настаняване, в случаите, при които се налага престой от една или повече нощи или се налага допълнителен престой, където и когато това е физически възможно;

в) ако влакът е блокиран на релсовия път, транспорт от влака до гарата, до алтернативна отправна точка или до крайното местоназначение на превозната услуга, където и когато това е физически възможно.

Ако услуга за железопътен превоз не може да бъде продължена, железопътните предприятия организират във възможно най-кратки срокове алтернативни транспортни услуги за пътниците.

По молба на пътника железопътното предприятие удостоверява върху билета, че железопътният превоз е претърпял закъснение или съответно е довел до пропускане на връзката, или е бил отменен.

При прилагането на параграфи 1, 2 и 3 на чл. 18 експлоатиращото железопътно предприятие обръща специално внимание на нуждите на лицата с увреждания и лицата с ограничена подвижност и на техните придружители.

Съгласно чл. 21, параграф 1 от Регламент (ЕО) 1371/2007 железопътните предприятия и управителите на гари трябва да гарантират посредством съобразяване с TCOC за лица с увреждания и лица с ограничена подвижност, че гарите, пероните, подвижният състав и другите съоръжения са достъпни за лица с увреждания и лица с ограничена подвижност.

Това са разпоредби от регламента, за чието прилагане се изискват значителни инвестиции от страна на железопътния превозвач и инфраструктурния управител.

Поради продължителното затруднено финансово състояние на железопътния превозвач е необходимо с приоритет да се насочат финансови средства към обновяване на подвижния състав, с който да се изпълняват качествени услуги за вътрешни превози на пътници.

По отношение на предоставяне на информация по време на пътуването в съответствие с член 8, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1371/2007 към настоящия момент само част от подвижния състав (мотрисните влакове „Сименс“ и спалните вагони) на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД поддържа аудио-визуална информационна система за пътниците. В процедурите за доставка на нов подвижен жп състав са посочени изисквания по отношение на информационната система. За

предложения период на отлагане – до 3 декември 2024 г. включително, в ремонтната програма на превозвача е заложено изграждане и пускане в експлоатация на подобна информационна система за останалите 300 пътнически вагона, стойността на която по първоначални проучвания възлиза на около 2 млн. лв. След завършване на ремонтната и инвестиционна програма на дружеството, която е в размер на 462 млн. лв., „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД ще е в състояние да прилага Регламент (ЕО) 1371/2007 в цялост след 2024 г. Други държави - членки на Европейския съюз, които са отложили прилагането на тази разпоредба са Литва, Латвия, Полша, Румъния и Унгария.

Превозвачът „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и инфраструктурният управител Национална компания „Железопътна инфраструктура“ въз основа на сключени договори с държавата получават основната част от финансовите си постъпления от държавния бюджет. При прилагане на определени разпоредби от Регламент (ЕО) 1371/2007, например чл. 13, 15, 16, 17 и 18, параграф 2, би се създавала ситуация за намаляване на собствените им приходи и създаване на допълнителни финансови затруднения за изпълнение на основните цели на превозвача и управителя на железопътната инфраструктура.

Други държави - членки на Европейския съюз, които са отложили прилагането на член 13 от Регламент (ЕО) 1371/2007, са Гърция, Ирландия, Литва и Румъния.

Членове 15 и 16 от Регламент (ЕО) 1371/2007 са отложени от Гърция и Румъния. Член 17 е отложен от Гърция, Румъния, Словакия и Унгария.

Прилагането на други разпоредби от Регламент (ЕО) 1371/2007 е отложено в държавите членки, както следва:

- член 18, параграф 1 са отложили Латвия, Румъния и Словакия;

- член 18, параграф 2 са отложили Гърция, Румъния, Словакия и Унгария;
- член 18, параграф 3 са отложили Гърция, Румъния и Словакия;
- член 18, параграф 4 са отложили Гърция, Латвия, Румъния и Словакия.

В съответствие с чл. 21, параграф 1 от Регламент (ЕО) 1371/2007 Национална компания „Железопътна инфраструктура“ чрез капиталовите трансфери от държавния бюджет, които са предназначени единствено за покриване на разходи по инвестиционната дейност, както и финансиране в рамките на Европейския съюз, е реализирала редица проекти във връзка с модернизацията и рехабилитацията на приемните здания на гарите, цялостната техническа инфраструктура в пространството около тях и на железопътната линия в гарите и междугарията. Предстои кандидатстване за цялостна модернизация на ключови гари по програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. Цялостно изпълнение на чл. 21, параграф 1 от Регламент (ЕО) 1371/2007, т. е. осигуряването на достъпна железопътна инфраструктура за лица с намалена подвижност, е процес, отнемащ значително време и финансови средства на Национална компания „Железопътна инфраструктура“, за което ще е необходимо съответно възползване от отлагателния период до 3 декември 2024 г. и допълнително около 250 млн. лв.

Други държави - членки на Европейския съюз, които са отложили прилагането на чл. 21, параграф 1 от Регламент (ЕО) 1371/2007, са Ирландия, Литва, Полша, Румъния и Унгария.

Разпоредбите на Регламент (ЕО) 1371/2007 изцяло не се прилагат от Румъния, освен тези, предвидени в член 2, параграф 3 от регламента.

Държавите, които изцяло прилагат Регламент (ЕО) 1371/2007, са Германия, Дания, Естония, Италия, Люксембург, Нидерландия, Португалия, Финландия, Франция, Хърватия и Чешката република.

2. Промени, свързани с прецизиране на случаите, при които се преразглежда лицензията за извършване на железопътни превози на пътници и/или товари и въвеждане на възможността за спиране действието на лицензията за железопътен превоз.

3. Разпоредби във връзка с прилагане на административнонаказателно производство при нарушения, свързани с безопасността на движението и сигурността на превозите, включително въвеждане на предварителното изпълнение на административния акт, издаден от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“.

4. Промени, свързани с прецизиране на някои от разпоредбите на Закона за железопътния транспорт относно независимостта на Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт, изискванията към превозните средства преди да бъдат използвани в железопътната мрежа и към лицата, отговорни за поддържането им, когато тези функции се изпълняват от железопътно предприятие или от управител на железопътната инфраструктура.

С § 1 от законопроекта е направена промяна в чл. 5 от ЗЖТ във връзка със създаването на Национален борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт (НБРПВВЖТ). С Постановление № 6 на Министерския съвет от 2020 г. е приет Правилник за организацията, структурата и дейността на НБРПВВЖТ – структура за разследване на тежки железопътни произшествия, независима от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Съгласно чл. 2, ал. 1 от Правилника, НБРПВВЖТ е независим специализиран държавен орган

към Министерския съвет, самостоятелно юридическо лице по чл. 60 от Закона за администрацията. Във връзка с горното необходимата организация за независимо разследване на тежки железопътни произшествия се изпълнява от НБРПВВЖТ, а не от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и поради това чл. 5, т. 6 от ЗЖТ следва да се отмени.

С § 2 от законопроекта в чл. 37, ал. 3 и 8 от ЗЖТ се правят изменения и допълнения, свързани с прецизиране на случаите, при които се преразглежда лицензията за извършване на железопътни превози на пътници и/или товари и въвеждане на възможността за спиране действието на лицензията. Съгласно чл. 24, параграф 5, изречение първо от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство (Директива 2012/34) при промяна, засягаща правния статус на дадено предприятие, и по-специално при сливане или поглъщане, лицензиращият орган може да вземе решение лицензията да бъде представена повторно за одобрение.

От посочената разпоредба на директивата е видно, че само промяната на собственика, без да е преобразуван железопътният превозвач, по своята същност и естество не е обстоятелство от основно значение във връзка с изискванията за издаване на лицензия по чл. 38 от ЗЖТ, което от своя страна не налага цялостно преразглеждане на лицензията. Във връзка с това промяната само на собственика не следва да бъде задължително изискване за преразглеждане на лицензията поради следните съображения:

- За преразглеждане на лицензията се събира такса съгласно Тарифа № 5 в размер 50 на сто от таксата за издаване на лицензия, т. е. между 12 500 и 22 500 лв. в зависимост от обхвата на лицензията. Само при промяна на собственика, без да се преобразува железопътният превозвач, таксата също се дължи съгласно сегашния текст на чл. 37,

ал. 3 от ЗЖТ, тъй като лицензията подлежи на преразглеждане. Това е утежняващо обстоятелство за бизнеса.

- Тъй като лицензията е валидна в целия Европейски съюз, в случай на промяна само на собственика българските железопътни превозвачи ще бъдат неравнопоставени спрямо железопътни превозвачи, лицензирани в друга държава - членка на Европейския съюз, за които съответната държава, издала лицензията, няма да преразглежда лицензията (която е валидна и в Република България) при промяна на собственика. Промените ще създадат условия за облекчаване на бизнеса, тъй като се прецизират случаите, при които се преразглежда издадена лицензия, за което се заплаща съответната такса, без да се намаляват изискванията към лицензираните предприятия.

