

Частична предварителна оценка на въздействието

Институция: Министерство на транспорта и съобщенията	Нормативен акт: Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт
<input checked="" type="radio"/> Не е включен в законодателна/оперативна програма на Министерския съвет	<input type="radio"/> Включен е в законодателната/оперативната програма на Министерския съвет за:
Лице за контакт: Мария Стефанова, главен секретар на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИАЖА)	Телефон и ел. поща: 02/9409378, MStefanova@iaja.bg

1. Проблем/проблеми за решаване:

Проблем 1 „Необходимост от синхронизиране на националната уредба с уредбата на Европейския съюз, в резултат на стартиране на процедура за нарушение № 2021/2161 за неправилно транспониране от страна на България на част от Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 година за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура“

1.1. Кратко опишете проблема/проблемите и причините за неговото/тяхното възникване. По възможност посочете числови стойности.

Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 година за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура (Директива 2016/2370) е транспонирана в националното законодателство чрез изменения и допълнения на следните национални разпоредби:

- Закон за железопътния транспорт (ЗЖТ), нотифициран на Комисията на 13 март 2019 г. (ММЕ(2019)51488);
- Наредба №41 от 27 юни 2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура (Наредба №41), нотифицирана на Комисията на 10 юни 2019 г.(МКЕ(2019)53491);
- Устройствен правилник на Изпълнителната агенция „Железопътна администрация“ (ИАЖА), приет с ПМС № 167 от 2001 г., нотифициран на Комисията на 6 юни 2019 г. (ММЕ(2019)53402).

Макар че, България е нотифицирала законодателството, което е приела за транспонирането на Директива 2016/2370, възникват някои опасения от страна на Европейската комисия (ЕК) във връзка с правилното транспониране и прилагане на някои членове от посочената директива, а именно член 7, член 7б, член 7в и член 7д от Директива 2012/34/ЕС. В резултат на това Комисията

е изпратила официално уведомително писмо № С(2021)7177 по чл. 258 от Договора за функциониране на Европейския съюз.

А. Според изискванията на Директива 2016/2370 държавите членки гарантират, че членовете на надзорния съвет и на управителния съвет на управителя на инфраструктура и ръководителите, които са на тяхно пряко подчинение, работят безпристрастно и тяхната безпристрастност не е повлияна от никакви конфликти на интереси. В българското законодателство се съдържат разпоредби, които предотвратяват конфликта на интереси на управителните органи на основния управител на инфраструктурата — Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ). В същото време националното законодателство не съдържа специфична разпоредба, налагаща изискването безпристрастността на ръководителите, които са на пряко подчинение на надзорния и управителния съвет, да не бъде засегната от конфликт на интереси. Освен това в ЗЖТ не се посочва изрично думата „безпристрастно“, нито се посочва изискването „безпристрастността да не е повлияна от никакви конфликти на интереси“ по отношение на функционирането на висшите органи на управителя на инфраструктура.

Б. С мерките за транспониране на Директива 2016/2370 в ЗЖТ се определя обща забрана за членовете на управителния съвет на управителя на инфраструктурата да извършват от свое име или от името на друго образувание конкурентна дейност или да бъдат в договорни отношения с други дружества или сдружения със сходен предмет на дейност. В националното законодателство забраната се отнася до предприятия със сходен предмет на дейност (което може да предполага управление на железопътна инфраструктура) и не се отнася конкретно до железопътните предприятия. Тази неяснота не гарантира достатъчна правна сигурност по отношение на това кои предприятия са действително обхванати от националното законодателство, в конкретния случай. Поради това е необходимо към разпоредбата на ЗЖТ транспонираща чл. 7, параграф 3, букви а), б) и в) на Директива 2016/2370 да се добавят „железопътните предприятия“ към забраната по отношение на предприятия със сходен предмет на дейност.

В. Европейската комисия изразява съображения по отношение на транспонирането на член 7б от Директива 2016/2370 - „Безпристрастност на управителя на инфраструктура по отношение на управлението на трафика и планирането на поддръжката“, като счита, че в националното законодателство не съществува изрична разпоредба, в която да е посочено, че управителят на инфраструктурата планира дейностите по поддръжка по недискриминационен начин.

