



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

[линк към консултацията](#)

Информация

Откриване / Приключване: 24.07.2025 г. - 22.08.2025 г. Неактивна

Номер на консултация: #11325-K

Област на политика: Архив - Транспорт

Тип консултация: Закон

Вносител: Министерство на отбраната

Тип носител: Национално

Проектът на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт предвижда промени, свързани с прилагането на Решение за изпълнение (ЕС) 2018/1614 на Комисията от 25 октомври 2018 година за определяне на спецификации за регистрите на превозните средства, посочени в член 47 от Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета, и за изменение и отмяна на Решение 2007/756/ЕО на Комисията (Решение за изпълнение (ЕС) 2018/1614), както и прилагането на Регламент (ЕС) № 2021/782 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2021 година относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт (ОВ, L 172/1 от 15 май 2021 г.) (Регламент (ЕС) № 2021/782), с който е отменен Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт (ОВ, L 315/14 от 3 декември 2007 г.) (Регламент (ЕО) № 1371/2007).

В чл. 5, пар. 1 от Решение за изпълнение (ЕС) 2018/1614 е регламентирано, че всяка държава членка на Европейския съюз трябва да посочи регистриращ орган, който ще обработва заявления и ще актуализира данни в Европейския регистър на превозните средства (ЕРПС) за превозни средства, регистрирани на нейна територия. Съгласно чл. 5, пар. 2 от Решение за изпълнение (ЕС) 2018/1614 регистриращия орган може да бъде националният орган, който отговаря за поддържането и актуализирането на националния регистър на превозните средства. В съответствие с чл. 8 от Решение за изпълнение (ЕС) 2018/1614, държавите членки трябва да

прехвърлят данните за регистрираните превозни средства от националните регистри на превозните средства в ЕРПС. Всички държави членки ще използват централизирано регистриране на превозни средства в ЕРПС.

Понастоящем, в съответствие с чл. 7, ал. 3, т. 1-3 от Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ 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.

В законопроекта с § 1 относно чл. 6, ал. 8 от ЗЖТ се предлага Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ да бъде определена за регистриращ орган в железопътния транспорт съгласно изискванията на Решение за изпълнение (ЕС) 2018/1614. Във връзка с това, с § 2 се предлага да се отмени чл. 7, ал. 3, т. 1 от ЗЖТ, в която е предвидено Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ да води Национален регистър на превозните средства. Агенцията ще води само 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.

С § 3 относно чл. 45, ал. 3 и с § 9 относно § 1, т. 40 от Допълнителните разпоредби на ЗЖТ се променят препратките относно Националния регистър на превозните средства, като се заменят с препращане към ЕРПС.

На следващо място законопроектът предвижда промени, свързани с прилагането на Регламент (ЕС) № 2021/782, с който беше отменен Регламент (ЕО) № 1371/2007. Целта на стария регламент беше 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 отчиташе, че железопътните превозвачи в някои държави-членки могат да изпитат трудности при прилагането на разпоредбите на регламента в тяхната цялост при влизането му в сила. Ето защо на основание член 2, параграф 4 от стария регламент държавите-членки можеха да допуснат, на прозрачна и недискриминационна основа, временни изключения от прилагането на разпоредбите му по отношение на вътрешни услуги за железопътен превоз на пътници за максимален срок от 5 години, който можеше да бъде подновен два пъти, за не повече от 5 години всеки път. Република България се беше възползвала от възможността за отлагане на някои разпоредби от прилагането на Регламент (ЕО) № 1371/2007, като на основание член 2, параграф 4 от същия със Закона за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт (обн., ДВ, бр. 47 от 2011 г.) бе отложено прилагането на някои разпоредби от Регламент (ЕО) № 1371/2007. На 3.12.2019 г. изтече вторият петгодишен период, през който бе отложено прилагането на някои разпоредби от Регламент (ЕО) № 1371/2007, а на 4.12.2024 г. изтече третия последен петгодишен период на отлагане на стария регламент.

В преамбюла на новия регламент - Регламент (ЕС) № 2021/782 (т. 8-9) е посочено, че една от целите на регламента е да подобри услугите за железопътен

превоз на пътници в Европейския съюз. Затова държавите членки следва да могат да допускат изключения за услуги в области, в които значителна част от услугата се извършва извън ЕС. Освен това, за да се даде възможност за плавен преход от рамката, установена съгласно Регламент (ЕО) № 1371/2007, към рамката на Регламент (ЕС) № 2021/782, приетите по-рано национални изключения следва да бъдат постепенно премахнати, за да се гарантират необходимите правна сигурност и приемственост. Държавите членки, допуснали изключения съгласно член 2, параграф 4 от Регламент (ЕО) № 1371/2007, имат право да освобождават вътрешните услуги за железопътен превоз на пътници от прилагането на онези разпоредби от Регламент (ЕС) № 2021/782, които изискват значително приспособяване, и във всеки случай само за ограничен период от време.

Република България е отложила прилагането на някои разпоредби от Регламент (ЕС) № 2021/782, като чрез системата Инфрасолв на 13.06.2024 е уведомила Европейската комисия за това. През месец ноември 2024 г. Европейската комисия публикува в табличен вид списък с изключенията от прилагането на членове от Регламент (ЕС) № 2021/782, които са поискали държавите членки, включително и Република България – списъкът е достъпен на следния адрес:

https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/passenger-rights/rail-passenger-rights_en .

Република България е заявила (чрез предварителна писмена процедура) изключения от прилагането на Регламент (ЕС) № 2021/782, които се предлага понастоящем да бъдат регламентирани в ЗЖТ, както следва:

1. За превозите на пътници с железопътен транспорт, които се извършват изключително с „историческа или туристическа цел“, Регламент (ЕС) № 2021/782 да не се прилага, на основание чл. 2, пар. 2 от регламента, с изключение на чл. 13 „Отговорност за пътници и багаж“ и чл. 14 „Застраховка и покритие на отговорността“ от регламента, които вече са приложими. Това са атракционни пътувания с историческа или туристическа цел, които се осъществяват с реставрирани парни локомотиви и/или ретро-вагони. Те се осъществяват само при специални поводи и на официални празници и не са включени в Графика за движение на влаковете (ГДВ). В този смисъл атракционните пътувания нямат характер на стандартна превозна услуга и не попадат в обхвата на определението „услуга“, съгласно чл. 3, пар. 10 на Регламент (ЕС) № 2021/782, а именно услуга за железопътен превоз на пътници, който се извършва между железопътни гари в съответствие с разписание, включваща също и транспортни услуги, предлагани с цел пренасочване.

2. По отношение на градските и крайградските услуги за железопътен превоз на пътници на основание чл. 2, пар. 6, буква „а“ от регламента да не се прилагат следните членове: чл. 6 „Велосипеди“, чл. 9 „Информация за пътуването“, пар. 2 и 3, чл. 15 „Авансови плащания“, чл. 17 „Отговорност за закъснения, пропуснати връзки и отменяне“, чл. 18 „Възстановяване на средства и пренасочване“, чл. 19 „Обезщетяване“ и чл. 20 „Помощ“ от Регламент (ЕС) 2021/782 .

Съгласно чл. 3, ал. 1, т. 13 от Регламент (ЕС) 2021/782 „градска и крайградска услуга за железопътен превоз на пътници“ означава услуга за железопътен превоз на пътници по смисъла на член 3, т. 6 от Директива 2012/34/ЕС. Определението от Директива 2012/34/ЕС за „градски и крайградски услуги“ е въведено в националното ни законодателство с § 1, т. 11 от Допълнителната разпоредба на Наредба № 43 от 11.09.2001 г. за железопътен превоз на пътници, багажи и колетни пратки, където е посочено, че „градски и крайградски услуги“ са транспортни услуги, чиято главна цел е задоволяване на транспортните потребности на даден град или агломерация, включително трансгранична, а също и транспортните потребности между такъв град или агломерация и околните райони.

От горепосоченото следва, че чл. 6, чл. 9, пар. 2 и 3, чл. 15, чл. 17, чл. 18, чл. 19 и чл. 20 от Регламент (ЕС) 2021/782 няма да се прилагат за бързи и пътнически влакове, пътуващи по всички направления, включени в Графика за движение на влаковете, осъществяващи градска и крайградска услуга за железопътен превоз на пътници, по смисъла на член 2, параграф 6, буква „а“ от Регламент (ЕС) 2021/782 във връзка с член 3, ал. 1, т. 13 от Регламент (ЕС) 2021/782.

Неприлагането на чл. 6 „Велосипеди“ от Регламент (ЕС) № 2021/782 по отношение на „градските и крайградските услуги за железопътен превоз на пътници“ е необходимо, тъй като към настоящия момент наличният подвижен състав в Република България не е технически пригоден, за да позволи на пътниците безопасно да превозват велосипеди във влака. Липсват специални места за превоз на велосипеди. В наличния подвижен състав, който е физически и морално остарял и силно амортизиран, дори пътниците да упражняват надзор върху своите велосипеди по време на пътуването и да положат всички разумни усилия, не биха могли да гарантират, че техните велосипеди няма да причинят вреда или щета на други пътници, оборудване за придвижване, багаж или железопътни операции, поради което е предложено отлагане на приложението на чл. 6 от регламента по отношение на „градските и крайградските услуги за железопътен превоз на пътници“.

Република България е сключила Договор № Д-30/04.09.2024 г. за доставка на 20 едноетажни беземисионни електрически мотриси и Анекс към Договор № ДС-12/7.11.2024 г. за доставка на още 5 едноетажни беземисионни електрически мотриси със срок за доставка и регистрация 31.08.2026 г. По друг договор до края на 2027 г. се предвижда да бъдат въведени в експлоатация 35 нови електрически мотриси. Общо за периода 2026-2027 г. ще бъдат доставени, регистрирани и въведени в експлоатация 60 нови електрически мотриси.

За осигуряването на подвижен състав, който позволява безопасното превозване на велосипеди, е необходим допълнителен период от време, допустим съгласно чл. 2, параграф 6, буква „а“ от регламента по отношение на „градските и крайградските услуги за железопътен превоз на пътници“.

Във връзка с горното е предложено отлагане на приложението на чл. 6 от регламента по отношение на „градските и крайградските услуги за железопътен превоз на пътници“.

Член 9 „Информация за пътуването“, пар. 2 и 3 от Регламент (ЕС) № 2021/782 предвиждат, че на пътниците по време на пътуването следва да се предоставя най-малко информацията, посочена в Приложение II, част I и част II на регламента. С наличния подвижен състав в експлоатация, който е физически и морално остарял и силно амортизиран, към настоящия момент не е възможно във всички влакове да се осигури тази информация, поради липсата на оборудване в значителна част от вагоните и мотрисните влакове за предоставяне на такава информация на лица със слухови и/или зрителни увреждания.

Предвидената доставка и въвеждане в експлоатация на нов подвижен състав, състоящ се от 60 нови електрически мотриси за превоз на пътници с железопътен транспорт изисква допълнително време, като се очаква да се осъществи в периода 2026-2027 г. Във връзка с гореизложеното е предложено отлагане на изпълнението на член 9, съгласно чл. 2, параграф 6, буква „а“ от регламента, по отношение на „градските и крайградските услуги за железопътен превоз на пътници“.

Член 15 „Авансови плащания“ от Регламент (ЕС) № 2021/782 установява задължение за железопътния превозвач в случай на смърт или нараняване на пътник, незабавно и при всеки случай не по-късно от 15 дни след установяване на самоличността на физическото лице, имащо право на обезщетение, да извърши авансови плащания, необходими за посрещане на непосредствените му икономически нужди пропорционално на претърпените вреди. Дерогацията се предлага, тъй като тези отношения и понастоящем са уредени в българското законодателство, но с други процедурни срокове и условия: съгласно чл. 471, ал. 1 от Кодекса на застраховането, превозвачите, които извършват обществен превоз на пътници, когато началната и крайната точка на пътуването са на територията на Република България, са длъжни да сключат и поддържат задължителна застраховка „Злополука“ на пътниците. Обект на застраховане по задължителната застраховка „Злополука“ на пътниците са здравето, животът и телесната цялост на пътниците в средствата за обществен превоз. Съгласно чл. 476 от Кодекса на застраховането, минималната застрахователна сума по задължителната застраховка „Злополука“ по чл. 471 за всяко събитие за всеки пътник е 50 000 лв.