В чл. 37, ал. 12 от ЗЖТ е заличено изречение второ, с което се избягва повтаряне на текста на чл. 44.

С новата ал. 13 на чл. 37 от ЗЖТ се определя процедурата при промяна на вписаните в лицензията обстоятелства. Тъй като не всяка промяна на вписаните в лицензията обстоятелства изисква преразглеждане на лицензията, Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИАЖА) по компетентност, дадена ѝ от ЗЖТ, разглежда промените и когато е необходимо, изготвя мотивирано предложение до лицензиращия орган по чл. 37, ал. 1 от ЗЖТ за промяна на лицензията.

В чл. 37, ал. 14 (досегашна ал. 13) от ЗЖТ се определя условието за продължаване на дейността за осъществяване на железопътни превози – когато при преобразуване на железопътния превозвач правоприменикът кандидатства за нова лицензия, той следва да притежава валиден единен сертификат за безопасност или сертификат за безопасност, издаден до 16 юни 2019 г., което е доказателство, че съответният кандидат е в състояние да функционира безопасно в съответната област на дейност.

С § 3 от законопроекта в чл. 42 от ЗЖТ се създават нови ал. 1 и 2, с които се регламентира функцията на ИАЖА като регулаторен орган в железопътния транспорт да извършва проверки след издаването на лицензия и да дава мотивирани предложения до лицензиращия орган за спиране действието на лицензията или за отнемане на лицензията. Проверките от ИАЖА след издаването на лицензия и последващите действия в резултат на констатациите от проверките са в съответствие с чл. 24, параграф 1 от Директива 2012/34. С новите ал. 1 и 2 на чл. 42 от ЗЖТ се предвижда възможност за текущ контрол относно спазване на изискванията по чл. 38 от ЗЖТ, тъй като изискванията по чл. 38 от ЗЖТ трябва да са постоянно налице, а не само към момента на преразглеждане на лицензията на всеки пет години. С промяната в ал. 3 (досегашна ал. 1), т. 1, буква „ж“ и „з“ се прецизират текстовете относно отнемането на лицензия в случаите на несъответствия с изискванията по чл. 38 от ЗЖТ, констатирани при проверки от ИАЖА. С промяната в ал. 7 (досегашна ал. 5) се определя притежаването на единен сертификат за безопасност или сертификат за безопасност, издаден до 16 юни 2019 г., като доказателство, че дадено железопътно предприятие е в състояние да функционира безопасно в съответната област на дейност, както е определено с Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно безопасността на железопътния транспорт (Директива (ЕС) 2016/798).

С § 4 от законопроекта в чл. 44 се регламентира възможността за обжалване на решението на лицензиращия орган за спиране действието на лицензията.

С § 5 от законопроекта в чл. 45, ал. 1 от ЗЖТ се предлага изменение с цел коригиране на изискването за определяне на лице, отговорно за поддържане (ЛОП) на железопътно превозно средство – преди използването на превозното средство в мрежата, а не както досега – преди въвеждането му в експлоатация. Промяната е в

съответствие с изискването на чл. 14, параграф 1 от Директива (ЕС) 2016/798.

С § 5 и 6 от законопроекта са предложени промени в чл. 45, ал. 2 и чл. 46а, ал. 7 от ЗЖТ с цел уеднаквяване с други текстове от закона на терминологията относно „железопътно предприятие“ и „единен сертификат за безопасност“. В чл. 45, ал. 2 от ЗЖТ се заличават „ползвателите на превозните средства“, тъй като железопътните предприятия и управителят на инфраструктурата могат да изпълняват и функциите на ЛОП, след като се сертифицират в рамките на процедурата по издаване на единен сертификат за безопасност или удостоверение за безопасност съгласно чл. 46а, ал. 7 от ЗЖТ.

С § 7 от законопроекта е направена промяна в чл. 50 от ЗЖТ във връзка с въвеждане на изискването за издаване на разрешение за пускане на пазара на железопътни превозни средства съгласно член 21 от Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (Директива 2016/797). Разрешение за въвеждане в експлоатация на железопътно превозно средство се издаваше от Националния орган по безопасност (НОБ) съгласно Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 година относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността (Директива 2008/57). С Директива 2016/797 се отменя Директива 2008/57 и следователно за локомотивите вече няма да се издават разрешения за въвеждане в експлоатация от НОБ, а разрешение за пускане на пазара. Разрешението за пускане на пазара на локомотив е документ, който може да обхваща повече от една държава - членка на Европейския съюз, и в този случай се издава от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз.

С § 8 от законопроекта е направена промяна в чл. 115к, ал. 4 от ЗЖТ, с която се прецизира текстът относно изготвянето и публикуването на окончателен доклад от разследване на тежки железопътни произшествия в съответствие с изискванията, които се прилагат при разследване на тежки железопътни произшествия в единното европейско железопътно пространство съгласно чл. 24, параграф 2 от Директива (ЕС) 2016/798.

С § 9 от законопроекта са предложени допълнения в чл. 117 от ЗЖТ чрез създаване на ал. 3 и 4. Алинея 3 предвижда при констатиране на нарушение, свързано с безопасността на движението и сигурността на превозите, от което може да настъпи тежко железопътно произшествие или е настъпило такова, или се създава опасност за живота или здравето на гражданите, или може да последва значителна или трудно поправима вреда, изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ да издава задължителни предписания, с които се определят временни мерки за безопасност, които включват ограничаване или спиране на определени операции, спиране от експлоатация на подвижен състав или на обекти от инфраструктурата, мерки за безопасност при превоза на опасни товари с железопътен транспорт и мерки за безопасност на железопътните прелези. С ал. 4 се предвижда обжалването на мерките за безопасност, предписани по ал. 3, да не спира тяхното изпълнение.

Въвеждането на предварителното изпълнение на задължителните предписания, с които се въвеждат временни мерки за безопасност по чл. 117, ал. 3, цели да се засили дисциплиниращият ефект от административния акт, както и да се гарантира бързо прилагане на временните мерки за безопасност, тъй като тяхното забавено изпълнение, при обжалване по общия ред може да е причина за реализиране на тежко произшествие с предполагаеми човешки жертви и големи материални щети.

С § 10 от законопроекта са предложени изменения и допълнения в чл. 118 от ЗЖТ. В ал. 1 е създаден текст относно съставянето на акт за установяване на административно нарушение при неизпълнение на задължителни предписания по ЗЖТ, за което се налага санкция по чл. 138 от ЗЖТ. Алинеи 2 и ал. 3 се отменят, тъй като отнемането на лицензията е свързано с неизпълнение на изискванията към железопътния превозвач по чл. 38 за добра репутация, финансова стабилност, професионална компетентност и застраховане на гражданската си отговорност. Случаите на отнемане на лицензия са описани подробно в чл. 42, ал. 1 от ЗЖТ. За изпълнение на изискванията, свързани с безопасността, на железопътното предприятие се издава единен сертификат за безопасност съгласно чл. 115е от ЗЖТ. При нарушения, свързани с безопасността на превозите, органът, издал единния сертификат за безопасност на железопътното предприятие – ИАЖА или Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз, може да отнеме единния сертификат за безопасност съгласно чл. 115ж, ал. 2 и 3.

С § 11 от законопроекта се предвиждат промени в чл. 139 от ЗЖТ. Създава се т. 1а относно информацията, която се предоставя на пътника преди пътуването съгласно чл. 8, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1371/2007, с което в ЗЖТ се разграничава налагането на санкцията относно изискванията за предоставянето на информация преди пътуването и изискванията за предоставянето на информация по време на пътуването съгласно чл. 139, т. 2.

Измененията в чл. 139, т. 2 от ЗЖТ са свързани със създаването на т. 1а и разграничаване налагането на санкция относно изискванията за предоставянето на информация преди пътуването и предоставянето на информация по време на пътуването съгласно чл. 8, параграф 2 от Регламент (ЕО) 1371/2007.

С § 12 от законопроекта се предлагат промени в чл. 141, ал. 1 и 2 от ЗЖТ. Продавачите на билети са „търговци на дребно“ съгласно определението в чл. 3, т. 7 от Регламент (ЕО) 1371/2007 и за тях също следва да се налага имуществена санкция, а не глоба. Текстът на чл. 141 от ЗЖТ е съобразен с текста на чл. 8, параграф 1 от Регламент (ЕО) 1371/2007 във връзка със задължението на продавачите на билети и туроператорите да предоставят наличната при тях информация, свързана с пътуването и договора за превоз, който те предлагат. Създава се ал. 3 във връзка с изпълнение на изискването на чл. 32 от Регламент (ЕО) 1371/2007 и определяне на имуществената санкция на продавач на билети, който не изпълни задължението си по член 10, параграф 1 или 5 от Регламент (ЕО) № 1371/2007.

