

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

Информация

Откриване / Приключване: 19.10.2018 г. - 02.11.2018 г. Неактивна

Номер на консултация: #3765-K

Област на политика: Транспорт

Тип консултация: Закон

Вносител: Министерство на транспорта и съобщенията

Тип вносител: Национално

Проектът на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт предвижда четири основни групи промени:

I. Транспониране на изискванията на приложимото законодателство на Европейския съюз, приети с Четвъртия железопътен пакет през 2016 г.

Четвъртият законодателен пакет в областта на железопътния транспорт съдържа важни промени, предназначени да доизградят и подобрят функционирането на единното европейско железопътно пространство. Включва пет нормативни акта, условно разделени на т. н. „Технически стълб“ и „Пазарен (политически) стълб“.

1. Техническият стълб на Четвъртия железопътен пакет включва:

- Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно безопасността на железопътния транспорт (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 102);
- 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 (ОВ L 138, 26.5.2016г., стр. 44);
- Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004 (ОВ L 138, 26.5.2016г., стр. 1).

1.1. Транспониране на изискванията на Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно безопасността на железопътния транспорт (Директива (ЕС) 2016/798).

Със Закона за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт (ЗИД на ЗЖТ) се въвеждат изискванията на Директива (ЕС) 2016/798, свързани с:

- издаването на единен сертификат за безопасност, съгласно член 10 от Директива (ЕС) 2016/798.

Сертификатът може да бъде издаван както от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (АЖТЕС), така и от националния орган по безопасността – Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИАЖА).

Съгласно член 10, параграф 3 от директивата железопътните предприятия подават заявление за издаване на единен сертификат за безопасност чрез системата за обслужване на „Едно гише“, създадена и управлявана от АЖТЕС съгласно член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004 (Регламент (ЕС) 2016/796).

Единният сертификат за безопасност на железопътни предприятия, които ще оперират в една или повече държави членки на Европейския съюз, се издава от АЖТЕС. За целта АЖТЕС и националният орган по безопасността от всяка държава членка сключват споразумение за сътрудничество в съответствие с член 76 от Регламент (ЕС) 2016/796.

Единният сертификат за безопасност на железопътно предприятие, което ще оперира само в една държава членка на Европейския съюз, може да бъде издаден от националния орган по безопасността на тази държава. Съгласно член 10, параграф 8 от Директива (ЕС) 2016/798, искането за издаване на единен сертификат за безопасност от националния орган по безопасността се посочва в заявлението, подадено от железопътното предприятие чрез системата за обслужване на „Едно гише“. Предвижда се ИА „ЖА“ да издава единния сертификат за безопасност на железопътни предприятия, които ще оперират само на територията на Република България и са посочили това в заявлението си.

Изискванията на член 10 от Директива (ЕС) 2016/798 относно издаването на единен сертификат за безопасност са въведени с § 24 и § 25, с които се правят съответните изменения и допълнения на чл. 115е и чл. 115ж от ЗЖТ.

Изискванията на член 10, параграф 1 от Директива (ЕС) 2016/798 относно предоставянето на достъп до железопътната инфраструктура само на железопътните предприятия, които притежават единен сертификат за

безопасност, е въведено с § 9, § 11-12 от законопроекта, с които се правят съответните изменения и допълнения в чл. 31 и чл. 33-34 от ЗЖТ.

Изискването на член 11, параграф 1 от Директива (ЕС) 2016/798 за сключване на споразумение между ИАЖА и АЖТЕС съгласно член 76 от Регламент (ЕС) 2016/796 се въвежда с § 2, с който се създава чл. 8б на ЗЖТ.

С § 49, т. 8 е направено допълнение в § 1 от Допълнителните разпоредби на ЗЖТ и е създадена т. 27а, с която е въведено определението за „област на дейност“ съгласно член 3, т. 32 от Директива (ЕС) 2016/798.

- изискванията към системите за управление на безопасността (СУБ) на управителя на железопътна инфраструктура и на железопътните предприятия.

Въвеждат се изисквания относно основните елементи, които съдържат СУБ съгласно член 9, параграф 3 от Директива (ЕС) 2016/798, като с § 23 е направено изменение на чл. 115д, ал. 5 от ЗЖТ.

