**С П Р А В К А**

**за отразяване на получените предложения при обществената консултация на**

**проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура, приета с Постановление № 92 на Министерския съвет от 4 май 2012 година (обн., ДВ, бр. 36 от 2012 г.)**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Участник в обществената консултация** | **Предложение / Мнение** | **Приема/не приема предложението/мнението** | **Мотиви** |
| „БЪЛГАРСКА ЖЕЛЕЗОПЪТНА КОМПАНИЯ“ ЕАД | **Становище с изх. № 2-1-19/12.09.2019 г.**  1. Позоваването на Директива 2012/34/ЕС като основание за промяна на Методиката не намира опора в самата Директива. По силата на т. 84 от преамбюла на същата: „Задължението за транспониране на настоящата директива в националното право следва да бъде ограничено до разпоредбите, които представляват съществено изменение в сравнение с предходните директиви. Задължението за транспониране на разпоредбите на настоящата директива, които не са съществено изменени в сравнение с предходните директиви, произтича от посочените директиви”. Самата директива е транспонирана в Закона за железопътния транспорт със Закона за изменение и допълнение на ЗЖТ (ДВ, бр. 20 от 2019 г.) и въз основа на него в Наредба № 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура на министъра на транспорта (ДВ, бр. 45 от 2019 г.). И двата нормативни акта не дават основание за въвеждането на допълнителна такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия.  2. Съгласно чл. 31, т. 2 от Директивата: държавите-членки изискват управителят на инфраструктура и операторът на обслужващо съоръжение да предоставят на регулаторния орган цялата необходима информация относно наложените такси с цел да се позволи на регулаторния орган да изпълнява функциите си, посочени в член 56. В това отношение управителят на инфраструктура и операторът на обслужващото съоръжение трябва да са в състояние да докажат на железопътните предприятия, че всички такси за ползването на инфраструктура и услуги, които са действително фактурирани на железопътното предприятие съгласно членове 30—37, съответстват на методиката, правилата и, когато е приложимо — на стойностите, предвидени в референтния документ за железопътната мрежа.“ Няма данни въвеждането на тази такса и промяната на Методиката да е била съгласувана с регулаторния орган — ИА „Железопътна администрация“ и да е получено одобрението на същия. Този факт опорочава процедурата по приемане на предвижданите промени.  3. Съгласно чл. 32, т. 1 от Директивата: „С оглед постигане на пълно възстановяване на направените от управителя на инфраструктура разходи, държавата-членка може, доколкото пазарът е в състояние да го понесе, да начисли надценки на базата на ефективни, прозрачни и недискриминационни принципи, като при това гарантира оптимална конкурентоспособност на железопътните пазарни сегменти. Системата за налагане на такси отчита увеличенията на производителността, постигнати от железопътните предприятия.“ Към проекта за допълнение на Методиката не е приложена справка дали и доколко пазара е в състояние да понесе новата такса, с което се увеличава финансовата тежест върху железопътните превозвачи;  4. Съгласно чл. 32, т. 6 от Директивата: „Ако управител на инфраструктура възнамерява да промени съществените елементи на системата на налагане на такси, посочена в параграф 1 от настоящия член, той ги оповестява публично най-малко три месеца преди срока за публикуване на референтния документ за железопътната мрежа в съответствие с член 27, параграф 4.“ Според нас въвеждането на тази такса е съществена промяна в системата за налагане на такси, още повече че Референтният документ за 2020 г. вече е публикуван. Би следвало (ако се приеме) новата такса да влезе не по-рано от 3 м. преди публикуване на Референтния документ за 2021 г.  5. Предлагаме да се спази регламентиращата процедура по промяна на Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура, след което същата се представи за обаждане на заинтересованите лица.  **Становище с изх. № 2-1-22/24.10.2019 г.**  1. Съгласно чл. 26, ал. 1, 4 и 5 от Закона за нормативните актове общественото обсъждане на даден проект за нормативен акт по своя характер е консултация с гражданите и юридическите лица, чиято цел е проектът да бъде доведен до знанието на субектите, които касае и да се установи обратна връзка от тях към органа на управление. Затова законодателят е предвидил тази „консултация” да бъде със срок не по-кратък от 30 дни. В конкретният случай срокът е 14 дни, което е директно нарушение на закона. След приключване на обсъждането следва да се изготви справка заедно с мотиви защо не са приети направените предложения. Такава справка не е направена след първоначалното обсъждане.  