**С П Р А В К А**

за постъпилите бележки и предложения от проведените в периода 13.05.2022 г. – 27.05.2022 г. обществени консултации по проекта на Постановление на Министерския съвет за допълнение на Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ по ред** | **Изготвил становището** | **Съдържание на становището** | **Отразяване на становището** | **Мотиви** |
| **1.** | „Рейл Карго Кериър – България“ ЕООД | По проекта на постановление: предложението не обхваща съществен елемент от прилагането на Регламент (ЕС) 2020/1429 на Европейския парламент и на Съвета от 7 октомври 2020 г. за установяване на мерки за устойчив железопътен пазар с оглед избухването на COVID-19 (Регламент (ЕС) 2020/1429) – компенсирането на управителя на железопътната инфраструктура Национална компания „Железопътна инфраструктура“ за финансовите загуби, претърпени в резултат от прилагането на предложените § 1 и 2 от проекта. В чл. 2, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2020/1429 е посочен този ред. Предлага се допълване на проекта: частта „Допълнителна разпоредба“ да се промени на „Допълнителни разпоредби“ и да се добави § 4:„§ 4. Компенсиране на управителя на железопътната инфраструктура Държавно предприятие „Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (ДП НКЖИ) за финансовите загуби, претърпени в резултат от прилагането на параграфи 1 и 2, се извършва със средства от държавния бюджет при спазване на правилата за държавната помощ съгласно чл. 2, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2020/1429, като това става до 31 декември на годината, следваща годината, през която е възникнала загубата“.Мотив: макар Регламент (ЕС) 2020/1429 да е с пряко действие, изборът на вариант за действие съгласно чл. 2, параграф 1 от него е препоръчителен – „държавите членки могат да разрешат на управителите на инфраструктура да намаляват, да освобождават от плащане или да отлагат плащането на такси за пакета за минимален достъп, както и за…“. Приемаме, че в Република България е решено да се възползва от възможността за намаляване на инфраструктурните такси и освобождаване за определен период на таксите за заявен, но неизползван капацитет, което означава, че за НКЖИ ще настъпят финансови загуби. В този случай е приложим задължителния чл. 2, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2020/1429 – там не е посочено от къде точно са средствата за компенсирането на управителите на железопътната инфраструктура, което предполага всяка държава членка сама да реши. Финансирането на НКЖИ се извършва съгласно чл. 25 от Закона за железопътния транспорт и това финансиране ежегодно се включва в Закона за държавния бюджет. Предвид разпоредбата на регламента, компенсирането следва да стане през следващата 2023 г. | Не се приема. | Проектът на ПМС се отнася до промяна на методиката, а не на начина на осигуряване на средствата за компенсиране на НКЖИ. |