- основните функции на националния орган по безопасността, които включват и функциите за надзор за спазване от управителя на железопътната инфраструктура и от железопътните предприятия на задължението им да прилагат непрекъснато системата за управление на безопасността, както и задължението на лицата, отговорни за поддържането на превозните средства, да прилагат непрекъснато системата за управление на поддържането.

С § 1 в чл. 7, ал. 1 от ЗЖТ се добавят т. 5 – 12 и се въвеждат нови функции на ИАЖА, като национален орган по безопасността, съгласно член 16 и член 17 от Директива (ЕС) 2016/798.

- валидността на Сертификатите за безопасност на железопътните предприятия, издадени преди 16 юни 2019 година.

Предвижда се сертификатите за безопасност на железопътни предприятия, издадени преди 16 юни 2019 г. от ИАЖА да запазят действието си до изтичането на срока, за който са издадени. Изискването на член 31, параграф 2 от Директива (ЕС) 2016/798 е въведено с § 52 от Преходните и заключителни разпоредби на ЗИД на ЗЖТ.

Останалата част от изискванията на Директива (ЕС) 2016/798 ще бъдат транспонирани чрез изменения и допълнения на Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт.

1.2. Транспониране на изискванията на 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 (ЕС) 2016/797).

Със ЗИД на ЗЖТ се въвеждат изискванията на Директива (ЕС) 2016/797, свързани с:

- издаването на разрешение за пускане на пазара на железопътно превозно средство и разрешение за типове превозни средства, съгласно член 21 и член 24 от Директива (ЕС) 2016/797, както от АЖТЕС, така и от националния орган по безопасността.

Съгласно член 21, параграф 3 от Директива (ЕС) 2016/797 заявителят за пускане на пазара на превозно средство подава заявление за издаване на разрешение за пускане на пазара на превозно средство чрез системата за обслужване на „Едно гише“, създадена и управлявана от АЖТЕС, съгласно член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796. В заявлението си за разрешение за пускане на пазара на превозно средство заявителят посочва областта на употреба на превозното средство.

Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз издава разрешения за пускане на пазара на превозните средства, чиято област на употреба е в една или повече държави членки на Европейския съюз. За целта АЖТЕС и националния орган по безопасността от всяка държава членка сключват споразумение за сътрудничество в съответствие с член 76 от Регламент (ЕС) 2016/796.

Когато областта на употреба на превозното средство е ограничена до мрежата или до мрежите на една държава членка на Европейския съюз, разрешението за пускане на пазара на превозното средство може да бъде издадено от националния орган по безопасността на тази държава членка, съгласно член 21, параграф 8 от Директива (ЕС) 2016/797. В заявлението, подадено чрез системата за обслужване на „Едно гише“, заявителят посочва кой орган желае да издаде разрешението. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ ще издава разрешения за пускане на пазара на превозни средства, чиято област на употреба е ограничена до територията на Република България.

Съгласно член 24, параграф 1 от Директива (ЕС) 2016/797 АЖТЕС или националният орган по безопасността на държава членка на Европейския съюз, в зависимост от случая, може да издава разрешения за типове превозни средства. Заявлението за разрешение за тип превозно средство се подава чрез системата за обслужване на „Едно гише“, съгласно член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796.

Изискванията на член 21 и член 24 от Директива (ЕС) 2016/797 относно издаването на разрешение за пускане на пазара на превозни средства и издаването на разрешения за типове превозни средства се въвеждат с § 22, с който са направени съответните изменения и допълнения на чл. 115г от ЗЖТ.

Изискването на член 21, параграф 14 от Директива (ЕС) 2016/797 за сключване на споразумение между националния орган по безопасността и АЖТЕС съгласно член 76 от Регламент (ЕС) 2016/796 е въведено с § 2, с който се създава нов член 8б на ЗЖТ.

С § 49, т. 8 е направено допълнение в § 1 от Допълнителните разпоредби на ЗЖТ и е създадена т. 27б, с която се въвежда определението за „област на употреба на

превозно средство“ съгласно член 2, т. 32 от Директива (ЕС) 2016/797.

