

Формуляр за частична предварителна оценка на въздействието*
(Приложете към формуляра допълнителни информация/документи)

Институция: Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията	Нормативен акт: Проект на ПМС за изменение и допълнение на Устройствения правилник на Изпълнителната агенция "Железопътна администрация", приет с Постановление № 167 на Министерския съвет от 2001 г.
За включване в оперативната програма на Министерския съвет за периода: Съгласно чл. 30г от УП на МС и неговата администрация	Дата: 18.12.2018 г.
Контакт за въпроси: Жоро Димитров, гл. секретар на ИАЖА	Телефони: 02/9409575;

1. Дефиниране на проблема:

I. Несъответствие на разпоредби в Устройствения правилник на Изпълнителната агенция „Железопътна администрация“ 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 (Директива (ЕС) 2016/2370);
- Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно безопасността на железопътния транспорт (ОВ L 138, 26.5.2016г., стр. 44) (Директива относно безопасността на железопътния транспорт) (Директива 2016/798/ЕС);
- Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 102) (Директива относно оперативната съвместимост на железопътния транспорт) (Директива 2016/797/ЕС);

1.1. Кратко опишете проблема и причините за неговото възникване. Посочете аргументите, които обосновават нормативната промяна.

Единното европейско железопътно пространство, както е определено в Бялата книга от 2011 г. относно транспортната политика, има за цел да се изгради вътрешен железопътен пазар на Европейския съюз, на който европейските железопътни предприятия (ЖП) могат да предоставят услугите си без ненужни технически и административни пречки. Политика за развитие на железопътния транспорт в Европейския съюз (ЕС) цели създаването на единен жп пазар, който е отворен за конкуренция.

Това наложи приемането на поредния 4-ти законодателен пакет за железопътния транспорт, който беше предложен от Европейската комисия през 2013 г. и окончателно съгласуван от Европейския парламент и Съвета през април 2016 г. Подобряването на качеството на услугите и ефективността е необходимо, за да стане железопътният транспорт по-сигурен и привлекателен избор за пътниците и да се насърчи преходът към този вид транспорт. В

железопътния транспорт на ЕС в отговор на очакванията на потребителите. Укрепва се ролята на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (АЖТЕС) чрез въвеждане на принципа за „обслужване на едно гише“ за издаване на валидни за целия ЕС разрешения за пускане на пазара на железопътни превозни средства и единен сертификат за безопасност на железопътните предприятия.

Във връзка с прилагането на четвъртия пакет за железопътния транспорт от страна на държавите членки на ЕС се възлагат нови функции на националните Регулаторни органи (РО) и Националните органи по безопасността (НОБ) в железопътния транспорт. За изпълнение на функциите си АЖТЕС си сътрудничи и взаимодейства с НОБ от държавите-членки на ЕС.

Със Закона за железопътния транспорт, чл. 6, ал. 2, 3 и 4, Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ е определена за:

- Регулаторен орган в железопътния транспорт;
- Национален орган по безопасността в железопътния транспорт;
- 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 (ОВ, L 315/14 от 3 декември 2007 г.) (Регламент 1371/2007).

С приемането на Директива (ЕС) 2016/2370 се разширяват функциите на регулаторните органи в държавите-членки на Европейския съюз. На регулаторните органи се дават правомощия да следят управлението на трафика, планирането на обновяването, както и планираните или непланираните дейности по поддръжка на железопътната инфраструктура, за да се гарантира, че те не пораждат дискриминация спрямо железопътните предприятия и заявителите за инфраструктурен капацитет. Дава се право на регулаторния орган да ограничават правото на достъп до железопътната инфраструктура с цел извършване на вътрешни услуги за превоз на пътници, когато това би нарушило икономическото равновесие на съществуващите договори за обществени услуги. В директивата се акцентира върху сътрудничеството между регулаторните органи, което е от основно значение, когато по въпроси, свързани с международните железопътни услуги или с железопътната инфраструктура на две държави, се изискват решения на два или повече регулаторни органи с оглед на координацията на процеса на вземане на решения.