Г. В ЗЖТ е необходимо да се прецизират текстовете, които уреждат възможността за сключване на споразумения за сътрудничество между управителя на инфраструктурата и железопътните предприятия с оглед осигуряването на предимства за клиентите, като по-ниски цени или по-висока ефективност в рамките на мрежата, обхваната от споразумението под надзора на регулаторния орган в железопътния транспорт, в случая ИАЖА.

1.2. Посочете възможно ли е проблемът да се реши в рамките на съществуващото законодателство чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности (например съвместни инспекции между няколко органа и др.).

1.3. Посочете защо действащата нормативна рамка не позволява решаване на проблема/проблемите.

Проблемът не може да се реши в рамките на съществуващото законодателство, поради липса на изрични разпоредби, чрез които да се отговори на посочените несъответствия в т. 1.1.

1.4. Посочете задължителните действия, произтичащи от нормативни актове от по-висока степен или актове от правото на ЕС.

Предлаганите допълнения и изменения в ЗЖТ ще синхронизират разпоредбите на националното и европейското законодателство и ще осигурят правилното транспониране на Директива (ЕС) 2016/2370.

1.5. Посочете дали са извършени последващи оценки на нормативния акт или анализи за изпълнението на политиката и какви са резултатите от тях?

Не са извършвани последващи оценки на въздействието.

Проблем 2 „Осигуряване на независимост на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, така че да защитава обществения интерес“, съгласно т. 15g от Коалиционното споразумение за управление на правителството.

1.1. Кратко опишете проблема/проблемите и причините за неговото/тяхното възникване. По възможност посочете числови стойности.

А) Съгласно чл. 6, ал. 2-4 от ЗЖТ Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИА „ЖА“) изпълнява следните функции:

- национален орган по безопасността в железопътния транспорт;
- регулаторен орган в железопътния транспорт;
- орган за контрол по прилагането на Регламент (ЕО) № 1371/2007 относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт.

Финансирането на дейността на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ се осъществява от бюджета на Министерството на транспорта и съобщенията. Изпълнителният директор на ИА „ЖА“ няма правомощия да взема решение за осигуряването на необходимите ресурси като бюджет и численост на администрацията.

Съгласно чл. 6, ал. 5 от ЗЖТ, ИА „ЖА“ е независима при изпълнение на своите функции и при вземане на решения, включително от управителите на инфраструктурата, органите, които налагат такси, разпределящите органи и заявителите. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ е функционално независима от всеки компетентен орган, който участва при възлагането на договори за обществени услуги в областта на железопътния транспорт. Независимостта на ИА „ЖА“ се подкрепя и от установената правна регламентация, че изпълнителният директор на ИА „ЖА“, който представлява и управлява агенцията, е независим във вземането на решения и издаваните от него актове могат да се отменят единствено с решение на компетентния административен съд.

Министърът на транспорта не може да отмени административен акт издаден от изпълнителния директор на ИАЖА, който я управлява и представлява, но в качеството си на орган по назначаване

може да прекрати правоотношенията с него без съображение и по всяко време на основание чл. 19а, ал. 2 от Закона за администрацията.

Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ в изпълнение на дадените със Закона за железопътен транспорт правомощия извършва координация, контрол и надзор върху железопътния транспорт, в това число и на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (инфраструктурен управител) – държавно предприятие с принципал министъра на транспорта и съобщенията, както и върху „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД и „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД – търговски дружества (железопътни превозвачи) със 100% държавна собственост и принципал министъра на транспорта и съобщенията. В изпълнение на Коалиционното споразумение се предлага да се създаде Агенция по железопътен транспорт, специализиран държавен орган към Министерския съвет, като председателят на Агенцията по железопътен транспорт ще е първостепенен разпоредител с бюджет. Агенцията ще бъде правоприменик и ще изпълнява досегашните функции на ИА „ЖА“ като национален орган по безопасността в железопътния транспорт, регулаторен орган в железопътния транспорт и орган за контрол по прилагането на Регламент (ЕО) № 1371/2007 относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт. Освен това Агенцията по железопътен транспорт ще бъде и лицензиращ орган, орган по издаване на разрешение за извършване на дейностите по оценяване и проверка на съответствието със съществените изисквания за оперативна съвместимост на съставните елементи и подсистемите, орган по издаване на разрешение за извършване на дейностите по оценяване и проверка на съответствието на подсистема или на част от подсистема с изискванията на националните правила за безопасност или с техническите правила и ще издава разрешения за пресичане на железопътните линии от железопътната инфраструктура с пътищата от републиканската пътна мрежа, местните пътища, улиците, тръбопроводите, кабелните и въздушните високоволтови и нисковолтови линии и други, както и проектите за свързване на железопътните линии от железопътната инфраструктура. По този начин се разширяват функциите на Агенцията по железопътен транспорт и се засилва независимостта на железопътната администрация.

