**СПРАВКА**

за постъпилите 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, 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-годишина 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.“ | 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 **годишна програма** 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 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. |
| 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:  *-* до2030 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 утрои дължината на наличната високоскоростна железопътна мрежа и да се поддържа гъста жп мрежа във всички държави-членки. До 2050 г. по-голямата част от пътническия 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.“ |
| 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 произшествия, да се отмени.  Със създаването на Национален борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт (НБРПВВЖТ) и приемането с ПМС № 6 от 22.01.2020 г. на Правилник за организацията, структурата и дейността на НБРПВВЖТ, се създаде структура за разследване на тежки железопътни произшествия, 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.  Разрешение завъвеждане 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), но с директива 2016/797 се отменя Директива 2008/57 и за локомотивите няма да се издават разрешения за въвеждане в експлоатация от НОБ. | Приема се. |  |
| 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 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 наложително, административният орган да включи и разпореждане 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. | В законопроекта се предвижда предварително изпълнение само по отношение на задължителни предписания, издадени от изпълнителния директор на ИАЖА по предложената 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 предложените 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 предвижда за задължителни предписания, издавани от изпълнителния директор на ИА“ЖА“, само за конкретни случаи, а именно: „При констатиране на нарушение, свързано с безопасността на движението и сигурността на привозите, 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 предприятията в железопътния превоз“ са неоснователни. |
| СНЦ „Асоциация на предприятията 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 отделяне, 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 й 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 да преструктуриране 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 променилото 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. | Не се приема. | 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, отделяне и отделяне 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 преобразуващото се дружество, което се прекратява без ликвидация.  Изказаното в становището на СНЦ „Асоциация на предприятията в железопътния превоз“ предположение, че преобразуването чрез промяна на правната форма на търговското дружество е свързано единствено с промяна на неговата 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. |