

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

Информация

Откриване / Приключване: 07.08.2023 г. - 21.08.2023 г. Неактивна

Номер на консултация: #8186-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 (ЗЖТ) предвижда изменения, свързани с Мотивирано становище INFR(2021)2161 C(2023)1994 final от 19.04.2023 г. на Европейската комисия (ЕК) по процедура за нарушение № 2021/2161 срещу Република България за неосигуряване на правилното транспониране на чл. 1, параграфи 4, 5, 8 и 14 от 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. В мотивираното становище ЕК твърди, че не е осигурено правилното транспониране на следните разпоредби:

1. Член 1, параграф 4 от Директива (ЕС) 2016/2370, с който се изменя чл. 7 от Директива 2012/34/ЕС;
2. Член 1, параграф 5 от Директива (ЕС) 2016/2370, с който се създават чл. 7а, 7б, 7в и 7д в Директива 2012/34/ЕС;
3. Член 1, параграф 14 от Директива (ЕС) 2016/2370, с който се изменя на чл. 5б от Директива 2012/34/ЕС.

1. По отношение на чл. 7 „Независимост на управителя на инфраструктура“ от Директива 2012/34/ЕС:

1.1. В мотивираното становище ЕК посочва, че относно текста на чл. 7, параграф 1, трета алинея от директивата – „Държавите членки гарантират, че членовете на надзорния съвет и на управителния съвет на управителя на инфраструктура и ръководителите, които са на тяхно пряко подчинение, работят безпристрастно и тяхната безпристрастност не е повлияна от никакви конфликти на интереси“, в българското законодателство се съдържат разпоредби, които предотвратяват конфликта на интереси на управителните органи на основния управител на

инфраструктурата – Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ), но „законодателството за транспониране не съдържа изрична разпоредба, която да въвежда изискването безпристрастността на ръководителите, които са на пряко подчинение на надзорния и управителния съвет, да не бъде повлияна от конфликт на интереси. Освен това разпоредбата, с която е извършено транспонирането, не съдържа изрично позоваване на обстоятелството, че работят „безпристрастно“, нито на изискването „безпристрастността да не е повлияна от никакви конфликти на интереси“ по отношение на функционирането на висшите органи на управителя на инфраструктура. Комисията счита, че това изискване следва да бъде изрично въведено по отношение на тях.“

1.2. В мотивираното становище ЕК посочва, че текстът на чл. 7, параграф 3 от директивата, уреждащ забраната членовете на висшите органи на управителя на инфраструктура да бъдат едновременно назначени в различни органи, е транспониран и с мерките за транспониране се определя обща забрана за членовете на управителния съвет на управителя на инфраструктура да извършват от свое име или от името на друг субект конкурентна дейност или да бъдат в договорни отношения с други дружества или сдружения със сходен предмет на дейност, но „настоящите национални мерки не гарантират достатъчна правна сигурност по отношение на това кои предприятия са действително обхванати от националното законодателство в това отношение“.

В отговор на мотивираното становище на ЕК, в законопроекта се предлага с § 4 да се създаде чл. 24б:

„Чл. 24б. (1) Лицата, участващи в органите на управление на управител на железопътна инфраструктура и ръководителите, които са на тяхно пряко подчинение и са отговорни за вземането на решения във връзка с основните им функции, работят безпристрастно и тяхната безпристрастност не е повлияна от никакви конфликти на интереси, които могат доведат до получаването на облага по смисъла на чл. 54 от Закона за противодействие на корупцията и за отнемане на незаконно придобитото имущество. Те не могат да извършват конкурентна дейност, както и да бъдат в договорни отношения с железопътни предприятия, дружества или сдружения.

(2) Лицата по ал. 1 не могат да заемат едновременно следните длъжности:

1. членове на органи на управление на управител на инфраструктура и членове на органи на управление на железопътно предприятие;
2. служители, отговорни за вземането на решения във връзка с основните функции и членове на органи на управление на железопътно предприятие;
3. ако има надзорен съвет — членове на надзорния съвет на управител на инфраструктура и членове на надзорния съвет на железопътно предприятие;
4. членове на надзорния съвет на предприятие, което е част от вертикално интегрирано предприятие по смисъла на Директива (ЕС) 2016/2370 и което

упражнява контрол едновременно над железопътно предприятие и над управител на инфраструктура, и членове на органите на управление на този управител на инфраструктура“.