С § 13 от законопроекта е предложена промяна в чл. 142, ал. 1 от ЗЖТ във връзка с изискването за налагане на имуществена санкция на продавач на билети (търговец). Размерът на имуществената санкция в чл. 142, ал. 1 и 2 за продавач на билети, туроператор или туристически агенти е съобразен с приетия размер за имуществена санкция на железопътен превозвач съгласно чл. 139, т. 14 от ЗЖТ за същото нарушение – неизпълнение на изискванията на чл. 20, параграф 1 от Регламент (ЕО) 1371/2007.

С § 14 от законопроекта в § 1 от Допълнителните разпоредби на ЗЖТ се създава т. 49б, с която се дефинира понятието „продавач на билети“ в съответствие с определението в чл. 3, т. 7 от Регламент (ЕО) 1371/2007.

С § 15 от законопроекта се предлага да се измени т. 2, буква „б“ от § 52 от Заключителните разпоредби на Закона за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт (ДВ, бр. 47 от 2011 г.; изм., бр. 47 от 2015 г.) и в същия параграф да се създаде буква „в“, така че да се прилагат разпоредбите на чл. 139, т. 2, 3, 5-12, 22 и 23 и чл. 140, т. 1 и 3 от 4 декември 2024 г. Предложението да се продължи отлагане

на прилагането на част от разпоредбите на Регламент (ЕО) 1371/2007 е в съответствие с разпоредбата на чл. 2, параграф 4 от същия и цели създаване на възможност превозвачът „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и инфраструктурният управител Национална компания „Железопътна инфраструктура“ да извършат необходимите инвестиционни, технически и организационни мероприятия, с което да създадат необходимите условия за пълно прилагане на разпоредбите на Регламент (ЕО) 1371/2007.

С § 16 се създава Допълнителна разпоредба, в която се указва, че със закона се приемат мерки на национално ниво във връзка с отлагане прилагането на част от разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт.

Параграф 17 от Заключителната разпоредба на законопроекта се отнася за влизането в сила на разпоредбите, с които се удължава за срок от още 5 години отлагането на прилагането на част от разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1371/2007.

В Преходните и заключителните разпоредби (§ 18) се предлагат изменения и допълнения в Закона за публичните предприятия. Мотивите за предлаганите изменения и допълнения, са следните:

(а) предлага се в чл. 9, ал. 1, изречение второ, регламентиращо правната форма на „микро“, „малки“ и „средни“ предприятия, да се прилага и за дъщерните дружества по чл. 2, ал. 1, т. 2 от закона. Тези дружества обичайно са част от холдингова структура, като основният управленски потенциал обикновено е съсредоточен в холдинга (дружеството майка);

(б) прецизират се разпоредбите на закона относно възможността определени категории лица да имат правото да участват в органите за управление и контрол на публичните предприятия, като се

дава възможност членове на органите за управление и контрол да бъдат и главните секретари на Народното събрание, на президента на Републиката и на Министерския съвет, главните и административните секретари в администрацията на изпълнителната власт, постоянният секретар на Министерството на външните работи и постоянният секретар на отбраната; ръководителите на бюджетни организации или други оправомощени длъжностни лица, които изпълняват функции на органи за финансово управление и контрол на средства от Европейския съюз и свързаното с тях национално финансиране или чужди средства съгласно разпоредбите на Закона за публичните финанси, както и лицата, упълномощени по реда на Закона за обществените поръчки от публични възложители, които са задължени лица по този закон, да организират и да провеждат процедурите за възлагане на обществени поръчки и да сключват договорите. Посочените категории лица обичайно са натоварени с управлението и контрола на бюджетни средства, което се базира на техния опит и експертност. Това е и добра предпоставка за ефективното управление на ресурсите на публичните предприятия, особено в случаите, когато публичните предприятия изпълняват цели на публична политика и/или им е възложено изпълнението на задължение за извършване на обществена услуга (които обичайно се финансират от държавния бюджет или по ред, определен със закон);

(в) предлага се да отпадне § 2, ал. 4 от Преходните и заключителните разпоредби; действащата към момента разпоредба предвижда държавните предприятия, създадени със специални закони на основание чл. 62, ал. 3 от Търговския закон, които осъществяват предимно публични функции и политики, да се реорганизират в административни структури при спазване на действащата нормативна уредба или да се включат в консолидираната фискална програма съгласно чл. 13, ал. 4 или чл. 171 от Закона за публичните финанси; запазва се забраната занапред да не могат да се създават държавни

предприятия по чл. 62, ал. 3 от Търговския закон, ако се предвижда те да извършват предимно стопанска дейност, която може да се осъществява от частен оператор с цел печалба; също така не се променя и текстът, който предвижда държавните предприятия, създадени със специални закони на основание чл. 62, ал. 3 от Търговския закон, които осъществяват предимно търговска дейност, да се преобразуват в еднолични търговски дружества; предложението обхваща тези държавни предприятия, за които в резултат на извършения анализ по § 2, ал. 2 е установено, че осъществяват предимно публични функции и политики и е целесъобразно да запазят правноорганизационната си форма на държавни предприятия, без да се реорганизируют в административни структури или да се включват в консолидираната фискална програма съгласно съответните текстове от Закона за публичните финанси; в областта на транспорта такива държавни предприятия са Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“, Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ и Национална компания „Железопътна инфраструктура“; посочените предприятия изпълняват предимно публични функции и политики, като това е посочено в съответните закони, които уреждат структурата и функциите на всяко от предприятията – Закона за гражданското въздухоплаване за Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“, Закона за железопътния транспорт за Национална компания „Железопътна инфраструктура“ и Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България за Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“; реорганизирането на посочените предприятия в административни структури по никакъв начин не само че няма да подобри функционирането на съответното предприятие, а напротив – би го затруднило съществено, поради няколко основни причини: реорганизирането в административна структура като последици води до прилагането за съответното предприятие на режима

на държавната администрация, включително, но не само устройство, численост и размер на възнагражденията; начинът на финансиране и разходване на средства – като част от администрация за предприятия ще бъдат приложими разпоредбите за начина на финансиране на администрация със залагане на приходна и разходна част по правилата на бюджетното счетоводство – това е напълно неприложимо за Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“, което не получава каквито и да е средства от държавния бюджет, и определя размера, събира и разходва събираните такси по правилата на Евроконтрол; по аналогичен начин са разрешени нещата и за Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ и Национална компания „Железопътна инфраструктура“ – и двете предприятия са управители на инфраструктура – публична държавна собственост, като определят, събират и разходват приходите от инфраструктурни такси в съответствие със строго определени правила, установени в актове на правото на Европейския съюз; важно условие в тези правила е приходите от инфраструктурни такси да се разходват целево – за поддържане и развитие на съответната инфраструктура, което не е възможно при една административна структура; във връзка с това за държавните предприятия от типа на посочените се явява и неудачно включването им в консолидираната фискална програма съгласно чл. 13, ал. 4 или чл. 171 от Закона за публичните финанси.

Въз основа на гореизложеното предлагам на Народното събрание да разгледа и приеме законопроекта.

МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ:

(~~Бойко~~ Борисов)



**РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
АДМИНИСТРАЦИЯ НА
МИНИСТЕРСКИЯ СЪВЕТ**

№ 04.03-64.....

01.04..... 2020 г.

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията	
София 1000, ул. "Дякон Игнатий" №9, тел. 02 9409 588; 062; 650	
Рег. № <u>03-00-180/01-04-20</u>	Дата

**ДО
Г-Н ИВАН МАРКОВ
ГЛАВЕН СЕКРЕТАР НА
МИНИСТЕРСТВОТО НА ТРАНСПОРТА,
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И
СЪОБЩЕНИЯТА**

На Ваш Изх. № 03-00-180/30.03.2020 г.

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН МАРКОВ,

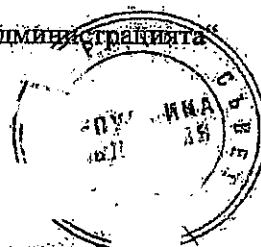
Приложено Ви изпращам становището на дирекция „Модернизация на администрацията“ относно съгласуването на частична предварителна оценка на въздействието на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт.

Съгласуването се извършва на основание чл. 30г от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация.

