|  |  |
| --- | --- |
| **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 Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 59 от 5.12.2006 година за управление на безопасността в железопътния транспорт  Издадена от министъра на транспорта, обн., ДВ, бр. 102 от 19.12.2006 г., изм., бр. 88 от 2.11.2007 г., изм. и доп., бр. 47 от 22.06.2010 г., бр. 101 от 28.12.2010 г., бр. 28 от 6.04.2012 г., бр. 47 от 28.05.2013 г., в сила от 7.06.2013 г., бр. 58 от 31.07.2015 г. |
| **За включване в законодателна/**  **оперативна програма на Министерския съвет за периода:** не се предвижда включване в програма на Министерски съвет | **Дата:** 24.11.2016 г. |
| **Контакт за въпроси:** Д. Неделков, гл. директор на ГДЖИ в ИАЖА | **Телефон:** 02/9409511 |
| 1. **Дефиниране на проблема:**   Констатирани несъответствия и започната наказателната процедура от Европейската комисия поради несъответствия на национално законодателство с правото на Европейския съюз.   * 1. *Кратко опишете проблема и причините за неговото възникване. Посочете аргументите, които обосновават нормативната промяна.*   Съгласно Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 година относно безопасността на железопътния транспорт в Общността (Директива 2004/49), националните органи по безопасността в железопътния транспорт имат задължения да упражняват надзор върху безопасността на железопътния транспорт и непрекъснато да контролират, подкрепят и при необходимост да налагат и развиват регулаторната рамка за безопасност, а разследващите органи са създадени за разследване на тежки произшествия с цел тяхното предотвратяването.  Съгласно разпоредбите на Наредба № 59, на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ като Национален орган по безопасност, е възложено да разследва железопътни произшествия в предвидените от закона случаи (чл. 64 ал. 1 т. 5 на Наредбата), което е в противоречие с посочената по-горе директива. В тази връзка е получено мотивирано становище и официално уведомително писмо по процедура за нарушение № 2013/2076 по описа на Европейската комисия във връзка с неправилното транспониране и прилагане на европейско право.   * 1. *Опишете какви са проблемите в приложението на съществуващото законодателство или възникналите обстоятелства, които налагат приемането на ново. Посочете възможно ли е проблемът да се реши в рамките на съществуващото законодателство чрез промяна в организацията на работа и/или въвеждане на нови технологични възможности (например съвместни инспекции между няколко органа и др.)*   - Разследване на произшествия и/или инциденти:  а) Съгласно член 19, параграф 1 от Директива 2004/49/ЕО след тежки произшествия в железопътната система трябва да се извършва разследване от разследващ орган. Целта на това разследване е евентуално подобрение на безопасността в железопътния транспорт и предотвратяването в бъдеще на произшествия. За да може да извършва това, разследващият орган трябва да отговаря на изисквания за независимост, предоставени заедно с права за достъп, да му е предоставен правен статут, който да осигурява необходимите правомощия за издаване на препоръки за безопасност, когато е уместно. Специализираното звено за разследване на произшествия и инциденти в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията разследва тежки железопътни произшествия и произшествия и/или инциденти, които биха могли, при различни обстоятелства, да имат същите последици както тежките произшествия. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация", която е българският национален орган по безопасността, е предоставено правото да разследва произшествия и инциденти, които не се разследват от разследващия орган.  В двата случая, разследванията се извършват от разследващи комисии, които издават препоръки за подобряване на безопасността и предотвратяване на подобни произшествия и инциденти в бъдеще. Тази уредба означава, че съгласно българското законодателство, разследването на произшествия и инциденти с една и съща цел се извършва или от разследващия орган, или от националния орган по безопасността. Това е в противоречие с член 19 от Директива 2004/49/ЕО, съгласно който за разследването на произшествия, с цел предотвратяване на произшествия и подобряване на безопасността на железопътния транспорт, правомощия трябва да има разследващите органи, а не органа по безопасността.  б) Съгласно приложение Ш, параграф 2, буква з) от Директива 2004/49/ЕО, на системите за управление на безопасността на железопътните предприятия и управителите на инфраструктури трябва да включват процедури за разследване на произшествия, инциденти, ситуации, близки до инциденти, и другите опасни събития, в които е заложено докладване, разследване, анализиране и вземане на мерки с оглед повишаване нивото на безопасността. Съгласно сега действащата Наредба № 59, неправилно отговорностите по разследване, възложени на железопътните предприятия или управителите на инфраструктура, са поети от Националния орган по безопасност - Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“.   * 1. *Посочете дали са извършени последващи оценки на нормативния акт или анализи за изпълнението на политиката и какви са резултатите от тях?*   Предложените изменения въвеждат нов принцип за разпределяне на отговорностите за разследване на възникнали нежелани събития в железопътния транспорт. Не са изготвяни последващи оценки на въздействието. | |
| **2. Цели:**  *(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? )*  В Наредба № 59 се регламентира, че Специализираното звено за разследване на железопътни произшествия в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщения разследва тежките железопътни произшествия и произшествия по своя преценка, имащи отражение върху безопасността в железопътния транспорт. С предложените промени в Наредба № 59 разследването на железопътни произшествия (освен тежките произшествия) и инциденти ще се извършва от управителя на инфраструктурата и железопътните предприятия, а не от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“. С направените промени при разследване на произшествия или инциденти с двама или повече участници - железопътни предприятия и/или управители на инфраструктура, разследването ще се извършва съвместно в рамките на Районни разследващи комисии (РРК) в състав от представители на регионалните структури по безопасност на участниците в произшествието и/или инцидента. Промените в чл. 78 от Наредбата целят разследването да се извършва въз основа на правила, изготвени и одобрени от управителя на железопътната инфраструктура, съгласувано с железопътните предприятия и Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“. По този начин в рамките на СУБ на управителя на инфраструктурата и на железопътните предприятия ще съществуват правила, съгласно които се извършват разследванията на базата на обща регулаторна рамка за безопасност на железопътния транспорт – всички нежелани събития, настъпили в железопътния транспорт ще се докладват и разследват. | |