С § 49, т. 5 се извършва промяна в определението за „превозно средство“ с цел съобразяване с определението в член 2, т. 3 от Директива (ЕС) 2016/797.

С § 26 се отменя чл. 115з от ЗЖТ. Отмяната е във връзка с промяната с Директива (ЕС) 2016/797 на режима за издаване на разрешения за превозни средства – от режим за издаване от националния орган по безопасността на разрешения за въвеждане в експлоатация на превозно и разрешения за типове превозни средства към режим на издаване на разрешения за пускане на пазара на превозни средство и разрешения за тип превозно средство, издавани от АЖТЕС или от националния орган по безопасността.

· процедурата за съставяне на „ЕО“ декларация за проверка, необходима за пускането на пазара на превозни средства и въвеждането в експлоатация на структурните подсистеми, които съставят железопътната система на Европейския съюз.

Съгласно член 15, параграф 8 от Директива (ЕС) 2016/797 държава членка на Европейския съюз може да определи нотифициран орган, който извършва проверката дали дадена подсистема отговаря на изискванията на съответното право на Европейския съюз (Техническите спецификации за оперативна съвместимост) да изпълнява функциите и на определен орган за оценка, който отговаря за проверката дали дадена подсистема отговаря на съответните национални правила.

В този случай целият процес за проверка дали дадена подсистема отговаря на изискванията на съответното право на Европейския съюз, както и на съответните национални правила, може да се извърши от един орган за оценяване на съответствието.

Изискването на член 15, параграф 8 от Директива (ЕС) 2016/797 е въведено с § 20, с който са направени промени в чл. 115а, ал. 7 от ЗЖТ.

С § 49, т. 9 е направено изменение в § 1 от Допълнителни разпоредби на ЗЖТ, т. 39, с което е въведено определението за „лице за оценяване на съответствието“, съгласно член 2, т. 42 от Директива (ЕС) 2016/797.

Останалата част от изискванията на Директива (ЕС) 2016/797 ще бъдат транспонирани чрез изменения и допълнения на Наредба № 57 от 9.06.2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз.

2. „Пазарният (политически) стълб“ включва:

- Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 г. за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура;
- Регламент (ЕС) 2016/2338 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 година за изменение на Регламент (ЕО) № 1370/2007 относно отварянето на пазара на вътрешни услуги за пътнически превози с железопътен транспорт.

2.1. Транспониране на изискванията на Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 година за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура (ОВ L 352, 23.12.2016г., стр. 1) (Директива (ЕС) 2016/2370).

Общата цел на директивата е по-нататъшно укрепване на управлението на железопътната инфраструктура, като по този начин бъде повишена конкурентоспособността на железопътния транспорт по отношение на другите видове транспорт и по-нататъшно развитие на Единното европейско железопътно пространство.

С предложените текстове на ЗИД на ЗЖТ се цели:

- прецизиране на разпоредби, свързани с гарантиране на независимостта на управителя на железопътната инфраструктура по отношение на основните му функции, управлението на трафика и планирането на дейностите по поддръжка, както и по отношение организацията и вземането на решения във връзка с основните му функции в границите на установените рамки на таксуване и разпределение на капацитета.

С § 3 е направено изменение на чл. 9, ал. 3 от ЗЖТ, като Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ) е определена за основен управител на железопътната инфраструктура предвид, че законът дава възможност за отдаване на концесия на части от железопътната инфраструктура и концесионерите също стават управители на предоставената им железопътна инфраструктура. В директивата и свързаното с нея европейско законодателство, на основния управител се възлагат специфични функции, като той се задължава да участва и представлява железопътната мрежа на Република България в Европейската мрежа на управителите на инфраструктура, която се създава с член 1, параграф 5 от Директива (ЕС) 2016/2370 – новият член 7е от Директива 2012/34/ЕС.

С § 49, т. 4 в Допълнителните разпоредби на ЗЖТ, в § 1 се създава т. 7г, с която се въвежда определението за „основни функции“ на управлението на инфраструктурата, съгласно член 1, параграф 2, буква „б“ от Директива (ЕС) 2016/2370.