Приложение: становище на дирекция „Модернизация на администрацията“

**ГЛАВЕН СЕКРЕТАР
НА МИНИСТЕРСКИЯ СЪВЕТ**

/ВЕСЕЛИН ДАКОВ/



Становище на администрацията на Министерския съвет

Съгласуването се извършва на основание чл. 21, ал. 5 от Закона за нормативните актове.

Проект на акт: Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт	Вид оценка:	Частична
	Становище по ред:	Единствено съгласуване
	Дата:	30.03.2020
	В отговор на №:	03-00-180 от 30.03.2020
	Институция:	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
Диспозитив:	Съгласува с препоръки	
Основание:	Чл. 30б, ал. 3, т. 2, б. "а" от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация	

I. Относно раздел 1 „Дефиниране на проблема“:

Оценката на въздействието представлява вариантен анализ, основан на данни, а дефинирането на проблема е една от ключовите аналитични стъпки, тъй като тя поставя началото и определя посоката на анализа в оценката. От съществено значение за извършването на оценката на въздействието е ясното установяване на връзката между проблема, неговите причинители и последиците от него. Проблемът следва да бъде формулиран по начин, който представя неговата същност и мащаби. Препоръчваме той да има количествен показател, когато това е възможно. Представената в този раздел информация представлява описание на избрания вариант на действие, не са посочени конкретните проблеми, заради които се налага предприемането на тези регулаторни действия.

В описанието на първия проблем следва да се опише какви са причините, които налагат да се използва възможността за отлагане на прилагането на определени разпоредби от Регламент (ЕО) № 1371/2007 относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт. Необходимо е да се посочи обобщена информация относно конкретните разпоредби на регламента, тъй като в изложението на проблема не става ясно за обществеността прилагането на кои негови изисквания се предлага да се отложат.

Препоръчваме да се посочат конкретни данни и изводи от извършения анализ на железопътния превозвач „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и на Националната компания „Железопътна инфраструктура“, въз основа на които са направени предложенията в избрания в оценката вариант на действие.

Следва да се посочи и липсата на определение за „продавач на билети“, което да е съответствие с регламента, както и липсата на въведени санкции за продавачите на билети при нарушаване на разпоредбите на регламента. Необходимо е да се посочат и проблемите, които биха

могли да доведат до невъзможността за осигуряване на качествена транспортна услуга на пътниците, особено на лицата с увреждания и намалена подвижност.

В описанието на втория проблем би могло да се посочи, че към момента няма нормативно установена възможност за спиране на действието на издаден лиценз на железопътен превозвач от лицензиращия орган, когато железопътно предприятие е преустановило дейността си за шест месеца или не е започнало дейност в рамките на определения срок след издаването на лиценза. Това води до неизпълнение на определени изисквания на Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство.

В описанието на третия проблем би могло да се посочи, че към момента не се извършва предварително изпълнение на конкретни предписания, издадени от ИА „Железопътна администрация“, свързани с безопасността на превозите, когато от закъснението на изпълнението могат да възникнат предпоставки за тежко железопътно произшествие с опасност за здравето и живота на хората и/или причиняване на значителни или трудно поправими вреди.

В подраздел 1.2. може да се посочи, че в сегашното законодателство не е въведено ново отлагане на разглежданите в оценката разпоредби на регламента, не са въведени изискванията за спиране на издаден лиценз на железопътен превозвач от лицензиращия орган и липсват задължения за предварително изпълнение на конкретни предписания, свързани с безопасността на превозите.

II. Относно раздел 3 „Идентифициране на заинтересованите страни“:

Препоръчваме да се посочи конкретен брой на заинтересованите страни (информацията може да бъде взета от регистри, статистическа информация, поддържана от институцията и др.), които са засегнати пряко или косвено от проблема и върху които ще наблюдават негативните и положителните въздействия от разглежданите варианти на действие. За някои от заинтересованите страни, като например пътниците, броят може да е за определен период от време. Чрез посочването на броя на заинтересованите страни се гарантира и възможността за определяне на разпределителния ефект, който се отнася до разпределението на регулаторните последици (разходи и ползи) между различните социални групи.

Информацията относно броя на туроператорите и туристическите агенти може да бъде взета от Националния туристически регистър, в който е включен отделен Регистър на туроператори и туристически агенти. Информацията относно броя на пътниците може да бъде взета от статистики, ако такива се поддържат от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, Националната компания „Железопътна инфраструктура“ или железопътния превозвач „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД. Статистическа информация относно броя пътниците е публикувана на интернет страницата на Националния статистически институт в раздел „Железопътен транспорт“, справка „Превозени пътници и извършена работа от железопътния транспорт“.

Използваме възможността да напомним, че при извършването на бъдещи оценки на въздействието, ако Ви е необходима конкретна информация, с която не разполагате, бихте могли да я поискате от държавните органи и бюджетните организации по смисъла на Закона за публичните финанси. Основанието за това е въведено в чл. 23 от Закона за нормативните актове.

III. Относно раздел 4 „Варианти на действие“:

В описанието на Вариант на действие 2 е посочено какво ще се наблюдава, ако той бъде предприет. Информацията относно този вариант на действие следва да описва конкретно всички регулаторни действия, които се предлага да се извършат с цел решаване на идентифицираните проблеми. В тази връзка е необходимо описанието да се допълни, като се посочи информация относно предлаганите в този вариант на действие нормативни промени в Закона за железопътния транспорт относно:

- осигуряването на качествена транспортна услуга на пътниците и особено на лицата с

- увреждания и лицата с намалена подвижност;
- предвидените санкции, посочени в раздел „Дефиниране на проблема“ – какви са те и как са определени;
- отлагането на изпълнението на определени разпоредби на Регламент (ЕО) № 1371/2007 относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт и др.

Конкретното представяне на предложените действия, с които се цели да се преодолеят идентифицираните проблеми, е от съществено значение за определянето на евентуалните негативни и положителни въздействия.

IV. Относно раздел 5 „Негативни въздействия“ и раздел 6 „Положителни въздействия“:

Препоръчваме Ви при извършването на бъдещи оценки на въздействието на нормативни актове, когато определяте негативните и положителните въздействия на всеки отделен вариант на действие, да използвате и въпросниците в Ръководството за извършване на предварителна оценка на въздействието (стр. 29 – стр. 35), прието с Решение № 728 на Министерския съвет от 2019 г.

Задължително е да се посочат евентуалните негативни и положителни социални, икономически и екологични въздействия за всеки един от разглежданите варианти на действие, а не само за избория. Необходимо е да се посочи и какви са въздействията върху отделните идентифицирани заинтересовани страни.

Посочените в оценката въздействия следва да бъдат остойностени, когато това е възможно. Последствията от регулаторните действия биха могли да се разделят на три основни групи: разходи и ползи, които могат да бъдат остойностени и измерени в парични единици; разходи и ползи, които могат да бъдат измерени в натурални/физически единици, но не могат да бъдат остойностени; и разходи и ползи, които не могат да бъдат измерени и остойностени.

При извършването на бъдещи оценки на въздействието Ви препоръчваме да използвате методите за анализ на въздействията на вариантите, посочени в ръководството.

* Съгласно чл. 17 от Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието, изводите и отнормимата информация от извършената частична предварителна оценка на въздействието се включват във финансовата обосновка по чл. 35, ал. 1, т. 4 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация.

** При съгласуването по чл. 32 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация се съпоставят кръгът от въпроси, проблеми и решения, разглеждани в оценката на въздействието и кръгът от въпроси, засегнати от обхвата на нормативната намеса в проекта на акт.

*** На основание чл. 306, ал. 4 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация е необходимо окончателната оценка на въздействието да бъде съобразена с препоръките от становището.

**** На основание чл. 85, ал. 1 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация е необходимо това становище да бъде публикувано заедно с преработената оценка на въздействието и проекта на акт при обществените консултации, провеждани в изпълнение на Закона за нормативните актове.