| **3. Идентифициране на заинтересованите страни:**  *(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.)*  *Преки заинтересовани 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;   *Косвени заинтересовани страни: -* няма | |
| **4. Варианти на действие:**  *(Идентифицирайте основните регулаторни и нерегулаторни възможни варианти на действие от страна на държавата, включително и варианта „без действие“.)*  Наредбата за изменение и допълнение на Наредба № 59 не съдържа разпоредби, свързани с въвеждане на нови регулаторни режими по отношение на стопанските субекти. Вариантите са следните:  **Вариант за действие 1 „Без намеса“.**  При този вариант ще се стигне до:   * Неправилно функциониране на системата за разследване на възникнали нежелани събития в железопътния транспорт; * Прилагане по неправилен начин на разпоредби на европейското право; * Продължаване на наказателната процедура срещу Р. България от страна на Европейската комисия. * Налагане на санкции за неизпълнение от ЕС   **Вариант за действие 2** „Приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 59“:   * Правилно разпределение на ролите и отговорностите за безопасността между различните заинтересовани страни от железопътния сектор и гарантиране, че те не се припокриват или не си противоречат една с друга; * Прекратяване на наказателната процедура и привеждане на законодателството ни в съответствие с правото на Европейския съюз; * Предотвратяване на наказателни санкции. | |
| **5. Негативни въздействия:**  *(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.)*  **Вариант за действие 1 „Без намеса“.**  **Икономически негативни въздействия:** Във връзка с влязла в сила осъдителна присъда по започнатата наказателна процедура (по Нарушение № 2013/2076 по описа на Европейската комисия) ще се направят разходи на публични финанси за изплащане на наказателни глоби.  **Социални негативни въздействия:** не може да има.  **Екологични негативни въздействия:** не може да има.  **Вариант за действие 2 „Приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 59“.**  **Икономически негативни въздействия**: Наредбата няма да доведе до икономически негативни въздействия.  **Социални негативни въздействия:** Приемането на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 59 не може да има негативно социално въздействие.  **Екологични негативни въздействия:** не може да има. | |
| 1. **Положителни въздействия:**   (*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.)*  **Вариант за действие 1 „Без намеса“:** При този вариант не са идентифицирани положителни въздействия.  **Вариант за действие 2 „Приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 59“.**  **Икономически положителни въздействия:**   * Предотвратяване на наказателни глоби.   **Социални положителни въздействия:** правилно разпределяне на ролите и отговорностите на управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия.  **Екологични положителни въздействия:** проектът няма отношение към екологията. | |
| **7. Потенциални рискове:**  (*Посочете възможните рискове от приемането на нормативната промяна, включително възникване на съдебни спорове.)*  Не са идентифицирани възможни конкретни рискове от приемането на Наредбата, включително възникване на съдебни спорове. | |
| **8.1. Административната тежест за физическите и юридическите лица:**  ☐ Ще се повиши  ☐ Ще се намали  ☒ Няма ефект  **8.2. Създават ли се нови регулаторни режими? Засягат ли се съществуващи режими и услуги?**  Няма да се създадат нови регулаторни режими. | |
| **9. Създават ли се нови регистри?**  *Ако отговорът е „да“. Посочете колко и кои са те…*  Не се създават нови регистри. | |
| **10. Как въздейства акта върху микро, малки и средни предприятия (МСП):**  ☐ Актът засяга пряко МСП  ☐ Актът не засяга МСП  ☒ Няма ефект | |
| **11. Проектът на нормативен акт изисква ли цялостна оценка на въздействието:**  ☐ Да  ☒ Не | |
| **12. Обществени консултации:**  *(Обобщете най-важните въпроси за консултации в случай на извършване на цялостна ОВ или за обществените консултации по чл. 26 от Закона за нормативните актове; посочете индикативен график за тяхното провеждането и видовете консултационни процедури.)*  Проектът на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 59 е публикуван за обществена консултация на Портала за обществени консултации (http://www.strategy.bg/PublicConsultations) съгласно чл. 26 от ЗНА. Съгласно изразената официална позиция, българската страна се е ангажирала проектът на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 59 да бъде одобрена от Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията до края на 2016 г. Предвид изтичането на посочения срок, е необходимо спешно приемане на предложените промени. В тази връзка и на основание чл. 26, ал. 4 от Закона за нормативните актове срокът за публикуване на Портала за обществени консултации и на интернет страницата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, заедно с мотивите, съответно доклада и предварителната оценка на въздействието, в който заинтересованите лица могат да изразят становищата си, е определен на 14 дни.  Срокът на обществената консултация е от ….12.2016 г. до …..12.2016 г. | |
| **13. Приемането на нормативния акт произтича ли от правото на ЕС.**  ☒ Да  ☐ Не  *(Моля, посочете изискванията на правото на ЕС, включително информацията по т. 8.1 и 8.2, дали е извършена оценка на въздействието на ниво ЕС и я приложете (или връзка към източник).)*  Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 година относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензирането на железопътните предприятия и Директива 2001/14/ЕО относно разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност | |
| **14. Име, длъжност, дата и подпис на директор на дирекцията, отговорна за изработването на проекта на нормативен акт:**  Име и длъжност: Даниел Неделков, *Главен директор на Главна дирекция „Железопътна инспекция“ в Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“*  Дата: 02.12.2016 г.  Подпис: | |