С § 4 се предлагат изменения в чл. 10 от ЗЖТ, като се определят основните функции на НКЖИ като управител на железопътната инфраструктура. В съответствие с член 1, параграф 5 от Директива (ЕС) 2016/2370 – новият член 7а от Директива 2012/34/ЕС, е определено изискването за организационна и управленска независимост на управителя на железопътната инфраструктура по отношение на основните функции. С изменението на чл. 10 се дава право на управителя на железопътната инфраструктура да възложи на железопътни предприятия или дружества, които контролират железопътно предприятие или са контролирани от железопътно предприятие, дейности по развитие, поддържане и обновяване на железопътната инфраструктура и свързани с това задачи. Управителят на железопътната инфраструктура разполага с надзорни правомощия и носи отговорност за изпълнението на тези дейности.

С § 5 в чл. 20 от ЗЖТ е създадена ал. 3, с която се гарантира, че лицата, на които генералният директор на НКЖИ може да делегира част от своите правомощия, работят безпристрастно и тяхната безпристрастност не е повлияна от конфликт на интереси.

С § 11 в чл. 33 се прави изменение, с което се въвежда изискването договорите за достъп и използване на железопътната инфраструктура да се актуализират при промени в нормативната уредба, предвид че клаузите в договора са в съответствие с изискванията на закона и подзаконовите актове, както и на приложимите Регламенти и Решения на ЕК и при тяхната промяна следва да бъдат променяни и договорите.

С § 49, в съответствие с член 1, параграф 2 от Директива (ЕС) 2016/2370, в Допълнителните разпоредби на ЗЖТ, в § 1 се предлагат изменения на т. 2, 6 и 7, и се въвеждат нови определения за „управител на железопътна инфраструктура“, „поддържане на железопътната инфраструктура“ и „експлоатация на железопътната инфраструктура“. Предлагат се и т. 7а, 7б и 7в, с които се въвеждат определения за „развитие на железопътната инфраструктура“, „обновяване на железопътната инфраструктура“ и „модернизация на железопътната инфраструктура“.

· финансова прозрачност на управителя на инфраструктурата.

С § 4 в чл. 10 от ЗЖТ се предлага създаването на ал. 9, съгласно която, в съответствие с член 1, параграф 5 от Директива (ЕС) 2016/2370 – новият член 7г, параграф 2 и 3 от Директива 2012/34/ЕС, НКЖИ не трябва да предоставя по какъвто и да е начин заеми на железопътни предприятия, а железопътните предприятия – не трябва да предоставят на НКЖИ.

С § 7 се предлага допълнение в чл. 25, ал. 5 от ЗЖТ, съгласно което ограниченията по чл. 10 се прилагат и когато управителят на инфраструктурата е концесионер.

· утвърждава се пълното отваряне на пазара за железопътни услуги.

С § 9 се правят изменения на чл. 31 от ЗЖТ, с които се дават права на железопътните превозвачи на достъп при справедливи, недискриминационни и прозрачни условия до железопътната инфраструктура и до обслужващите съоръжения за извършване на всички видове железопътни услуги за превоз на пътници и товари.

По отношение извършването на превоз на пътници, железопътните превозвачи имат право да превозват пътници между железопътни гари, разположени в държави членки на Европейския съюз, включително между железопътни гари, разположени на територията на Република България. Това право може да бъде ограничено за превоза на пътници между железопътни гари, разположени на територията на Република България, включително по алтернативен маршрут, когато такъв превоз вече се извършва въз основа на договор за обществена превозна услуга и може да доведе до нарушаване на икономическото равновесие на сключения договор. Ограничаването на правото на достъп се извършва с решение на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ като оценката на икономическото равновесие се извършва по реда и условията на Регламент за изпълнение (ЕС) № 869/2014 на Комисията от 11 август 2014 година относно нови железопътни услуги за превоз на пътници (ОВ L 239, 12.8.2014 г., стр. 1—10).

· разширяване правомощията на регулаторния орган.