**ДИРЕКТОР НА ДИРЕКЦИЯ
„МОДЕРНИЗАЦИЯ НА АДМИНИСТРАЦИЯТА“**

/КРАСИМИР БОЖАНОВ/

Приложение № 1

към чл. 16 от Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието

Формуляр за частична предварителна оценка на въздействието*
(Приложете към формуляра допълнителни информация/документи)

Институция: Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията	Нормативен акт: Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт
За включване в законодателната/оперативната програма на Министерския съвет за периода: 2020 г.	Дата: 09.04.2020 г.
Контакт за въпроси: Ж. Димитров, гл. секретар на ИАЖА	Телефони: 02/9409575

1. Дефиниране на проблема:

I. Прилагане разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт (Регламент (ЕО) № 1371/2007).

Задължение на Република България, като държава-членка на Европейския съюз (ЕС), е прилагането на Регламент (ЕО) № 1371/2007 и определяне на разпоредбите от регламента, за които се допуска изключение от прилагането им за вътрешни услуги за железопътен превоз на пътници. Съгласно разпоредбата на член 2, параграф 4 от Регламент (ЕО) № 1371/2007 държавите-членки на ЕС могат да допуснат изключение от прилагането на разпоредбите на регламента за вътрешни услуги за железопътен превоз на пътници за максимален срок от 5 години, който може да бъде подновен два пъти за не повече от 5 години всеки път. Съгласно разпоредбата на член 2, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 1371/2007 държавите-членки на ЕС могат да допуснат изключение от прилагането на разпоредбите на настоящия регламент за градски, крайградски или регионални услуги за железопътен превоз на пътници. Република България се е възползвала от възможността за отлагане на някои разпоредби от прилагането на Регламент (ЕО) № 1371/2007, за което, на основание чл. 32 от Регламент (ЕО) № 1371/2007, с чл. 139 - 143 от Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ) са определени санкциите при нарушения на приложимите разпоредбите на регламента. Във връзка с изтичането на вторият петгодишен период, през който е отложено прилагането на някои разпоредби от Регламент (ЕО) № 1371/2007 и на база направен анализ на предложенията на железопътния превозвач „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ за отлагане на прилагането на чл. 4, 6, параграф 1, чл. 8, параграф 2 и 3, чл. 10, параграфи 1-4, чл. 13, чл. 15-18 на Регламент (ЕО) № 1371/2007, е подготвено настоящото предложение за промени в ЗЖТ. Предлага се продължаване отлагането на прилагането на посочените разпоредби на Регламент (ЕО) № 1371/2007 за срок от още 5 години, които изискват въвеждането на разпоредби от Единните правила относно Договора за международен железопътен превоз на пътници и багаж (CIV), недопускане на отказ от задължение и ограничаване, предоставяне на информация по време на пътуване, включително информация в подходящ вид за лица със слухови и/или зрителни увреждания, прилагане на компютърни системи за издаване на билети и резервация, авансови плащания към лица, имащи право на обезщетение в рамките на 15 дни след установяване самоличността им, отговорност за закъснения, пропуснати връзки и отменяне, включваща възстановяване на средства и пренасочване, обезщетяване на стойността на билета и оказване на помощ. Предложенията за изменение и допълнение на ЗЖТ включват и въвеждане на определенията за „Продавач на билети“ съгласно Регламент (ЕО) № 1371/2007, каквото липсва към момента, и съответно предложение за определяне на ефективни санкции на продавачите на билети при нарушаване на

разпоредбите на регламента.

II. Включване на разпоредби в ЗЖТ относно въвеждане на възможността за спиране действието на лицензия на железопътен превозвач от лицензиращия орган когато железопътното предприятие е преустановило дейността си за шест месеца или не е започнало дейност в рамките на определения срок след издаването на лицензията.

III. Включване на разпоредби в ЗЖТ относно предварително изпълнение на предписания, свързани с безопасността на превозите, когато от закъснението на изпълнението може да възникнат предпоставки за тежко железопътно произшествие с опасност за здравето и живота на хората и/или причиняване на значителни или трудно поправими вреди.

1.1. Кратко опишете проблема и причините за неговото възникване. Посочете аргументите, които обосновават нормативната промяна.

I. Във връзка с изтичането на втория отлагателен период на 3 декември 2019 г. „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД (писмо изх. № 03-05-470/12.11.19 г.) и Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (писмо изх. № ЖИ-40085/14.11.19 г.) поддържат предложението си за удължаване, за срок от още 5 години, считано от 4 декември 2019 г., отлагане на прилагането на членове 4, 6, параграф 1, 8, параграф 2 и 3, 10, параграфи 1-4, 13, 15-18. Това са разпоредби от Регламент (ЕО) № 1371/2007, за чието прилагане се изискват значителни инвестиции от страна на железопътния превозвач и инфраструктурния управител, а именно за:

- подвижен състав, предоставящ информация за движението на влака в реално време, включително странични дисплеи, даващи информация за маршрута на влака, салонни дисплеи, указващи следваща гара, гласова информация и вътрешна разговорна система, която е изключително необходима за лицата с увреждания.

В краткосрочен план цялостното подновяване на вагонния и локомотивен парк ще изисква провеждането на следните процедури:

- Доставка на 40 бр. нови вагона – 77 млн. лв. (обявена);
- Доставка на 30 бр. използвани от Дойче Бан (DB) вагона в жп мрежата на Германия – 2 млн. лв. (обявена);
- Доставка на 10 бр. нови електрически локомотива – 59 млн. лв.;
- Доставка на 10 бр. шинобуси – 29 млн. лв.;
- На финален етап са обществени поръчки за извършване на подемен и капитален ремонт на общо 30 локомотива.
- Процедура за наем на локомотиви.
- Процедура за капитален ремонт и модернизация на още 10 локомотива.
- Процедура за подемен ремонт на 47 вагона.
- Цялостно въвеждане на действащата „Интегрирана автоматизирана система /онлайн/ за информация, резервация и билетоиздаване“ и приспособяването ѝ към изискванията на Техническата спецификация за оперативна съвместимост (ТСОС) на подсистемата „Телематични приложения за пътнически услуги“.

II. В определени случаи, след издаването на лицензия, железопътният превозвач не започва извършването на дейност за която е лицензиран в определения срок или спира дейността си за повече от шест месеца. В тези случаи, съгласно Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство (Директива 2012/34), лицензиращият орган спира действието или отнема лицензията. Към момента няма нормативно установена възможност за спиране действието на издадена лицензия от лицензиращия орган, когато железопътния превозвач е преустановил дейността си за повече от шест месеца или не е започнал дейност в рамките на определения срок след издаване на лицензията. Това води до непълно изпълнение на

определени изисквания на Директива 2012/34.

III. Съгласно чл. 117, ал. 2, т. 14 от ЗЖТ служителите на ИА „Железопътна администрация“ издават задължителни предписания в рамките на предоставената им от закона компетентност. Към момента не се извършва предварително изпълнение на конкретни предписания, издадени от ИА „Железопътна администрация“, свързани с безопасността на превозите, когато от закъснението на изпълнението могат да възникнат предпоставки за тежко железопътно произшествие с опасност за здравето и живота на хората и/или причиняване на значителни и трудно поправими вреди. Поради това, за предписания, свързани с отстраняване на нередности по безопасността на железопътния транспорт, е необходимо въвеждане на изискването за предварително изпълнение в случаите, когато неизпълнението на предписанието може да доведе до тежки железопътни произшествия с човешки жертви и значителни материални щети.

1.2. Опишете какви са проблемите в прилагането на съществуващото законодателство или възникналите обстоятелства, които налагат приемането на ново законодателство. Посочете възможно ли е проблемът да се реши в рамките на съществуващото законодателство чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности (например съвместни инспекции между няколко органа и др.).

Не е възможно проблемът да се реши в рамките на съществуващото законодателство чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности. В сегашното законодателство не е въведено ново отлагане на разглежданите в оценката разпоредби на Регламент (ЕО) № 1371/2007, не са въведени условията за спиране действието на издадена лицензия на железопътен превозвач от лицензиращия орган и липсва задължение за предварително изпълнение на конкретни предписания на ИА „Железопътна администрация“, които са свързани с безопасността на превозите.

1.3. Посочете дали са извършени последващи оценки на нормативния акт, или анализи за изпълнението на политиката и какви са резултатите от тях?

Не са извършвани последващи оценки на действащото в момента законодателство.

2. Цели:

С предложения законопроект се цели:

1. Хармонизирано и приведено в съответствие с европейското национално законодателство, като посредством измененията и допълненията в Закона за железопътния транспорт, ще се допринесе за разширяването на обхвата на прилагане на Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт.
2. Съответствие с европейската транспортна политика, гарантираща правата на пътниците, използващи железопътен транспорт и насочена към подобряване на качеството и ефективността на услугите за железопътен превоз на пътници.
3. Въвеждане на възможността за спиране действието на лицензия на железопътен превозвач от лицензиращия орган в случаите на незапочване или на спиране на дейността, за която е лицензиран.
4. Въвеждане на предварителното изпълнение за предписания, издадени от ИА „Железопътна администрация“, от закъснение на изпълнението на които може да се създадат предпоставки за възникване на тежки железопътни произшествия.

Посочете целите, които си поставя нормативната промяна, по конкретен и измерим начин и

график, ако е приложимо, за тяхното постигане. Съответстват ли целите на действащата стратегическа рамка?