Със законопроекта се предвижда регулацията и контрола в областта на железопътния транспорт да се осъществяват от Агенцията по железопътен транспорт, а министърът на транспорта и съобщенията да провежда държавната политика в железопътния транспорт.

Създаването на Агенция по железопътен транспорт се регламентира с § 3 - 8. Предлага се Агенцията по железопътен транспорт да се ръководи от председател, подпомаган от заместник-председател, които ще се определят с решение на Министерския съвет за срок от 5 години по предложение на министър-председателя. За председател и заместник-председател на агенцията се предвижда да се назначават дееспособни лица, които имат завършено висше образование с образователно-квалификационна степен „магистър“ и най-малко 5-годишен опит на ръководна длъжност в железопътния транспорт, включително в управлението на предприятия в железопътния транспорт или железопътната инфраструктура.

Регламентира се финансирането на дейността на Агенцията по железопътен транспорт чрез:

1. държавния бюджет чрез таксите по чл. 7, ал. 1, т. 3 и средствата от глобите и имуществените санкции по този закон;
2. собствени приходи по чл. 8б;
3. такси за извършване на надзор на управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия по ред, определен с методика, приета с постановление на Министерски съвет“.

Финансирането на Агенцията по железопътен транспорт от такси за извършен надзор, заплащани от управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия ще се извършва по ред, определен с методика, приета с постановление на Министерски съвет. Такава възможност се съдържа в съображение 77 от преамбюла на Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство. Съгласно посочената разпоредба от директивата „финансирането на регулаторния орган следва да гарантира неговата независимост и следва да е осигурено или от държавния бюджет или със задължителни финансови вноски от страна на сектора, чието събиране се осигурява при спазване на принципите за справедливост, прозрачност, недопускане на дискриминация и пропорционалност“.

1.2. Посочете възможно ли е проблемът да се реши в рамките на съществуващото законодателство чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности (например съвместни инспекции между няколко органа и др.).

Не е възможно. Съществува изрична разпоредба в Коалиционното споразумение за управление на правителството.

1.3. Посочете защо действащата нормативна рамка не позволява решаване на проблема/проблемите.

Именно действащата нормативна рамка е в основата на проблема. В резултат на това е включено в т. 15g от Коалиционното споразумение за управление на правителството, Приложение „Транспорт“ „Осигуряване на независимост на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, така че да защитава обществения интерес“.

1.4. Посочете задължителните действия, произтичащи от нормативни актове от по-висока степен или актове от правото на ЕС.

- т. 15g от Коалиционното споразумение за управление на правителството, Приложение „Транспорт“.
- Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство.

1.5. Посочете дали са извършени последващи оценки на нормативния акт или анализи за изпълнението на политиката и какви са резултатите от тях?

Не са извършвани последващи оценки на въздействието.

2. Цели:

Цел 1 „Синхронизиране на националното законодателство с разпоредбите на Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 година за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура“, което е свързано с по-ефикасно управление на мрежата и използване на инфраструктурата“

Цел 2 „Създаване на Агенция по железопътен транспорт – първостепенен разпоредител с бюджет като независим национален регулаторен орган и национален орган по безопасност, който не е обвързан с никоя структура в транспортния сектор.“

Посочете определените цели за решаване на проблема/проблемите, по възможно най-конкретен и измерим начин, включително индикативен график за тяхното постигане. Целите е необходимо да са насочени към решаването на проблема/проблемите и да съответстват на действащите стратегически документи.

3. Заинтересовани страни:

1. Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията – 1 бр.
2. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация – 1 бр.
3. Управител на железопътна инфраструктура – Държавно предприятие „Железопътна инфраструктура“ – 1 бр.
4. Железопътни предприятия – неограничен брой (включва национални железопътни превозвачи и предприятия и предприятия и превозвачи от други държави).