От друга страна, ако се допусне директното прилагане на разпоредбата от регламента, всяко железопътно предприятие за пътнически превози ще трябва да създаде в бюджета си нарочен извънреден фонд, с който да отговори на изискването на регламента за обезпечаване на незабавното изплащане на средства по чл. 15 от Регламента, равни на броя застрахователни събития, предвиден в сключената застраховка „Злополука на пътниците“. Сега действащият пътнически превозвач е сключил такава застраховка с предвидени 200 събития, което би означавало, че сумата, която би следвало да заделени за нарочния извънреден фонд ще възлиза на 8 214 486 лв. (200X21 000€X1.95583 лв.).

Поради изложеното предлагаме отлагане на директното приложение на чл. 15 от регламента по отношение на „градските и крайградските услуги за железопътен превоз на пътници“, като по отношение на застраховката ще продължи да се прилага националното ни законодателство.

Съгласно чл. 17 „Отговорност за закъснения, пропуснати връзки и отменяне“ от Регламент (ЕС) № 2021/782, отговорността на железопътните превозвачи за закъснения, пропуснати връзки и отменени влакове се урежда от приложение I, дял IV, глава II от регламента.

Към настоящия момент състоянието на железопътната инфраструктурата не е добро, което често е причина за закъснения, пренасочване и отмяна на влакове. В ход е изпълнението на редица големи проекти за ремонт и изграждане на нов железен път и контактна мрежа, сигнализация и телекомуникации, които се предвижда да бъдат завършени до края на 2027 г., а някои от тях – до края на 2029 г. Друга причина е остарелия и амортизиран подвижен състав, който често причинява аварии по технически причини. С предвидената доставка и въвеждане в експлоатация на нов железопътен пътнически състав до края на 2027 г. на 60 броя нови електрически мотриси считаме, че реално ще се осигури възможност за прилагане на правата на пътниците и респективно налагането на санкции при нарушения.

Във връзка с гореизложеното е предложено отлагане на приложението на чл. 17 „Отговорност за закъснения, пропуснати връзки и отменяне“ от регламента по отношение на градските и крайградските услуги за железопътен превоз на пътници.

Член 18 „Възстановяване на средства и пренасочване“ от Регламент (ЕС) № 2021/782 предвижда в случаите, в които е основателно да се очаква, при заминаване или при изпускане на връзка, или при отмяна, при пристигането на крайното местоназначение съгласно договора за превоз закъснението да е 60 минути или повече, железопътното предприятие, обслужващо закъснелата или отменена услуга, незабавно да предлага на пътника избор между следните варианти и да предприема следните мерки:

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

Към момента се регистрират чести закъснения, пренасочване и отмяна на влакове, поради амортизиран пътнически подвижен състав, извършвани редица ремонти, модернизация и изграждане на нов железния път. Управителят на инфраструктурата приоритетно работи върху оптимизацията на процесите по експлоатация и поддръжка на железопътната инфраструктура, с цел повишаване на качеството на предлаганите жп. услуги и постигане на максимално ефикасен затворен цикъл на процесите по изграждане, развитие, експлоатация и поддържане на железопътната инфраструктура. В ход са големи проекти за изпълнение на дейности по проекти

финансирани от Европейски фондове при споделено управление 2021-2027, проекти по Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 и проекти по Механизма за свързване на Европа 2021 – 2027, като някои от обектите ще приключат до края на 2029 г.

Видно от Справката в Таблица 1, генерираните закъснения по причина в железопътната инфраструктура за периода 2019-2023 г. представляват средно 31,01 % или почти 1/3 от общия дял на генерираните закъснения от Графика за движение на влаковете (ГДВ) за периода.

Таблица 1

Справка за генерирани закъснения по причина в железопътната инфраструктура за периода 2019-2023г.

Година

Минути закъснения в крайни гари поради причини

Общо брой на минути закъснения в крайни гари

Неизпълнение на ГДВ, % по причина в железопътната инфраструктура от общия дял неизпълнение

2019

156 434

500 154

31,28%

2020

123 135

375 734

32,77%

2021

138 917

440 126

31,56%

2022

163 237

515 171

	31,69%
2023	
	170 061
	593 072
	28,67%
	Общо:
	751 784
	2424257
	31,01%

Предвид гореизложеното, изплащането на обезщетения на пътниците за закъсненията на влаковете на този етап биха били в значителни размери, което ще доведе до значителни финансова тежест за превозвачите, които извършват и ще извършват превоз на пътници с железопътен транспорт. Считаме за целесъобразно, реалистично и в интерес на пазара на железопътни услуги за пътнически превози, до приключване на започнатата модернизация и рехабилитация на железопътната инфраструктура и въвеждането в експлоатация до края на 2027 г. на новия подвижен състав – 60 електрически мотриси, с които ще се изпълнява Графика за движение на влаковете, да се отложи прилагането на чл. 18, за да се осигури качество и акуратност на предлаганата услуга превоз на пътници с железопътен транспорт.

Във връзка с горното е предложено отлагане на приложението на чл. 18 съгласно чл. 2, параграф 6, буква „а“ от регламента по отношение на градските и крайградските услуги за железопътен превоз на пътници.

Член 19 „Обезщетяване“ от Регламент (ЕС) № 2021/782 предвижда изплащане на обезщетение за закъснения от железопътния превозвач на пътник, в зависимост от генерираното закъснение в крайна гара. Минималното обезщетение за закъснения е 25 % от цената на билета за закъснение от 60 до 119 минути или 50 % от цената на билета за закъснение, равно на или превишаващо 120 минути. Когато многократно се случват закъснения от по-малко от 60 минути през периода на валидност на издадените на пътник абонаментна карта или сезонен билет, закъсненията се сумират и пътниците се обезщетяват. След приключване на започнатата

модернизация и рехабилитация на железопътната инфраструктура и въвеждането в експлоатация до края на 2027 г. на новия подвижен състав - 60 електрически мотриси, с които ще се изпълнява Графика за движение на влаковете ще се осигури качество и акуратност на предлаганата услуга превоз на пътници с железопътен транспорт.

Към настоящия момент се отчитат остър недостиг на подвижен железопътен състав за изпълнение на Графика за движение на влаковете, а също и затруднения за спазване точността на предлаганата железопътна превозна услуга, поради често пренасочване и отмяна на влакове, поради амортизиран пътнически подвижен състав, поради не добро състояние на железопътната инфраструктура и извършваните едновременно редица ремонти, модернизация и изграждане на нов железния път. Изплащането на обезщетения на пътниците за закъсненията на влаковете на този етап биха били в значителни размери, което ще доведе до сериозна финансова тежест за железопътните превозвачи, които към момента същият не е са в състояние да понесат.

Във връзка с горното е предложено отлагане на приложението на 19 „Обезщетяване“

от регламента по отношение на градските и крайградските услуги за железопътен превоз на пътници.

Член 20 „Помощ“ от Регламент (ЕС) № 2021/782 предвижда в случай на закъснение при пристигане или заминаване, или отмяна на услуга пътниците да бъдат информирани от железопътното предприятие или от управителя на гарата за положението, за очакваното време на заминаване и очакваното време на пристигане на услугата или на заменящата услуга, още щом се получи такава информация. Когато продавачите на билети и туроператорите разполагат с такава информация, те също я предоставят на пътника. В случаите, когато закъснението е 60 минути или повече, или услугата е отменена, железопътното предприятие, обслужващо закъснелата или отменената услуга, трябва да предлага безплатно на пътниците следното:

а) храна и напитки в зависимост от времето на чакане, ако има такива във влака или на гарата, или е възможно да бъдат доставени, вземайки предвид фактори като разстояние от доставчика, необходимо време за доставяне и разходи;

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. Когато такъв престой стане необходим поради обстоятелствата, посочени в член 19, параграф 10, железопътното предприятие може да ограничи продължителността на настаняването до максимум три нощувки. Когато е възможно, се вземат предвид изискванията за достъп на лица с увреждания и на лица с намалена подвижност, както и нуждите на кучетата водачи;

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.

Към момента при планово или аварийно отменени влакове железопътният превозвач създава организация за осигуряване на автомобилен транспорт, но често това не се случва поради откази на автобусните компании да изпълняват поети задължения по сключен договор.

За посрещане на нуждите на лицата с увреждания и на лицата с намалена подвижност, както и нуждите на техните придружители и кучета водачи, са необходими допълнителни инвестиции от превозвачите за преоборудване на съществуващия подвижен състав. Със закупуването и въвеждането в експлоатация до края на 2027 г. на новия подвижен състав от 60 броя електрически мотриси, с които ще се изпълнява Графика за движение на влаковете ще бъде възможно да се организира пътническата превозна услуга с железопътен транспорт съобразно изискванията на регламента и да се обезпечи финансово изпълнението на разпоредбите на чл. 20 от регламента, за изпълнението на които е необходимо време.

Във връзка с горното е предложено отлагане на приложението на 20 „Помощ“ от регламента по отношение на „градските и крайградските услуги за железопътен превоз на пътници“.

3. По отношение на „регионалните услуги за железопътен превоз на пътници“ се предлага чл. 9 „Информация за пътуването“, параграфи 2 и 3, чл. 15 „Авансови плащания“, чл. 17 „Отговорност за закъснения, пропуснати връзки и отменяне“, чл. 18 „Възстановяване на средства и пренасочване“, параграф 3, чл. 19 „Обезщетяване“ и 20 „Помощ“ от Регламент (ЕС) 2021/782 да не се прилагат, на основание чл. 2, параграф 6, буква „а“ от регламента, като изключенията от прилагането на член 12, параграф 1 и член 18, параграф 3 от регламента да се прилагат най-късно до 7 юни 2028 г., съгласно член 2, параграф 8, алинея 3 от същия регламент.

Съгласно чл. 3, т. 14 от Регламент (ЕС) 2021/782 „регионална услуга за железопътен превоз на пътници“ означава услуга за железопътен превоз на пътници по смисъла на член 3, т. 7 от Директива 2012/34/ЕС/. В чл. 3, т. 7 от Директива 2012/34/ЕС е регламентирано, че „регионални услуги“ означават транспортни услуги, чиято главна цел е задоволяване транспортните потребности на даден регион, включително трансграничен.

В § 1, т. 12 от Допълнителната разпоредба на Наредба № 43 от 11.09.2001 г. за железопътен превоз на пътници, багажи и колетни пратки е регламентирано, че „регионални превози“ са:

а) превозите по второстепенни железопътни линии;

б) превозите за обслужване на малки населени места и на части от главните железопътни линии извън крайградските зони.

От горепосочените разпоредби следва, че чл. 7, пар. 1, чл. 9, пар. 2 и 3, чл. 12, пар. 1, чл. 15, чл. 17, чл. 18, чл. 19 и 20 от Регламент (ЕС) 2021/782 няма да се прилагат за влаковете, осъществяващи регионална услуга за железопътен превоз на

пътници, която включва превозите по второстепенни железопътни линии и превозите за обслужване на малки населени места и на части от главните железопътни линии извън крайградските зони.

Член 9 „Информация за пътуването“, пар. 2 и 3 от Регламент (ЕС) № 2021/782 предвиждат, че на пътниците по време на пътуването следва да се предоставя най-малко информацията, посочена в Приложение II, част I и част II на регламента. С наличния подвижен състав в експлоатация, който е физически и морално остарял, и силно амортизиран, към настоящия момент не е възможно във всички влакове да се осигури тази информация, поради липсата на оборудване в значителна част от вагоните и моторните влакове, необходимо за предоставяне на информация на лица със слухови и/или зрителни увреждания.

Предвидената доставка и въвеждане в експлоатация на нов подвижен състав, състоящ се от 60 нови електрически моторни вагона за превоз на пътници с железопътен транспорт изисква допълнително време, като се очаква да се осъществи в периода 2026-2027 г.

Във връзка с гореизложеното е предложено отлагане на изпълнението на член 9 по отношение на „регионалните услуги услуги за железопътен превоз на пътници“.

Член 15 „Авансови плащания“ от Регламент (ЕС) № 2021/782 установява задължение за железопътния превозвач в случай на смърт или нараняване на пътник, незабавно и при всеки случай не по-късно от 15 дни след установяване на самоличността на физическото лице, имащо право на обезщетение, да извърши авансови плащания, необходими за посрещане на непосредствените му икономически нужди пропорционално на претърпените вреди. Дерогацията се предлага, тъй като тези отношения и понастоящем са уредени в българското законодателство, но с други процедурни срокове и условия: съгласно чл. 471, ал. 1 от Кодекса на застраховането, превозвачите, които извършват обществен превоз на пътници, когато началната и крайната точка на пътуването са на територията на Република България, са длъжни да сключат и поддържат задължителна застраховка „Злополука“ на пътниците. Обект на застраховане по задължителната застраховка „Злополука“ на пътниците са здравето, животът и телесната цялост на пътниците в средствата за обществен превоз. Съгласно чл. 476 от Кодекса на застраховането, минималната застрахователна сума по задължителната застраховка „Злополука“ по чл. 471 за всяко събитие за всеки пътник е 50 000 лв.

