

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

Институция: Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията	Нормативен акт: Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт (обн., ДВ, бр. 97 от 28.11.2000 г., посл. изм. бр. 58 от 26.07.2016 г.)
За включване в законодателна/оперативна програма на Министерския съвет за периода: 2017 г.	Дата: 14.06.2017 г.
Контакт за въпроси: Д. Неделков, гл. директор на ГДЖИ в ИАЖА	Телефон: 02/9409511

1. Дефиниране на проблемите:

- Констатирани несъответствия и започната наказателната процедура от Европейската комисия поради несъответствия на национално законодателство с правото на Европейския съюз по отношение на разследването на произшествия и инциденти в железопътния транспорт.
- Липса на разпоредба, уреждаща извършване от управителя на железопътната инфраструктура Национална компания „Железопътна инфраструктура“ на дейност по дезинфекция на влакове и железопътни возила в граничните пунктове и за нейното заплащане.
- Пречки пред реализация на проекти за изграждане и/или разширение на обществената транспортна инфраструктура.

1.1. 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 предотвратяване.

Съгласно разпоредбите на Закона за железопътния транспорт, на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ като Национален орган по безопасност, е възложено разследване на произшествия и инциденти, 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.

По отношение на дейността, извършвана от Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ) за профилактична дезинфекция на влизащите в страната от Република Турция влакове и возила, поради усложнена епизоотична обстановка, след анализ на законодателството е установено, че няма уредба на ниво приложими разпоредби в железопътния транспорт. НКЖИ извършва външна дезинфекция на влизащите в страната влакове и железопътни возила като управител, стопанисващ железопътната инфраструктура. Съоръжението, с което се извършва външна дезинфекция на влизащите в страната влакове и железопътни возила се явява обслужващо съоръжение по смисъла, вложен в определението за „обслужващо съоръжение“, въведено в закона в съответствие с разпоредбите на Приложение II „Услуги, предоставяни на железопътните предприятия“ от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство, като същевременно това не е транспонирано в Закона. Отделно дейността генерира разходи за НКЖИ, които следва след като имат законови основания да я извършват и съответно да могат по регламентиран начин да ги покриват.

С предлаганото допълване на законовото определение в Закона за железопътния транспорт със съоръженията за дезинфекция, се цели постигането на законова регламентация на специфичната железопътна дейност, извършвана от управителя на железопътната инфраструктура или от железопътните предприятия, нещо което към момента липсва.

По отношение на обществената транспортна инфраструктура са констатирани проблеми, които пораждат влошаване на условията за реализация на проекти за изграждане и/или разширение. С оглед на разрешаване на тези проблеми се предлага в чл. 9, ал. 4 от Закона за железопътния транспорт да се създаде изречение второ, с което да се прецизира начина на предоставяне на имущество – държавна собственост, за управление на НКЖИ. Аналогична регламентация съществува в Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ), която е пример за добро и практично законодателно решение. Съгласно чл. 115л, ал. 2 от ЗМПВВПРБ държавата предоставя на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ имущество – публична и частна държавна собственост, определено с решение на Министерския съвет, за изпълнение на предмета му на дейност. Същевременно в Закона за железопътния транспорт, по отношение на друго държавно предприятие – Национална компания „Железопътна инфраструктура“, липсва подобно уточнение. Това поражда редица спорни въпроси с компетентния орган в правоприлагането. Подходът на законодателя в ЗМПВВПРБ е съобразен с чл. 106 от Конституцията по отношение на организацията на стопанисването на държавното имущество от страна на Министерския съвет и е напълно целесъобразен, тъй като е правилна правна практика държавно имущество да се предоставя на публичния търговец – държавно предприятие от този висш орган на изпълнителната власт. Министерският съвет е компетентен да вземе решение за внасяне на непарични вноски в търговски дружества с държавно имущество, съгласно Закона за държавната собственост.

1.2. 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 подобрене 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. На 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 III, 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 действащото законодателство неправилно отговорностите по разследване, възложени на железопътните предприятия или управителите на инфраструктура, са поети от Националния орган по безопасност - Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“.

