

Становище на администрацията на Министерския съвет

Съгласуването се извършва на основание чл. 21, ал. 5 от Закона за нормативните актове

Проект на акт:	Вид оценка:	Частична
Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт	Становище по ред:	Единствено съгласуване
	Номер и дата:	X 04.03-92/05.06.2026 г. Signed by: Evgeniya Petrova Andonova
	В отговор на №:	03-00-270/29.05.2026
	Институция:	Министерство на транспорта и съобщенията
Диспозитив:	Съгласува с препоръки	
Основание:	Чл. 30б, ал.3, т. 2, б. „а“ от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация	

I. Обща бележка:

В частичната предварителна оценка на въздействието е посочено, че проектът на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт не е включен в Законодателната програма на Министерския съвет. Обръщаме внимание, че законопроектът е включен под № 57 в Законодателната програма на Министерския съвет за периода май – юни 2026 г., приета с Решение № 414 на Министерския съвет от 20 май 2026 г.

В тази връзка, препоръчваме в оценката, а впоследствие и в доклада на вносителя, изрично да бъде отразено включването на законопроекта в Законодателната програма на Министерския съвет, включително номера.

II. Относно раздел 1 „Проблем/проблеми за решаване“

Разделът съдържа информация относно изискванията на Решение за изпълнение (ЕС) 2018/1614 на Комисията и необходимостта Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ да бъде изрично определена в Закона за железопътния транспорт като регистриращ орган.

За целите на предварителната оценка на въздействието е необходимо акцентът да бъде поставен не само върху съдържанието на изискванията, произтичащи от правото на

Европейския съюз, но и върху конкретните елементи от действащата национална уредба, които не съответстват на тези изисквания или създават правна неопределеност.

Препоръчваме да бъде конкретизирано в какво се изразяват установените дефицити в действащата национална уредба, включително кои разпоредби не съответстват на приложимото право на Европейския съюз, кои са загубили актуалност, поради настъпили нормативни промени, и по какъв начин това се отразява върху правната яснота и практическото прилагане на закона.

С оглед по-голяма яснота и проследимост на оценката, е препоръчително да се посочат практическите последици от установените несъответствия.

III. Относно раздел 2 „Цели“

В раздел 2 е формулирана цел за привеждане на националното законодателство в съответствие с Решение за изпълнение (ЕС) 2018/1614 на Комисията чрез изпълнение на изискването по чл. 5, параграф 1 от него.

Препоръчваме целите да бъдат допълнени и конкретизирани, така че да обхванат всички идентифицирани проблеми и предложените действия в избрания вариант. За всяка цел следва ясно да бъде посочен очакваният резултат, като се осигури последователност между проблемите, целите, избрания вариант на действие и очакваните въздействия.

IV. Относно раздел 4 „Варианти на действие. Анализ на въздействията.“

По отношение на варианта „Без действие“ е препоръчително описанието да бъде съобразено с допълненото изложение на проблемите в раздел 1. След конкретизирането на отделните проблеми, следва ясно да се посочи какви биха били последиците от липсата на действие по всеки от тях.

По отношение на избрания вариант на действие, препоръчваме да се представи по-конкретна информация относно предвидените действия и очакваните последици от тяхното предприемане, включително дали този вариант ще доведе до промени в реда за подаване и обработване на заявленията за регистрация и за актуализиране на данните, в необходимите документи, сроковете или дължимите такси, когато такива са приложими. Препоръчваме да се посочи и дали е извършено прехвърлянето на данните от Националния регистър на превозните средства към Европейския регистър на превозните средства, откога се използва централизираното регистриране, както и друга относима информация.

По отношение на отрицателните въздействия на избрания вариант на действие е посочено, че такива не се идентифицират. Препоръчваме този извод да бъде обоснован, като се прецени дали възникват нови задължения за засегнатите лица, както и необходимост от извършване на допълнителни разходи или на организационни и технически промени от страна на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“.

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

В раздел 6.2 е посочено, че се засягат съществуващи регулаторни режими, тъй като Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ ще бъде определена като регистриращ орган. Препоръчваме информацията да бъде прецизирана, като се отчете, че регистрацията на железопътните превозни средства и функциите на агенцията като регистриращ орган и досега са уредени, във връзка с поддържането на Националния регистър на превозните средства. С избрания вариант на действие се урежда изпълнението на тези функции по отношение на Европейския регистър на превозните средства.

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

В раздел 6.4 е посочено, че актът засяга МСП, но липсва информация относно характера и степента на въздействието. Препоръчваме да се посочи кои групи микро-, малки и средни предприятия ще бъдат засегнати и дали за тях ще възникнат нови задължения, разходи или допълнителни административни действия.

VII. Относно раздел 8 „Приемането на нормативния акт произтича ли от правото на Европейския съюз?“

Препоръчваме в този раздел да бъде посочен и 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.), доколкото с избрания вариант на действие се предвижда препратките в националното законодателство към 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.) да бъдат заменени с препратки към Регламент (ЕС) № 2021/782.

VIII. Относно извършване на последваща оценка на въздействието:

За осигуряване на проверката на съотношението между формулираните цели и постигнатите резултати, е необходимо в заключителните разпоредби на законопроекта да бъде посочено в какъв срок ще бъде извършена последваща оценка на въздействието на закона и кой е компетентният орган, който ще организира нейното извършване.

* 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.

** При съгласуването по чл. 32 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация кръгът от въпроси, проблеми и решения, разгледани в оценката на въздействието се съпоставя с кръга от въпроси, засегнати в проекта на нормативен акт.

*** На основание чл. 30б, ал. 4 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация е необходимо окончателната оценка на въздействието да бъде съобразена с препоръките от становището.

**** 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 преработената оценка на въздействието и проекта на акт при обществените консултации, провеждани в изпълнение на Закона за нормативните актове.

ИСКРЕН ИВАНОВ

ДИРЕКТОР НА ДИРЕКЦИЯ

**„КООРДИНАЦИЯ И МОДЕРНИЗАЦИЯ НА АДМИНИСТРАЦИЯТА“ В
АДМИНИСТРАЦИЯТА НА МИНИСТЕРСКИЯ СЪВЕТ**

5.6.2026 г.

X

Signed by: Iskren Pavlov Ivanov