От друга страна, ако се допусне директното прилагане на разпоредбата от регламента, всяко железопътно предприятие за пътнически превози ще трябва да създаде в бюджета си нарочен извънреден фонд, с който да отговори на изискването на регламента за обезпечаване на незабавното изплащане на средства по чл. 15 от Регламента, равни на броя застрахователни събития, предвиден в сключената застраховка „Злополука на пътниците“. Сега действащият пътнически превозвач е сключил такава застраховка с предвидени 200 събития, което би означавало, че сумата, която би следвало да заделени за нарочния извънреден фонд ще възлиза на 8 214 486 лв. (200X21 000€X1.95583 лв.).

Поради изложеното предлагаме отлагане на директното приложение на чл. 15 от регламента по отношение на „регионалните услуги за железопътен превоз на пътници“, като по отношение на застраховката ще продължи да се прилага националното ни законодателство.

Съгласно чл. 17 „Отговорност за закъснения, пропуснати връзки и отменяне“ от Регламент (ЕС) № 2021/782, отговорността на железопътните превозвачи за закъснения, пропуснати връзки и отменени влакове се урежда от приложение I, дял IV, глава II от регламента.

Към настоящия момент състоянието на железопътната инфраструктурата не е добро, което често е причина за закъснения пренасочване и отмяна на влакове. В ход е изпълнението на редица големи проекти за ремонт и изграждане на нов железен път и контактна мрежа, сигнализация и телекомуникации, които се предвижда да бъдат завършени до края на 2027 г., а някои от тях – до края на 2029 г. Друга причина е остарелия и амортизиран подвижен състав, който често причинява аварии по технически причини. С предвидената доставка и въвеждане в експлоатация на нов железопътен пътнически състав до края на 2027 г. на 60 броя нови електрически мотриси считаме, че реално ще се осигури прилагане на правата на пътниците и респективно налагането на санкции при нарушения.

Във връзка с гореизложеното е предложено отлагане на приложението на чл. 17 „Отговорност за закъснения, пропуснати връзки и отменяне“ от регламента по отношение на регионалните услуги за железопътен превоз на пътници.

Член 18 „Възстановяване на средства и пренасочване“ от Регламент (ЕС) № 2021/782 предвижда в случаите, в които е основателно да се очаква при заминаване или при изпускане на връзка, или при отмяна, при пристигането на крайното местоназначение съгласно договора за превоз закъснението да е 60 минути или повече, железопътното предприятие, обслужващо закъснелата или отменена услуга, незабавно да предлага на пътника избор между следните варианти и да предприема следните мерки:

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

Към момента се регистрират чести закъснения, пренасочване и отмяна на влакове, поради амортизиран пътнически подвижен състав, извършване на редица ремонти, модернизация и изграждане на нов железния път. Управителят на инфраструктурата приоритетно работи върху оптимизацията на процесите по експлоатация и

поддръжка на железопътната инфраструктура, с цел повишаване на качеството на предлаганите жп. услуги и постигане на максимално ефикасен затворен цикъл на процесите по изграждане, развитие, експлоатация и поддържане на железопътната инфраструктура. В ход са големи проекти за изпълнение на дейности по проекти финансирани от Европейски фондове при споделено управление 2021-2027, проекти по Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 и проекти по Механизма за свързване на Европа 2021 – 2027, като някои от тях ще приключат до края на 2029 г.

Видно от Справката в Таблица 1, генерираните закъснения по причина в железопътната инфраструктура за периода 2019-2023 г. представляват средно 31,01 % или почти 1/3 от общия дял на генерираните закъснения от Графика за движение на влаковете (ГДВ) за периода.

Година

Минути закъснения в крайни гари поради причини

Общо брой на минути закъснения в крайни гари

Неизпълнение ГДВ, % по причина в железопътната инфраструктура от общия дял
незипълнение

2019

156 434

500 154

31,28%

2020

123 135

375 734

32,77%

2021

138 917

440 126

31,56%

2022

163 237

515 171

	31,69%
2023	
	170 061
	593 072
	28,67%
	Общо:
	751 784
	2424257
	31,01%

Предвид гореизложеното, изплащането на обезщетения на пътниците за закъсненията на влаковете на този етап биха били в значителни размери, което ще доведе до значителни финансова тежест за превозвачите, които извършват и ще извършват превоз на пътници с железопътен транспорт. Считаме за целесъобразно, реалистично и в интерес на пазара на железопътни услуги за пътнически превози, до приключване на започнатата модернизация и рехабилитация на железопътната инфраструктура и въвеждането в експлоатация до края на 2027 г. на новия подвижен състав – 60 електрически мотриси, с които ще се изпълнява Графика за движение на влаковете, да се отложи прилагането на чл. 18, за да се осигури качество и акуратност на предлаганата услуга превоз на пътници с железопътен транспорт.

Във връзка с горното е предложено отлагане на приложението на чл. 18 съгласно чл. 2, параграф 6, буква „а“ от регламента по отношение на регионалните услуги за железопътен превоз на пътници.

Член 19 „Обезщетяване“ от Регламент (ЕС) № 2021/782 предвижда изплащане на обезщетение за закъснения от железопътния превозвач на пътник, в зависимост от генерираното закъснение в крайна гара. Минималното обезщетение за закъснения е 25 % от цената на билета за закъснение от 60 до 119 минути или 50 % от цената на билета за закъснение, равно на или превишаващо 120 минути. Когато многократно се случват закъснения от по-малко от 60 минути през периода на валидност на издадените на пътник абонаментна карта или сезонен билет, закъсненията се сумират и пътниците се обезщетяват. След приключване на започнатата модернизация и рехабилитация на железопътната инфраструктура и въвеждането в

експлоатация до края на 2027 г. на новия подвижен състав - 60 електрически мотриси, с които ще се изпълнява Графика за движение на влаковете ще се осигури качество и акуратност на предлаганата услуга превоз на пътници с железопътен транспорт.

Към настоящия момент се отчитат остър недостиг на подвижен железопътен състав за изпълнение на Графика за движение на влаковете, а също и затруднения за спазване точността на предлаганата железопътна превозна услуга, поради често пренасочване и отмяна на влакове, поради амортизиран пътнически подвижен състав, поради не добро състояние на железопътната инфраструктура и извършваните едновременно редица ремонти, модернизация и изграждане на нов железния път. Изплащането на обезщетения на пътниците за закъсненията на влаковете на този етап биха били в значителни размери, което ще доведе до сериозна финансова тежест за железопътните превозвачи, които към момента същият не е са в състояние да понесат.

Във връзка с горното е предложено отлагане на приложението на 19 „Обезщетяване“

от регламента по отношение на регионалните услуги за железопътен превоз на пътници.

Член 20 „Помощ“ от Регламент (ЕС) № 2021/782 предвижда в случай на закъснение при пристигане или заминаване, или отмяна на услуга пътниците да бъдат информирани от железопътното предприятие или от управителя на гарата за положението, за очакваното време на заминаване и очакваното време на пристигане на услугата или на заменящата услуга, още щом се получи такава информация. Когато продавачите на билети и туроператорите разполагат с такава информация, те също я предоставят на пътника. В случаите, когато закъснението е 60 минути или повече, или услугата е отменена, железопътното предприятие, обслужващо закъснялата или отменената услуга, трябва да предлага безплатно на пътниците следното:

а) храна и напитки в зависимост от времето на чакане, ако има такива във влака или на гарата, или е възможно да бъдат доставени, вземайки предвид фактори като разстояние от доставчика, необходимо време за доставяне и разходи;

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. Когато такъв престой стане необходим поради обстоятелствата, посочени в член 19, параграф 10, железопътното предприятие може да ограничи продължителността на настаняването до максимум три нощувки. Когато е възможно, се вземат предвид изискванията за достъп на лица с увреждания и на лица с намалена подвижност, както и нуждите на кучетата водачи;

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.

Към момента при планирано или аварийно отменени влакове железопътният превозвач създава организация за осигуряване на автомобилен транспорт, но често това не се случва поради откази на автобусните компании да изпълняват поети задължения по сключен договор.

За посрещане на нуждите на лицата с увреждания и на лицата с намалена подвижност, както и нуждите на техните придружители и кучета водачи, са необходими допълнителни инвестиции от превозвачите за преоборудване на съществуващия подвижен състав. Със закупуването и въвеждането в експлоатация до края на 2027 г. на новия подвижен състав от 60 броя електрически мотриси ще бъде реално възможно да се изпълнява Графика за движение на влаковете и да се организира пътническата превозна услуга с железопътен транспорт съобразно изискванията на регламента и да се обезпечи финансово изпълнението на разпоредбите на чл. 20 от регламента, за изпълнението на които е необходимо време.

Във връзка с горното е предложено отлагане на приложението на 20 „Помощ“ от регламента по отношение на регионалните услуги за железопътен превоз на пътници.

4. По отношение на вътрешните услуги за железопътен превоз на пътници се предлага разпоредбите на чл. 15 „Авансови плащания“, чл. 17 „Отговорност за закъснения, пропуснати връзки и отменяне“, чл. 19 „Обезщетяване“, чл. 20 „Помощ“, параграф 2, букви „а“ и „б“ от Регламент (ЕС) 2021/782 да не се прилагат на основание чл. 2, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2021/782 за период от 5 години, считано от изтичането на изключенията, допуснати на основание чл. 2, параграф 4 от Регламент (ЕО) № 1371/2007, а именно - до 4.12.2029 г.

Съгласно чл. 3, т. 12 от Регламент (ЕС) 2021/782 „вътрешна услуга за железопътен превоз на пътници“ означава услуга за железопътен превоз на пътници, при която не се пресича граница на държава – членка“. В § 1, т. 9 от Допълнителната разпоредба на Наредба № 43 от 11.09.2001 г. за железопътен превоз на пътници, багажи и колетни пратки е регламентирано, че „вътрешна услуга за железопътен превоз на пътници“ е услуга за железопътен превоз на пътници, при която не се пресича граница на Република България.

От горепосочените разпоредби следва, че чл. 15 „Авансови плащания“, чл. 17 „Отговорност за закъснения, пропуснати връзки и отменяне“, чл. 19 „Обезщетяване“, чл. 20 „Помощ“, параграф 2, букви „а“ и „б“ от Регламент (ЕС) 2021/782 няма да се прилагат до 4.12.2029 г. по отношение на вътрешните услуги за железопътен превоз на пътници.

Член 15 „Авансови плащания“ от Регламент (ЕС) № 2021/782 установява задължение за железопътния превозвач в случай на смърт или нараняване на пътник, незабавно и при всеки случай не по-късно от 15 дни след установяване на самоличността на физическото лице, имащо право на обезщетение, да извърши авансови плащания, необходими за посрещане на непосредствените му икономически нужди пропорционално на претърпените вреди. Дерогацията се

предлага, тъй като тези отношения и понастоящем са уредени в българското законодателство, но с други процедурни срокове и условия: съгласно чл. 471, ал. 1 от Кодекса на застраховането, превозвачите, които извършват обществен превоз на пътници, когато началната и крайната точка на пътуването са на територията на Република България, са длъжни да сключат и поддържат задължителна застраховка „Злополука“ на пътниците. Обект на застраховане по задължителната застраховка „Злополука“ на пътниците са здравето, животът и телесната цялост на пътниците в средствата за обществен превоз. Съгласно чл. 476 от Кодекса на застраховането, минималната застрахователна сума по задължителната застраховка „Злополука“ по чл. 471 за всяко събитие за всеки пътник е 50 000 лв.

От друга страна, ако се допусне директното прилагане на разпоредбата от регламента, всяко железопътно предприятие за пътнически превози ще трябва да създаде в бюджета си нарочен извънреден фонд, с който да отговори на изискването на регламента за обезпечаване на незабавното изплащане на средства по чл. 15 от Регламента, равни на броя застрахователни събития, предвиден в сключената застраховка „Злополука на пътниците“. Сега действащият пътнически превозвач е сключил такава застраховка с предвидени 200 събития, което би означавало, че сумата, която би следвало да задели за нарочния извънреден фонд ще възлиза на 8 214 486 лв. (200X21 000€X1.95583 лв.).