Посочете всички потенциални заинтересовани страни/групи заинтересовани страни (в рамките на процеса по извършване на частичната предварителна частична оценка на въздействието и/или при обществените консултации по чл. 26 от Закона за нормативните актове), върху които предложенията ще окажат пряко или косвено въздействие (бизнес в дадена област/всички предприемачи, неправителствени организации, граждани/техни представители, държавни органи/общини и др.).

4. Варианти на действие. Анализ на въздействията:

4.1. По проблем 1:

Вариант 1 „Без действие“:

При този вариант ще са налични:

I. Несъответствие на национално законодателство с правото на Европейския съюз и по специално с разпоредбите на Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 година за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Не са идентифицирани.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

При този вариант „без действие“ съществува риск, свързан с прилагане към Република България на разпоредбите на Договора за функциониране на Европейския съюз – започване на наказателна процедура и налагане на санкции за неизпълнение на задължение, което произтича от договорите за членство.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия:**Въздействия върху малките и средните предприятия:**

Не са идентифицирани.

Административна тежест:

Не създава допълнителна административна тежест.

1.1. Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални и екологични въздействия, включително върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни. Пояснете кои въздействия се очаква да бъдат значителни и кои второстепенни.

1.2. Опишете специфичните въздействия с акцент върху малките и средните предприятия и административната тежест (задължения за информиране, такси, регулаторни режими, административни услуги и др.)

Вариант 2 „Промяна в нормативната уредба - Приемане на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт“:**Описание:**

Синхронизиране на националното законодателство с разпоредбите на Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 година за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура“.

По-конкретно, с приемането на предложеното изменение на Закона за железопътния транспорт ще се въведе следното:

1. в националното законодателство ще се създаде изрична разпоредба, в която да е посочено, че управителят на железопътната инфраструктура планира дейностите по дългосрочна поддръжка по недискриминационен начин - въвежда се чл. 7б, параграф 3 от Директива (ЕС) 2016/2370;
2. в ЗЖТ ще се прецизират текстовете, които уреждат възможността за сключване на споразумения за сътрудничество между управителя на инфраструктурата и железопътните предприятия с оглед осигуряването на предимства за клиентите, като по-ниски цени или по-висока ефективност в рамките на мрежата, обхваната от споразумението под надзора на регулаторния орган в железопътния транспорт, в случая ИАЖА - въвежда се чл. 7в, параграф 4 от Директива (ЕС) 2016/2370;
3. в националното законодателство ще се въведат разпоредбите на чл. 7а и 7в от Директива (ЕС) 2016/2370.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

По-ефикасно управление на мрежата и използване на инфраструктурата. По-добро дългосрочно планиране на дейността на железопътните предприятия.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Не са идентифицирани

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия:

Въздействия върху малките и средните предприятия:

Не се предвижда предложените промени в националното законодателство да доведат до увеличаване на разходите на МСП по изпълняване на нормативните изисквания. По-конкретно, с предложените изменения ще се подпомогне процесът на вземане на решение при дългосрочното планиране на процесът на използване на железопътната инфраструктура и свързаните с това инвестиционни намерения.

Промените няма да създадат допълнителна административна тежест за МСП, нито нови, по-строги регулации на железопътния сектор по отношение на МСП, а ще създаде условия за по-добро дългосрочно планиране на дейността на железопътните предприятия.

Административна тежест:

Не създава допълнителна административна тежест.

(въздействията върху малките и средните предприятия; административна тежест)

1.1. Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални и екологични въздействия, включително върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни. Пояснете кои въздействия се очаква да бъдат значителни и кои второстепенни.

1.2. Опишете специфичните въздействия с акцент върху малките и средните предприятия и административната тежест (задължения за информиране, такси, регулаторни режими, административни услуги и др.)

4.2. По проблем 2:

Вариант 1 „Без действие“:

При този вариант ще са налични:

I. Запазване на досегашния статут на ИА „ЖА“ като второстепенен разпоредител с бюджет към министерство на транспорта и съобщенията и неизпълнение на заложеното в Коалиционното споразумение за управление на страната, Приложение „Транспорт“, т. 15 г

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Не са идентифицирани.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

При този вариант „без действие“ ИАЖА не би могла да изпълнява нормативно определените й функции ефективно, пълноценно и в полза на обществения интерес. В сегашното състояние на ИАЖА като второстепенен разпоредител с бюджет към Министерство на транспорта и съобщенията, няма статут на независим регулаторен орган във връзка с това, че ИАЖА извършва контрол и надзор на железопътните предприятия и управителя на инфраструктурата в железопътния транспорт, в това число и на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (инфраструктурен управител) – държавно предприятие с принципал министъра на транспорта и съобщенията, както и върху „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД и „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД – търговски дружества (железопътни превозвачи) със 100% държавна собственост и принципал министъра на транспорта и съобщенията.