С приемането на Директива 2016/798/ЕС относно безопасността на железопътния транспорт се отменя Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно безопасността на железопътния транспорт (Директива 2004/49/ЕО). Една от основните промени в Директива 2016/798/ЕС в сравнение с Директива 2004/49/ЕО е свързана с издаването на единни сертификати за безопасност на железопътни предприятия. Това включва замяна на сегашната система от две части — част А (издавана от НОБ на държавата членка, в която железопътното предприятие е било установено за първи път) и част Б (издавана от НОБ във всяка държава членка, в която железопътното предприятие възнамерява да извършва дейност) — с единен сертификат за безопасност на ЕС, валиден в целия Съюз. С разпоредбите на глава III „Сертификат и разрешение за безопасност“ и по специално с член 10 от Директива 2016/798/ЕС се въвежда нов принцип за издаване на единен сертификат за безопасност — когато железопътните предприятия имат област на дейност ограничена до територията на Р. България сертификата може да се издава от НОБ — Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ или от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз, а в случай на област на дейност на железопътното предприятие в повече държави-членки на Европейския съюз — единен сертификат за безопасност се издава само от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз. За целта АЖТЕС си сътрудничи с НОБ от всички държави-членки, в които железопътното предприятие планира да развива своята дейност.

Въвеждането на единен сертификат за безопасност, вместо ползваните сертификати за

транспорт, като например чл. 31 и чл. 34 се предлага замяна на сертификат за безопасност с единен сертификат. Притежаването на посочения единен сертификат остава задължително условие за получаване на достъп до железопътната инфраструктура за извършване на железопътни превози. Единният сертификат за безопасност е доказателство, че железопътното предприятие е внедрило и ползва Система за управление на безопасността, която е в съответствие с общите критерии за безопасност в ЕС и с националните правила за безопасност в държавите-членки, в които железопътното предприятие ще осъществява дейността си.

По отношение на оперативната съвместимост на железопътната система в Европейския съюз, с новата Директива 2016/797/ЕС относно оперативната съвместимост се отменя Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността. Въвеждат се промени, които могат да бъдат групирани в три категории: нови разпоредби, промяна и актуализиране на съществуващи.

На първо място се въвеждат ново определение – за „издаване на разрешение за пускане на пазара на железопътно возило“, както и някои разпоредби относно водене на регистрите на возилата. В Директива 2016/797/ЕС се правят пояснения относно съществуващи разпоредби, като обхват на директивата, прилагане на Технически спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) на съществуващите железопътни подсистеми, дерогации от ТСОС, пропуски в ТСОС и приложимост на националните правила. Третата важна част е свързана с актуализации, породени от развитието на законодателната рамка: разпоредби, свързани с оценяването на съответствието и органите за оценяване на съответствието, както и препратки към процедури на Комитета за оперативна съвместимост и безопасност към Европейската комисия и Делегирани актове на Комисията. Директивата за оперативна съвместимост определя задълженията на НОБ за издаване на разрешения за въвеждане в експлоатация на подсистемите за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, на енергийните и инфраструктурните подсистеми на територията на държавата-членка и издаване, подновяване, изменение или отменя на разрешения за пускане на пазара на превозни средства и разрешения за типове превозни средства.

За ефективността и конкурентоспособността на железопътния транспорт е от решаващо значение отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура. Правилното функциониране на железопътния транспорт е от решаващо значение за осигуряване на високо ниво на безопасност, както и за доверието на всички заинтересовани страни в железопътната система. Опитът от прилагането на предходните Директиви, свързани с безопасността и оперативната съвместимост на железопътния транспорт е показал, че определените в тях критерии, които трябва да бъдат изпълнени от Р. България като държава-членка на ЕС, и в следствие нотифицирани пред ЕК, следва да се считат за достатъчни, за да гарантират еднакво безопасност и високи резултати. В тази връзка са предприети действия за осигуряване прилагането на посочените по-горе Директиви от 2016 г., като в Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ) са предложени промени, с които се разширяват функциите на ИА „Железопътна администрация“.

В Устройствения правилник на Изпълнителната агенция „Железопътна администрация“ (УП на ИАЖА) е необходимо също да се актуализират разпоредби, които вече не съответстват на функциите на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИАЖА) като Регулаторен орган и като Национален орган по безопасността в железопътния транспорт съгласно ЗЖТ и европейски нормативни актове. Във връзка с това се предлага в УП на ИАЖА да бъдат включени текстове, обхващащи компетенциите и правомощията, упражнявани от ИАЖА.