2. Глава Втора от ЗНА е озаглавена „Оценка на въздействието на нормативния акт“. В чл. 21 от нея е посочено, че всеки проект за нормативен акт се разглежда след оценка на въздействието от приемането му. В случая е изготвена частична оценка, но същата не съдържа отговор на най-важния въпрос – какво ще е въздействието върху бизнеса на новата такса „използване на електрозахранващо оборудване и задвижваща електроенергия”, а само констатация, че малките и средни превозвачи ще бъдат засегнати.  3. На сайта на НК „Железопътна инфраструктура“ вече е обявено изменение на Референтния документ за състоянието на железопътната мрежа, в който новата такса е остойностена и дори се издават фактури към превозвачите за заплащането й. За това няма законно основание, тъй като Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура, все още не приета от Министерския съвет, каквото е изискването на чл. 35, ал. 3 от Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ). Това нарушава освен ЗЖТ и чл. 32, т. 1 от Директива 2012/34/ЕС, които изискват преди въвеждането на нови такси или увеличаване на съществуващите да се извърши анализ дали пазарът е в състояние да понесе такова увеличение. Към проекта за ПМС не е приложена справка дали и доколко пазара е в състояние да понесе новата такса, с която ще се увеличи финансовата тежест върху железопътните превозвачи и техните клиенти. В този смисъл е и становището на дирекция „Модернизация на администрацията”, което подкрепяме, че: „За целта предлагаме да се опише предполагаемият ефект от въвеждането на новите компоненти за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура. По възможност ефектът следва да се остойности“.  4. Съгласно чл. 7а, ал. 3 и 4 от Наредба № 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура, таксите за пакета за минимален достъп и за достъп до инфраструктура, която свързва обслужващи съоръжения, се определят на равнището на преките разходи, направени за извършването на влаковата услуга. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ упражнява надзор дали определените от управителя на железопътната инфраструктура такси са в съответствие с методиката по чл. 35, ал. З от ЗЖТ и дали не са дискриминационни, като при констатиране на несъответствия дава задължителни предписания. В мотивите на проекта за ПМС не посочено как е определен  размерът на новата такса „използване на електрозахранващо оборудване и задвижваща електроенергия” и дали тя е на нивото на преките разходи за извършването й. Не е ясно дали при определяне на размера й са съобразени разпоредбите на чл. 4 и сл. за т.нар. ”недопустими разходи” от Регламент 2015/909 на ЕС, който има пряко действие в законодателството на страните-членки.  5. По никакъв начин не става ясно и каква е ролята на ИА „Железопътна администрация“ в процеса на изготвяне и съгласуване на проекта за ПМС, след като чл. 31,  т. 2 от Директива 2012/34/ЕС изисква управителят на инфраструктура и операторът на обслужващо съоръжение да предоставят на регулаторния орган цялата необходима информация относно наложените такси с цел да се позволи на регулаторния орган да изпълнява функциите си, посочени по-горе. Този факт опорочава процедурата по приемане на предвижданите промени.  6. В обществено-политически план увеличаването на инфраструктурните такси изцяло противоречи на принципите на приетата Стратегия за развитие на железопътния транспорт в Република България в периода 2015-2022 год. В раздел VII 'Стратегически цели“ като  основна цел е посочено постигането на устойчив и конкурентоспособен железопътен сектор посредством баланс при разпределението на транспортния пазар между пътната и железопътната услуга чрез справедливи тарифни политики за достъп и използване. В Стратегията е отчетен фактът, че: „Към настоящия момент размерът на таксите за достъп и ползване на железопътната инфраструктура е несъпоставим с тези, прилагани за пътната инфраструктура”. Предлаганото увеличение на таксите, чрез създаването на нова такса „използване на електрозахранващо оборудване и задвижваща електроенергия” допълнително ще увеличи тежестта върху сектора и ще задълбочи пропастта между автомобилния и железопътен транспорт.  7. Като основание за посочената промяна се сочи Директива 2012/34/ЕС. В т. 1 от нашето  писмо (изх.