**Приложение № 1**

към чл. 16 от Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието

|  |
| --- |
| Формуляр за частична предварителна оценка на въздействието\*(Приложете към формуляра допълнителна информация/документи) |
| **Институция:** Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията | **Нормативен акт:** Постановление за изменение и допълнение на Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура. |
| **За включване в законодателната/****оперативната програма на Министерския съвет за периода: Да** | **Дата:** **……...2019 г.** |
| **Контакт за въпроси:****Тихомир Трифонов****t.trifonov@rail-infra.bg** | **Телефон:****02/932 35 36** |
| **1. Дефиниране на проблема:** С изменение и допълнение на настоящата Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура, приета с Постановление № 92 от 4 май 2012 година на Министерски съвет (обн., ДВ, бр. 36 от 2012 г.) се изпълняват изискванията на Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство (Директива 2012/34/ЕС), *1.1 Кратко опишете проблема и причините за неговото възникване. Посочете аргументите, които обосновават нормативната промяна.*Директива 2012/34/ЕС отменя Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. относно разпределянето на капацитета на железопътната инфраструктура и събирането на такси за ползване на железопътната инфраструктура, изискванията на която са въведени с Постановление № 92 от 4 май 2012 година на Министерски съвет.Съгласно чл. 13, пар. 1 от Директива 2012/34/ЕС се предвижда управителят на инфраструктурата да предоставя по недискриминационен начин на всички железопътни предприятия пакета за минимален достъп, предвиден в точка 1 от приложение II от директивата. В съответствие с чл. 26 и съобразно принципите, заложени в Директива 2012/34/ЕС, управителят на инфраструктура следва да предлага на пазара и осигурява възможно най-ефективно ползване на наличния инфраструктурен капацитет, както и да гарантира, че прилагането на схемата за налагане на такси води до равностойни и недискриминационни такси за различните железопътни предприятия (чл. 29 от директивата).В чл. 31, пар. 3 от Директива 2012/34/ЕС е въведено правилото относно формиране на инфраструктурните такси, а именно – таксите за пакета за минимален достъп и за достъп до инфраструктура, която свързва обслужващи съоръжения, да се определят на равнището на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга. Предвидено е също управителят на железопътната инфраструктура да се адаптира към условията в Директива 2012/34/ЕС в срок, изтичащ най-късно четири години след влизането в сила на Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/909 на Комисията от 12 юни 2015 г. относно реда и условията за изчисляване на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга (Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/909).Предвид изложеното произтича и необходимостта от изменение и допълнение на действащата методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура, която да отчете изискванията на Директива 2012/34/ЕС, отнасящи се до осигуряване на възможно най-ефективно ползване на наличния инфраструктурен капацитет.*1.2. Опишете какви са проблемите в прилагането на съществуващото законодателство или възникналите обстоятелства, които налагат приемането на ново законодателство. Посочете възможно ли е проблемът да се реши в рамките на съществуващото законодателство чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности (например съвместни инспекции между няколко органа и др.).*Съществуващата методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура съдържа в себе си два компонента, измервани в брутотонкилометри и във влаккилометри, съответно отчитащи участието на експлоатационните звена, без електроразпределение в извършването на влаковата услуга и направените за тази цел преки разходи.Това налага извършване на изменение и допълнение в методиката за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура, както и във въведената аналитична счетоводна отчетност на Национална компания „Железопътна инфраструктура (НК „ЖИ“) по отношение на осчетоводяването на разходите за дейността, отчитаща себестойността на всеки процес, засягащ извършването на влаковата услуга.В изпълнение на Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/909, управителят на инфраструктурата изготви метод за изчисляване на преките разходи, който бе представен (чл. 9 от регламента) и одобрен от регулаторния орган, както и публикуван в Референтния документ на железопътната мрежа.С проекта за изменение и допълнение на методиката се предвижда инфраструктурната такса за използване на услугите от пакета за минимален достъп и за достъп до инфраструктура, която свързва обслужващите съоръжения (такса за достъп и използване) да включва два компонента – инфраструктурна такса за преминаване и инфраструктурна такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, съгласно точка 1 от приложение II на Директива 2012/34/ЕС.По отношение на първия компонент (инфраструктурна такса за преминаване) не се предвижда изменение и допълнение. По отношение на втория компонент (инфраструктурна такса за минимален достъп за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия) се предвижда таксата да зависи от действително разпределената и потребена електрическа енергия по преносната мрежа на управителя, като измерителят е мегаватчас (МWh). *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 изготвяни последващи оценки на въздействието на проекта на нормативния акт. |
| **2. Цели:**Основната цел на Постановлението за изменение и допълнение на Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура е да се въведат изискванията на Директива 2012/34/ЕС, отнасящи се до включване в изчисляването на преките разходи от извършването на влаковата услуга на разходите от използване на електрозахранващо оборудване, когато влаковете ползват електрическа тяга, които управителят на железопътната инфраструктура може обективно и убедително да докаже.С предлагането на проекта на Постановление за изменение и допълнение на Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура се цели да се регламентират условия и ред за въвеждане на нова компонента, съгласно точка 1 от приложение II на Директива 2012/34/ЕС. |
| **3. Идентифициране на заинтересованите страни:** Физически и юридически лица, потребители които участват на пазара на железопътните транспортни услуги:* пътници и товародатели;
* лицензирани железопътни превозвачи;
* Национална компания „Железопътна инфраструктура“;
* Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“;
* Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията;
* Министерство на финансите.