1.2. Опишете какви са проблемите в прилагането на съществуващото законодателство или възникналите обстоятелства, които налагат приемането на ново законодателство.

технологични възможности (например съвместни инспекции между няколко органа и др.).

Приемането на 4-ти железопътен пакет на ЕС имат за цел да гарантират последователно прилагане на достиженията на правото на Съюза. Действията на равнището на ЕС в областта на железопътния транспорт следва да доведат до създаването на единно европейско железопътно пространство без ненужни административни и технически пречки. Действия само от страна на държавите членки не са в състояние да гарантират интеграцията на железопътния пазар на ЕС и да премахнат разликите в тълкуването на законодателството, тъй като устойчивостта на националните правила и недостатъчно оптималното функциониране на националните институции, които понякога действат като пречки за вътрешния пазар, в действителност са същината на проблема за отварянето на пазара за железопътни услуги.

Директива 2016/797/ЕС за оперативната съвместимост и Директива 2016/798/ЕС за безопасността са основната част от Техническият стълб на 4-ти железопътен пакет на ЕС, с който се цели да се повиши конкурентоспособността на железопътния сектор чрез значително намаляване на разходите и административната тежест за железопътните предприятия, желаси да оперират в цяла Европа, включително и в Р. България. По-специално, това ще стане като се уеднаквят изискванията чрез въвеждане от АЖТЕС на системата за обслужване „на едно гише“ при подаване на заявления за издаване на единен сертификат за безопасност или за издаване на разрешения за пускане на пазара на железопътни превозни средства и разрешения за типове превозни средства. С това се премахва необходимостта от подаване на скъпоструващи заявления пред всеки НОБ, в случаи, когато се касае за превози в повече от една държава-членка. С въвеждане на системата за обслужване на „едно гише“ ролята на НОБ се променя, като се засилва взаимодействието с АЖТЕС. Същевременно се запазва компетентността на НОБ да издават сертификати и разрешения, валидни на територията на съответната държава-членка.

Съществуващите разпоредби в УП на ИАЖА са в противоречие с постановките в Директива (ЕС) 2016/2370, новата Директива за безопасност и новата Директива за оперативната съвместимост. Разликите в разпоредбите пораждаат проблеми, които не могат да се решат чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности, а налагат извършване на промени в нормативната рамка.

1.3. 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 действащото в момента законодателство.

2. Цели:

С предложения проект се цели:

1. Хармонизиране и привеждане на разпоредбите в УП на ИАЖА в съответствие с новите функции на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ като Регулаторен орган в железопътния транспорт в съответствие с 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.
2. Хармонизиране и привеждане на разпоредбите в УП на ИАЖА в съответствие с новите функции на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ като Национален орган

железопътни услуги чрез установяване на обща регулаторна рамка за безопасност на железопътния транспорт, хармонизиране на правилата за безопасност, издаването на единни сертификати за безопасност на железопътните предприятия, издаването на сертификати на лица, отговорни за поддържането на железопътни превозни средства, задачите и ролите на националните органи по безопасността.

3. Хармонизиране и привеждане на разпоредбите в УП на ИАЖА в съответствие с новите функции на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ като Национален орган по безопасността в железопътния транспорт в съответствие с Директива (ЕС) 2016/797 относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз. С това ще се допринесе за рационализиране и хармонизиране на процедурите за издаване на разрешение за пускане на пазара или за въвеждане в експлоатация на структурни подсистеми на железопътната система с цел да се допринесе за приключване на изграждането на единното европейско железопътно пространство и намаляване на разходите и продължителността на процедурите за издаване на разрешения.
4. Намаляване на тежестта за бизнеса и администрацията, посредством въвеждане на системата за обслужване на „Едно гише“ при подаване на заявления от кандидатите за получаване на Единен сертификат за безопасност, на Разрешение за пускане на пазара на превозно средство или на Разрешения за типове превозни средства.

Посочете целите, които си поставя нормативната промяна, по конкретен и измерим начин и график, ако е приложимо, за тяхното постигане. Съответстват ли целите на действащата стратегическа рамка?