№ 2-1-19/12.09.2019г.) подробно се обосновахме, че никъде в директивата не е записано, че съществуващите такси следва да се увеличат. Създаването на такса „използване на електрозахранващо оборудване и задвижваща електроенергия” не е задължително да се извърши, чрез допълнителна финансова тежест за превозвачите, а по пътя на преразпределение на съществуващия размер на инфраструктурните такси; респ. намаляване на някоя от тях за сметка на създаването на новата, при запазване на досегашния размер. В този смисъл е предложението за изменение на ПМС за Методиката през м. август 2018г., което не е внесено за обсъждане от правителството. В този проект, след като е включена новата такса, досегашните такси са с нови теглови групи, при което според вносителя – ДП НКЖИ няма да се увеличи финансовата тежест за железопътните превозвачи. | 1. Не се приема  2. Не се приема  3. Не се приема.  4. Не се приема.  5. Приема се.  1. Не се приема.  2. Не се приема.  3. Не се приема.  4. Не се приема.  5. Не се приема.    6. Не се приема.  7. Не се приема. | 1. Съгласно чл. 13, §1 от Директива 2012/34/ЕС управителите на инфраструктурата предоставят по недискриминационен начин на всички железопътни предприятия **пакета за минимален достъп, предвиден в точка 1 от приложение II**.  Приложение II на Директива 2012/34/ЕС е транспонирано като Приложение 1 към Наредба № 41 за достъп и използване на железопътната инфраструктура и съгласно т. 1, буква „д“ в **пакета за минимален достъп е включено използването на електрозахранващо оборудване за тягова електроенергия,** което в действащата Методикане съществува.  Съгласно чл. 31, §2 от Директива 2012/34/ЕС таксите за пакета за минимален достъп и за достъп до инфраструктура, която свързва обслужващи съоръжения, **се определят на равнището на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга.**  Разпоредбата е транспонирана в чл. 35, ал. 2 от ЗЖТ и чл. 7а, ал. 1 от Наредба № 41, които са влезли в сила от 07.06.2019 г.  Преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга, са регламентирани в Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/909 на Комисията от 12 юни 2015 година относно реда и условията за изчисляване на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга, който е издаден на основание чл. 31, §3 от Директива 2012/34/ЕС. Съгласно същата разпоредба на управителите на инфраструктурата им беше даден четиригодишен срок на адаптиране, който изтече на 03.07.2019 г.  Това налага допълнението на Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси с таксата за **използването на електрозахранващо оборудване за тягова електроенергия, където има такава.**  С оглед определянето на цена на новата услуга, включена в пакета за минимален достъп съгласно изискванията на Директива 2012/34/ЕС и Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/909, **от ценообразуващите елементи по Методиката на Комисията за енергийно и водно регулиране (КЕВР) са извадени преките разходи за контактна мрежа**.  2. В изпълнение на Регламент за изпълнение 2015/909 от 12 юни 2015 г. относно реда и условията за изчисляване на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга, управителят на инфраструктурата разработи Метод за изчисляване на преките разходи. Разработването и приемането на Метода за изчисляване на преките разходи премина на няколко етапа през 2018 г. и завърши със съгласувателно писмо № 10-10-50/05.11.2018 г. на ИА „Железопътна администрация“, след което беше публикуван в Референтните документи на железопътната мрежа, валидни от 09.12.2018 г. до 14.12.2019 г. и от 14.12.2019 г. до 12.12.2020 г.  В изпълнение на чл. 7а, ал. 6 с писмо с изх. № ЖИ-23086/28.06.2019 г. НК „Железопътна инфраструктура“ представи в ИА „Железопътна администрация“ информация за фактически извършените разходи за текущо поддържане на железопътната инфраструктура за 2018 г. Становището на ИА „Железопътна администрация“ по отношение на представените разходи и определянето на такса за преминаване и такса заизползване на електрозахранващо оборудване за тягова електроенергия е изразено в писмо с изх. № 10-10-54/10.08.2019 г.  Предложенията за изменение и допълнение на Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси бяха внесени в МТИТС от НК „Железопътна инфраструктура“ с писмо изх. № ЖИ-29040/15.08.2019 г. и бяха съгласувани от ИА „Железопътна администрация“ на 26.08.2019 г.  3. Измененията и допълненията на Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на инфраструктурата, не се отнасят до начисляването на надценки, а до включване в пакета за минимален достъп на такса заизползване на електрозахранващо оборудване за тягова електроенергия.  Към проекта на постановлението има и приложена финансова обосновка, одобрена от министъра на финансите.  