**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 приемане 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:** **……...2018 г.** |
| **Контакт за въпроси:****Тихомир Трифонов****t.trifonov@rail-infra.bg** | **Телефон:****02/932 35 36** |
| **1. Дефиниране на проблема:** С проекта на Постановлението за приемане на Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура 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), отнасящи се до осигуряване на възможно най‑ефективно ползване на наличния инфраструктурен капацитет и прилагане на схема за налагане на равностойни и недискриминационни такси за използване на инфраструктурата - пакет за минимален достъп за различните железопътни предприятия. Със същия нормативен акт се отменя Постановление № 92 от 4 май 2012 година на Министерски съвет за приемане на Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура.*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.Предвид изложеното произтича и необходимостта от отмяна на действащата методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура и приемането на нова, която да отчете изискванията на Директива 2012/34/ЕС, отнасящи се до осигуряване на възможно най-ефективно ползване на наличния инфраструктурен капацитет и прилагане на схема за налагане на равностойни и недискриминационни такси за използване на инфраструктурата – пакет за минимален достъп за различните железопътни предприятия.*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 в извършването на влаковата услуга и направените за тази цел преки разходи.В предлагания проект на методика, формирането на таксата и определяне размера на ставките на инфраструктурната такса е в зависимост от два показателя - осното натоварване и скоростта на движение на съответния влак. Предвид тях влаковете са обособени в теглови групи по пазарни сегменти (превоз на пътници, превоз на товари и движение на изолирани возила). Тези показатели взети заедно отразяват с голяма точност влиянието върху износването на железопътната инфраструктура и необходимостта от нейното поддържане, както и дават възможност за много по- обективна и точна, оценка на влиянието на различните превозни средства върху железопътната инфраструктура. Това налага извършване на промяна 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 на Комисията относно реда и условията за изчисляване на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга, управителят на инфраструктурата изготви метод за изчисляване на преките разходи, който бе представен на регулаторния орган (чл. 9 от регламента) и публикуван в Референтния документ на железопътната мрежа.С проекта на методика 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) се предвижда таксата за преминаване да зависи от действително преминатите километри, като измерителят е влаккилометър. Съгласно предложената методика таксата зависи и от пазарния сегмент, групите железопътни участъци, групите влакове и изолирани возила, техния вид и категория. 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). Таксата не зависи от пазарните сегменти, групите железопътни участъци, групите влакове и изолирани возила, техния вид и категория.С проекта на методика се регламентира и инфраструктурната такса за заявен и неизползван капацитет, която осигурява стимул за ефективно използване на капацитета. Тя представлява такса, която покрива разходите на управителя на железопътната инфраструктура, направени за поддържане на железопътната мрежа в състояние, позволяващо осигуряване на нормално и безпрепятствено извършване на влаковата услуга в зависимост от потребностите на железопътните превозвачи, заявени и утвърдени в годишния график за движение на влаковете.*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 е с Постановление за приемане на Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура да се отчетат изискванията на Директива 2012/34/ЕС, отнасящи се до осигуряване на възможно най-ефективно ползване на наличния инфраструктурен капацитет и прилагане на схема за налагане на равностойни и недискриминационни такси за използване на инфраструктурата - пакет за минимален достъп за различните железопътни предприятия. Със същия нормативен акт ще се отмени Постановление № 92 от 4 май 2012 година на Министерски съвет.С предлаганата нова методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура се цели да се регламентират условия и ред за въвеждане на нови компоненти, съгласно точка 1 от приложение II на Директива 2012/34/ЕС със съответните зависимости и измерители.С приемането на проекта на Постановление се цели постигане на политика на ценообразуване, която изисква разпределяне на таксите между пътническия и товарния превоз на базата на ефективни, прозрачни и недискриминационни принципи, както и ще се осигури ефективно управление, поддържане и развитие на железопътната инфраструктура, което от своя страна създава предпоставки за подобрена конкурентоспособност на железопътния транспорт и стимулира използването му. |
| **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.

НКЖИ 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“ ООД, „Ди Би Карго България“ ЕООД, „Порт Рейл“ ООД, „ТБД - Товарни превози“ ЕАД, ДП „ТСВ“, „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 съобразят изискванията на Директива 2012/34/ЕС, отнасящи се до осигуряване на възможно най‑ефективно ползване на наличния инфраструктурен капацитет и прилагане на схема за налагане на равностойни и недискриминационни такси за използване на инфраструктурата - пакет за минимален достъп за различните железопътни предприятия, което ще доведе до стартиране на процедура за нарушение, от страна на Европейската комисия спрямо Република България.**Вариант – приемане на предложените промени**: При този вариант ще се съобразят изискванията на Директива 2012/34/ЕС, отнасящи се до осигуряване на възможно най ефективно ползване на наличния инфраструктурен капацитет и прилагане на схема за налагане на равностойни и недискриминационни такси за използване на инфраструктурата - пакет за минимален достъп за различните железопътни предприятия с Постановление за приемане на Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура, с което ще се подобри предоставяната услуга и ще се гарантира правилното прилагане на законодателството на ЕС. |
| **5. Негативни въздействия:**Очакваните негативни въздействия, при реализиране на **„Вариант – без действие“** са 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 приемане на Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура ще окаже положително въздействие върху всички заинтересовани страни, които участват на пазара на железопътните транспортни услуги, чрез подобряване на:* качеството на предоставяната железопътна транспортна услуга;
* управлението, поддържането и развитието на железопътната инфраструктура;
* конкурентоспособността и използването на железопътния транспорт.
 |
| **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 ефектПонастоящем определената от НК „ЖИ“ цена за услугата за разпределение на тягова електроенергия се одобрява от Комисията за енергийно и водно регулиране и се изчислява чрез метода за регулиране на цената „горна граница на приходи” (Наредба №1/18.03.2013 г. за регулиране на цените на електрическата енергия) при технологични разходи от 10%. След влизане в сила на предложената методика цената за услугата за разпределение на тягова електроенергия ще се формира от следните два компонента:- инфраструктурна такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, която ще се изчислява, съгласно проекта на методика за изчисляване на инфраструктурните такси;- цена за услугата за разпределение на тягова електроенергия, която ще се одобрява от Комисията за енергийно и водно регулиране и ще се изчислява, съгласно Наредба №1/18.03.2013 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 ефектНаправеното сравнение между действащите и новите ставки, при запазване надосегашните обеми работа на всички превозвачи за 2017 г. показва общо намаление на разходите на железопътните превозвачи за инфраструктурни такси с около 3%.С предложените промени разходите за инфраструктурни такси за товарните превозвачи ще се намалят с около 45%, което би подобрило конкурентноспособността на товарния железопътен транспорт в условията на свободен пазар. В същото време разходите за инфраструктурни такси за пътническите превозвачи ще се увеличат с около 39%. |
| **11. Проектът на нормативен акт изисква ли цялостна оценка на въздействието?**☐ Дах Не |
| **12. Обществени консултации:**Проекта на Постановление за приемане на Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура ще бъде публикуван за обществени консултации за 30-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 на Постановление за приемане на Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура ще се съгласува 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?**☐ Дах 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: 14.12.2018 г.****Подпис:**  |