Поради изложеното предлагаме отлагане на директното приложение на чл. 15 от регламента по отношение на „вътрешните услуги за железопътен превоз на пътници“, като по отношение на застраховката ще продължи да се прилага националното ни законодателство.

Съгласно чл. 17 „Отговорност за закъснения, пропуснати връзки и отменяне“ от Регламент (ЕС) № 2021/782, отговорността на железопътните превозвачи за закъснения, пропуснати връзки и отменени влакове се урежда от приложение I, дял IV, глава II от регламента.

Към настоящия момент състоянието на железопътната инфраструктурата не е добро, което често е причина за закъснения, пренасочване и отмяна на влакове. В ход е изпълнението на редица големи проекти за ремонт и изграждане на нов железен път и контактна мрежа, сигнализация и телекомуникации, които се предвижда да бъдат завършени до края на 2027 г., а някои от тях – до края на 2029 г. Друга причина е остарелия и амортизиран подвижен състав, който често причинява аварии по технически причини. С предвидената доставка и въвеждане в експлоатация на нов железопътен пътнически състав до края на 2027 г. на 60 броя нови електрически мотриси считаме, че реално ще се осигури възможност за прилагане на правата на пътниците и респективно налагането на санкции при нарушения.

Във връзка с гореизложеното е предложено отлагане на приложението на чл. 17 „Отговорност за закъснения, пропуснати връзки и отменяне“ от регламента по отношение на вътрешните услуги за железопътен превоз на пътници.

Член 19 „Обезщетяване“ от Регламент (ЕС) № 2021/782 предвижда изплащане на обезщетение за закъснения от железопътния превозвач на пътник, в зависимост от генерираното закъснение в крайна гара. Минималното обезщетение за закъснения е 25 % от цената на билета за закъснение от 60 до 119 минути или 50 % от цената на билета за закъснение, равно на или превишаващо 120 минути. Когато многократно се случват закъснения от по-малко от 60 минути през периода на валидност на издадените на пътник абонаментна карта или сезонен билет, закъсненията се сумират и пътниците се обезщетяват. След приключване на започнатата модернизация и рехабилитация на железопътната инфраструктура и въвеждането в експлоатация до края на 2027 г. на новия подвижен състав - 60 електрически мотриси, с които ще се изпълнява Графика за движение на влаковете ще се осигури качество и акуратност на предлаганата услуга превоз на пътници с железопътен транспорт.

Към настоящия момент се отчитат остър недостиг на подвижен железопътен състав за изпълнение на Графика за движение на влаковете, а също и затруднения за спазване точността на предлаганата железопътна превозна услуга, поради често пренасочване и отмяна на влакове, поради амортизиран пътнически подвижен състав, поради не добро състояние на железопътната инфраструктура и извършваните едновременно редица ремонти, модернизация и изграждане на нов железния път. Изплащането на обезщетения на пътниците за закъсненията на влаковете на този етап биха били в значителни размери, което ще доведе до сериозна финансова тежест за железопътните превозвачи, които към момента същият не е са в състояние да понесат.

Във връзка с горното е предложено отлагане на приложението на 19 „Обезщетяване“

от регламента по отношение на вътрешните услуги за железопътен превоз на пътници.

Член 20 „Помощ“ от Регламент (ЕС) № 2021/782 предвижда в случай на закъснение при пристигане или заминаване, или отмяна на услуга пътниците да бъдат информирани от железопътното предприятие или от управителя на гарата за положението, за очакваното време на заминаване и очакваното време на пристигане на услугата или на заменящата услуга, още щом се получи такава информация. Когато продавачите на билети и туроператорите разполагат с такава информация, те също я предоставят на пътника. В случаите, когато закъснението е 60 минути или повече, или услугата е отменена, железопътното предприятие, обслужващо закъснялата или отменената услуга, трябва да предлага безплатно на пътниците следното:

- а) храна и напитки в зависимост от времето на чакане, ако има такива във влака или на гарата, или е възможно да бъдат доставени, вземайки предвид фактори като разстояние от доставчика, необходимо време за доставяне и разходи;
- 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. Когато такъв престой стане необходим поради обстоятелствата, посочени в член 19, параграф 10, железопътното предприятие може да ограничи продължителността на настаняването до максимум три нощувки. Когато е възможно, се вземат предвид изискванията за достъп на лица с увреждания и на лица с намалена подвижност, както и нуждите на кучетата водачи;

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.

Към момента при планирано или аварийно отменени влакове железопътният превозвач създава организация за осигуряване на автомобилен транспорт, но често това не се случва поради откази на автобусните компании да изпълняват поети задължения по сключен договор.

За посрещане на нуждите на лицата с увреждания и на лицата с намалена подвижност, както и нуждите на техните придружители и кучета водачи, са необходими допълнителни инвестиции от превозвачите за преоборудване на съществуващия подвижен състав. Със закупуването и въвеждането в експлоатация до края на 2027 г. на новия подвижен състав от 60 броя електрически мотриси ще бъде реално възможно да се изпълнява Графика за движение на влаковете и да се организира пътническата превозна услуга с железопътен транспорт съобразно изискванията на регламента и да се обезпечи финансово изпълнението на разпоредбите на чл. 20 от регламента, за изпълнението на които е необходимо време.

Във връзка с горното е предложено отлагане на приложението на чл. 20 „Помощ“ от регламента по отношение на вътрешните услуги за железопътен превоз на пътници.

5. По отношение на „международните услуги за железопътен превоз на пътници“ се предлага разпоредбите на чл. 4 „Договор за превоз“, чл. 6 „Велосипеди“, чл. 9 „Информация за пътуването“, параграфи 2 и 3, чл. 15 „Авансови плащания“, чл. 17 „Отговорност за закъснения, пропуснати връзки и отменяне“, чл. 18 „Възстановяване на средства и пренасочване“, чл. 19 „Обезщетяване“ и чл. 20 „Помощ“ от Регламент (ЕС) 2021/782 да не се прилагат на основание чл. 2, параграф 6, буква „б“ от регламента.

Съгласно чл. 3, т. 16 от Регламент (ЕС) 2021/782 „международна услуга за превоз на пътници“ означава услуга за превоз на пътници, при която влакът пресича границата на най-малко една държава-членка и чиято основна цел е превозването на пътници между гари, разположени в различни държави-членки; влакът може да бъде съединен и/или разделен и отделните секции могат да имат различен произход и направление, при условие че всички вагони пресичат най-малко една граница.

В § 1, т. 13 от Допълнителните разпоредби на ЗЖТ е регламентирано, че „международни превози“ са превозите на пътници и товари:

а) от място в Република България до място извън нея;

б) от място извън страната до място на територията на Република България;

в) между две места извън Република България.

Съществува още една дефиниция за „международни превози“ в националното законодателство - в § 1, т. 4 от Допълнителната разпоредба на Наредба № 43 от 11.09.2001 г. за железопътен превоз на пътници, багажи и колетни пратки е регламентирано, че „международни“ са железопътните превози, при които се преминава през държавна граница.

От горепосочените разпоредби следва, че чл. 4 „Договор за превоз“, чл. 6 „Велосипеди“, чл. 9 „Информация за пътуването“, параграфи 2 и 3, чл. 15 „Авансови плащания“, чл. 17 „Отговорност за закъснения, пропуснати връзки и отменяне“, чл. 18 „Възстановяване на средства и пренасочване“, чл. 19 „Обезщетяване“ и чл. 20 „Помощ“ от Регламент (ЕС) 2021/782 няма да се прилагат за международните услуги за железопътен превоз на пътници.

Неприлагането на чл. 4 „Договор за превоз“ от Регламент (ЕС) № 2021/782 по отношение на международните услуги за железопътен превоз на пътници е необходимо, защото към настоящия момент железопътните превозвачи изпълняват разпоредбите на дял II от Приложение I на регламента, но не са в състояние да изпълняват разпоредбите на Приложение I, дял III, Глава I, чл. 12-25 от регламента (превоз на ръчен багаж, животни, регистриран багаж и транспортни средства), тъй като не разполагат с необходимата техническа обезпеченост, поради липса на специализиран подвижен състав за извършване на превоз на регистриран багаж, както и на транспортни средства. В тази връзка е необходимо време за изготвянето на разчети, създаване на необходимата техническа организация и за осигуряване на съответните инвестиции.

Във връзка с горното е предложено отлагане на приложението на чл. 4 „Договор за превоз“ от регламента по отношение на международните услуги за железопътен превоз на пътници.

Неприлагането на чл. 6 „Велосипеди“ от Регламент (ЕС) № 2021/782 по отношение на международните услуги за железопътен превоз на пътници е необходимо, тъй като към настоящия момент наличният подвижният състав в Република България не е технически пригоден, за да позволи на пътниците безопасно да превозват велосипеди във влака. Липсват специални места за превоз на велосипеди. В наличния подвижен състав, който е физически и морално остарял, и силно амортизиран, дори пътниците да упражняват надзор върху своите велосипеди по време на пътуването и да положат всички разумни усилия, не биха могли да гарантират, че техните велосипеди няма да причинят вреда или щета на други пътници, оборудване за придвижване, багаж или железопътни операции, поради което е предложено отлагане на приложението на чл. 6 от регламента по отношение на „международните услуги за железопътен превоз на пътници“.

Република България е сключила Договор № Д-30/04.09.2024 г. за доставка на 20 едноетажни беземисионни електрически мотриси и Анекс към Договор № ДС-12/7.11.2024 г. за доставка на още 5 едноетажни беземисионни електрически

мотори със срок за доставка и регистрация 31.08.2026 г. По друг договор до края на 2027 г. се предвижда да бъдат въведени в експлоатация 35 нови електрически мотори. Общо за периода 2026-2027 г. ще бъдат доставени, регистрирани и въведени в експлоатация 60 нови електрически мотори. Предвижда се и провеждане на процедура за доставка, въвеждане в експлоатация, обучение на персонала и поддръжка на други 10 броя едноетажни мотори с възможност за работа с хидротретирано растително масло.

За осигуряването на подвижен състав, който позволява безопасното превозване на велосипеди, е необходим допълнителен период от време, допустим съгласно чл. 2, параграф 6, буква „а“ от регламента по отношение на „международните услуги за железопътен превоз на пътници“.

Във връзка с горното е предложено отлагане на приложението на чл. 6 от регламента по отношение на „международните услуги за железопътен превоз на пътници“.

Член 9 „Информация за пътуването“, пар. 2 и 3 от Регламент (ЕС) № 2021/782 предвиждат, че на пътниците по време на пътуването следва да се предоставя най-малко информацията, посочена в Приложение II, част I и част II на регламента. С наличния подвижен състав в експлоатация, който е физически и морално остарял, и силно амортизиран, към настоящия момент не е възможно във всички влакове да се осигури тази информация, поради липсата на оборудване в значителна част от вагоните и моторните влакове, необходимо за предоставяне на информация на лица със слухови и/или зрителни увреждания.

Предвидената доставка и въвеждане в експлоатация на нов подвижен състав, състоящ се от 60 нови електрически мотори за превоз на пътници с железопътен транспорт изисква допълнително време, като се очаква да се осъществи в периода 2026-2027 г.

Във връзка с гореизложеното е предложено отлагане на изпълнението на член 9 по отношение на „международните услуги за железопътен превоз на пътници“.

Член 15 „Авансови плащания“ от Регламент (ЕС) № 2021/782 установява задължение за железопътния превозвач в случай на смърт или нараняване на пътник, незабавно и при всеки случай не по-късно от 15 дни след установяване на самоличността на физическото лице, имащо право на обезщетение, да извърши авансови плащания, необходими за посрещане на непосредствените му икономически нужди пропорционално на претърпените вреди. Дерогацията се предлага, тъй като тези отношения и понастоящем са уредени в българското законодателство, но с други процедурни срокове и условия: съгласно чл. 471, ал. 1 от Кодекса на застраховането, превозвачите, които извършват обществен превоз на пътници, когато началната и крайната точка на пътуването са на територията на Република България, са длъжни да сключат и поддържат задължителна застраховка „Злополука“ на пътниците. Обект на застраховане по задължителната застраховка „Злополука“ на пътниците са здравето, животът и телесната цялост на пътниците в средствата за обществен превоз. Съгласно чл. 476 от Кодекса на застраховането, минималната

застрахователна сума по задължителната застраховка „Злополука“ по чл. 471 за всяко събитие за всеки пътник е 50 000 лв.