4. След приемане на измененията и допълненията в Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на инфраструктурата, същата ще бъде публикувана в Референтните документи на железопътната мрежа, валидни от 09.12.2018 г. до 14.12.2019 г. и от 14.12.2019 г. до 12.12.2020 г. съгласно чл. 7г, ал. 2 от Наредба № 41.  Измененията и допълненията в методиката не се отнасят до съществени промени при налагането на такси, а именно налагането на надценките, посочени в параграф 1 на чл. 32.  5. Проектът на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Методиката е публикуван за обществено обсъждане съгласно разпоредбите на Закона за нормативните актове.  1. Съгласно чл. 26, ал. 4 от ЗНА срокът за предложения и становища по проектите, публикувани за обществени консултации по ал. 3, е не по-кратък от 30 дни. При изключителни случаи и изрично посочване на причините в мотивите, съответно в доклада, съставителят на проекта може да определи друг срок, но не по-кратък от 14 дни“. За използвания по-кратък срок в проекта на доклад до Министерския съвет са посочени причините. Съгласно чл. 26, ал. 5 от ЗНА след приключването на обществената консултация по ал. 3 и преди приемането на нормативния акт, съставителят на проекта публикува на интернет страницата на съответната институция справка за постъпилите предложения заедно с обосновка за неприетите предложения. В изпълнение на цитираната законова разпоредба е изготвена настоящата справка, която обобщава постъпилите предложения и бележки и от двете обществени консултации.  2. Промяната на методиката няма да окаже въздействие върху засегнатите предприятия от гледна точка на обема на общо заплащаните такси за достъп и използване на инфраструктура. Методиката е средство за калкулиране на съответните такси вследствие на направените разходи от НК„ЖИ“ през съответната бизнес година, на база изпълнение на Регламент 2015/909 от 12 юни 2015 г. Допустимите разходи, включени в калкулирането на таксите по Методиката, се контролират от регулаторния орган.  3. Направените констатации не се отнасят до предложението за изменение и допълнение на Методиката за определяне на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура.  Относно публикуването в Референтния документ на железопътната мрежа на ставката за използване на електрозахранващо оборудване за тягова електроенергия, включена в пакета за минимален достъп, поясняваме, че в изпълнение на чл. 7а, ал. 6 от Наредба № 41 ИА „Железопътна администрация“ е изискала, разгледала и анализирала представената от НК „Железопътна инфраструктура“ информация за фактически направените разходи за текущо поддържане на железопътната инфраструктура за 2018 г. и с писмо № 10-10-54/06.08.2019 г. е изразила положително становище относно фактически извършените разходи за текущо поддържане на контактната мрежа и определянето на ставка за използване на електрозахранващо оборудване за тягова електроенергия в размер на 0,05040 лв./кWh.  Считано от 01.07.2019 г. КЕВР излезе с решение № Ц-20, с което определи цена за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътни транспорт за първата ценова година от третия регулаторен период по метода „горна граница на приходите“, която е в размер на 0,13403 лв./кWh. При определяне на тази цена са изключени разходите за използване на електрозахранващо оборудване за тягова електроенергия (контактна мрежа).  Съгласно т. 1, буква „д“ от Приложение № 1 на Наредба № 41 използването на електрозахранващо оборудване за тягова електроенергия е част от пакета за минимален достъп и таксата се определя на равнището на преките разходи, направени за извършването на влаковата услуга.  Поради факта, че няма влязло в сила изменение на методиката, с включена такса за електрозахранващо оборудване за тягова електроенергия, след 01.07.2019 г. НК „ЖИ“ няма правно основание да събира тази такса като част от инфраструктурната такса за достъп и използване на жп инфраструктура. НК „Железопътна инфраструктура“ търпи големи загуби, тъй като предоставя и превозвачите ползват електроразпределение чрез електрозахранващото оборудване за тягова електроенергия (контактна мрежа), но за него не събира такса, тъй като разходите за това не са предвидени в определената нова цена на КЕВР, влязла в сила от 01.07.2019 г.  