С § 27 са направени промени в чл. 116, ал. 5 от ЗЖТ като са създадени четири нови точки, съгласно член 1, параграф 14, буква „а“ от Директива (ЕС) 2016/2370 – за допълнение на член 56, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС, с което се дават допълнителни правомощия на ИАЖА, като регулаторен орган, да следи управлението на трафика, планирането на обновяването, планираното или непланираното поддържане на железопътната инфраструктура и спазването на изискванията на ЗЖТ. Регулаторният орган има право да упражнява контрол по своя инициатива или по жалба от заявител, който счита, че е третиран несправедливо, дискриминиран е или е увреден по какъвто и да е начин, срещу решение на управител на железопътната инфраструктура, на железопътно предприятие или на оператор на обслужващо съоръжение.

С § 44 са направени съответните промени в чл. 137 от ЗЖТ относно санкциите, които се налагат при неизпълнение на задължения от железопътно предприятие или управител на железопътната инфраструктура, който е третиран несправедливо, дискриминиран или е засегнал грубо железопътно предприятие, или който не предостави информация, поискана от ИАЖА за изпълнение на регулаторните и контролните й функции по ЗЖТ – в съответствие с член 56, параграф 8 от Директива 2012/34/ЕС.

Останалата част от изискванията на Директива (ЕС) 2016/2370 ще бъдат транспонирани чрез изменения и допълнения на Наредба № 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура и на Наредба № 42 от

6.07.2001 г. за лицензиране на железопътни предприятия за превоз на пътници и/или товари.

II. Промени в административнонаказателните разпоредби на ЗЖТ във връзка с изпълнение на Решение № 69 на Министерския съвет от 5 февруари 2018 година за одобряване на доклад от заседанието на междуетовствената работна група по проблемна област „Независимост на съдебната система и корупцията“, създадена със Заповед № Р-170 от 30 август 2017 г. на министър-председателя за изпълнение на Решение № 617 на Министерския съвет от 2015 г. за приемане на анализ на проблемите, възпрепятстващи нарастването на инвестициите, и на мерки в посочената област (Решение № 69/2018).

Въз основа на анализ на административнонаказателните разпоредби на Закона за железопътния транспорт, за отстраняване на слабите места и прилагане на мерките, посочени в приложение към т. 2 от Решение № 69 от 5 февруари 2018 година на Министерския съвет, в ЗИД на ЗЖТ се предлагат следните промени:

1. СЛАБО МЯСТО 1: Множество контролни органи с различни контролни правомощия. Липса на конкретика и лоша регламентация на контролните правомощия на администрацията.

МЯРКА 1: Ясно дефиниране на пределите на компетентност на контролните органи.

С § 30 се създава чл. 118в, с който се въвежда налагането на глоба с фиш от органите на МВР. По този начин ще се опрости процедурата по налагане на глоби и събиране на дължимите суми, особено за нарушения, за които в ЗЖТ е предвидена минимална санкция, а именно: за нарушения по чл. 130, чл. 131 и чл. 132, ал. 2 от ЗЖТ глобата се предвижда да е до 50 лв.

За органите на МВР да налагат глоба с фиш не е нова практика – налагането на глоба с фиш е въведено със Закона за движение по пътищата.

МЯРКА 2: Намаляване броя на органите, компетентни да контролират идентични обществени отношения, след детайлен анализ на извършваната от тях дейност.

С § 29 от ЗИД на ЗЖТ се отменя чл. 118а от ЗЖТ. Целта е да се намали броят на контролните органи с еднакви контролни правомощия.

Съгласно чл. 118а от ЗЖТ:

· длъжностно лице, определено от управителя на железопътната инфраструктура/концесионера, има право да съставя актове за констатиране на нарушения по чл. 130-132 от ЗЖТ, когато нарушенията са извършени на територията на предоставените им за ползване обекти от железопътната инфраструктура (чл. 118а, ал. 1 от ЗЖТ);

· длъжностно лице, определено от ръководителя на превозвача, може да съставя актове за констатиране на нарушения по чл. 131 от ЗЖТ, извършени в подвижния железопътен състав (чл. 118а, ал. 2 от ЗЖТ).