2. По отношение на чл. 7а „Независимост на основните функции“ от Директива 2012/34/ЕС:

В мотивираното становище ЕК посочва, че конкретната цел на чл. 7а, параграфи 1 и 2 - да се гарантира, че дадено железопътно предприятие или друго юридическо лице не упражнява решаващо влияние върху управителя на инфраструктурата във връзка с основните му функции, не е постигната. Комисията счита, че „националното право трябва ясно и изрично да възпрепятства упражняването на решаващо влияние върху съществените функции на управителя на инфраструктура, независимо дали тези функции се упражняват пряко от управителя на инфраструктурата или се възлагат на друг субект в изпълнение на член 7в от директивата“.

В отговор на мотивираното становище на ЕК, в законопроекта се предлага с § 4 да се създаде чл. 24а, ал. 3:

„(3) Държавни органи, железопътни предприятия или други лица не могат да упражняват решаващо влияние върху управителя на железопътна инфраструктура по отношение на основните му функции“.

3. По отношение на чл. 7б „Безпристрастност на управителя на инфраструктура по отношение на управлението на трафика и планирането на поддръжката“ от Директива 2012/34/ЕС:

В мотивираното становище ЕК посочва, че „този член е транспониран в българското национално законодателство, с изключение на второто изречение от параграф 3 относно планирането на дейностите по поддръжка“, както и „нито една национална разпоредба не изисква в общ план управителят на инфраструктура да действа по недискриминационен начин при планиране на дейностите по поддръжка“.

В отговор на мотивираното становище на ЕК, в законопроекта се предлага с § 2, т. 1 в чл. 10, ал. 1, т. 5 след думите „железопътната инфраструктура“ се добавя „по прозрачен и недискриминационен начин и“.

4. По отношение на чл. 7в „Възлагане на дейности на външни изпълнители и споделяне на функциите на управителя на инфраструктура“ от Директива 2012/34/ЕС:

В мотивираното становище ЕК посочва, че „чл. 10 от Закона за железопътния транспорт е в нарушение на директивата, тъй като забранява прехвърлянето на основните функции на управителя на инфраструктурата. Съгласно член 7в, параграф 1 от директивата на управителя на инфраструктура следва да бъде разрешено да възлага (прехвърля) някои от своите функции на друг субект, включително своите основни функции, ако реши.“

В отговор на мотивираното становище на ЕК, в законопроекта се предлага:

4.1. С § 2, т. 1 в чл. 10, ал. 2 думите „и не могат да се прехвърлят“ да се заличат.

4.2. С § 1 в чл. 3 да се създаде ал. 1а:

„(1а) Концесионерите по ал. 1 са управители на железопътната инфраструктура“.

4.3. С § 4 да се създаде чл. 24а, ал. 1, 2 и 4:

„Чл. 24а (1) При условие че не възниква конфликт на интереси и че е гарантирана поверителността на търговската информация, в съответствие с действащото законодателство управител на железопътна инфраструктура може:

1. да възлага функции по чл. 10, ал. 1 на трето лице - търговец, при условие че то не е железопътно предприятие, не контролира железопътно предприятие, нито е контролирано от железопътно предприятие;

2. да възлага извършването на дейности по развитие, поддръжка и обновяване на железопътната инфраструктура и свързани с това задачи на железопътни предприятия или дружества, които контролират железопътно предприятие или са контролирани от железопътно предприятие.

(2) В случаите по ал. 1 управителят на железопътната инфраструктура изпълнява надзорните си правомощия и носи крайната отговорност за упражняването на функциите си.

(4) Конфликт на интереси по ал. 1 е налице, когато управителят на железопътна инфраструктура, негови служители или наети от него лица извън неговата структура, които участват в подготовката или възлагането на функциите или дейностите по ал. 1 или могат да повлияят на възлагането, имат интерес, който може да води до облага по смисъла на чл. 54 от Закона за противодействие на корупцията и за отнемане на незаконно придобитото имущество и за който би могло да се приеме, че влияе на тяхната безпристрастност и независимост.“

5. По отношение на чл. 56 „Функции на регулаторния орган“ от Директива 2012/34/ЕС:

В мотивираното становище ЕК твърди, че Република България не е изпълнила задължението си да транспонира и прилага правилно член 56 от директивата, като е посочила следното:

„Първо, когато в българското законодателство е посочено действие на регулаторен орган по собствена инициатива (чл. 116, ал. 5 от Закона за железопътния транспорт), обхватът на действие на регулаторния орган е ограничен до букви „а“-„й“ от член 56, параграф 1 от директивата, докато в самата директива се посочва по-широк обхват на действие („коригиране на дискриминация по отношение на заявителите, нарушения на пазара и други нежелателни тенденции на тези пазари“), с конкретно, но не изключително, позоваване на член 56, параграф 1, букви „а“-„й“ от нея.