От друга страна, ако се допусне директното прилагане на разпоредбата от регламента, всяко железопътно предприятие за пътнически превози ще трябва да създаде в бюджета си нарочен извънреден фонд, с който да отговори на изискването на регламента за обезпечаване на незабавното изплащане на средства по чл. 15 от Регламента, равни на броя застрахователни събития, предвиден в сключената застраховка „Злополука на пътниците“. Сега действащият пътнически превозвач е сключил такава застраховка с предвидени 200 събития, което би означавало, че сумата, която би следвало да задели за нарочния извънреден фонд ще възлиза на 8 214 486 лв. (200X21 000€X1.95583 лв.).

Поради изложеното предлагаме отлагане на директното приложение на чл. 15 от регламента по отношение на „международните услуги за железопътен превоз на пътници“, като по отношение на застраховката ще продължи да се прилага националното ни законодателство.

Съгласно чл. 17 „Отговорност за закъснения, пропуснати връзки и отменяне“ от Регламент (ЕС) № 2021/782, отговорността на железопътните превозвачи за закъснения, пропуснати връзки и отменени влакове се урежда от приложение I, дял IV, глава II от регламента.

Към настоящия момент състоянието на железопътната инфраструктурата не е добро, което често е причина за закъснения, пренасочване и отмяна на влакове. В ход е изпълнението на редица големи проекти за ремонт и изграждане на нов железен път и контактна мрежа, сигнализация и телекомуникации, които се предвижда да бъдат завършени до края на 2027 г., а някои от тях – до края на 2029 г. Друга причина е остарелия и амортизиран подвижен състав, който често причинява аварии по технически причини. С предвидената доставка и въвеждане в експлоатация на нов железопътен пътнически състав до края на 2027 г. на 60 броя нови електрически мотриси считаме, че реално ще се осигури възможност за прилагане на правата на пътниците и респективно налагането на санкции при нарушения.

Във връзка с гореизложеното е предложено отлагане на приложението на чл. 17 „Отговорност за закъснения, пропуснати връзки и отменяне“ от регламента по отношение на международните услуги за железопътен превоз на пътници.

Член 18 „Възстановяване на средства и пренасочване“ от Регламент (ЕС) № 2021/782 предвижда в случаите, в които е основателно да се очаква при заминаване или при изпускане на връзка, или при отмяна, при пристигането на крайното местоназначение съгласно договора за превоз закъснението да е 60 минути или повече, железопътното предприятие, обслужващо закъснялата или отменена услуга, незабавно да предлага на пътника избор между следните варианти и да предприема следните мерки:

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;

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

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

Към момента се регистрират чести закъснения, пренасочване и отмяна на влакове, поради амортизиран пътнически подвижен състав, извършване на редица ремонти, модернизация и изграждане на нов железния път. Управителят на инфраструктурата приоритетно работи върху оптимизацията на процесите по експлоатация и поддръжка на железопътната инфраструктура, с цел повишаване на качеството на предлаганите жп. услуги и постигане на максимално ефикасен затворен цикъл на процесите по изграждане, развитие, експлоатация и поддържане на железопътната инфраструктура. В ход са големи проекти за изпълнение на дейности по проекти, финансирани от Европейски фондове при споделено управление 2021-2027, проекти по Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 и проекти по Механизма за свързване на Европа 2021 – 2027, като някои от тях ще приключат до края на 2029 г.

Предвид гореизложеното, изплащането на обезщетения на пътниците за закъсненията на влаковете на този етап биха били в значителни размери, което ще доведе до значителни финансова тежест за превозвачите, които извършват и ще извършват превоз на пътници с железопътен транспорт. Считаме за целесъобразно, реалистично и в интерес на пазара на железопътни услуги за пътнически превози, до приключване на започнатата модернизация и рехабилитация на железопътната инфраструктура и въвеждането в експлоатация до края на 2027 г. на новия подвижен състав – 60 електрически мотриси, с които ще се изпълнява Графика за движение на влаковете да се отложи прилагането на чл. 18 за да се осигури качество и акуратност на предлаганата услуга превоз на пътници с железопътен транспорт.

Във връзка с горното е предложено отлагане на приложението на чл. 18 по отношение на международните услуги за железопътен превоз на пътници.

Член 19 „Обезщетяване“ от Регламент (ЕС) № 2021/782 предвижда изплащане на обезщетение за закъснения от железопътния превозвач на пътник, в зависимост от генерираното закъснение в крайна гара. Минималното обезщетение за закъснения е 25 % от цената на билета за закъснение от 60 до 119 минути или 50 % от цената на билета за закъснение, равно на или превишаващо 120 минути. Когато многократно се случват закъснения от по-малко от 60 минути през периода на валидност на издадените на пътник абонаментна карта или сезонен билет, закъсненията се сумират и пътниците се обезщетяват. След приключване на започнатата модернизация и рехабилитация на железопътната инфраструктура и въвеждането в експлоатация до края на 2027 г. на новия подвижен състав - 60 електрически мотриси, с които ще се изпълнява Графика за движение на влаковете ще се осигури

качество и акуратност на предлаганата услуга превоз на пътници с железопътен транспорт.

Към настоящия момент се отчитат остър недостиг на подвижен железопътен състав за изпълнение на Графика за движение на влаковете, а също и затруднения за спазване точността на предлаганата железопътна превозна услуга, поради често пренасочване и отмяна на влакове, поради амортизиран пътнически подвижен състав, поради не добро състояние на железопътната инфраструктура и извършваните едновременно редица ремонти, модернизация и изграждане на нов железния път. Изплащането на обезщетения на пътниците за закъсненията на влаковете на този етап биха били в значителни размери, което ще доведе до сериозна финансова тежест за железопътните превозвачи, които към момента същият не е са в състояние да понесат.

Във връзка с горното е предложено отлагане на приложението на 19 „Обезщетяване“

от регламента по отношение на международните услуги за железопътен превоз на пътници.

Член 20 „Помощ“ от Регламент (ЕС) № 2021/782 предвижда в случай на закъснение при пристигане или заминаване, или отмяна на услуга пътниците да бъдат информирани от железопътното предприятие или от управителя на гарата за положението, за очакваното време на заминаване и очакваното време на пристигане на услугата или на заменящата услуга, още щом се получи такава информация. Когато продавачите на билети и туроператорите разполагат с такава информация, те също я предоставят на пътника. В случаите, когато закъснението е 60 минути или повече, или услугата е отменена, железопътното предприятие, обслужващо закъснелата или отменената услуга, трябва да предлага безплатно на пътниците следното:

а) храна и напитки в зависимост от времето на чакане, ако има такива във влака или на гарата, или е възможно да бъдат доставени, вземайки предвид фактори като разстояние от доставчика, необходимо време за доставяне и разходи;

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. Когато такъв престой стане необходим поради обстоятелствата, посочени в член 19, параграф 10, железопътното предприятие може да ограничи продължителността на настаняването до максимум три нощувки. Когато е възможно, се вземат предвид изискванията за достъп на лица с увреждания и на лица с намалена подвижност, както и нуждите на кучетата водачи;

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.

Към момента при планирано или аварийно отменени влакове железопътният превозвач създава организация за осигуряване на автомобилен транспорт, но често това не се случва поради откази на автобусните компании да изпълняват поети задължения по сключен договор.

За посрещане на нуждите на лицата с увреждания и на лицата с намалена подвижност, както и нуждите на техните придружители и кучета водачи, са необходими допълнителни инвестиции от превозвачите за преоборудване на съществуващия подвижен състав. Със закупуване и въвеждането в експлоатация до края на 2027 г. на новия подвижен състав от 60 броя електрически мотриси ще бъде реално възможно да се изпълнява Графика за движение на влаковете и да се организира пътническата превозна услуга с железопътен транспорт съобразно изискванията на регламента и да се обезпечи финансово изпълнението на разпоредбите на чл. 20 от регламента, за изпълнението на които е необходимо време.

Във връзка с горното е предложено отлагане на приложението на 20 „Помощ“ от регламента по отношение на международните услуги за железопътен превоз на пътници.

6. На основание член 24, буква „а“ от Регламент (ЕС) № 2021/782 Република България е заявила, че разрешава удължаване на 24-часовият срок за предварително уведомяване за предоставяне на помощ на лица с увреждания и лица с намалена подвижност на 36 часа, като изключението ще се прилага до 30.06.2026 г. Обслужването на лица с увреждания и лица с намалена подвижност се извършва съгласно сключения тристранен договор между Български червен кръст, „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД и Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ). За осигуряване на достъпна среда до железопътния транспорт, от страна на НКЖИ са оборудвани петнадесет железопътни гари в страната, като същите разполагат с подемно устройство – мобиллифт. Превозът на лица с увреждания и лица с намалена подвижност и техни придружители се извършва след предварителна заявка за дата, час и влак, с който да се извърши пътуването, за да се осигури мобиллифт. За изпълнение на превози на лица с увреждания и лица с намалена подвижност се използват специализирани вагони в експлоатация, предоставящи възможност (площ) за превоз на инвалидни колички. Общо 4 вагона от тази серия са в готовност за извършване на превоз, при направена заявка за конкретно пътуване. Освен тях, „БДЖ-ПП“ ЕООД разполага с още 4 специализирани вагона от друга серия, с капацитет 60 места за пътници, 4 места за трудноподвижни лица и осигурено място за две инвалидни колички. В експлоатация е и един специален вагон, който предоставя 65 места за пътници, 4 места за трудноподвижни лица и осигурено място за две инвалидни колички.

Предоставена е възможност за пътуване на лица с увреждания и лица с намалена подвижност и в 5 броя спални вагони, като последните разполагат с по две обособени кабинни за специализиран превоз и се включват в съставите на нощните бързи влакове.

С оглед по-добра организация и гарантиране на железопътните превозни услуги на всички лица с увреждания и лица с намалена подвижност, които биха заявили такава услуга, предлагаме 24-часовият срок за предварително уведомяване за предоставяне на помощ на лица с увреждания и лица с намалена подвижност следва да се удължи на 36 часа.

В чл. 32 „Санкции“ от стария Регламент (ЕО) № 1371/2007 е регламентирано, че държавите-членки предвиждат правила за санкциите, приложими при нарушения на разпоредбите на регламента, и взимат всички необходими мерки, за да гарантират тяхното прилагане. Предвидените санкции трябва да са ефективни, съразмерни и възпиращи.

В изпълнение на тази разпоредба от стария регламент в чл. 139, т. 1-29, чл. 140, т. 1-10, чл. 141, ал. 1-3, чл. 142, ал. 1 и 2 и чл. 143 от Глава осма „Административнонаказателни разпоредби“ на ЗЖТ са регламентираны санкциите за нарушаване на разпоредбите на стария Регламент (ЕО) № 1371/2007.

Съгласно чл. 35 „Санкции“ от новия Регламент (ЕС) № 2021/782 държавите членки установяват правилата относно санкциите, приложими при нарушения на регламента, и вземат всички необходими мерки, за да гарантират тяхното прилагане. Предвидените санкции трябва да са ефективни, пропорционални и с възпиращ ефект.

В чл. 40 „Отмяна“, пар. 2 от Регламент (ЕС) № 2021/782 е регламентирано, че „позоваванията на отменения регламент се считат за позовавания на настоящия регламент и се четат съгласно таблицата на съответствието в приложение IV“. От Таблицата на съответствието в приложение IV от Регламент (ЕС) № 2021/782 е видно, че между разпоредбите от Регламент (ЕО) № 1371/2007 и разпоредбите от Регламент (ЕС) № 2021/782, няма пълно съответствие, като чл. 2, параграф 2-4, чл. 3, т. 2-3, чл. 21, параграф 1, чл. 22, параграф 2 и чл. 33 от Регламент (ЕО) № 1371/2007 са отпаднали в Регламент (ЕС) № 2021/782, а текстовете на чл. 1, букви „в“, „д“, „з“, чл. 2, параграфи 2-3, чл. 3, т. 7, 10-11, 13-16, 18, 20 и 22, чл. 5, чл. 10, чл. 12, чл. 18, параграфи 2-7, чл. 19, параграфи 5- 6 и 10, чл. 20, параграф 6, чл. 26, чл. 28, параграф 3, чл. 32, чл. 33, чл. 34, параграфи 1 и 3, чл. 35, параграф 2, чл. 37 и чл. 40 от Регламент (ЕС) 2021/782 са нови и не са съществували аналогични текстове в Регламент (ЕО) № 1371/2007.