Правомощията на лицата по чл. 118а се покриват с правомощията на длъжностните лица от органите на МВР. Съгласно чл. 118б от ЗЖТ длъжностни лица, определени от министъра на вътрешните работи, имат право да съставят актове за констатиране на нарушения по чл. 129 – 132 от ЗЖТ.

2. СЛАБО МЯСТО 6: Широк диапазон на размерите на наказанията.

МЯРКА 8: Да бъдат преразгледани размерите на глобите и имуществените санкции.

МЯРКА 9: Да бъде преосмислен широкият диапазон между минимум и максимум на наказанията.

С § 32 – 48 от ЗИД на ЗЖТ се предвиждат промени, като са преразгледани размерите на глобите и е премахнат широкият диапазон между минимум максимум на наказанията, регламентирани в чл. 121, 122, 128 – 141 от ЗЖТ.

3. СЛАБО МЯСТО 13: Липса на разпоредби, санкциониращи извършените в условия на „повторност“ и „системност“ административни нарушения.

С § 31 и §34 и §36-39 от ЗИД на ЗЖТ в Глава осма „Административнонаказателни разпоредби“, в чл. 121, 127, 129-132, се въвежда санкция при повторно и/или при системно нарушение на ЗЖТ или подзаконовата нормативна уредба.

III. Мерки за опростяване и привеждане на услугите за бизнеса в съответствие със Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност (ЗОАРАКСД).

Направени са промени във връзка с несъответствие с разпоредбите на ЗОАРАКСД, констатирани от администрацията на Министерския съвет в резултат от инвентаризация на административните услуги, извършена по проект „Трансформация на модела на административното обслужване“.

С § 13, 16, 21-22 и 24 от ЗИД на ЗЖТ са направени допълнения в чл. 37, чл. 46а, чл. 115б, чл. 115г и чл. 115е от ЗЖТ, с които сроковете за издаване на лицензия за превоз на пътници и/или товари, и на разрешение на лица за оценяване, на сертификати, удостоверения и разрешения, издавани от ИАЖА, като национален орган по безопасността, са определени в закона. Сроковете за отстраняване на нередовности и за предоставяне на допълнителна информация са определени в съответствие с чл. 7, ал. 2 от ЗОАРАКСД.

IV. Други

Със ЗИД на ЗЖТ са направени промени, свързани с отмяна или корекция на някои остарели и неактуални разпоредби в ЗЖТ, както и с уточняване на функциите на ИАЖА:

- С § 1, т. 1, буква „б“ са направени изменения в чл. 7, ал. 1 като се създава нова т. 2а в ЗЖТ относно функцията на ИАЖА да упражнява надзор за изпълнението на изискванията, при които са издадени лицензите или разрешенията. В останалите случаи, за разрешения, издавани от ИАЖА съгласно ЗЖТ, агенцията прилага съответните процедури, описани подробно в наредбите, издадени въз основа на закона.

- С § 1, т. 2 е направено изменение на чл. 7, ал. 2 от ЗЖТ, свързано със задължението на ИАЖА, като национален орган по безопасността, да води регистър на свидетелствата за управление на локомотив, издадени от агенцията съгласно член 22 от Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. за сертифициране на машинисти, управляващи локомотиви и влакове в рамките на железопътната система на Общността (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 51).

- С § 1, т. 3 в чл. 7 от ЗЖТ е създадена ал. 3 точки от 1 до 3 във връзка със определянето на ИАЖА, като национален орган по безопасността, да води национален регистър на превозните средства, регистър на разрешенията за въвеждане в експлоатация на стационарни подсистеми и регистър на разрешенията за пускане на пазара на превозни средства с област на употреба – железопътната инфраструктура на Република България.

Националният регистър на превозните средства (на возилата) отговаря на общите спецификации, приети от Европейската комисия с Решение на Комисията от 9 ноември 2007 година за приемане на обща спецификация на националния регистър на подвижния състав, предвиден в член 14, параграфи 4 и 5 от директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО (2007/756/ЕО) (ОВ L 305, 23.11.2007 г., стр. 30).