НК „ЖИ“ предоставя, железопътната инфраструктура за ползване на всички лицензирани железопътни превозвачи: „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД, „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД, „БЖК“ АД, „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД, „Рейл Карго Кериър България“ ЕООД, „Ди Би Карго България“ ЕООД, „Порт Рейл“ ООД, „ТБД - Товарни превози“ ЕАД, „ТСВ“ ЕАД, „Експрес Сервиз“ ООД, „Карго Транс Вагон България“ АД, „Газтрейд“ АД, „Пимк рейл“ ЕАД, „Мини Марица изток“ ЕАД и „ДМВ Карго Рейл“ ЕООД. |
| **4. Варианти на действие:****Вариант – без действие**: При този вариант на действие няма да се изпълняват изискванията на Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/909, както и Директива 2012/34/ЕС, отнасящи се до въвеждане на нова компонента, съгласно точка 1 от приложение II на Директива 2012/34/ЕС.**Вариант – приемане на предложените промени**: При този вариант ще се изпълняват изискванията на Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/909, както и Директива 2012/34/ЕС, отнасящи се до въвеждане на нова компонента, съгласно точка 1 от приложение II на Директива 2012/34/ЕС с Постановление за изменение и допълнение на Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура, с което ще се гарантира правилното прилагане на законодателството на ЕС. |
| **5. Негативни въздействия:**Очакваните негативни въздействия, при реализиране на **„Вариант – без действие“** е възможността от стартиране на процедура по нарушение от страна на Европейската комисия спрямо Република България.Европейската комисия би могла да изпрати до Република България мотивирано становище, с което да се изтъкне, че тази държава членка не е изпълнила задълженията си по точка 1 от приложение II на Директива 2012/34/ЕС и да отправи серия въпроси относно прилагането на европейското законодателство в областта на железопътния транспорт, както и с решение да предяви иск на основание чл. 258 от ДФЕС за неизпълнение на задълженията от страна на Република България. В последствие Съда на Европейския съюз да се произнесе по иска на Европейската комисия, с който е било поискано да се установи, че Република България не е транспонирала правилно разпоредбите относно събирането на такси за ползване на железопътната инфраструктура, с което не е изпълнила задълженията си по точка 1 от приложение II на Директива 2012/34/ЕС.Негативни въздействия, при реализиране на **„Вариант – приемане на предложените промени“** не се очакват. |
| **6. Положителни въздействия:**Приемането на Постановление за изменение и допълнение на Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура няма да окаже въздействие върху заинтересованите страни, които участват на пазара на железопътните транспортни услуги. |
| **7. Потенциални рискове:**Не се дефинират потенциални рискове от приемането на предлаганата нова методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура. Не се очаква възникването на съдебни спорове от предлаганата промяна. |
| **8.1. Административната тежест за физическите и юридическите лица:**☐ Ще се повиши☐ Ще се намалих Няма ефектНа основание разпоредбите на чл. 21, ал. 1, т. 8 и чл. 30, ал. 1, т. 15 от Закона за енергетиката цената за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт подлежи на регулиране от Комисията за енергийно и водно регулиране (КЕВР), както и съгласно Наредба № 1 от 14.03.2017 г. на КЕВР за регулиране на цените и Указания на КЕВР за образуване на цената за разпределение на тягова електрическа енергия през разпределителните мрежи на железопътния транспорт. След влизане в сила на предложената методика при преминаване в електрифицирани железопътни линии ще се прилага:- такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, която е извън цената за тягово разпределение и ще се изчислява, съгласно проекта за изменение и допълнение на методиката;- цена за разпределение на тягова електроенергия, която е се одобрява от Комисията за енергийно и водно регулиране и се изчислява, съгласно Наредба №1/14.03.2017г.Вземайки в предвид тези корекции на ценообразуващите елементи, КЕВР излезе с Решение № Ц-20 от 01.07.2019 г., публикувано на интернет страницата на КЕВР за цена за разпределение на тягова електрическа енергия за първата година от третия регулаторен период за НК „ЖИ“, която е в сила от 01.07.2019 г.**8.2. Създават ли се нови регулаторни режими? Засягат ли се съществуващи режими и услуги?**Не се създават нови регулаторни режими. |
| **9. Създават ли се нови регистри?**Не се създават нови регистри. |
| **10. Как въздейства актът върху микро-, малките и средните предприятия (МСП)?**х Актът засяга пряко МСП☐ Актът не засяга МСП☐ Няма ефект |
| **11. Проектът на нормативен акт изисква ли цялостна оценка на въздействието?**☐ Дах Не |
| **12. Обществени консултации:**Проектът за изменение и допълнение на Постановление № 92 от 4 май 2012 година на Министерския съвет на Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура беше публикуван за обществени консултации за 14-дневен срок на интернет страницата на: Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията в рубриката „Обществено обсъждане“; Портала за обществени консултации на Министерския съвет; ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура“ в сектор „Документи, под сектор „Други документи“.Справка за отразяването на постъпилите предложения и становища ще бъде публикувана на интернет страницата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.Проектът за изменение и допълнение на Постановление № 92 от 4 май 2012 година на Министерски съвет на Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура е съгласуван в съответствие с чл. 32, ал. 1 от Устройствен правилник на Министерския съвет и на неговата администрация с всички министерства. |
| **13. Приемането на нормативния акт произтича ли от правото на Европейския съюз?**х Да☐Не |
| **14. Име, длъжност, дата и подпис на директора на дирекцията, отговорна за изработването на нормативния акт:****Име и длъжност: Мико Миланов, директор на дирекция „БФИС“, НК „ЖИ“****Дата: 04.10.2019 г.****Подпис:**  |