3. Идентифициране на заинтересованите страни:

1. Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията;
2. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“;
3. Управител на железопътна инфраструктура – Национална компания „Железопътна инфраструктура“;
4. Железопътен превозвач - „БЖД – Пътнически превози“ ЕООД;
5. Туроператори – няма сключени договори;
6. Туристически агенти – няма сключени договори;
7. Продавачи на билети – Национална компания „Железопътна инфраструктура“ е продавач на билети на основание на сключен договор с „БЖД – Пътнически превози“ ЕООД, съгласно който извършва продажба на билети в 147 гари, 6 разделни постове и 7 спирки;
8. Пътници – 20 285 042 превозени пътници във вътрешно съобщение през 2019 г., по оперативни данни на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, предоставени на ИА „Железопътна администрация“ съгласно чл. 7, ал. 1, т. 14 от ЗЖТ;
9. Лица с увреждания или лица с ограничена подвижност (ЛНП) – по данни на НСИ от преброяване на населението към 01.02.2011 г. 474 267 лица имат призната трайно намалена работоспособност или степен на увреждане, от които 9 039 са деца, а 465 228 са лицата на 16 и повече навършени години.

Броят на превозените с железопътен транспорт лица с увреждания или ограничена подвижност по години е посочен в таблицата по-долу:

Години	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ЛНП	1220	1265	1172	1251	2038	2208

Посочете всички потенциални засегнати и заинтересовани страни, върху които предложението ще окаже пряко или косвено въздействие (бизнес в дадена област/всички предприемачи, неправителствени организации, граждани/техни представители, държавни органи, др.).

4. Варианти на действие:

Вариант 0 „Без действие“

Ако не се предприемат действия по промяна на ЗЖТ, железопътният превозвач, предоставящ услуги за пътнически превози и управителят на инфраструктурата трябва да прилагат изцяло, без изключения, Регламент (ЕО) № 1371/2007 за вътрешните железопътни превози от 4 декември 2019 г., независимо от направения анализ за необходимост от нов период на удължаване на изключенията от прилагане на регламента. На настоящия етап нито „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, нито Национална компания „Железопътна инфраструктура“ имат

техническа и финансова готовност да изпълняват разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1371/2007 за вътрешни превози изцяло.

При незапочване на дейността в определения срок или спиране на дейността от лицензиран железопътен превозвач за повече от шест месеца остава единствено прилагането на мярката отнемане на лицензия, без да има възможност за спиране действието на лицензията с последващо възстановяване. Забавяне изпълнението на предписания по ЗЖТ, които са свързани с безопасността на превозите, може да доведе до възникването на тежки железопътни произшествия със значителни вредни последици.

Вариант 1 „Приемане на Закона за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт“:

Приемането на предложените промени би разширило обхвата на прилагане на Регламент (ЕО) № 1371/2007, с което ще се осигури качествена транспортна услуга на пътниците, като особено внимание се отделя на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност (ЛНП). „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и Национална компания „Железопътна инфраструктура“, в съответствие със своята компетентност, са способни да изпълняват членове № № 5, 8 (1), 10 (5), 20 (2) - 25 от Регламент (ЕО) № 1371/2007, а именно: възможност на пътниците да превозват велосипеди във влака, ако вагоните позволяват това, предоставяне на информация на пътника преди пътуване, задължение за неразкриване на лична информация относно резервации, информиране на ЛНП за причините за отказ да се направи резервация или издаде билет в рамките на 5 работни дни от отказа, осигуряване на поетапна достъпност до гарите, пероните и вагоните, посредством съобразяване с ТСОС за ЛНП, оказване на помощ на гарата, оказване на помощ във влака, гарантиране на сътрудничество между железопътния превозвач, продавача на билети, туроператора, инфраструктурния управител и други организации за предоставяне на помощ на ЛНП, отговорност на превозвача при пълна или частична загуба или повреда на специфично оборудване, използвано от ЛНП. В тази връзка предвидените санкции в ЗЖТ при неизпълнение на тези членове не следва да се променят и ще влязат в сила. По-скоро те ще имат мобилизиращ ефект върху превозвача (респ. продавача на билети, туроператора, туристическия агент) и инфраструктурния управител, за да се приведе предлаганата услуга в съответствие с изискванията на Регламент (ЕО) № 1371/2007. Същевременно ще се регламентира отлагането на прилагане на членове № № 4, 6 (1), 8 (2), 8 (3), 10 (1 - 4), 13, 15 - 18 с още 5 години до 3 декември 2024 г. В тази връзка се налага промяна в ЗЖТ по отношение на отлагане на съответните имуществени санкции по чл. 139, точки 2, 3, 5 -12, 22 и 23 и по чл. 140, т. 1 в ЗЖТ, а именно те да влязат в сила от 4 декември 2024 г.

Въвеждане на възможността за спиране действието на лицензия на железопътен превозвач от лицензиращия орган в случаите на незапочване или на спиране на дейността, за която е лицензиран. Въвеждане на предварителното изпълнение за предписания, издадени от ИА „Железопътна администрация“, с което се избягва създаването на предпоставки за възникване на тежки железопътни произшествия.

Идентифицирайте основните регулаторни и нерегулаторни възможни варианти на действие от страна на държавата, включително варианта „Без действие“.

5. Негативни въздействия:

Приемането на Закона за изменение и допълнение на ЗЖТ няма да има негативни въздействия.

Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални, екологични и други негативни въздействия за всеки един от вариантите, в т.ч. разходи (негативни въздействия) за идентифицираните заинтересовани страни в резултат на предприемане на действията. Пояснете кои разходи (негативни

въздействия) се очаква да бъдат второстепенни и кои да са значителни.

6. Положителни въздействия:

Вариант за действие 1 „Без намеса“: При този вариант не са идентифицирани положителни въздействия.

Вариант за действие 2 „Приемане на закона за изменение и допълнение на Закон за железопътния транспорт“.

Икономически положителни въздействия: Избягва се създаването на предпоставки за възникване на тежки железопътни произшествия със значителни вредни последици – човешки жертви и значителни материални щети.

Социални положителни въздействия:

Със ЗИД на ЗЖТ се предлага удължаване на срока за изключения от прилагането само на част от разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1371/2007, а останалите са в сила от 4 декември 2019 г. Разширяването на обхвата на прилагане на Регламент (ЕО) № 1371/2007 ~~не~~ изисква от превозвача, респ. инфраструктурния управител да осигурява качествена транспортна услуга на пътниците, използващи железопътния транспорт, като:

- предоставяне на информацията, посочена в Приложения II, част I „Информация преди пътуването“;
- гарантиране на достъпност за лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност до гарите, пероните и влаковете, определени в съответствие с Националния план за изпълнение на Техническите спецификации за оперативна съвместимост, свързани с достъпността на железопътната система за лица с увреждания и лица с намалена подвижност (ТСОС за ЛНП);
- оказване на помощ на гарата и във влака на лица с увреждания и лица с намалена подвижност (ЛНП);
- сътрудничество между железопътния превозвач, продавача на билети, туроператора, инфраструктурния управител и други организации в разработването на условия за предоставяне на помощ.

Екологични положителни въздействия: Не са идентифицирани.

Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални, екологични и други ползи за идентифицираните заинтересовани страни за всеки един от вариантите в резултат на предприемане на действията. Посочете как очакваните ползи кореспондират с формулираните цели.

7. Потенциални рискове:

Не са идентифицирани възможни конкретни рискове от приемането на Закона, включително възникване на съдебни спорове.

Посочете възможните рискове от приемането на нормативната промяна, включително възникване на съдебни спорове.

8.1. Административната тежест за физическите и юридическите лица:☐ Ще се повиши☐ Ще се намали☒ Няма ефект**8.2. Създават ли се нови регулаторни режими? Засягат ли се съществуващи режими и услуги?**

Не

9. Създават ли се нови регистри?

Не.

*Когато отговорът е „да“, посочете колко и кои са те.....***10. Как въздейства актът върху микро-, малките и средните предприятия (МСП)?**☐ Актът засяга пряко МСП☒ Актът не засяга МСП☐ Няма ефект**11. Проектът на нормативен акт изисква ли цялостна оценка на въздействието?**☐ Да☒ Не**12. Обществени консултации:**

Проектът на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт ще бъде публикуван за обществена консултация на Портала за обществени консултации съгласно чл. 26, ал. 3 от Закона за нормативните актове.

Обобщете най-важните въпроси за консултации в случай на извършване на цялостна оценка на въздействието или за обществените консултации по чл. 26 от Закона за нормативните актове. Посочете индикативен график за тяхното провеждане и видовете консултациялни процедури.

13. Приемането на нормативния акт произтича ли от правото на Европейския съюз?☒ Да☐ Не

Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт.

Моля посочете изискванията на правото на Европейския съюз, включително информацията по т. 8.1 и 8.2, дали е извършена оценка на въздействието на ниво Европейски съюз, и я приложете (или посочете връзка към източник).