В допълнение, при запазване на досегашния статут, ИАЖА не е в състояние да осигури и поддържа достатъчен брой квалифицирани специалисти със специфична експертиза, която да гарантира ефективно изпълнение на възложените ѝ функции като национален орган по безопасност, регулаторен орган и орган по прилагане на Регламента за правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт.

Запазването на досегашното състояние би довело до неефективно регулиране на взаимоотношенията на железопътните превозвачи и управителя на железопътната инфраструктура по отношение гарантиране на равнопоставен достъп до железопътната мрежа и налаганите такси за услуги от страна на железопътния управител.

Налице са неблагоприятни последици по отношение на конкуренцията в железопътния сектор.

Дейността на националния орган по безопасност в железопътния транспорт е в пряка връзка с безопасността на железопътния транспорт на страната.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия:

Въздействия върху малките и средните предприятия:

Възможни неблагоприятни последици свързани с безопасността и равнопоставения достъп до железопътната мрежа

Административна тежест:

Не създава допълнителна административна тежест.

1.1. Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални и екологични въздействия, включително върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни. Пояснете кои въздействия се очаква да бъдат значителни и кои второстепенни.

1.2. Опишете специфичните въздействия с акцент върху малките и средните предприятия и административната тежест (задължения за информиране, такси, регулаторни режими, административни услуги и др.)

Вариант 2 „Създаване на Агенция по железопътен транспорт – първостепенен разпоредител с бюджет като независим национален регулаторен орган и национален орган по безопасност, който не е обвързан с никоя структура в транспортния сектор.“

Описание:

Създаване на Агенция по железопътен транспорт, която да е специализиран, независим държавен орган към Министерския съвет - юридическо лице на бюджетна издръжка със седалище в гр. София и с териториални звена. Председателят на Агенцията по железопътен транспорт е първостепенен разпоредител с бюджет. С новата структура се създава независим орган от всички структури в транспортния сектор с което се засилва независимостта на железопътната администрация при изпълнението на функциите ѝ.

С промените се изпълнява приетото в т. 15г от Коалиционното споразумение за управление на правителството, Приложение „Транспорт“, а именно „Осигуряване на независимост на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, така че да защитава обществения интерес“.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

По-пълноценно изпълнение на функциите на национален орган по безопасност, регулаторен орган и орган за контрол по прилагането на Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт. Поддържане на съществуващото ниво на безопасност в железопътния транспорт, ефективна регулация на достъпа до железопътната мрежа, ефективен контрол по спазване на правата на пътниците, използващи железопътен транспорт и пълноценно защитаване на обществения интерес.

Създаване на по-добра конкурентна среда за железопътните предприятия, с което ще се подобри качеството на предлаганите услуги с железопътен транспорт и ще се стимулира свободното движение на стоки.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Не се засяга правото на собственост.

Не са налице отрицателни социални въздействия.

Не са налице отрицателни екологични въздействия.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия:**Въздействия върху малките и средните предприятия:**

Не се предвижда предложените промени в националното законодателство да доведат до увеличаване на разходите на МСП по изпълняване на нормативните изисквания.

Промените няма да създадат допълнителна административна тежест за МСП, нито нови, по-строги регулации на железопътния сектор по отношение на МСП, а ще създаде условия за по-ефективна работа на новата структура в полза на обществения интерес.

Административна тежест:

Не създава допълнителна административна тежест.