Във връзка с гореизложеното в законопроекта, в чл. 139, чл. 140, чл. 141, чл. 142 и чл. 143 от Глава осма „Административнонаказателни разпоредби“ на ЗЖТ са предложени изменения на размера на имуществените санкции за нарушение на разпоредбите на Регламент (ЕС) 2021/782. Размерът на санкциите е определен като към съществуващите размери на имуществените санкции, определени за нарушение на Регламент (ЕО) № 1371/2007 към декември 2019 г., е добавен индекс на инфлацията, съгласно официалните данни на Националния статистически институт (НСИ), изчислена за периода от месец декември 2019 г. до месец декември 2024 г. Инфлацията за този период е в размер на 35%, с който процент е увеличен размера на имуществените санкции по чл. 139, чл. 140, чл. 141, чл. 142 и чл. 143 от Глава осма „Административнонаказателни разпоредби“ на ЗЖТ.

I. В законопроекта с § 1 относно чл. 6, ал. 4 се предлага Регламент (ЕО) № 1371/2007 да се замени с новия Регламент (ЕС) № 2021/782.

II. С § 4 от законопроекта се предлагат следните промени в чл. 139, където са регламентирани санкции за железопътните превозвачи при нарушаване на разпоредби от регламента:

1. В т. 1 „член 7“ от Регламент (ЕО) № 1371/2007 се заменя с „член 8“ от Регламент (ЕС) № 2021/782, а санкцията за непредоставяне по подходящ начин на информация за преустановяване на услуги се увеличава, като сумата „от 1000 до 5000 лв.“ се заменя с „от 1350 до 6750 лв.“.

2. В т. 1а. „член 8, параграф 1“ от Регламент (ЕО) № 1371/2007 се заменя с „член 9, параграф 1“ от Регламент (ЕС) № 2021/782, а санкцията 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 регламента се увеличава, като сумата „от 2000 до 5000 лв.“ се заменя с „от 2700 до 6750 лв.“.

3. В т. 2 „член 8, параграф 2“ от Регламент (ЕО) № 1371/2007 се заменя с „член 9, параграф 2“ от Регламент (ЕС) № 2021/782, а санкцията за предоставяне на непълна информация или за отказ да предостави на пътник информация по време на пътуването, посочена в Приложение II, част II от регламента се увеличава, като сумата „от 2000 до 5000 лв.“ се заменят с „от 2700 до 6750 лв.“. Санкцията се прилага по отношение на вътрешните превози.

4. В т. 3 „член 8, параграф 3“ от Регламент (ЕО) № 1371/2007 се заменя с „член 9, параграф 3“ от Регламент (ЕС) № 2021/782, а санкцията за предоставяне по неподходящ начин на лице със слухови и/или зрителни увреждания, поискана от него информация за пътувания, за които предлага договор за превоз, както и информация по време на пътуването, посочени в Приложение II, части I и II от регламента се увеличава, като сумата „от 3000 до 6000 лв.“ се заменя с „от 4050 до 8100 лв.“. Санкцията се прилага по отношение на вътрешните превози.

5. В т. 4 думите „билет или друг вид превозен документ“ се заменят с „билети и при наличие на такива – на директни билети и резервация, както“, думите „чл. 9“ се заменят с „чл. 11“, думите „от 2000 до 5000 лв.“ се заменят с „от 2700 до 6750 лв.“.

6. Създава се т. 4а, в която се предлага санкция за непредоставяне на директни билети в съответствие с 12 от Регламент (ЕС) № 2021/782 – в размер от 2700 до 6750 лв. Размерът на санкцията е определен съобразно тежестта на нарушението и цели постигане на възпиращ ефект спрямо потенциални нарушители.

7. В т. 5 „чл. 13“ от Регламент (ЕО) № 1371/2007 се заменя с „чл. 15“ от Регламент (ЕС) № 2021/782, а санкцията за неизплащане на авансово плащане на обезщетение в срок 15 дни след установяване самоличността на пътника, претърпял физическо и/или психическо увреждане, причинено от произшествие по време на

пътуване с железопътно превозно средство или по време на качване или слизане от него се увеличава, като сумата „от 10 000 до 20 000 лв.“ се заменя с „от 13 500 до 27 000 лв.“. Санкцията се прилага при извършване на вътрешни превози и влиза в сила от 4 декември 2029 г.

8. В т. 6 „чл. 13“ от Регламент (ЕО) № 1371/2007 се заменя с „чл. 15“ от Регламент (ЕС) № 2021/782, а санкцията за неизплащане на авансово плащане на обезщетение в срок 15 дни след установяване самоличността на физическото лице, имащо право на обезщетение в случай на смърт на пътник, настъпила вследствие на произшествие по време на пътуване с железопътно превозно средство или по време на качване или слизане от него се увеличава, като сумата „40 000 лв.“ се заменя с „54 000 лв.“. Санкцията се прилага при извършване на вътрешни превози и влиза в сила от 4 декември 2029 г.

9. В т. 7 „чл. 16“ от Регламент (ЕО) № 1371/2007 се заменя с „чл. 18, параграф 1“ от Регламент (ЕС) № 2021/782, а санкцията за отказ за възстановяване пълната стойност на билета или за продължаване или пренасочване при сравними транспортни условия до крайното местоназначение се увеличава, като сумата „от 1000 до 3000 лв.“ се заменя с „от 1350 до 4050 лв.“. Санкцията се прилага по отношение на вътрешните превози.

10. Създават се т. 7а - 7г:

10.1. В т. 7а се предлага санкция за изпълнение на задължението по чл. 18, пар. 1 и при отказ от осигуряване на продължаване или пренасочване на превоз със същия или с друг доставчик на транспортни услуги, позволяващи на пътника да достигне до крайното местоназначение при съпоставими условия, включително при използване на транспорт от по-висок клас услуга, както и алтернативен вид транспорт, съгласно член 18, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 2021/782 – в размер от 1350 до 4050 лв. Размерът на санкцията е определен съобразно тежестта на нарушението и цели постигане на ефективност и възпиращ ефект. Прилага се по отношение на регионалните превози и влиза в сила от 7 юни 2028 г.

10.2. В т. 7б се предлага санкция за отказ за възстановяване на направени разходи за превоз с други доставчици на транспортни услуги, позволяващи на пътника да достигне до крайното местоназначение при съпоставими условия съгласно член 18, параграф 3 от Регламент (ЕС) № 2021/782 – в размер от 1350 до 4050 лв. Размерът на санкцията е определен съобразно тежестта на нарушението и цели постигане на ефективност и възпиращ ефект. Прилага се по отношение на регионалните превози и влиза в сила от 7 юни 2028 г.

10.3. В т. 7в се предлага санкция за отказ на доставчиците на транспортни услуги за пренасочване да предоставят сходно равнище на помощ и достъпност за лица с увреждания и лица с намалена подвижност, позволяващи на пътника да достигне до крайното местоназначение, когато предоставят алтернативна услуга, съгласно член 18, параграф 4 от Регламент (ЕС) № 2021/782 – в размер от 1500 до 4200 лв. Размерът на санкцията е определен съобразно тежестта на нарушението и цели постигане на ефективност и възпиращ ефект. Прилага се по отношение на

регионалните превози и влиза в сила от 7 юни 2028 г.

10.4. В т. 7г се предлага санкция за не възстановяване на пълната стойност на билета или разходите на пътника за продължаване на превоза с други доставчици на транспортни услуги при сравними транспортни условия до крайното местоназначение в 30 дневен срок от получаване на искането, съгласно член 18, параграф 5 от Регламент (ЕС) № 2021/782 – в размер от 50 до 100 лв. Размерът на санкцията е определен съобразно тежестта на нарушението и цели постигане на ефективност и възпиращ ефект, като е взета в предвид стойността на билет за влак на дълги разстояния. Прилага се по отношение на регионалните превози и влиза в сила от 7 юни 2028 г.

11. В т. 8 „член 17“ от Регламент (ЕО) № 1371/2007 се заменя с „член 19“ от Регламент (ЕС) № 2021/782, „член 16“ от Регламент (ЕО) № 1371/2007 се заменя с „член 18“ от Регламент (ЕС) № 2021/782, а санкцията за неизплащане на обезщетение за закъснение при условията на член 19 от Регламент (ЕС) № 2021/782, за което стойността на билета не е възстановена съгласно член 18 от Регламент (ЕС) № 2021/782 се увеличава, като сумата „от 2000 до 5000 лв.“ се заменя с „от 2700 до 6750 лв.“. Санкцията се прилага при извършване на вътрешни превози и влиза в сила от 4 декември 2029 г.

12. В т. 9 „член 18“ от Регламент (ЕО) № 1371/2007 се заменя с „член 20“ от Регламент (ЕС) № 2021/782, а санкцията за непредоставяне на информация за положението, очакваното време на заминаване и/или на пристигане, в случай на закъснение се увеличава, като сумата „от 500 до 1000 лв.“ се заменя с „от 675 до 1350 лв.“. Санкцията се прилага при извършване на вътрешни превози и влиза в сила от 4 декември 2029 г.

13. В т. 10 „член 18 параграф 2, букви „а“ - „в“ от Регламент (ЕО) № 1371/2007 се заменя с „член 20 параграф 2, букви „а“ - „в“ от Регламент (ЕС) № 2021/782, думите „член 18, параграф 2“ от Регламент (ЕО) № 1371/2007 се заменят с „член 20, параграф 2“ от Регламент (ЕС) № 2021/782, а санкцията за непредоставяне на пътниците безплатно на следните услуги: а) храна и напитки в зависимост от времето на чакане, ако има такива във влака или на гарата, или е възможно да бъдат доставени, вземайки предвид фактори като разстояние от доставчика, необходимо време за доставяне и разходи; 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 се увеличава, като сумата „от 5000 до 10 000 лв.“ се заменя с „от 6750 до 13 500 лв.“. Санкцията се прилага при извършване на вътрешни превози и влиза в сила от 4 декември 2029 г.

14. В т. 11 „член 18, параграф 3“ се заменя с „член 20, параграф 3“, а санкцията за непредоставяне на алтернативни транспортни услуги се увеличава, като сумата „от 1000 до 3000 лв.“ се заменя с „от 1350 до 4050 лв.“. Санкцията се прилага при извършване на вътрешни превози и влиза в сила от 4 декември 2029 г.

15. В т. 12 „член 18, параграф 4“ се заменя с „член 20, параграф 4“, а санкцията за отказ за информиране на засегнатите пътници за начините да получат удостоверение, че железопътният превоз е претърпял закъснение, довел е до изпускане на връзка или е бил отменен се увеличава, като сумата „от 1000 до 2000 лв.“ се заменя с „от 1350 до 2700 лв.“. Санкцията се прилага при извършване на вътрешни превози и влиза в сила от 4 декември 2029 г.

16. В т. 13 „член 19, параграф 1“ се заменя с „член 21, параграф 1“, а санкцията за установяване и поддържане на дискриминационни правила за достъп до железопътна транспортна услуга на лица с увреждания и лица с намалена подвижност се увеличава, като сумата „от 5000 до 8000 лв.“ се заменя с „от 6750 до 10 800 лв.“.

17. В т. 14 „член 20, параграф 1“ се заменя с „член 22, параграф 1“, а санкцията за отказ за предоставяне на информация за достъпността на гарата и свързаните съоръжения, и на железопътните превозни услуги, условията за достъп до подвижния състав и различните съоръжения във влака се увеличава, като сумата „от 1000 до 2000 лв.“ се заменя с „от 1350 до 2700 лв.“.

18. Точка 15 се отменя, тъй като разпоредбата на чл. 21, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1371/2007 не е пренесена в Регламент (ЕС) № 2021/782, видно от Приложение IV „Таблица на съответствието“ към регламента.

19. В т. 16 „член 21, параграф 2“ се заменя с „член 23, параграф 1, буква „ж“, а санкцията за отказ за осигуряване достъп на лица с увреждания и лица с намалена подвижност до железопътен превоз, в случаите, когато липсва придружаващ персонал във влака се увеличава, като сумата „от 2000 до 5000 лв.“ се заменя с „от 2700 до 6750 лв.“.

20. В т. 17 „член 22, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 1371/2007“ се заменя с „член 23, параграф 1, букви „г“, „д“ и „е“ от Регламент (ЕС) 2021/782“, а санкцията за неоказване на помощ на лица с увреждания и лица с намалена подвижност се увеличава, като сумата „от 2000 до 5000 лв.“ се заменя с „от 2700 до 6750 лв.“.