3. Идентифициране на заинтересованите страни:

1. Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията;
2. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“;
3. Управител на железопътна инфраструктура – Държавно предприятие „Железопътна инфраструктура“;
4. Железопътни предприятия – 15 (сертифицирани в Република България);
5. Лица, отговорни за поддържане на железопътни превозни средства – 22 (сертифицирани в Република България);
6. Лица, изпълняващи функция по поддържане на железопътни превозни средства – 14 (сертифицирани в Република България);
7. Производители и собственици/ползватели на железопътен подвижен състав – 156 собственика и 107 ползватели, които са регистрирани в Националния регистър на возилата на Република България.

Броят на производители на железопътен подвижен състав (ПЖПС) не може да бъде определен еднозначно. По железопътната мрежа на Република България може да се движи ПЖПС, произведен в други държави (включително в държави извън Европейския съюз), който отговаря на изискванията за движение в международно

Собствениците/ползвателите на ПЖПС се вписват в Националния регистър на возилата (НРВ) на държавата, в която е регистрирано съответното превозно средство. В НРВ на Република България са регистрирани 156 собственика и 107 ползватели на ПЖПС. Въпреки това броят им не може да бъде определен еднозначно във връзка с това, че по железопътната мрежа на Република България може да се движи ПЖПС, произведен в други държави (включително в държави извън Европейския съюз), който отговаря на изискванията за движение в международно железопътно съобщение – съответно този ПЖПС има собственик/ползвател, който не е регистриран в НРВ на Република България.

8. Органи за оценка на съответствие – 1 нотифициран орган (за проверка по Технически Спецификации за Оперативна Съвместимост (ТСОС)) и 2 определени органи (за проверка по национални правила);
9. Оператори на обслужващи съоръжения – 21, като е възможно този брой да се увеличи, тъй като: съгласно определението в §1, т. 51 от ЗЖТ: **„Оператор на обслужващо съоръжение“** е лице или негова структура, което отговаря за управлението на едно или повече обслужващи съоръжения или за предоставянето на железопътните предприятия на една или повече услуги, посочени в т. 48;
10. Заявители на инфраструктурен капацитет – съгласно определението в § 1, т. 43 от Допълнителните разпоредби на ЗЖТ: **„Заявител“** е железопътно предприятие или международна група железопътни предприятия, или други лица, като например компетентни органи съгласно Регламент (ЕО) № 1370/2007 и товароизпращачи, следители и оператори на комбиниран транспорт, които си набавят инфраструктурен капацитет с цел осигуряване на обществена услуга или от търговски интерес. Във връзка с това броят на заявителите е най-малко 15 (железопътните предприятия по т. 4).

Броят на сертифицираните железопътни предприятия (т. 4), лицата, отговорни за поддържане на железопътни превозни средства (т. 5) лицата, изпълняващи функция по поддържане на железопътни превозни средства (т. 6) и органите за оценка на съответствие (т. 8) е ориентировъчен. Те може да притежават сертификат или разрешение, издадени в друга държава-членка на Европейския съюз или от АЖТЕС, които са валидни на територията на Република България.

Посочете всички потенциални засегнати и заинтересовани страни, върху които предложението ще окаже пряко или косвено въздействие (бизнес в дадена област/всички предприемачи, неправителствени организации, граждани/техни представители, държавни органи, др.).

4. Варианти на действие:

Вариант 0 „Без действие“

При този вариант ще са налични:

органи по безопасността 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 отношение на гарантиране на независимостта на управителя на инфраструктура във връзка с упражняването на основните функции, управлението на трафика и планирането на дейностите по поддръжка, утвърждаване на пълното отваряне на пазара и разширяване правомощията на Регулаторния орган;
- Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно безопасността на железопътния транспорт (ОВ L 138, 26.5.2016г., стр. 44) (Директива относно безопасността на железопътния транспорт) (Директива 2016/798/ЕС) по отношение на ролята и функциите на Националния орган за безопасност и единният сертификат за безопасност, който е свързан с правото на достъп до железопътната инфраструктура;
- Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 102) (Директива относно оперативната съвместимост на железопътния транспорт) (Директива 2016/797/ЕС) по отношение на ролята и функциите на Националния орган за безопасност при въвеждане в експлоатация на структурни и мобилни подсистеми, разрешения за достъп до пазара, разрешения на органи за оценка на съответствие и др.;