- Дезинфекцията на железопътни превозни средства:

Понастоящем дезинфекцията на превозни средства е регламентирана в Закона за ветеринарномедицинската дейност, където е дадена общата правна уредба на дейността за дезинфекция на превозни средства, влизащи в страната при обявена епизоотична обстановка. Дейността за дезинфекция на подвижни железопътни състави обаче изисква специфични съоръжения, които се разполагат на железния път. Към настоящия момент такива съоръжения се експлоатират и управляват от управителя на железопътната инфраструктура и от железопътните предприятия. Това изисква да бъде допълнен и Закона за ветеринарномедицинската дейност, като се предлага на законово ниво да бъдат регламентиран субектите, които да имат право да извършват дейността по дезинфекция на подвижните железопътни състави. Със заключителната разпоредба (§ 11) на законопроекта се предвижда да се измени чл. 190 от Закона за ветеринарномедицинската дейност, където да се създаде специфичната уредба по отношение на дезинфекцията на влизащите в страната подвижни железопътни състави. В чл. 190, ал. 1 и 2 е посочено, че влизащите в страната превозни средства подлежат на профилактична дезинфекция и дезинсекция на граничния контролно-пропускателен пункт (ГКПП) при обявена епизоотична обстановка, като дезинфекцията на превозните средства се извършва по схема, утвърдена от изпълнителния директор на Българската агенция по безопасност на храните (БАБХ). С § 11, т. 2 от законопроекта се предлага в чл. 190 да се създаде ал. 3, където да се регламентира, че дезинфекцията и дезинсекцията на влизащите в страната подвижни железопътни състави ще се извършва на ГКПП срещу заплащане на цена за услугата, в обслужващи съоръжения по смисъла на § 1, т. 48, б. „а“, подт. „е“ от Допълнителните разпоредби на Закона за железопътния транспорт, собствени или управлявани от управител на железопътната инфраструктура, от железопътно предприятие или от други физически или юридически лица, като се запазва изискването дезинфекцията да се извършва по схема, утвърдена от изпълнителния директор на БАБХ. Законната разпоредба предвижда възможността обслужващите съоръжения да могат да бъдат собствени или управлявани както от управител на железопътната инфраструктура или от железопътно предприятие, така и от други физически или юридически лица. Тази разпоредба е съобразена с дефиницията за оператор на обслужващо съоръжение, посочена в чл. 3, т. 12 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство. Съгласно цитираната разпоредба от директивата оператор на обслужващо съоръжение може да бъде всяко публично или частно образувание, което отговаря за управлението на едно или повече обслужващи съоръжения или за предоставянето на железопътните предприятия на една или повече услуги, посочени в точки 2—4 от приложение II от директивата.

С § 11, т. 2 от законопроекта се предлага и допълването на чл. 190 от Закона за ветеринарномедицинската дейност с ал. 4, където да се уредят правилата за формиране на цената за предоставянето на услугата по дезинфекция. Предвижда се цената на услугата по ал. 3 на чл. 190 да се определя от оператора на обслужващото съоръжение, който е длъжен да спазва специфичните изисквания за ценообразуване, посочени в чл. 31 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство. В чл. 31 от директивата са предвидени принципите за определяне на тези цени. Съгласно чл. 31, пар. 1 от директивата цените за ползване на обслужващите съоръжения се заплащат на оператора на обслужващото

съоръжение и се използват за финансиране на дейността му. В чл. 31, пар. 7 от директивата е посочено, че цената за релсовия достъп в рамките на обслужващите съоръжения и предоставянето на услуги в тези съоръжения, не трябва да надхвърля разходите за извършването им заедно с разумна минимална печалба.

С § 11, т. 1 от законопроекта се предвижда изменение в чл. 12, ал. 1 от Закона за ветеринарномедицинската дейност с оглед необходимостта от актуализиране на разпоредбата. В разпоредбата е уредено, че ветеринарномедицинската дейност в Министерството на вътрешните работи и Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията се осъществява от ведомствени ветеринарномедицински звена в съответствие със закона. С предлаганата промяна в текста се цели заличаване на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и неговите ведомствени ветеринарномедицински звена, тъй като текстът е остарял и понастоящем в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията не съществуват ведомствени ветеринарномедицински звена.

- Предоставяне за управление на обществената транспортна инфраструктура:

В Закона за железопътния транспорт към момента не е предвидена изрична уредба, регламентираща начина на предоставяне на имущество – държавна собственост, за управление на Национална компания „Железопътна инфраструктура“. Аналогична регламентация съществува в Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗПВВПРБ), която е пример за добро и практично законодателно решение. Съгласно чл. 115л, ал. 2 от ЗМПВВПРБ държавата предоставя на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ имущество – публична и частна държавна собственост, определено с решение на Министерския съвет, за изпълнение на предмета му на дейност. Същевременно в Закона за железопътния транспорт, по отношение на друго държавно предприятие – Национална компания „Железопътна инфраструктура“, липсва подобно уточнение.