21. В т. 18 санкцията за нарушение на член 23, пар. 1, буква „з“ - неосигуряване на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност достъп до същите услуги, предлагани във влака, от които се ползват другите пътници, в случай че те нямат самостоятелен и безопасен достъп до тези услуги се увеличава, като сумата „от 2000 до 5000 лв.“ се заменя с „от 2700 до 6750 лв.“.

22. В т. 19 санкцията за отказ от сътрудничество за предоставянето на безплатна помощ на лица с увреждания и лица с намалена подвижност съгласно чл. 24 от регламента се увеличава, като сумата „от 1000 до 2000 лв.“ се заменя с „от 1350 до 2700 лв.“.

23. В т. 20 „член 28“ се заменя с „член 29, параграф 1-2“, а санкцията за неопределяне и неизпълнение на стандарти за качество и за невъвеждане на система за управление на качеството се увеличава, като сумата „от 5000 до 10 000 лв.“ се заменя с „от 6750 до 13 500 лв.“.

24. В т. 21 „член 29“ се заменя с „член 30“, а санкцията за непредоставяне на информация при продажба на билети за пътувания с железопътен транспорт относно правата и задълженията на пътниците се увеличава, като сумата „от 2000 до 5000 лв.“ се заменя с „от 2700 до 6750 лв.“.

25. В т. 22 санкцията за отказ да превози пътник и/или багаж или транспортно средство до местоназначението при наличие на договор за превоз, посочен в член 6 от Приложение I на регламента се увеличава, като сумата „от 1000 до 2000 лв.“ се заменя с „от 1350 до 2700 лв.“.

26. В т. 23 санкцията за причиняване вреда на пътник, който поради отменяне на влак, закъснение или изпускане на връзка не може да продължи пътуването същия ден или с оглед целта на пътуването при дадените обстоятелства не е подходящо да продължи пътуването същия ден, определена в член 32, параграф 1 от Приложение I на регламента се увеличава, като сумата „от 2000 до 3000 лв.“ се заменя с „от 2700 до 4050 лв.“.

27. В т. 24 „член 26“ се заменя с „член 27“, а санкцията за непредприемане на необходимите мерки за обезпечаване личната сигурност на пътниците във влаковете и за управление на рисковете се увеличава, като сумата „от 2000 до 5000 лв.“ се заменя с „от 2700 до 6750 лв.“.

28. В т. 25 „чл. 14“ се заменя с „член 16“, а санкцията за отказ да подпомогне пътник, когото е превозвал и който е претърпял физическо увреждане се увеличава, като сумата „от 1000 до 3000 лв.“ се заменя с „от 1350 до 4050 лв.“.

29. В т. 26 санкцията за други нарушения на регламента се увеличава, като сумата „от 1000 до 2000 лв.“ се заменя с „от 1350 до 2700 лв.“.

30. В т. 27 „чл. 11“ се заменя с „член 13“, а санкцията при непоемане или отказ от поемане на отговорност спрямо пътниците и техния багаж се увеличава, като сумата „от 2000 до 5000 лв.“ се заменя с „от 2700 до 6750 лв.“.

31. В т. 28 „чл. 12, параграф 1“ се заменя с „член 14“, а санкцията за неизпълнение на задълженията за застраховка се увеличава, като сумата „от 25 000 до 50 000 лв.“ се заменя с „от 33 750 до 67 500 лв.“.

32. В т. 29 „чл. 27“ се заменя с „член 28“, а санкцията за неизпълнение на задълженията за създаване на механизъм за разглеждане на жалби се увеличава, като сумата „от 1000 до 3000 лв.“ се заменя с „от 1350 до 4050 лв.“.

33. Създават се т. 30 - 35:

33.1. В т. 30 се създава санкция за железопътен превозвач, който не предостави на други железопътни превозвачи, продавачи на билети и туроператори, които продават негови услуги, достъп до минимална информация за пътуването, посочена в Приложение II, части I и II, и до експлоатацията на системите за резервации, посочени в Приложение II, част III, съгласно член 10, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 2021/782 - в размер от 1350 до 2700 лв. Диапазонът на санкцията е определен, като е взета предвид тежестта на нарушението и въздействието на

нарушението на железопътния превозвач спрямо другите железопътни превозвачи, продавачи на билети и туроператори и ползвателите на услугата.

33.2. В т. 31 се създава санкция за железопътен превозвач, който некоординира действията си с управител на инфраструктура и началник на гара при изготвяне на планове за действие в извънредни ситуации в съответствие с член 20, параграф 6 от Регламент (ЕС) № 2021/782 – в размер от 13 500 до 20 700 лв. Санкцията се прилага при извършване на вътрешни превози и влиза в сила от 4 декември 2029 г. Диапазонът на санкцията е определен, като е взета предвид тежестта на нарушението и въздействието на нарушението на железопътния превозвач спрямо управител на инфраструктура и началник на гара, и евентуалните последици от извънредната ситуация.

33.3. В т. 32 се създава санкция за железопътен превозвач, който наруши член 26 от Регламент (ЕС) № 2021/782 при допускане на работа на служители, които не са преминали обучение или опреснителни курсове във връзка с оказване на пряка помощ на лица с увреждания и лица с намалена подвижност във влака – в размер от 1350 до 2700 лв. Диапазонът на санкцията е определен, като е взета предвид тежестта на нарушението и въздействието на нарушението на железопътния превозвач спрямо ползвателите на услугата, а именно лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност във влака.

33.4. В т. 33 се създава санкция за железопътен превозвач, който наруши член 6 от Регламент (ЕС) № 2021/782 и откаже превоз на велосипеди във влака – в размер от 1350 до 2000 лв. Диапазонът на санкцията е определен, като е взета предвид тежестта на нарушението и въздействието на нарушението на железопътния превозвач спрямо ползвателите на услугата. Санкцията се прилага при извършване на регионални и вътрешни превози.

33.5. В т. 34 се създава санкция за железопътен превозвач, който наруши член 7 от Регламент (ЕС) № 2021/782 и включи в договор за превоз условия, които пряко или косвено целят отказ, дерогация от или ограничаване на правата, произтичащи от Регламент (ЕС) № 2021/782 – в размер от 2000 до 3000 лв. Диапазонът на санкцията е определен, като е взета предвид тежестта на нарушението и въздействието на нарушението на железопътния превозвач спрямо ползвателите на услугата.

33.6. В т. 35 се създава санкция за железопътен превозвач, който наруши чл. 4 от Регламент (ЕС) № 2021/782 и не изпълни изискванията относно сключването и изпълнението на договор за превоз и предоставянето на информация и билети, посочени в дял II и дял III от приложение I от регламента – в размер от 2000 до 3000. Диапазонът на санкцията е определен, като е взета предвид тежестта на нарушението и въздействието на нарушението на железопътния превозвач спрямо ползвателите на услугата. Санкцията се прилага при извършване на градски и крайградски, регионални и вътрешни превози.

33.7. В т. 36 се създава санкция за железопътен превозвач, който наруши чл. 17 от Регламент (ЕС) № 2021/782 и не изпълни изискванията относно закъснения,

пропуснати връзки и отменяне на превози, посочени в приложение I, дял IV, глава II от регламента в размер от 50 до 300 лв. Санкцията се прилага при извършване на вътрешни превози и влиза в сила от 4 декември 2029 г. Размерът на санкцията е определен като е взета предвид сумата за разумни разноски по настаняване, както и разумните разноски, свързани с уведомяването на лицата, очакващи пътника.

III. С § 5 се предлагат следните изменения и допълнения в чл. 140, където са регламентирани санкции за управител на железопътна инфраструктура при нарушаване на разпоредби от регламента:

1. В т. 1 „член 18, параграф 1“ се заменя с „член 20, параграф 1“, а санкцията за непредоставяне на информация за положението, очакваното време на заминаване и/или на пристигане, в случай на закъснение се увеличава, като сумата „от 500 до 1000 лв.“ се заменя с „от 675 до 1350 лв.“. Санкцията се прилага при извършване на вътрешни превози и влиза в сила от 4 декември 2029 г.

2. Създават се т. 1а и 1б:

2.1. В т. 1а се създава санкция за управител на железопътна инфраструктура, който предоставя непълна или откаже да предостави поискана информация от пътник, посочена в Приложение II, част II от Регламент (ЕС) № 2021/782, или предоставя информация по неподходящ начин, когато началниците на гари разполагат с такава информация, в съответствие с член 9, параграфи 2 и 3 от регламента – в размер от 2700 до 6750 лв. Санкцията се прилага при извършване на вътрешни превози. Диапазонът на санкцията е определен, като е взета предвид тежестта на нарушението и въздействието на нарушението на управител на железопътна инфраструктура спрямо ползвателите на услугата.

2.2. В т. 1б. се създава санкция за управител на железопътна инфраструктура, който неразпространява данни в реално време за пристигането и заминаването на влаковете до железопътните превозвачи, продавачите на билети, туроператорите и началниците на гари, в съответствие на чл. 10, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 2021/782 – в размер от 1350 до 2700 лв. Диапазонът на санкцията е определен, като е взета предвид тежестта на нарушението и въздействието на нарушението на управителя на железопътната инфраструктура спрямо ползвателите на услугата.

3. В т. 2 „член 19, параграф 1“ се заменя с „член 21, параграф 1“, а санкцията за установяване и поддържане на дискриминационни правила за достъп до железопътна транспортна услуга за лица с увреждания и лица с намалена подвижност се увеличава, като сумата „от 5000 до 8000 лв.“ се заменя с „от 6750 до 10 800 лв.“.

4. Точка 3 се отменя, тъй като разпоредбата на чл. 21, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1371/2007 не е пренесена в Регламент (ЕС) № 2021/782, видно от Приложение IV „Таблица на съответствието“ от регламента.

5. В т. 4 „член 21, параграф 2“ се заменя с „член 23, параграф 1, буква „ж“, а санкцията за отказ от осигуряване достъп на лица с увреждания и лица с намалена подвижност до железопътен превоз в случаите, когато липсва

придружаващ персонал на гарите се увеличава, като сумата „от 2000 до 5000 лв.“ се заменя с „от 2700 до 6750 лв.“

6. В т. 5 „член 22, параграф 1“ се заменя с „член 23, параграф 1, буква „г“ и „д“, а санкцията за отказ за предоставяне на безплатна помощ на лица с увреждания и лица с намалена подвижност при заминаване, преминаване или пристигане на гара с обслужващ персонал се увеличава, като сумата „от 2000 до 5000 лв.“ се заменя с „от 2700 до 6750 лв.“.

7. В т. 6 санкцията за отказ от сътрудничество по член 24 - железопътните превозвачи, управителите на железопътна инфраструктура, продавачите на билети и туроператорите трябва да си сътрудничат за предоставянето на безплатна помощ на лица с увреждания и лица с намалена подвижност, се увеличава, като сумата „от 1000 до 2000 лв.“ се заменя с „от 1350 до 2700 лв.“.

8. В т. 7 „член 26“ се заменя с „член 27“, а санкцията за непредприемане на необходимите мерки за обезпечаване личната сигурност на пътниците на гарите и за управление на рисковете се увеличава, като сумата „от 2000 до 5000 лв.“ се заменя с „от 2700 до 6750 лв.“.

9. В т. 8 „член 29“ се заменя с „член 30“, а санкцията за непредоставяне на информация при продажба на билети за пътувания с железопътен транспорт относно правата и задълженията на пътниците се увеличава, като сумата „от 2000 до 5000 лв.“ се заменя с „от 2700 до 6750 лв.“.

10. В т. 9 „член 19, параграф 1“ се заменя с „член 21, параграф 1“, а санкцията за непредоставяне на леснодостъпна информация на гари без обслужващ персонал в съответствие с правилата за достъп, посочени в член 21, параграф 1 се увеличава, като сумата „от 2000 до 5000 лв.“ се заменя с „от 2700 до 6750 лв.“.

11. В т. 10 санкцията за други нарушения на регламента се увеличава, като сумата „от 1000 до 2000 лв.“ се заменя с „от 1350 до 2700 лв.“.

12. Създават се т. 11-15:

12.1. В т. 11 се създава санкция за управител на железопътна инфраструктура, който некоординира действията си с железопътните превозвачи при изготвяне на планове за действие в извънредни ситуации в съответствие с чл. 20, параграф 6 от Регламент (ЕС) № 2021/782 - в размер от 13 500 до 27 000 лв. Диапазонът на санкцията е определен, като е взета предвид тежестта на нарушението и въздействието на нарушението на управителя на железопътна инфраструктура и евентуалните последици за извънредната ситуация. Санкцията се прилага при извършване на вътрешни превози и влиза в сила от 4 декември 2029 г.

