

## Становище на администрацията на Министерския съвет

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

<b>Проект на акт:</b>	<b>Вид оценка:</b>	Частична
Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт	<b>Становище по ред:</b>	Единствено съгласуване
	<b>Дата:</b>	30.03.2020
	<b>В отговор на №:</b>	03-00-180 от 30.03.2020
	<b>Институция:</b>	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
<b>Диспозитив:</b>	Съгласува с препоръки	
<b>Основание:</b>	Чл. 30б, ал. 3, т. 2, б. "а" от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация	

### I. Относно раздел 1 „Дефиниране на проблема“:

Оценката на въздействието представлява вариантен анализ, основан на данни, а дефинирането на проблема е една от ключовите аналитични стъпки, тъй като тя поставя началото и определя посоката на анализа в оценката. От съществено значение за извършването на оценката на въздействието е ясното установяване на връзката между проблема, неговите причинители и последиците от него. Проблемът следва да бъде формулиран по начин, който представя неговата същност и мащаби. Препоръчваме той да има количествен показател, когато това е възможно. Представената в този раздел информация представлява описание на избрания вариант на действие, не са посочени конкретните проблеми, заради които се налага предприемането на тези регулаторни действия.

В описанието на първия проблем следва да се опише какви са причините, които налагат да се използва възможността за отлагане на прилагането на определени разпоредби от Регламент (ЕО) № 1371/2007 относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт. Необходимо е да се посочи обобщена информация относно конкретните разпоредби на регламента, тъй като в изложението на проблема не става ясно за обществеността прилагането на кои негови изисквания се предлага да се отложат.

Препоръчваме да се посочат конкретни данни и изводи от извършения анализ на железопътния превозвач „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и на Националната компания „Железопътна инфраструктура“, въз основа на които са направени предложенията в избрания в оценката вариант на действие.

Следва да се посочи и липсата на определение за „продавач на билети“, което да е съответствие с регламента, както и липсата на въведени санкции за продавачите на билети при нарушаване на разпоредбите на регламента. Необходимо е да се посочат и проблемите, които биха

могли да доведат до невъзможността за осигуряване на качествена транспортна услуга на пътниците, особено на лицата с увреждания и намалена подвижност.

В описанието на втория проблем би могло да се посочи, че към момента няма нормативно установена възможност за спиране на действието на издаден лиценз на железопътен превозвач от лицензиращия орган, когато железопътно предприятие е преустановило дейността си за шест месеца или не е започнало дейност в рамките на определения срок след издаването на лиценза. Това води до неизпълнение на определени изисквания на Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство.

В описанието на третия проблем би могло да се посочи, че към момента не се извършва предварително изпълнение на конкретни предписания, издадени от ИА „Железопътна администрация“, свързани с безопасността на превозите, когато от закъснението на изпълнението могат да възникнат предпоставки за тежко железопътно произшествие с опасност за здравето и живота на хората и/или причиняване на значителни или трудно поправими вреди.

В подраздел 1.2. може да се посочи, че в сегашното законодателство не е въведено ново отлагане на разглежданите в оценката разпоредби на регламента, не са въведени изискванията за спиране на издаден лиценз на железопътен превозвач от лицензиращия орган и липсват задължения за предварително изпълнение на конкретни предписания, свързани с безопасността на превозите.

## **II. Относно раздел 3 „Идентифициране на заинтересованите страни“:**

Препоръчваме да се посочи конкретен брой на заинтересованите страни (информацията може да бъде взета от регистри, статистическа информация, поддържана от институцията и др.), които са засегнати пряко или косвено от проблема и върху които ще наблюдават негативните и положителните въздействия от разглежданите варианти на действие. За някои от заинтересованите страни, като например пътниците, броят може да е за определен период от време. Чрез посочването на броя на заинтересованите страни се гарантира и възможността за определяне на разпределителния ефект, който се отнася до разпределението на регулаторните последици (разходи и ползи) между различните социални групи.

Информацията относно броя на туроператорите и туристическите агенти може да бъде взета от Националния туристически регистър, в който е включен отделен Регистър на туроператори и туристически агенти. Информацията относно броя на пътниците може да бъде взета от статистики, ако такива се поддържат от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, Националната компания „Железопътна инфраструктура“ или железопътния превозвач „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД. Статистическа информация относно броя пътниците е публикувана на интернет страницата на Националния статистически институт в раздел „Железопътен транспорт“, справка „Превозени пътници и извършена работа от железопътния транспорт“.

Използваме възможността да напомним, че при извършването на бъдещи оценки на въздействието, ако Ви е необходима конкретна информация, с която не разполагате, бихте могли да я поискате от държавните органи и бюджетните организации по смисъла на Закона за публичните финанси. Основанието за това е въведено в чл. 23 от Закона за нормативните актове.

## **III. Относно раздел 4 „Варианти на действие“:**

В описанието на Вариант на действие 2 е посочено какво ще се наблюдава, ако той бъде предприет. Информацията относно този вариант на действие следва да описва конкретно всички регулаторни действия, които се предлага да се извършат с цел решаване на идентифицираните проблеми. В тази връзка е необходимо описанието да се допълни, като се посочи информацията относно предлаганите в този вариант на действие нормативни промени в Закона за железопътния транспорт относно:

- осигуряването на качествена транспортна услуга на пътниците и особено на лицата с

увреждания и лицата с намалена подвижност;

- предвидените санкции, посочени в раздел „Дефиниране на проблема“ – какви са те и как са определени;
- отлагането на изпълнението на определени разпоредби на Регламент (ЕО) № 1371/2007 относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт и др.

Конкретното представяне на предложените действия, с които се цели да се преодолеят идентифицираните проблеми, е от съществено значение за определянето на евентуалните негативни и положителни въздействия.

#### **IV. Относно раздел 5 „Негативни въздействия“ и раздел 6 „Положителни въздействия“:**

Препоръчваме Ви при извършването на бъдещи оценки на въздействието на нормативни актове, когато определяте негативните и положителните въздействия на всеки отделен вариант на действие, да използвате и въпросниците в Ръководството за извършване на предварителна оценка на въздействието (стр. 29 – стр. 35), прието с Решение № 728 на Министерския съвет от 2019 г.

Задължително е да се посочат евентуалните негативни и положителни социални, икономически и екологични въздействия за всеки един от разглежданите варианти на действие, а не само за избрания. Необходимо е да се посочи и какви са въздействията върху отделните идентифицирани заинтересовани страни.

Посочените в оценката въздействия следва да бъдат остойностени, когато това е възможно. Последствията от регулаторните действия биха могли да се разделят на три основни групи: разходи и ползи, които могат да бъдат остойностени и измерени в парични единици; разходи и ползи, които могат да бъдат измерени в натурални/физически единици, но не могат да бъдат остойностени; и разходи и ползи, които не могат да бъдат измерени и остойностени.

При извършването на бъдещи оценки на въздействието Ви препоръчваме да използвате методите за анализ на въздействията на вариантите, посочени в ръководството.

\* 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 се съпоставят кръгът от въпроси, проблеми и решения, разгледани в оценката на въздействието и кръгът от въпроси, засегнати от обхвата на нормативната намеса в проекта на акт.

\*\*\* На основание чл. 306, 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.

**ДИРЕКТОР НА ДИРЕКЦИЯ  
„МОДЕРНИЗАЦИЯ НА АДМИНИСТРАЦИЯТА“**

*На основание §1, т.1 от ДР на ЗЗЦД*

**/КРАСИМИР БОЖАНОВ/**