1.3. 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, уреждат извършването на дезинфекцията на железопътните превозни средства на граничните пунктове и начина на заплащане на тази дейност, както и начина на предоставяне на имущество – държавна собственост, за управление на Национална компания „Железопътна инфраструктура“.

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?)

Проектът на закон предвижда прецизиране на разпоредби от закона, отстраняване на констатираните несъответствия от Европейската комисия, прекратяване на наказателната процедура и привеждане на законодателството ни в съответствие с правото на Европейския съюз, въвеждане на нов принцип за разпределяне на отговорностите за разследване на възникнали нежелани събития в железопътния транспорт, уреждане извършването на дезинфекцията на железопътните превозни средства на граничните пунктове и начина на заплащане на тази дейност, както и начина на предоставяне на имущество – държавна собственост, за управление на Национална компания „Железопътна инфраструктура“.

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. Министерство на земеделието, храните и горите;
3. Българска агенция по безопасност на храните;
4. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“;
5. Управител на железопътна инфраструктура – Национална компания „Железопътна инфраструктура“;
6. Железопътни предприятия;

Косвени заинтересовани страни: - българското общество.

4. Варианти на действие:

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

Законът за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт 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;
- Заплахи за пренасяне на заразни болести от влизащи железопътни возила от Р. Турция;
- Влошаване на финансовото състояние на НКЖИ и възможност за оспорване на действията на управителя на инфраструктурата.
- Пораждане на редица спорни въпроси с компетентния орган в правоприлагането по отношение на процедурата по предоставяне на имущество – държавна собственост, за управление на НКЖИ.

Вариант за действие 2 „Приемане на Закона за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт“:

- 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
- Уреждане начина на извършване на профилактична дезинфекция и дезинсекция на граничния контролно-пропускателен пункт (ГКПП) при обявена епизоотична обстановка и нейното заплащане.
- Оптимизиране на условията за реализация на проекти за изграждане и/или разширение на обществената транспортна инфраструктура чрез уреждане на процедурата по предоставяне на имущество – държавна собственост, за управление на Национална компания „Железопътна инфраструктура“.

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: възможност от внасяне на зарази за хора и животни; затрудняване реализация на проекти за изграждане и/или разширение на обществената транспортна инфраструктура.

Екологични негативни въздействия: възможност от внасяне на зарази, които могат да се отразят на животинското разнообразие.

Вариант за действие 2 „Приемане на закона за изменение и допълнение на Закон за железопътния транспорт“.

Икономически негативни въздействия: Законът няма да доведе до икономически негативни въздействия.

Социални негативни въздействия: Приемането на Закона за изменение и допълнение не може да има негативно социално въздействие.

Екологични негативни въздействия: не може да има.

6. 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 приемане 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 закона за изменение и допълнение на Закон за железопътния транспорт“.

Икономически положителни въздействия:

- Предотвратяване на наказателни глоби;
- Ускоряване реализацията на проекти за изграждане и/или разширение на обществената транспортна инфраструктура;
- Предотвратяване възникване и разпространение на леснопреносими зарази.

Социални положителни въздействия:

Правилно разпределяне на ролите и отговорностите на управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия по отношение безопасността.

Предпазване територията на страната от възможни леснопреносими заразни болести. Справедливо заплащане на извършена услуга.

Развитие на транспортната инфраструктура.

Екологични положителни въздействия: Предотвратяване на пренасянето на болести и зарази.

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 закона, 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

<input checked="" type="checkbox"/> Няма ефект
11. Проектът на нормативен акт изисква ли цялостна оценка на въздействието: <input type="checkbox"/> Да <input checked="" type="checkbox"/> Не
12. Обществени консултации: <i>(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 провеждане и видовете консултациялни процедури.)</i> Проектът на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт 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 Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт да бъде одобрен от Министерския съвет и приет от Народното събрание до средата на месец октомври 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 на законопроекта, заедно с мотивите, съответно доклада и предварителната оценка на въздействието, в който заинтересованите лица могат да изразят становищата си, е определен на 14 дни.
13. Приемането на нормативния акт произтича ли от правото на ЕС. <input checked="" type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Не <i>(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).)</i> 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: 14.06.2017 г. Подпис: 