12.2. В т. 12 се създава санкция за нарушение на член 22, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 2021/782 и отказ за предоставяне на поискана от лица с увреждания и лица с намалена подвижност информация за достъпността на гарата и свързаните съоръжения, и на железопътните превозни услуги, и условията за достъп до подвижния състав - в размер от 1350 до 2700 лв. Размерът на санкцията е определен съобразно тежестта на нарушението и цели постигане на ефективност и

възпиращ ефект.

12.3. В т. 13 се създава санкция за нарушение на член 26 от Регламент (ЕС) № 2021/782 при допускане на работа на служители, които не са преминали обучение или опреснителни курсове във връзка с оказване на пряка помощ на лица с увреждания и лица с намалена подвижност на гарата - в размер от 1350 до 2700 лв. Размерът на санкцията е определен съобразно тежестта на нарушението и цели постигане на ефективност и възпиращ ефект.

12.4. В т. 14 се създава санкция за неизпълнение на чл. 28, параграф 1-3 от Регламент (ЕС) № 2021/782 от началници на гари, обслужващи средно повече от 10 000 пътници дневно за година, които не осигурят механизъм за разглеждане на жалбите относно правата и задълженията, обхванати в регламента - в размер от 1350 до 4050 лв. Диапазонът на санкцията е определен, като е взета предвид тежестта на нарушението и въздействието на нарушението спрямо ползвателите на услугата.

12.5. В т. 15 се създава санкция за неопределяне и неизпълнение на стандарти за качество в съответствие с член 29, параграф 3 от Регламент (ЕС) № 2021/782 - в размер от 6750 до 13 500 лв. Диапазонът на санкцията е определен, като е взета предвид тежестта на нарушението и въздействието на нарушението.

IV. С § 6 се предлагат следните изменения и допълнения в чл. 141, където са регламентирани санкции за продавач на билети при нарушаване на разпоредби от регламента:

1. В ал. 1 „член 8, параграф 1“ се заменя с „член 9, параграф 1“, а санкцията за продавач на билети, предлагащ договор за превоз от името на един или повече железопътни превозвачи, който предостави непълна информация или откаже да предостави на пътник поискана от него информация, посочена в Приложение II, част I от регламента се увеличава, като сумата „от 2000 до 5000 лв.“ се заменя с „от 2700 до 6750 лв.“.

2. В ал. 2 В ал. 2 думите „на продавач на билети за собствена сметка, предлагащ договор за превоз, или на туроператор, или на туристически агент“ се заменят с „на продавач на билети или туроператор“, думите „член 8, параграф 1“ се заменят с „член 9, параграф 2 и 3“, думите „Приложение II, част I“ се заменят с „Приложение II, част II“, а санкцията за продавачите на билети и туроператорите, които не предоставят на пътниците по време на пътуването поне информацията, посочена в приложение II, част II, когато такава информация е налична се увеличава, като сумата „от 2000 до 5000 лв.“ се заменя с „от 2700 до 6750 лв. Санкцията се прилага при извършване на вътрешни превози.

3. Алинея 3 се отменя, тъй като визира нарушение на чл. 10, параграф 1 и 5 от Регламент (ЕС) № 1371/2007, които член няма съответстващ, съгласно Приложение IV „Таблица на съответствието“ от Регламент (ЕС) № 2021/782.

4. Създава се ал. 4, в която се регламентира, че продавач на билети, който не информира пътниците при продажба на билети за пътувания с железопътен

транспорт относно правата и задълженията им съгласно член 30, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 2021/782, се наказва с имуществена санкция в размер от 2700 до 6750 лв. Размерът на санкцията е определен съобразно тежестта на нарушението и цели постигане на ефективност и възпиращ ефект.

V. С § 7 се предлагат следните изменения и допълнения в чл. 142, където са регламентирани санкции за продавач на билети, туроператор или туристически агент при нарушаване на разпоредби от регламента:

1. В ал. 1 „член 20, параграф 1“ се заменя с „член 22, параграф 1“, а санкцията за продавач на билети, който не предостави информация по член 22, параграф 1 от регламента на лица с увреждания и лица с намалена подвижност се увеличава, като сумата „от 1000 до 2000 лв.“ се заменя с „от 1350 до 2700 лв.“.
2. В ал. 2 думите „или туристически агент“ се заличават, думите „член 20, параграф 1“ се заменят с „член 22, параграф 1“ и думите „от 1000 до 2000 лв.“ се заменят с „от 1350 до 2700 лв.“.
3. Създават се ал. 3-8:
 - 3.1. В ал. 3 се създава санкция за продавач на билети, който не изпълни задължението по член 11 от Регламент (ЕС) № 2021/782 за предоставяне на билети и при наличие на такива – на директни билети и резервация – в размер от 1350 до 4050 лв. Диапазонът на санкцията е определен, като е взета предвид тежестта на нарушението и въздействието на нарушението на продавача на билети спрямо ползвателите на услугата.
 - 3.2. В ал. 4 се създава санкция за туроператор, който не изпълни задължението по член 11 от Регламент (ЕС) № 2021/782 за предоставяне на билети и при наличие на такива – на директни билети и резервация – в размер от 1350 до 4050 лв. Диапазонът на санкцията е определен, като е взета предвид тежестта на нарушението и въздействието на нарушението на туроператора спрямо ползвателите на услугата.
 - 3.3. В ал. 5 се създава санкция за продавач на билети, който не изпълни задължението по член 20, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 2021/782 и не предостави на пътниците информация за изпълнението на вътрешна железопътна услуга, за очакваното време на заминаване и/или на пристигане, за закъснение или отмяна на влака, когато разполага с такава – в размер от 675 до 1350 лв. Диапазонът на санкцията е определен, като е взета предвид тежестта на нарушението и въздействието на нарушението на продавача на билети спрямо ползвателите на услугата. Санкцията се прилага при извършване на вътрешни превози и влиза в сила от 4 декември 2029 г.
 - 3.4. В ал. 6 се създава санкция за туроператор, който не изпълни задължението по член 20, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 2021/782 и не предостави на пътниците информация за изпълнението на вътрешна железопътна услуга – за очакваното време на заминаване и/или на пристигане, за закъснение или отмяна на влака, когато разполага с такава – в размер от 675 до 1350 лв. Диапазонът на санкцията е определен, като е взета предвид тежестта на нарушението и

въздействието на нарушението на туроператора спрямо ползвателите на услугата. Санкцията се прилага при извършване на вътрешни превози и влиза в сила от 4 декември 2029 г.

3.5. С ал. 7 се предлага за други нарушения на Регламент (ЕС) № 2021/782, извършени от продавач на билети да се налага имуществена санкция в размер от 1350 до 2700 лв. Размерът на санкцията е определен съобразно тежестта на нарушението и цели постигане на ефективност и възпиращ ефект.

3.6. С ал. 8 се предлага за други нарушения на Регламент (ЕС) № 2021/782, извършени от туроператор да се налага имуществена санкция в размер от 1350 до 2700 лв. Размерът на санкцията е определен съобразно тежестта на нарушението и цели постигане на ефективност и възпиращ ефект.

VI. С § 8 се предлагат следните изменения и допълнения в чл. 143, където са регламентирани санкции за туроператор или туристически агент при нарушаване на разпоредби от регламента:

1. В ал. 1 думите „или туристически агент“ се заличават, „член 29“ се заменя с „член 30“, а санкцията за неинформиране на пътниците за техните права и задължения по регламента не се променя, като сумата остава в размер от 1000 до 3000 лв. Определеният размер на санкцията е съобразно тежестта на нарушението и цели постигане на ефективност и възпиращ ефект, което считаме за ефективно към момента, поради което не се нуждае от увеличение.

2. Създава се ал. 2, с която се предлага на туроператор, който не изпълни задължението по член 9 от Регламент (ЕС) № 2021/782 за предоставяне на пътника, по негово искане, поне на информацията, посочена в Приложение II, част I, или информацията, посочена в Приложение II, част II, когато разполага с нея във връзка с пътувания, за които предлага договор за превоз да се налага имуществена санкция в размер от 2700 до 6750 лв. – когато се отнася за вътрешни превози. Размерът на санкцията е определен съобразно тежестта на нарушението и цели постигане на ефективност и възпиращ ефект.

3. Създава се ал. 3, с която се предлага на туроператор, който не изпълни задължението по член 9, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 2021/782 за предоставяне на пътника, по негово искане, поне на информацията, посочена в Приложение II, част I във връзка с пътувания, за които предлага договор за превоз, да се налага имуществена санкция в размер от 2700 до 6750 лв. – когато се отнася за градски и крайградски, регионални и международни превози. Размерът на санкцията е определен съобразно тежестта на нарушението и цели постигане на ефективност и възпиращ ефект.

VII. С § 9, т. 2 и 3 относно § 1, т. 41 и 49б от Допълнителните разпоредби се предлагат изменения в дефинициите на понятията „лице с увреждания и лице с намалена подвижност“ и „продавач на билети“, с които се постига съответствие с дефинициите на тези понятия, дадени в новия регламент.

VIII. Създават се допълнителни разпоредби, в които с § 10 се посочва, че законът предвижда мерки по прилагането на Регламент (ЕС) № 2021/782, с § 11 навсякъде в закона думите „Регламент (ЕО) № 1371/2007“ се заменят с „Регламент (ЕС) № 2021/782“ и § 12 навсякъде в закона думите „лица с ограничена подвижност“ се заменят с „лица с намалена подвижност“ в съответствие с определението по чл. 3, т. 21 от Регламент (ЕС) № 2021/782.

IX. С § 13-16 се предлага създаването на заключителни разпоредби, с които се отлага влизането в сила на някои санкционни разпоредби от закона. Мотивите за предложението и основанията в Регламент (ЕС) 2021/782, които позволяват отлагането бяха посочени по-горе в началото на настоящите мотиви.

С § 13 се предлага разпоредбите на § 4, т. 10 относно чл. 139, т. 7а - 7г (санкции за железопътни превозвачи, налагани за нарушения на регламента при извършване на регионални превози) да влязат в сила от 7 юни 2028 г., а разпоредбите на § 4, т. 7-8, 11-15 и 33 относно чл. 139, т. 5-6, 8-12 и 31 (санкции за железопътни превозвачи, налагани за нарушения на регламента при извършване на вътрешни превози) да влязат в сила от 4 декември 2029 г.

С § 14 се предлага разпоредбите на § 5, т. 1 и 12 относно чл. 140, т. 1 и 11 (санкции за управител на железопътна инфраструктура, налагани за нарушения на регламента при извършване на вътрешни превози) да влязат в сила от 4 декември 2029 г.

С § 15 се предлага разпоредбата на § 7, т. 3 относно чл. 142, ал. 5 и 6 (санкции за продавач на билети и туроператор, налагани за нарушения на регламента при извършване на вътрешни превози) да влязат в сила от 4 декември 2029 г.

С § 16 се предлага срокът по член 24, буква „а“, пар. 4 от Регламент (ЕС) № 2021/782 за уведомяване на железопътен превозвач, управител на железопътна инфраструктура, продавач на билети, туроператор или туристически агент за необходимостта от предоставяне на безплатна помощ на лица с увреждания и лица с намалена подвижност, които са закупили билет за превоз да се удължи от 24 часа на 36 часа, като удълженият срок се прилага до 30 юни 2026 г.

Лице за контакт:

Андрей Стойчев

Директор на дирекция „Регулиране“

Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“

Тел. 02 / 9409 562 и 02/9409515

Ел. поща: AStoychev@iaja.bg

Отговорна институция

Отговорна институция

Министерство на отбраната

Адрес: София, София 1000, ул.Дякон Игнатий 3

Електронна поща: cao@mod.bg

Полезни връзки

Официална интернет страница на Министерството на отбраната - <https://www.mod.bg/>

Документи

Пакет основни документи:

[Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт - вер. 1.0 | 23.07.2025](#)

[Мотиви към Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт - вер. 1.0 | 23.07.2025](#)

[Частична предварителна оценка - вер. 1.0 | 23.07.2025](#)

[Становище - вер. 1.0 | 23.07.2025](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Коментари

История

Начало на обществената консултация - 24.07.2025

Приключване на консултацията - 22.08.2025

Справка за получените предложения

Справка или съобщение.

Окончателен акт на Министерския съвет