За съпоставяне ще посочим, че ако КЕВР при определяне на новата цена за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт по метода „горна граница на приходите“ я формираше на равнището на всички разходи, направени от Поделение „Електроразпределение“ към НКЖИ (с включване на разходите за електрозахранващо оборудване за тягова електроенергия – контактна мрежа), стойността ѝ щеше да е в размер на **0,1998 лв./kWh**. При определяне на ставката за използване на електрозахранващо оборудване за тягова електроенергия на равнището на преките разходи, която е съгласувана от ИАЖА в размер на 0,05040 лв./kWh., събрана с цената, определена от КЕВР в размер на 0,13403 лв./kWh. се получава **0,18443 лв./kWh,** която е с 0,01537 лв./kWh (15,37 лв./МWh) по-малко от цената, която КЕВР щеше да определи по цитираната по-горе методика „горна граница на приходите“ с отчитане на пълните разходи, вкл. разходите за контактна мрежа.  **В този смисъл общата цена за електроразпределение, като сбор от цената на КЕВР в сила от 01.07.2019 г., и цената за електрозахранващо оборудване за тягова електроенергия (контактната мрежа), като част от инфраструктурната такса, която превозвачите ще заплащат, не се е повишила, а е с 15,37 лв./MWh по-малка от цената, която КЕВР би определила по неговата методика за новия регулаторен период, с включени разходи за контактна мрежа.**  4. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ в изпълнение на функцията си на регулаторен орган в железопътния транспорт, вменена ѝ със Закона за железопътния транспорт, както и в изпълнение на Регламент 2015/909 от 12 юни 2015 г. относно реда и условията за изчисляване на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга, съгласува Метод за изчисляване на преките разходи, разработен от управителя на железопътната инфраструктура, който е публикуван в Референтните документи на железопътната мрежа, валидни от 09.12.2018 г. до 14.12.2019 г. и от 14.12.2019 г. до 12.12.2020 г.  Съгласно чл. 7а, ал. 6 от Наредба № 41, ежегодно до 30 юни управителят на инфраструктурата предоставя на ИАЖА информация за фактически извършените разходи за текущо поддържане на железопътната инфраструктура за предходната година и въз основа на това изчислява по утвърдената методика размера на инфраструктурните такси за следващата година. Размерът на инфраструктурните такси не е променян от 2014 г. до сега.  За 2018 г., която е база за изчислението на инфраструктурните такси за 2019 г., ИАЖА е изискала, разгледала и анализирала представените от НК„ЖИ“ разходи, като е констатирано, че няма недопустими разходи и с писмо с изх. № 10-10-54/06.08.2019 г. е изразила положително становище по размера на извършените преки разходи за текущо поддържане на железопътната инфраструктура за 2018 г.  5. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ участва активно в процеса на изготвяне и съгласуване на всички документи, изготвяни от НКЖИ и подлежащи на контрол от страна на регулаторния орган в железопътния транспорт, включително и относно проекта на ПМС за изменение и допълнение на Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура. Процедурата по приемане на измененията и допълненията на методиката не е опорочена - ИАЖА е дала своето положително становище по пакета документи – проект на ПМС, публикувани за обществено обсъждане.  6. Таксата за използване на електрозахранващо оборудване за тягова електроенергия е определена за включване в пакета за минимален достъп от Директива 2012/34/ЕС, която е транспонирана в ЗЖТ и Наредба № 41. За въвеждането ѝ на управителите на инфраструктурата беше даден 4-годишен гратисен период след влизане в сила на Регламент за изпълнение 2015/909/, който изтече на 03.07.2019 г. По тази причина от 01.07.2019 г. поделение ЕРП към НК„ЖИ“ би следвало да събира от железопътните превозвачи такса за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт и такса за използване на електрозахранващо оборудване за тягова електроенергия като част от инфраструктурната такса за достъп. Както изложихме по-горе сумарно двете такси представляват два компонента от таксата за електроразпределение, която се начислява от НК„ЖИ“ и до 01.07.2019 г. превозвачите заплащаха като една такса, която изчислена по методиката на КЕВР би следвало да е в размер на **0,1998 лв./kWh**. На практика, считано от 01.07.2019 г., ако новата или изменената и допълнена методика беше приета и влязла в сила, превозвачите щяха да заплащат сумарно за двата компонента по-ниска цена с 15,37 лв./MWh. В този смисъл тежестта от заплащаните такси от превозвачите за електроразпределение и инфраструктурни такси не се увеличава в резултат от прилагане на новата методика, а намалява.  