Вариант 1 „Присмане на ПМС за изменение и допълнение на Устройствения правилник на Изпълнителната агенция „Железопътна администрация“, приет с Постановление № 167 на Министерския съвет от 2001 г.“:

Приемането на предложените промени установява ясно ролята и функциите на ИАЖА като Регулаторен органа и ката Национален орган по безопасността в железопътния транспорт. Определянето на функциите на ИАЖА в съответствие с Европейското законодателство ще окаже позитивно влияние върху дейността на железопътния сектор като цяло – управителя на железопътната инфраструктура, железопътните превозвачи, лицата, отговорни за поддържането на превозните средства, лицата, изпълняващи функции по поддръжка на превозните средства, органите за оценка на съответствието, производителите и собствениците на железопътни превозни средства, производителите на структурни подсистеми и на съставни елементи за подсистемите на железопътната система, операторите на обслужващи съоръжения. Този вариант отговаря на общите, специфичните и оперативните цели на директивите, подобрява условията за конкуренция и ефикасността в железопътната система. Очаква се стимулиране на развитието на железопътния транспорт, повишаване използването на капацитета на инфраструктурата и намаляване пречките пред навлизането на пазара на нови железопътни оператори.

Разширяват се функциите на ИА „Железопътна администрация“ като Регулаторен орган в железопътния транспорт. В контролните функции на агенцията се включва контрол по отношение на: управлението на движението на влаковете; планирането на обновяването на железопътната инфраструктура; планираното или непланираното поддържане на железопътната инфраструктура.

Директива (ЕС) 2016/798. Въвеждат се нови функции на НОБ съгласно Директива (ЕС) 2016/797, които включват издаване на разрешение за пускане на пазара на железопътни превозни средства. Въвежда се изискването за съвместна работа с АЖТЕС при издаване на единен сертификат за безопасност, на разрешения за пускане на пазара на железопътни превозни средства и на разрешения за тип превозни средства. Във връзка с това ИА „Железопътна администрация“ следва да сключи споразумение за взаимодействие с АЖТЕС.

Намаляване на тежестта за бизнеса и администрацията, посредством въвеждане на системата за обслужване на „Едно гише“ при подаване на заявления от кандидатите за получаване на Единен сертификат за безопасност, на Разрешение за пускане на пазара на превозно средство или на Разрешения за типове превозни средства.

Идентифицирайте основните регулаторни и нерегулаторни възможни варианти на действие от страна на държавата, включително варианта „Без действие“.

5. Негативни въздействия:

- Вариант 0 „Без действие“

При вариант 0 „Без действие“

Оставането на съществуващите разпоредби в УП на ИАЖА няма да гарантират прилагането в цялост на европейското законодателство в областта на железопътния транспорт и по специално относно функциите на Националните органи по безопасност и Регулаторните органи в железопътния транспорт. Няма да се осигури необходимото ниво на взаимодействие на ИАЖА с АЖТЕС във връзка с прилагането на системата за обслужване на „едно гише“ при издаването на единни сертификати за безопасност, на разрешения за пускане на пазара на железопътни превозни средства и на разрешения за типове превозни средства. При този вариант на действие няма да се определят ясно функциите на органа по безопасността. Директивата за безопасност изисква Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и националните органи по безопасността да си сътрудничат и, когато е целесъобразно, да споделят компетентностите си относно издаването на единните сертификати за безопасност и на разрешения за пускане на пазара на превозни средства, което при този вариант няма да е възможно.

- Вариант 1 „Приемане на ПМС за изменение и допълнение на Устройствения правилник на Изпълнителната агенция "Железопътна администрация", приет с Постановление № 167 на Министерския съвет от 2001 г.“:

Приемането на ПМС за изменение и допълнение на Устройствения правилник на Изпълнителната агенция "Железопътна администрация", приет с Постановление № 167 на Министерския съвет от 2001 г. няма да има негативни въздействия. С промените дейността на ИАЖА ще бъде хармонизирана с дейността на АЖТЕС, на Регулаторните органи и на Националните органи по безопасността в осатналите държави-членки на ЕС.

Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални, екологични и други негативни въздействия за всеки един от вариантите, в т.ч. разходи (негативни въздействия) за идентифицираните заинтересовани страни в резултат на предприемане на действията. Пояснете кои разходи (негативни въздействия) се очаква да бъдат второстепенни и кои да са значителни.

6. Положителни въздействия:

- Вариант 0 „Без действие“ : При този вариант не са идентифицирани положителни

- Вариант за действие 1 „Приемане на ПМС за изменение и допълнение на Устройствения правилник на Изпълнителната агенция "Железопътна администрация", приет с Постановление № 167 на Министерския съвет от 2001 г.“.

Утвърждава се ролята на ИАЖА като Регулаторен орган и като Национален орган по безопасността в съответствие с Европейското законодателство. Утвърждава се пълното отваряне на пазара, като се гарантира право на достъп до железопътната инфраструктура и до обслужващите съоръжения на железопътните предприятия при справедливи, недискриминационни и прозрачни условия за извършване на всички видове железопътни услуги за превоз на пътници и товари.

По отношение на извършването на международен превоз на пътници, железопътните превозвачи ще могат да използват системата за обслужване на „едно гише“ при подаване на заявление за издаване на единен сертификат за безопасност. Дължимите такси няма да зависят от мястото, където е установен заявителят, или от използвания в заявлението език.

Икономически положителни въздействия:

- Предотвратяване на наказателни глоби за неизпълнение на задълженията за транспониране на функциите на Регулаторния орган и Националния орган по безопасността съгласно европейското законодателство;
- Хармонизирано прилагане на еднакви разпоредби в ЕС;
- Намаляване на административна тежест и разходи;

Социални положителни въздействия: Укрепване ролята, правомощията и компетенциите на ИАЖА като Национален орган по безопасност и като Регулаторен орган в железопътния транспорт. Правилно разпределяне на ролите и отговорностите на участниците в железопътния сектор по отношение издаването на сертификати и разрешения, намаляване на административна тежест и разходи. Отваряне на пазара за железопътни услуги и право достъп до железопътната инфраструктура и до обслужващите съоръжения при справедливи и недискриминационни условия.

Екологични положителни въздействия: Не са идентифицирани.

Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални, екологични и други ползи за идентифицираните заинтересовани страни за всеки един от вариантите в резултат на предприемане на действията. Посочете как очакваните ползи кореспондират с формулираните цели.

7. Потенциални рискове:

Не са идентифицирани възможни конкретни рискове от приемането на ПМС за изменение и допълнение на Устройствения правилник на Изпълнителната агенция "Железопътна администрация", приет с Постановление № 167 на Министерския съвет от 2001 г., включително възникване на съдебни спорове.

Посочете възможните рискове от приемането на нормативната промяна, включително възникване на съдебни спорове.

8.1. Административната тежест за физическите и юридическите лица:

Ще се повиши

железопътни предприятия и при издаване на разрешения за пускане на пазара на железопътни превозни средства и на разрешения за типове превозни средства. Единен сертификат за безопасност или разрешение за пускане на пазара на железопътно превозно средство, съответно издаване на разрешение за тип превозно средство ще се издава или от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз или от Националният орган за безопасност. Заявлението се подава чрез информационно-комуникационна система за обслужване на „Едно гише“, създадена от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз. Чрез системата за обслужване на „Едно гише“ ще се рационализират и хармонизират процедурите за издаване на Единен сертификат за безопасност и на разрешение за пускане на пазара на железопътно превозно средство и разрешение за тип превозно средство. Целта е да се допринесе за приключване на изграждането на единното европейско железопътно пространство, да се намалят разходите и продължителността на процедурите за издаване на единен сертификат за безопасност и на разрешение за пускане на пазара на железопътно превозно средство, както и да се повиши безопасността на железопътния транспорт. Към момента заявлението се подава само пред Националния орган по безопасност. С цел минимизиране на административната тежест за заявителите Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и Националните органи по безопасността са задължени да си сътрудничат и да публикуват и поддържат в актуално състояние упътвания за подаване на заявления, които да се разпространяват безплатно и да съдържат описания и (когато е необходимо) обяснения на изискванията свързани със сертификатите и разрешенията.