Съответно с § 20 в чл. 115а се предвижда заличаване на ал. 7 относно воденето от ИАЖА на регистър на превозните средства и регистър на железопътната инфраструктура относно оперативната ѝ съвместимост. Регистърът на железопътната инфраструктура се води от Национална компания „Железопътна инфраструктура“ съгласно Решение за изпълнение на Комисията от 26 ноември 2014 година относно общите спецификации на регистъра на железопътната инфраструктура и за отмяна на Решение за изпълнение 2011/633/ЕС (2014/880/ЕС) (ОВ L 356, 12.12.2014г., стр. 489—519).

- С § 14 в чл. 38, ал. 2, т. 1 са предложени корекции в съответствие с чл. 17, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС, съгласно който железопътното предприятие кандидатства за издаване на лицензия в държавата-членка на Европейския съюз, в която е установено. В чл. 38, ал. 2, т. 3 се предлага промяна на разпоредбата във връзка с възможността кандидатът да има осигурени дизелови мотрисни влакове,

освен електрически мотрисни влакове.

· С § 19 се предлага допълнение в чл. 114, ал. 1 от ЗЖТ относно задължението на всички работници, свързани непосредствено с движението на влаковете в гарата, да изпълняват разпорежданията на дежурния ръководител. Мотивите за това са, че с чл. 114, ал. 1, първо изречение, дежурният влаков диспечер и дежурните ръководители в гарите са определени за лицата, които ръководят движението на влаковете. С второто изречение е определено задължението за изпълнение на разпорежданията на дежурния влаков диспечер относно движението на влаковете в участъка. Относно организацията на работата в гарата, разпорежданията на дежурния ръководител също са задължителни за лицата, свързани с движението на влаковете в гарата.

· С § 20 в чл. 115а, ал. 1, 3, 5 и 6 са предложени изменения във връзка с необходимостта от постигане на съответствие на използваните в текста термини и понятия с използваните в европейското законодателство.

В ал. 1 текстът в скобите е заличен, тъй като не е актуален и не покрива обхвата на понятието „железопътна система“ съгласно Директива (ЕС) 2016/797. Както е посочено в текста, железопътната система се разделя на подсистеми. Съгласно чл. 115а, ал. 2 от ЗЖТ подсистемите са структурни и функционални и са определени с наредбата по чл. 5, т. 2 от ЗЖТ. Подсистемите на железопътната система са определени в съответствие с Приложение II на Директива (ЕС) 2016/797.

В ал. 3 съществуващият текст е прецизиран, като е посочено, че техническите спецификации за оперативна съвместимост (TCOC) се определят от Европейската комисия. Съгласно член 5, параграф 1 от Директива (ЕС) 2016/797, за да се определят специфичните цели на всяка TCOC, на Европейската комисия се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 50 от директивата. При приемането на тези делегирани актове Европейската комисия обосновава необходимостта от нови или съществено изменени TCOC.

В ал. 5 и 6 са въведени термините „нотифицирани органи“ и „определени органи“ в съответствие с член 2, т. 42 от Директива (ЕС) 2016/797 относно определението за „орган за оценяване на съответствието“.

· С § 9 се предлага отмяна на разпоредбите на чл. 31, ал. 5-6 от ЗЖТ, свързани с международни обединения. Предложената отмяна е свързана с това, че се отваря пазара на вътрешните услуги за железопътен превоз на пътници, с което се цели засилване на конкурентния натиск върху пазара на железопътни услуги с оглед увеличаване на количеството и подобряване на качеството на услугите за превоз на пътници и товари.

Очакваните резултати от прилагането на проекта на ЗИД на ЗЖТ са:

1. националното законодателство ще бъде хармонизирано и приведено в съответствие с европейското посредством транспониране на част от Директива

(ЕС) 2016/2370, което ще допринесе за разширяването на обхвата на единното европейско железопътно пространство на принципа за свободен достъп, така че да се прилага и за вътрешните железопътни пазари, и реформирането на управлението на управителите на железопътната инфраструктура с цел да се осигури равен достъп до нея;

