**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 намали  х Няма ефект  На 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?**  ☐ Да  х 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:** | |