Няма ефект

8.2. Създават ли се нови регулаторни режими? Засягат ли се съществуващи режими и услуги?

Да – засяга се съществуващ регулаторен режим. Създава се двоен режим по отношение на издаване на единен сертификат за безопасност, разрешение за пускане на пазара на подвижен железопътен състав и разрешение за тип превозни средства. След транспониране на разпоредбите на Директива (ЕС) 2016/797 и Директива (ЕС) 2016/797 Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз или Националният орган за безопасност ще издава единните сертификати и разрешенията. Когато областта на дейност на железопътно предприятие или областта на употреба на железопътно превозно средство е ограничена до територията на една държава-членка, заявителят ще има възможност да избира дали единния сертификат за безопасност или разрешението да бъдат издадени от националния орган по безопасността или до Агенцията.

9. Създават ли се нови регистри?

Не.

Когато отговорът е „да“, посочете колко и кои са те.....

10. Как въздейства актът върху микро-, малките и средните предприятия (МСП)?

Актът засяга пряко МСП – ще окаже влияние на МСП които извършват превози на пътници или товари в международно съобщение или произвеждат подвижен железопътен състав, който ще се ползва само в железопътната инфраструктура на Р. България или и извън територията на страната. Тези предприятия следва да получат от Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз съответно единен сертификат за безопасност или разрешение за пускане на пазара за возилата. Основната част на промените са свързани с въвеждане изискванията на актове на Европейския съюз (три директиви), за които на ниво Съюз са извършвани оценки на въздействие. Европейският съюз очаква положителен ефект при железопътните предприятия чрез опростяване на процедурата за издаване на единни сертификати за безопасност и

Европейски съюз.

Актът не засяга МСП

Няма ефект

11. Проектът на нормативен акт изисква ли цялостна оценка на въздействието?

Да

Не

12. Обществени консултации:

Проектът на ПМС за изменение и допълнение на Устройствения правилник на Изпълнителната агенция "Железопътна администрация", приет с Постановление № 167 на Министерския съвет от 2001 г. ще бъде публикуван за обществени консултации.

Обобщете най-важните въпроси за консултации в случай на извършване на цялостна оценка на въздействието или за обществените консултации по чл. 26 от Закона за нормативните актове. Посочете индикативен график за тяхното провеждане и видовете консултационни процедури.

13. 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; Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз;

Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно безопасността на железопътния транспорт.

Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004

Моля посочете изискванията на правото на Европейския съюз, включително информацията по т. 8.1 и 8.2, дали е извършена оценка на въздействието на ниво Европейски съюз, и я приложете (или посочете връзка към източник).

14. Име, длъжност, дата и подпис на директора на дирекцията, отговорна за изработването на нормативния акт:

Име и длъжност:

Жоро Димитров, главен секретар на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“;

Дата: 18.12.2018 г.

Подпис: **На осн. Чл.2.ал.1 от ЗЗЛЛ**



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
АДМИНИСТРАЦИЯ НА
МИНИСТЕРСКИЯ СЪВЕТ

СТАНОВИЩЕ
на дирекция „Модернизация на администрацията“

ОТНОСНО: частична предварителна оценка на въздействието на проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Устройствения правилник на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация"

На основание чл. 30б, ал.3 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация, дирекция „Модернизация на администрацията“ съгласува без препоръки постъпилата с Ваш изх. № 03-00-572 от 20 декември 2018 г. частична предварителна оценка на въздействието на проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Устройствения правилник на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация".

Съгласно чл. 17 от Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието, изводите и относимата информация от извършената частична предварителна оценка на въздействието се включват във финансовата обосновка по чл. 35, ал. 1, т. 4 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация.

На основание чл. 85, ал. 1 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация е необходимо това становище да бъде публикувано заедно с оценка на въздействието и проекта на акт при обществените консултации, провеждани в изпълнение на Закона за нормативните актове.

ДИРЕКТОР НА ДИРЕКЦИЯ

„МОДЕРНИЗАЦИЯ НА АДМИНИСТРАЦИЯТА“ *На осн. Чл.2.ал.1 от ЗЗЛД*

/АЛЕКО ДЖИЛДЖОВ/

съгласно Заповед № Н-953/ 03.12.2018г.