2. националното законодателство ще бъде хармонизирано и приведено в съответствие с европейското посредством транспониране на част от Директива (ЕС) 2016/798, което ще допринесе за развитието и усъвършенстването на безопасността на железопътния транспорт, както и подобрен достъп до пазара на железопътни услуги чрез установяване на обща регулаторна рамка за безопасност на железопътния транспорт, хармонизиране на правилата за безопасност, издаването на сертификати за безопасност на железопътните предприятия, задачите и ролите на националния орган по безопасността;

3. националното законодателство ще бъде хармонизирано и приведено в съответствие с европейското посредством транспониране на част от Директива (ЕС) 2016/797, което ще допринесе за рационализиране и хармонизиране на процедурите за издаване на разрешение за пускане на пазара или за въвеждане в експлоатация на структурни подсистеми на железопътната система с цел да се допринесе за приключване на изграждането на единното европейско железопътно пространство и намаляване на разходите и продължителността на процедурите за издаване на разрешения;

4. тежестта за бизнеса и администрацията ще бъде намалена посредством въвеждане на системата за обслужване на „Едно гише“ при подаване на заявления от кандидатите за получаване на единен сертификат за безопасност, на разрешение за пускане на пазара на превозно средство или на разрешения за типове превозни средства.

5. санкционния режим ще бъде допълнен при нарушения на законодателството по отношение на несправедливо или дискриминационно третиране на железопътни предприятия от управител на железопътна инфраструктура, оператор на обслужващо съоръжение или друго железопътно предприятия, както и непредоставяне на информация, с което се възпрепятства изпълнението на контролните и регулаторните функции на ИАЖА като регулаторен орган и като национален орган по безопасността в железопътния транспорт;

6. законът ще бъде актуализиран чрез отмяна или корекция на остарели или неактуални разпоредби.

На основание Закона за нормативните актове срокът за публикуване на Портала за обществени консултации и на интернет страницата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията на законопроекта, заедно с мотивите и предварителната оценка на въздействието, в който

заинтересованите лица могат да изразят становищата си, е определен на 14 дни. Решението за определяне на по-кратък срок за обществено обсъждане на проекта е взето в съответствие с изискванията на чл. 26, ал. 4, изречение второ, от Закона за нормативните актове, предвид спешната необходимост от транспонирането със законопроекта на разпоредбите на актове на Европейския съюз, като срокът на Република България за транспонирането на един от актовете – Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 г. за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура, е 25 декември 2018 г.

Лица за контакт: Даниел Неделков, Главен директор на Главна дирекция „Железопътна инспекция“, Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“
Тел.: 02/9409511 Маргаритка Французова, Директор на дирекция „Регулиране“ в Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ Тел.: 02/9409515

Отговорна институция

Отговорна институция

Министерство на транспорта и съобщенията

Адрес: София, София , ул. Дякон Игнатий № 9

Електронна поща: mail@mtc.government.bg

Начини на предоставяне на предложения и становища

- Портала за обществени консултации (изисква се регистрация чрез имейл);
- Електронна поща на посочените адреси;
- Системата за сигурно електронно връчване <https://edelivery.egov.bg/> (изисква се квалифициран електронен подпис или ПИК на НОИ);
- Официалния адрес за кореспонденция.

Документи

Пакет основни документи:

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 19.04.2021](#)

[Становище към Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт - вер. 1.0 | 19.10.2018](#)

[Оценка на въздействие към Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт - вер. 1.0 | 19.10.2018](#)

[Мотиви към Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт - вер. 1.0 | 19.10.2018](#)

[Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт - вер. 1.0 | 19.10.2018](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Коментари

[Коментари \(pdf\)](#)

[Коментари \(csv\)](#)

Автор: Елисавета Новакова (26.10.2018 21:02)

Целева група - учащи и работещи

Кой и как определя кога ще се движат пътническите влакове?

Съобразено ли е разписанието с нуждите / работното време на работещите и учащите?

Месечните детските надбавки за едно дете са 30 лева на месец? Защо месечната картата за транспорт на ученик може да е по-скъпа дори от надбавките?

Каква е стратегията на БДЖ, ако времето за транспорт се счита за част от работното време?

История

Начало на обществената консултация - 19.10.2018

Приключване на консултацията - 02.11.2018

Справка за получените предложения

Справка или съобщение.

Окончателен акт на Министерския съвет