На новата структура се възлагат функции по лицензиране на железопътните превозвачи, издаване на разрешения за извършване на дейностите по оценяване и проверка на съответствието със съществените изисквания за оперативна съвместимост на съставните елементи и подсистемите, разрешения за извършване на дейностите по оценяване и проверка на съответствието на подсистема или на част от подсистема с изискванията на националните правила за безопасност или с техническите правила, разрешения за пресичане на железопътните линии от железопътната инфраструктура с пътищата от републиканската пътна мрежа, местните пътища, улиците, тръбопроводите, кабелните и въздушните високоволтови и нисковолтови линии и други, както и съгласуване на проектите за свързване на железопътните линии от железопътната инфраструктура. Това са съществуващи дейности, по които ИАЖА извършва дейности по проверка на документацията за съответствие с нормативната база, а разрешенията се издават от Министерство на транспорта и съобщенията. Новата структура ще провежда процедурите по разглеждане на

документите както до сега и ще издава разрешенията, което се извършваше от МТС, което няма да доведе до допълнителна административна тежест за участниците в сектора.

(въздействията върху малките и средните предприятия; административна тежест)

1.1. Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални и екологични въздействия, включително върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни. Пояснете кои въздействия се очаква да бъдат значителни и кои второстепенни.

1.2. Опишете специфичните въздействия с акцент върху малките и средните предприятия и административната тежест (задължения за информирани, такси, регулаторни режими, административни услуги и др.)

** При повече от един поставен проблем мултиплицирайте Раздел 4.1.*

4.n. По проблем n:

** При повече от един поставен проблем мултиплицирайте Раздел 4.1.*

5. Сравняване на вариантите:

Степени на изпълнение по критерии: 1) висока; 2) средна; 3) ниска.

5.1. По проблем 1:

/		Вариант „Без действие“	Вариант „Промяна в нормативната уредба - Приемане на Закона за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт“
Ефективност	Цел 1: „Синхронизиране на националното законодателство с разпоредбите на Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 година за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура“, което е свързано с по-ефикасно управление на мрежата и използване на инфраструктурата“	3	1
Ефикасност	Цел 1: „Синхронизиране на националното законодателство с разпоредбите на Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 година за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура“, което е свързано с по-ефикасно управление на мрежата и използване на инфраструктурата“	3	1

Съгласуваност	Цел 1: „Синхронизиране на националното законодателство с разпоредбите на Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 година за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура“, което е свързано с по-ефикасно управление на мрежата и използване на инфраструктурата“	3	1
----------------------	---	---	---

1.1. Сравнете вариантите чрез сравняване на ключовите им положителни и отрицателни въздействия.

1.2. Посочете степеня, в която вариантите ще изпълнят определените цели, съгласно основните критерии за сравняване на вариантите:
ефективност, чрез която се измерва степеня, до която вариантите постигат целите на предложението;
ефикасност, която отразява степеня, до която целите могат да бъдат постигнати при определено ниво на ресурсите или при най-малко разходи;

съгласуваност, която показва степеня, до която вариантите съответстват на действащите стратегически документи.

5.2. По проблем 2:

		Вариант „Без действие“	Вариант „Промяна в нормативната уредба - Приемане на Закона за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт“
Ефективност	Цел 2 „Създаване на Агенция по железопътен транспорт – първостепенен разпоредител с бюджет като независим национален регулаторен орган и национален орган по безопасност, който не е обвързан с никоя структура в транспортния сектор“	3	1
Ефикасност	Цел 2 „Създаване на Агенция по железопътен транспорт – първостепенен разпоредител с бюджет като независим национален регулаторен орган и национален орган по безопасност, който не е обвързан с никоя структура в транспортния сектор“	3	1
Съгласуваност	Цел 2 „Създаване на Агенция по железопътен транспорт – първостепенен разпоредител с бюджет като независим национален регулаторен орган и национален орган по безопасност, който не е обвързан с никоя структура в транспортния сектор“	3	1

* При повече от един поставен проблем мултиплицирайте таблицата за всеки отделен проблем.

5.п. По проблем п:

** При повече от един поставен проблем мултиплицирайте таблицата за всеки отделен проблем.*

6. Избор на препоръчителен вариант:

По проблем 1: Вариант 2 „Промяна в нормативната уредба - Приемане на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт“

По проблем 2: Вариант 2 „Промяна в нормативната уредба - „Създаване на Агенция по железопътен транспорт – първостепенен разпоредител с бюджет като независим национален регулаторен орган и национален орган по безопасност, който не е обвързан с никоя структура в транспортния сектор.“

Посочете препоръчителните варианти за решаване на поставения проблем/проблеми.

6.1. Промяна в административната тежест за физическите и юридическите лица от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми):

- Ще се увеличи
- Ще се намали
- Няма ефект

.....
.....