14. Име, длъжност, дата и подпис на директора на дирекцията, отговорен за изработването на нормативния акт:**Име и длъжност:**

Жоро Димитров, главен секретар на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“

Дата: 09.11.2020 г.

Подпис:



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСТВО НА ПРАВОСЪДИЕТО

Изх. 04-11-84/

/моля цитирайте при отговор/

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията	
София 1000, ул. "Дякон Игнатий" №9, тел. 02 9409/568; 662; 660	
Рег. №	04-00-77 / 21.10.20г.

ДО

Г-Н ИВАН МАРКОВ

ГЛАВЕН СЕКРЕТАР НА

МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА,

ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И

СЪОБЩЕНИЯТА

На Ваше писмо с изх. рег. № 04-00-77/15.10.2020 г.

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН МАРКОВ,

Приложено изпращам Справка за съответствие на проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт с Конвенцията за защита правата на човека и основните свободи на Съвета на Европа и с практиката на Европейския съд по правата на човека, съгласно чл. 28, ал. 3 от ЗНА.

С УВАЖЕНИЕ,

21.10.2020 г.

X

Проф. д-р Николай Проданов, дн
Заместник-министър на правосъдието
Signed by: Nikolay Stanev Prodanov



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ МИНИСТЕРСТВО НА ПРАВОСЪДИЕТО

Изм. № 04-11-84/

/моля цитирайте при отговор/

СПРАВКА

ОТНОСНО:

Съответствието на проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт с Конвенцията за защита правата на човека и основните свободи на Съвета на Европа и с практиката на Европейския съд по правата на човека, съгласно чл. 28, ал. 3 от ЗНА

В отговор на писмо с изх. рег. № 04-00-77/15.10.2020 г. на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията относно проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт и на основание чл. 28, ал. 3 от Закона за нормативните актове, дирекция „Процесуално представителство на Република България пред Европейския съд по правата на човека“ изразява становище, че предложеният законопроект не създава нормативни предпоставки за противоречие с Конвенцията за защита правата на човека и основните свободи и практиката на Европейския съд по правата на човека.

21.10.2020 г.

X

Проф. д-р Николай Проданов, дн
Заместник-министър на правосъдието
Signed by: Nikolay Stanev Prodanov

СПРАВКА

за постъпилиите предложенията при общественото обсъждане
на Закона за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт в периода 8.06.2020 г. – 8.07.2020 г.

Изготвил предложението	Предложение	Приема/ не приема предложението	Мотиви
draghetto (предложение, на постъпило на 22.06.2020 г. в системата за обществени консултации на Министерския съвет)	Чл. 27. от ЗЖТ да се допълни по следния начин: „Министерският съвет по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията приема краткосрочна 5-годишна, средносрочна 10-годишна и дългосрочна 20-годишна програма и пътна карта за развитието на железопътния транспорт и на железопътната инфраструктура и нейната безопасна и надеждна експлоатация, включително при бедствия, терористични действия и военни конфликти.“ Мотиви: В Бяла книга на ЕК (Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство) от 28.3.2011г., както и във връзка с „Пътна карта за постигането на конкурентоспособна икономика с ниска въглеродна интензивност до 2050 г.“ на ЕК от 8.3.2011г. са заложени следните цели, които изискват сериозно планиране, последователност, приемственост и предвидимост в действията на национално ниво: - до 2030 г. 30 % от товарите в автомобилния транспорт над 300 км трябва да се прехвърлят към други видове транспорт, например железопътен или воден, и 50 % до 2050 г., като се улесняват от ефективни и екологични товарни коридори. Постигането на тази цел също така ще изисква развитието на подходяща инфраструктура; - до 2050 г. да се довърши европейската високоскоростна железопътна мрежа. До 2030 г. да се утври дължината на наличната високоскоростна	Не се приема.	В ЗЖТ са регламентирани въпросите за развитието на железопътния транспорт и на железопътната инфраструктура и нейната безопасна и надеждна експлоатация, включително при бедствия, терористични действия и военни конфликти. Предвидено е изготвянето и приемането на <u>годишна програма</u> за изграждане, поддържане, ремонт и експлоатация на железопътната инфраструктура и на 10-годишна програма за развитието на железопътния транспорт и на железопътната инфраструктура и нейната безопасна и надеждна експлоатация, включително при бедствия, терористични действия и военни конфликти. Годишната програма се изготвя от генералния директор на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ), приема се от Управителния съвет на НКЖИ и се утвърждава от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията (чл. 28, ал. 1 от ЗЖТ). Годишната програма е неразделна част от 5-годишен договор, сключен между държавата и НКЖИ за изграждането, поддържането, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура (чл. 28, ал. 3 от ЗЖТ). Министерският съвет по предложение на министъра на транспорта, информационните

	железопътна мрежа и да се поддържа гъста жп мрежа във всички държави-членки. До 2050 г. по-голямата част от пътническият транспорт на средни разстояния трябва да се осъществява по релсов път. - до 2050 г. всички централни мрежови летища да се свържат с железопътната мрежа, за предпочитане с високоскоростната; да се гарантира достатъчната връзка на всички централни мрежови пристанища със системите за железопътен превоз на товари и, където е възможно, с вътрешните водни пътища.“		технологии и съобщенията (чл. 5, т. 1 от ЗЖТ) приема 10-годишна програма за развитието на железопътния транспорт и на железопътната инфраструктура и нейната безопасна и надеждна експлоатация, включително при бедствия, терористични действия и военни конфликти. И понастоящем ЗЖТ определя ясно и точно задълженията на държавата и на НКЖИ за изготвяне на годишна програма, 5-годишен договор и 10-годишна програма за развитието на железопътния транспорт и на железопътната инфраструктура.
ИАЖА	В чл. 5, т. 6 от ЗЖТ, предвиждаща министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията да създава необходимата организация за независимо разследване на тежки железопътни Происшествия, да се отмени. Със създаването на Национален борд за разследване на Происшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт (НБПВВЖТ) и приемането с ПМС № 6 от 22.01.2020 г. на Правилник за организацията, структурата и дейността на НБПВВЖТ, се създаде структура за разследване на тежки железопътни Происшествия, независима от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.	Приема се.	
ИАЖА	В чл. 50, ал. 1, т. 3, предвиждаща в кабината на локомотива по време на движение да има разрешение за въвеждане на локомотива в експлоатация, да се отмени. Съгласно член 21 от Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (Директива 2016/797), локомотивите следва да имат разрешение за пускане на пазара.	Приема се.	

	Разрешение за въвеждане в експлоатация на железопътно превозно средство се издаване от Националния орган по безопасност (НОБ) съгласно Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 година относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността (Директива 2008/57), но с директива 2016/797 се отменя Директива 2008/57 и за локомотивите няма да се издават разрешения за въвеждане в експлоатация от НОБ.		
Национална компания „Железопътна инфраструктура“	Не намираме да е включено направеното от нас предложение (писмо изх. № ЖИ-40085/14.11.2019 г.) за удължаване, за срок от още 5 години, считано от 4 декември 2019 г., отлагане на прилагането на член 21, пар. 1 от Регламент (ЕО) № 1371/2007 по разпоредбите на чл. 140, т. 3 от ЗЖТ.	Приема се.	
СНЦ „Асоциация на предприятията в железопътния превоз“	В чл. 117 от ЗЖТ са направени следните изменения и допълнения: 1. Създава се нова ал. 3: „(3) При констатиране на нарушение, свързано с безопасността на движението и сигурността на превозите, от което може да настъпи тежко железопътно произшествие или е настъпило такова, или се създава опасност за живота или здравето на гражданите, или може да последва значителна или трудно поправима вреда, изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ издава задължителни предписания с определяне на срокове и отговорни органи или лица за изпълнението им, като може да разпорежда:“ 2. Създава се ал. 4: „(4) Задължителните предписания по ал. 2, т. 14 и ал. 3 подлежат на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс, като	Не се приема.	В законопроекта се предвижда предварително изпълнение само по отношение на задължителни предписания, издадени от изпълнителния директор на ИАЖА по предłożената за допълнение ал. 3 на чл. 117 от ЗЖТ. За задължителните предписания, издадени от служителите на ИАЖА по реда на чл. 117, ал. 2, т. 14 от ЗЖТ не се предвижда предварително изпълнение. В направените бележки такава разлика не е открита от страна на СНЦ „Асоциация на предприятията в железопътния превоз“, което се дължи най-вероятно на неправилно тълкуване на предłożените разпоредби. Относно възражението за липса на пропорционалност, такава не е налице по новата ал. 3 на чл. 117 от ЗЖТ, тъй като предварително изпълнение са предłożени за задължителни предписания, издавани от изпълнителния

обжалването на предписанията по ал. 3 не спира тяхното изпълнение.“

Категорично сме против въвеждане на предварително изпълнение на предписанията, издадени от изпълнителния директор на ИАЖА. Считаме, че всички разпоредби във връзка с прилагане на административнонаказателно производство при нарушения, свързани с безопасността на движението и сигурността на превозите, включително въвеждането на предварителното изпълнение на предписанията, издадени от изпълнителния директор на ИАЖА следва да бъдат съобразени с Директива (ЕС) 2016/798 относно безопасността на железопътния транспорт. Съгласно член 17, параграф 6 от директивата „Ако по време на надзора националният орган по безопасността установи сериозен риск за безопасността, той може по всяко време да приложи временни мерки за безопасност, включително незабавно ограничаване или преустановяване на съответните операции.“ Националният орган по безопасността (НОБ) е задължен да направи това, когато се установи „сериозен риск за безопасността“. Съгласно съображение (29) от директивата „В този контекст сериозен риск за безопасността следва да се разбира като сериозен случай на неспазване на правните задължения или изискванията за безопасност, който може сам по себе си или при поредица от последователни събития да причини произшествие или тежко произшествие.“

Предвидената редакция на чл. 117 от ЗЖТ отнема възможността на административния орган да вземе пропорционална мярка, защото всички предписания по ЗЖТ стават с предварително изпълнение. Сега правната уредба на чл. 60 от Административнопроцесуалния кодекс (АПК) дава възможност, когато това е необходимо, административният орган да включи и

директор на ИА „ЖА“, само за конкретни случаи, а именно: „При констатиране на нарушение, свързано с безопасността на движението и сигурността на превозите, от което може да настъпи тежко железопътно произшествие или е настъпило такова, или се създава опасност за живота или здравето на гражданите, или може да последва значителна или трудно поправима вреда.....“ Предложеният текст е съобразен с изискванията за пропорционалност както на Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския Парламент и Съвета от май 2016 г., съображение 29, така и на чл. 60 от АПК.

С оглед гореизложеното, направените бележки от СНЦ „Асоциация на предприемачите в железопътния превоз“ са неоснователни.

СНЦ „Асоциация на предприемачите в железопътния превоз“	разпоредване за предварителното му изпълнение – докато в настоящия проект, възможност за такава преценка не е дадена на административния орган. На практика с включването на т. 14 от ал. 2 от чл. 117 от ЗЖТ, всички негови предписания ще имат предварително изпълнение. По този начин се създават предпоставки административният орган да не търси най-правилните и добре обосновани решения. Още повече, че в предложените изменения не се предвижда задължителните предписания да се мотивират. Считаме предвидените промени на чл. 117 от ЗЖТ за необосновани и непропорционални.	Не се приема.	
СНЦ „Асоциация на предприемачите в железопътния превоз“	Молим да се прецизира обхвата на нормата на чл. 37, ал. 3 относно случаите, при които се преразглежда лицензията, като се уточни, че лицензията са преразглежда в случаите, когато имаме преобразуване на превозвача, но единствено чрез способите вливане, сливане, разделяне и отделияне, така както са уредени в Раздел II на Търговския закон. Тези случаи има предвид и Директива 2012/34/ЕС за създаване на единно европейско железопътно пространство и това има своята правна логика, доколкото в тези случаи е възможно да се променят финансовите показатели на железопътното предприятие, осигуряващи финансовата му стабилност, както и да се отрази на останалите критерии, по които превозвачът е получил лицензия. Българският Търговски закон обаче, в глава XVI предвижда и други способи на преобразуване на търговец, които не застрашават показателите на фирмата, нито реално могат да се отразят на предмета ѝ на дейност, като достатъчна гаранция е изискването за притежаване на сертификат за безопасност. За разлика от останалите форми на преобразуване на търговски дружества, преобразуването на дружеството чрез промяна в правната форма не води непосредствено		Разпоредбата на чл. 37, ал. 3 съответства на член 24, параграф 5 от Директива 2012/34, който гласи: „При промяна, засягаща правния статус на дадено предприятие, и по-специално при сливане или поглъщане, лицензиращият орган може да вземе решение лицензът да бъде представен повторно за одобрение.“ Съгласно българският Търговски закон търговските дружества могат да се преобразуват чрез вливане, сливане, разделяне, отделияне и отделияне на еднолично търговско дружество, както и чрез промяна на правната форма. При преобразуване чрез промяна на правната форма – търговското дружество се превръща в търговско дружество от друг вид (новоучредено дружество). Новоучреденото дружество става правоприемник на преобразуваното се дружество, което се прекратява без ликвидация. Изказаното в становището на СНЦ „Асоциация на предприемачите в железопътния превоз“ предположение, че преобразуването чрез промяна на правната форма на търговското дружество е свързано единствено с промяна на неговата

	да реструктуриране на предприятието на преобразуващото се дружество, а е свързано единствено с промяна на неговата правно-организационна форма, под която се извършва продължаващата търговска дейност. Предполага се, че тази промяна се осъществява, когато новата правна форма в по-голяма степен съответства на промените се състояние на предприятието и по-пълноценно би могла да удовлетвори възникналите нови бизнес изисквания. Поради това смятаме, че при липса на прецизиране на текста на чл. 37, ал. 3 от ЗЖТ, като се посочи изрично сливането, вливането, отделянето и разделянето като форми на преобразуване, ще се достигне до създаване на ненужна значителна административна и финансова тежест за предприятията, осъществяващи железопътен превоз.		правно-организационна форма, под която се извършва продължаващата търговска дейност не отговаря на Търговския закон. Търговският закон изисква съставяне на план за преобразуване, който по своето съдържание може да доведе до промяна на условията по чл. 38 от ЗЖТ, при които е издадена лицензията на железопътния превозвач. Във връзка с това преразглеждането на лицензията в случай на промяна на правната форма на търговското дружество е необходимо, за да се установи изпълнението на условията по чл. 38 от ЗЖТ, при които е издадена лицензията.
--	--	--	---



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСКИ СЪВЕТ

Препис

РЕШЕНИЕ № 793

от 30 октомври 2020 година

ЗА ОДОБРЯВАНЕ НА ЗАКОНОПРОЕКТ

На основание чл. 87, ал. 1 от Конституцията на Република България

МИНИСТЕРСКИЯТ СЪВЕТ

РЕШИ:

1. Одобрява проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт.
2. Предлага на Народното събрание да разгледа и приеме законопроекта по т. 1.
3. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията да представи законопроекта по т. 1 пред Народното събрание.

МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ: /п/ Бойко Борисов

ГЛАВЕН СЕКРЕТАР НА
МИНИСТЕРСКИЯ СЪВЕТ: /п/ Веселин Даков

Вярно,

ЗА ДИРЕКТОР НА ДИРЕКЦИЯ
"ПРАВИТЕЛСТВЕНА КАНЦЕЛАРИЯ":

/Жана Кадънкова/





НАРОДНО СЪБРАНИЕ	
Вх.№	002-01-63
Дата	02.11.2020г.

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСКИ СЪВЕТ

1056
мфс

№ 02.01-114.....

...30 октомври 2020 г.

ДО

ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА НАРОДНОТО
СЪБРАНИЕ

г-жа ЦВЕТА КАРАЯНЧЕВА

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО КАРАЯНЧЕВА,

На основание чл. 87, ал. 1 от Конституцията на Република България изпращам Ви одобрения с Решение №793..... на Министерския съвет от 2020 г. проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт.

Приложения:

1. Мотиви към проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт.
2. Частична предварителна оценка на въздействието.
3. Справка от Министерството на правосъдието за съответствие с Конвенцията за защита на правата на човека и основните свободи и с практиката на Европейския съд по правата на човека.
4. Справка за постъпилите предложения от обществените консултации.

МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ:

(Бойко Борисов)

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ЧЕТИРИДЕСЕТ И ЧЕТВЪРТО НАРОДНО СЪБРАНИЕ

РАЗПОРЕЖДАНЕ

НА ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ

№ 050-01-262/03. II 2020 г.

На основание чл. 8, ал. 1, т. 1 и чл. 77, ал. 1 и 2 от Правилника за организацията и дейността на Народното събрание

РАЗПОРЕЖДАМ:

Разпределям Законопроект за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт, № 002-01-63, внесен от Министерски съвет на 02.11.2020 г., на следните постоянни комисии:

Водеща комисия:

- Комисия по транспорт, информационни технологии и съобщения

Комисии:

- Комисия по икономическа политика и туризъм
- Комисия по европейските въпроси и контрол на европейските фондове

ЗА ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ



ЕМИЛ ХРИСТОВ