Второ, с изключение на чл. 116, ал. 5 от Закона за железопътния транспорт, останалите разпоредби на националното законодателство, свързани с контролната функция на регулаторния орган, които се съдържат в чл. 116, ал. 6-11 от Закона за железопътния транспорт, се отнасят само за действия на регулаторния орган в отговор на жалби, а не по собствена инициатива“.

В отговор на мотивираното становище на ЕК, в законопроекта се предлага с § 5 в чл. 116 да се създадат ал. 10а и 10б:

„(10а) Без да се засягат правомощията на Комисията за защита на конкуренцията за осигуряване на конкуренцията на пазара за железопътни услуги, когато е целесъобразно, Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ във функцията си на регулаторен орган упражнява контрол по своя инициатива и взема решения за налагане на подходящи мерки за коригиране на дискриминация по отношение на заявителите, нарушения на пазара и други нежелателни тенденции на пазара, по-специално във връзка с обстоятелствата по ал. 5, т. 1 -11.

(10б) Решението по ал. 10а може да се обжалва по реда на Административнопроцесуалния кодекс“.

II. Други предложения за промени:

С § 6, ал. 1 се предлага навсякъде в закона думите „министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията“, „министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията“ и „Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията“ се заменят съответно с „министърът на транспорта и съобщенията“, „министъра на транспорта и съобщенията“ и „Министерството на транспорта и съобщенията“. Съгласно т. 3 от Решението на Народното събрание за приемане на структура на Министерския съвет на Република България (обн., ДВ, бр. 106 от 2021 г., изм., бр. 110 от 2021 г.) Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията се преобразува в Министерство на транспорта и съобщенията.

С § 3 и § 6, ал. 2 се предлага навсякъде в закона думата „молба“ да се замени с думата „заявление“. С писмо с рег. № 03-00-239/26.05.2023 г. относно систематизиране на усилията за подобряване на регулаторната политика на Република България, администрацията на Министерския съвет е предложила горепосочената промяна във връзка с целите за намаляване на административната тежест.

В съответствие с разпоредбата на чл. 26, ал. 4 от Закона за нормативните актове, обществените консултации по законопроекта се провеждат в 14-дневен срок, тъй като е необходимо спешно да бъдат приети промените в Закона за железопътния транспорт, с които ще бъде прекратена процедурата във връзка с Официално уведомително писмо C(2021)7177 от 12.11.2021 г. и Мотивирано становище INFR(2021)2161 C(2023)1994 final от 19.04.2023 г. на Европейската комисия (ЕК) по

процедура за нарушение № 2021/2161 срещу Република България за неосигуряване на правилното транспониране на чл. 1, параграфи 4, 5, 8 и 14 от 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. Целта на законопроекта е да се прекрати наказателната процедура срещу Република България и Европейската комисия да не сезира Съда на Европейския съюз, с оглед избягване на неблагоприятни последици и налагане на санкция за държавата.

Лице за контакт: Мария Стефанова Главен секретар ИА "Железопътна администрация" Тел.: 02/9409378 E-mail: mstefanova@iaja.bg

Отговорна институция

Отговорна институция

Министерство на транспорта и съобщенията

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

Електронна поща: mail@mtc.government.bg

Документи

Пакет основни документи:

[Частична предварителна оценка на въздействието към Проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт - вер. 1.0 | 07.08.2023](#)

[Становище на МС към Проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт - вер. 1.0 | 07.08.2023](#)

[Таблица на съответствието с правото на ЕС към Проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт - вер. 1.0 | 07.08.2023](#)

[Мотиви към Проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт - вер. 1.0 | 07.08.2023](#)

[Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт - вер. 1.0 | 07.08.2023](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Коментари

История

Начало на обществената консултация - 07.08.2023

Приключване на консултацията - 21.08.2023

Справка за получените предложения

Справка или съобщение.

Окончателен акт на Министерския съвет