1.1. Изборът следва да е съотносим с посочените специфични въздействия на препоръчителния вариант за решаване на всеки проблем.

1.2. Ако се предвижда въвеждането на такса, представете образуването на нейния размер съгласно Методиката по чл. 7а от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност.

6.2. Създават ли се нови/засягат ли се съществуващи регулаторни режими и услуги от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми)?

- Да
- Не

.....
.....

1.1. Изборът следва да е съотносим с посочените специфични въздействия на избрания вариант.

1.2. В случай че се предвижда създаване нов регулаторен режим, посочете неговия вид (за стопанска дейност: лицензионен, регистрационен; за отделна стелка или действие: разрешителен, уведомителен; удостоверителен и по какъв начин това съответства с постигането на целите).

1.3. Мотивирайте създаването на новия регулаторен режим съгласно изискванията на чл. 3, ал. 4 от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност.

1.4. Посочете предложените нови регулаторни режими отговарят ли на изискванията на чл. 10 – 12 от Закона за дейностите по предоставяне на услуги.

1.5. Посочете изпълнено ли е изискването на § 2 от Допълнителните разпоредби на Закона за дейностите по предоставяне на услуги.

1.6. В случай че се изменят регулаторни режими или административни услуги, посочете промяната.

6.3. Създават ли се нови регистри от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми)?

Да

.....
.....

Не

Когато отговорът е „Да“, посочете регистрите, които се създават и по какъв начин те ще бъдат интегрирани в общата регистрова инфраструктура.

6.4. По какъв начин препоръчителният вариант въздейства върху микро-, малките и средните предприятия (МСП) (включително по отделните проблеми)?

Актът засяга пряко МСП

Актът не засяга МСП

Изборът следва да е съотносим с посочените специфични въздействия на препоръчителния вариант.

6.5. Потенциални рискове от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми):

Не са идентифицирани възможни конкретни рискове с отрицателни въздействия от предложените промени в Закона за железопътния транспорт.

Посочете възможните рискове от прилагането на препоръчителния вариант, различни от отрицателните въздействия, напр. възникване на съдебни спорове и др.

7. Консултации:

Проведени са консултации

.....
.....
.....

Посочете основните заинтересовани страни, с които са проведени консултации. Посочете резултатите от консултациите, включително на ниво ЕС: спорни въпроси, многократно поставяни въпроси и др.

Предстоят обществени консултации по чл. 26 от Закона за нормативните актове

.....
.....
.....

Обобщете най-важните въпроси за обществени консултации. Посочете индикативен график за тяхното провеждане и видовете консултационни процедури.

8. Приемането на нормативния акт произтича ли от правото на Европейския съюз?

Да

Не

Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 година за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура

1.1. Посочете изискванията на правото на Европейския съюз, включително информацията по т. 6.2 и 6.3, дали е извършена оценка на въздействието на ниво Европейски съюз, и я приложете (или посочете връзка към източник).

1.2. Изборът трябва да съответства на посоченото в раздел 1, съгласно неговата т. 1.5.

9. Изисква ли се извършване на цялостна предварителна оценка на въздействието поради очаквани значителни последици?

Да

Не

(преценка съгласно чл. 20, ал. 3, т. 2 от Закона за нормативните актове)

10. Приложения:

.....
.....

Приложете необходимата допълнителна информация и документи.

11. Информационни източници:

- Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 година за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура
- Закон за железопътния транспорт
- Официално уведомително писмо № С(2021)7177 по чл. 258 от Договора за функциониране на Европейския съюз и писмо до Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията изх. № 02.17-134/12.11.2021 г. на Администрацията на Министерския съвет (вх. № 03-00-508/12.11.2021 г. в МТИТС), препратено в ИА „Железопътна администрация“ с вх. № 05-01-18/ 15.11.2021 г.
- Коалиционно споразумение за управление на страната, Приложение „Транспорт“, т. 15g

Посочете изчерпателен списък на информационните източници, които са послужили за оценка на въздействията на отделните варианти и при избора на вариант за действие: регистри, бази данни, аналитични материали и др.

12. Име, длъжност, дата и подпис на директора на дирекцията, отговорна за извършването на частичната предварителна оценка на въздействието:

Име и длъжност:

Мария Стефанова, главен секретар на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“

Дата:

Подпис: