**СПРАВКА**

за постъпилите предложенията при общественото обсъждане

на Закона за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт в периода 19.10.2018 г. – 02.11.2018 г.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Изготвил предложението** | **Предложение** | **Приема/ не приема предложението** | **Мотиви** |
| Дата: 26.10.2018 г.  Автор: Aziti | **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? | Не се приема | Коментарите, поставени в Портала за обществени консултации на Министерски съвет с автор Aziti не са свързани с текстовете на публикувания Закон за изменение и допълнение на Закон за железопътния транспорт. |
| Писмо с № ЖИ-39652/02.11.2018  ДП НКЖИ | Във връзка с публикувания за обществено обсъждане проект на закон за изменение и допълнение на закона за железопътния транспорт (ЗИД на ЗЖТ) предлагаме в конкретни текстове да се нанесат следните редакции:  1. Съгласно § 1 на ЗИД на ЗЖТ текстът на чл.7, ал. 1, т.5 гласи следното: „Чл.7. (1) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация": т. 5. издава разрешения за въвеждане в експлоатация на подсистемите за контрол, управление и сигнализация по железопътните линии, на енергийните и инфраструктурните подсистеми, изграждащи националната железопътна система, при условия и по ред, определени с наредбата по чл. 5, т. 2;“  Предлагаме текстът на чл.7, ал.1, т.5 да придобие следния вид: „Чл.7. (1) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация": т. 5. издава разрешения за въвеждане в експлоатация на следните подсистеми, изграждащи националната железопътна система: подсистема „Инфраструктура“, подсистема „Енергия“ и подсистема „Контрол, управление и сигнализация“, при условия и по ред, определени с наредбата по чл. 5, т. 2;"  Предложението ни е продиктувано от идеята за унифициране на терминологията в ЗЖТ и европейските актове, които регламентират техническите спецификации за оперативна съвместимост по отношение на подсистемите на железопътната система, а именно:  - Регламент (ЕС) № 1299/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 година относно техническите спецификации за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Инфраструктура" на железопътната система в Европейския съюз;  - Регламент (ЕС) № 1301/2014 на от 18 ноември 2014 година относно техническите спецификации за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Енергия" на железопътната система в ЕС;  - Регламент (ЕС) 2016/919 на Комисията от 27 май 2016 година относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемите „Контрол, управление и сигнализация" на железопътната система в Европейския съюз. | Не се приема | Текста в ЗИД на ЗЖТ е произтекъл от изискването на *член 16* **Функции** от Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от11 май 2016 година относно безопасността на железопътния транспорт. Съгласно параграф 2 от посочения член  *„На националния орган по безопасността се възлагат най-малко следните функции: а) издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация на подсистемите за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, на енергийните и инфраструктурните подсистеми, изграждащи железопътната система на Съюза, в съответствие с член 18, параграф 2 от Директива (ЕС) 2016/797;“*  Предложения текст в ЗИД на ЗЖТ е точен и отговаря на разпоредбата на Директивата. |
| 2. С промените, предвидени в § 4 от ЗИД на ЗЖТ, се изменят и допълват текстовете на чл. 10, като се дава право на управителя на железопътната инфраструктура да възложи функциите, свързани с разпределение на тяговата електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт, на лице, което не е железопътно предприятие, не контролира железопътно предприятие или не е контролирано от железопътно предприятие.  Предвид горното, предлагаме тази възможност да се съобрази с лицензионния режим, установен с закона за енергетиката (чл.43, ал.12 от ЗЕ), с цел постигане на единен правен режим по отношение на дейността, свързана с разпределение на тяговата електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт. | Не се приема | Тази възможност отпадна от последния вариант на ЗИД. |
|  | 3. Предлагаме в текста на чл.132, ал.1 да се разширят случаите, подлежащи на санкция, както и да се увеличи размера на глобата, с цел превенция и постигане на достатъчен възпиращ ефект по отношение на евентуалните нарушители, а именно:  „Чл. 132. (1) Наказва се с глоба от 300 до 700 лв. водач на пътно превозно средство или друг участник в движението, който преминава през железопътната линия извън определените за това места или нерегламентирано преминава през железопътните прелези."  С предложения текст се цели да се ограничат инцидентите, при които водачи на пътни превозни средства или други участници в движението, с риск за живота преминават през железопътни прелези при спуснати бариери или звукова и светлинна сигнализации, показващи приближаването на влак. Статистиката сочи, че само за последните 3 години (2015, 2016, 2017 г.), при инциденти на прелези са ранени 25 души, а загиналите са 11. До 1 юни 2018 г. инцидентите на прелези са 13, с 6 ранени и 2-ма загинали. Значителни са и щетите, които търпи компанията от повредени бариерни механизми. | Не се приема | 1. „Друг участник в движението“, който преминава през железопътната линия извън определените за това места се санкционира по чл. 130 от ЗЖТ. Но този „друг участник в движението“ може да пресича на нерегламентирано място (санкция по чл. 130) и без да е „участник в движението“, а например – върви през полето и пресича жп линия на нерегламентирано място. 2. „Друг участник в движението“ (освен водач на ППС – което може да бъде и велосипед съгласно § 6, т. 19 от ДР на Закона за движение по пътищата (ЗДП)), ако се им предвид „пешеходец“ няма как да премине нерегламентирано през „железопътните прелези“, т. к.:   а) в Наредба № 55 са регламентирани „пешеходни прелези“;  б) Съгласно чл. 188, т. 6 от Н-55 на прелезите се поставя „пътна сигнализация – шосейни светофари, пътни знаци и пътна маркировка“. Т. е. на пешеходния прелез може да има забраняващ преминаването на „пешеходец“ само „шосеен светофар“;  в) и ако пешеходецът премине на червен светофар – той нарушава ЗДП. На прелезите за автомобили, (които не са за пешеходци, няма определен в закона (както в ЗДП, така и в ЗЖТ) начин да се сигнализира на пешеходеца, че е забранено да премине през прелеза – сигналите са за автомобилите. Т. е. пешеходеца може да се приеме, че преминава извън определените места;  г) Когато има пътен прелез, но преминават и пешеходци, съгласно Наредба № 55 се изгражда комбиниран прелез - пътен и пешеходен.   1. Водач на пътно превозно средство, който „наруши правилата за преминаване през железопътен прелез“ (а не „през железопътните прелези“, т. к. няма как да премине през повече от един прелез) се наказва с глоба от 20 до 150 лв съгласно чл. 180 от ЗДП. Съгласно чл. 165 от ЗДП глобата по чл. 180 от ЗДП се налага от „определени от министъра на вътрешните работи служби“. Съгласно чл. 118б от ЗЖТ право да съставят актове по чл. 132 имат „длъжностни лица, определени от министъра на вътрешните работи“. За едно нарушение – „нарушение на правилата за преминаване през железопътен прелез“ би следвало да има една санкция, а не две, по два различни закона. 2. Относно щетите, които търпи НКЖИ от повредени бариерни механизми, в ЗЖТ има санкция – съгласно чл. 131, ал. 1 – глоба от 50 до 150 лв. и **заплащане стойността на повреденото имущество** на „лице, което поврежда железопътни съоръжения“. До сега от НКЖИ не са посочвали стойността на повреденото имущество при издаване на НП от изпълнителния директор на ИАЖА за нарушение, при което е счупена бариера на прелез. |
| Дата: 06.11.2018 г.  По електронната поща от  Бойко Калъчев,  Главен експерт  Сектор "ТСОС и ОР" към Инспекция „БП и ТСОС“  ДП „НКЖИ” | Приложено изпращам за информация моите предложения и коментари по ЗИД на ЗЖТ, отбелязани в текста на ЗЖТ с нанесените промени, който отдел "Правна" на ДП НКЖИ изготви и ни изпрати за улеснение (вж. имейла по-долу на шефката на отдела Светла Свиленова).  Позволих си да ги изпратя, защото отдел "Правна" на ДП НКЖИ са решили да не ги вземат предвид с мотивите, че те не касаели УИ, или не са достатъчно основателни.  Повечето от предложенията ми са свързани с избягване на механичната замяна навсякъде в текста на термина "сертификат за безопасност" (СБ) с "единен сертификат за безопасност" (ЕСБ) със следните мотиви (отбелязани в предложението ми по чл.7, ал.1, т.8 на ЗЖТ ):  - СБ на ЖП ще продължат да се издават до крайният срок за транспониране на Директива 2016/798 от ДЧ на ЕС (т.е. до „съответната дата” на влизане в сила на Делегиран Регламент (ЕС) 2018/763 на ЕК от 09.04.2018 г. за определяне на технически разпоредби относно издаването на единен сертификат за безопасност - т.е. до 16.06.2019 или евентуално до 16.06.2020 г.);  - дотогава НОБ ще продължават да издават СБ (части А и Б), а изменянето или отнемането им дори и по-късно – до срока на тяхната валидност;  - формата и съдържанието на СБ и ЕСБ са различни;  Затова и дефиницията в т. 27 от ДР на ЗЖТ смятам, че до 15.06.2024 г. е коректно да продължи да се отнася за "сертификат за безопасност", като след нея се добави и "единен сертификат за безопасност" (посочената дата е крайната дата на валидност на всички СБ, издадени преди 16.06.2019 г., които дотогава хипотетично могат да бъдат актуализирани и изменяни от НОБ). | Не се приема | Предложенията и забележките на г-н Калъчев са свързани с валидност на Сертификатите за безопасност на железопътните предприятия, издадени преди 16 юни 2019 година процедурите по издаване на сертификат за безопасност, започнали и недовършени до 16 юни 2019 г. и с прилагане на разпоредбите за единен сертификат.  В съответствие с член 31, параграф 2 от Директива (ЕС) 2016/798 в § 52 от Преходните и заключителни разпоредби на ЗИД на ЗЖТ се предвижда сертификатите за безопасност на железопътни предприятия, издадени от ИАЖА преди 16 юни 2019 г. да запазят действието си до изтичането на срока, за който са издадени. е въведено с. С цел защита на интересите на железопътните предприятия и на управителя на железопътната инфраструктура, с § 25 се предлага промяна в чл. 115ж, с която се дава възможност в случай на отказ за издаване на единен сертификат за безопасност или на удостоверение за безопасност, решението да може да бъде обжалвано от заявителите пред Административния съд София-град. В случай, че отказът е направен от АЖТЕС, заявителите могат да подават жалби и оспорват решенията пред Апелативния съвет, определен съгласно член 55 от Регламент (ЕС) 2016/796.  С § 54, ал. 1 се определя редът на действие в случай, че процедура за издаване на сертификат за безопасност е започнала по досегашния ред, но не може да завърши преди 16 юни 2019 г. и сертификат за безопасност няма да бъде издаден преди тази дата. В този случай се прилага член 15 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/763 на Комисията от 9 април 2018 година за определяне на практически разпоредби относно издаването на единни сертификати за безопасност на железопътни предприятия съгласно Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕО) № 653/2007 на Комисията (OB L 129/49 от 2018г.), като националният орган по безопасността трябва незабавно да информира заявителя и АЖТЕС и да извърши действията, предвидени в разпоредбата на регламента.  След приемането си ЗИД на ЗЖТ ще влезе в сила от деня на обнародването му в „Държавен вестник“ с изключение на § 8, т. 1 относно чл. 29, ал. 4, т. 7, § 9, т. 1, буква „б“ относно чл. 31, ал. 1, и т. 5, буква „б“ относно ал. 8, § 11, т. 1 относно чл. 33, ал. 1, § 12, т. 1 относно чл. 34, ал. 1 и т. 2, буква „а“ относно ал. 3, § 17, т. 1 относно чл. 50, ал. 1, т. 1, § 20, т. 6 относно чл. 115а, ал. 8, § 22, относно чл. 115г, § 23 относно чл. 115д, § 24 относно чл. 115е, § 25 относно чл. 115ж, § 26 относно чл. 115з, § 35, т. 1 относно чл. 128 и § 49, т. 7 относно § 1, т. 27, които се прилагат от 16 юни 2019 г. |
| ИАЖА | **Да се промени § 53 от Преходните и заключителни разпоредби на ЗИД на ЗЖТ и да стане:**  **§ 53.** (1) Разрешения за въвеждане в експлоатация на превозни средства, издадени преди 16 юни 2019 г., включително разрешения, предоставени съгласно международни споразумения RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) и RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), остават в сила съобразно условията, при които са издадени.  (2) Превозни средства, за които са били издадени разрешения за въвеждане в експлоатация преди 16 юни 2019 г., получават ново разрешение за пускане на пазара на превозно средство, за да бъдат експлоатирани след тази дата в една или повече мрежи, които все още не са обхванати от тяхното разрешение. | Приема се | Предлаганият текст е в съответствие с *Член 54,* параграфи 2 и 3 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 |
| ИАЖА | **Да се създаде § 54 от Преходните и заключителните разпоредби на ЗИД на ЗЖТ:**  **§ 54.** (1) Започналите и недовършени до 16 юни 2019 г. процедури по издаване на сертификат за безопасност се довършват по реда, определен в член 15 на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/763 на Комисията от 9 април 2018 година за определяне на практически разпоредби относно издаването на единни сертификати за безопасност на железопътни предприятия съгласно Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕО) № 653/2007 на Комисията (OB L 129/49 от 2018г.).  (2) Започналите и недовършени до 16 юни 2019 г. процедури по издаване на разрешения за въвеждане в експлоатация на превозни средства се довършват по реда, определен в член 55 на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията от 4 април 2018 година за определяне на практически разпоредби относно процеса на разрешаване на железопътни возила и на типове железопътни возила в съответствие с Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета (OB L 90/66 от 2018г.). | Приема се | Относно започналите и недовършени до 16 юни 2019 г. процедури се прилагат Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/763 и с Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545. |