7. Твърдението на БЖК ЕАД, че с въвеждането на такса за използване на електрозахранващо оборудване за тягова електроенергия (контактна мрежа) като част от инфраструктурната такса ще се увеличи финансовата тежест върху превозвачите е неоснователно. И в двата проекта на постановления (публикувани за обществено обсъждане в края на 2018 г. и през 2019 г.) начинът на определяне на ставката за използване на електрозахранващо оборудване за тягова електроенергия (контактна мрежа) като част от инфраструктурната такса е една и съща. Не се увеличава тежестта на инфраструктурната такса с компонента за използване на електрозахранващо оборудване за тягова електроенергия (контактна мрежа), тъй като в определената нова цена за електроразпределение от КЕВР и в сила от 01.07.2019 г., тези разходи са извадени именно с презумцията, че те ще бъдат включени за покриване в таксата за минимален достъп, определена с проекта за нова методика. |
| „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД | 1. Съгласно чл. 31, т. 1, 2 и 3 от Директива 2012/34/ЕС трябва да се определи равнището на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга, които разходи следва да са доказани и еквивалентни на действително направените такива. Същото прокламирано и в Регламент за изпълнение 2015/909 от 12 Юни 2015 г. относно реда и условията за изчисляване на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга. От т. 8 до т. 18 управителят на инфраструктурата трябва да може обективно и убедително да докаже кои разходи произтичат от извършването на влаковата услуга. Също така управителят на инфраструктурата трябва да вземе предвид нуждите на железопътните предприятия и да предостави поетапен план за развитието на инфраструктурните такси.  2. Преките разходи не са представени за обсъждане на железопътните превозвачи и с неясни критерии е изработена нова методика.  3. Съгласно решение на Комисията за енергийно и водно регулиране от 1 юли 2019 г. „разходите, включени в пакета за минимален достъп, следва да бъдат извадени от цената за разпределение на тягова енергия”. Това означава, че така предложената нова такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия трябва да бъде равна.  4. Предлагам да се разгледа възможността новата компонента на таксата за достъп, такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия да се начислява не на база (MWh), а на единица използван тягов подвижен състав.  5. В предишния вариант на методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура, е стигнато до заключение, че разходите за товарните железопътни превозвачи ще намалеят и ще доведат до по-висока конкурентно способност на свободния пазар, което благоприятства за развитието на този отрасъл. Защо предишната методика, която беше в процес на обсъждане от 14.12.2018 г. и щеше до доведе до по-добра среда за конкурентноспособност на товарния железопътен транспорт, беше заменена с нова методика, която увеличава само разходи за използването на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия и не намаля инфраструктурните такси.  6. Новата такса за електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия да не бъде процедирана и да се сформира работна група за обсъждане на новата методика с всички железопътни превозвачи. | 1. Не се приема.  2. Не се приема.  3. Не се приема.  4. Не се приема.  5. Не се приема  6. Не се приема. | 1. На 03.07.2019 г. изтече четиригодишният период за адаптация на управителя на инфраструктурата към изискванията на Директива 2012/34/ЕС за определяне на инфраструктурните такси. Съгласно чл. 35, ал. 2 от ЗЖТ таксите на пакета за минимален достъп и за достъп до обслужващи съоръжения се определят на равнището на преките разходи, направени за извършването на влаковата услуга. Обхватът на пакета за минимален достъп е показан в Приложение № 1, т. 1 от Наредба № 41 за достъп и използване на железопътната инфраструктура. Цитираните разпоредби са в сила от 07.06.2019 г.  В действащата Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура“ не е включена услугата „използване на електрозахранващо оборудване за тягова електроенергия, което наложи тя да бъде допълнена.  В изпълнение на Регламент за изпълнение 2015/909 от 12 юни 2015 г. относно реда и условията за изчисляване на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга, управителят на инфраструктурата разработи Метод за изчисляване на преките разходи, който е съгласуван с ИА „Железопътна администрация“.  Съгласно чл. 7а, ал. 6 от Наредба № 41, ежегодно до 30 юни управителят на инфраструктурата предоставя на ИА „Железопътна администрация“ информация за фактически извършените разходи за текущо поддържане на железопътната инфраструктура за предходната година и определя необходимото ниво на размера но инфраструктурните такси за следващата година.  ИА „Железопътна администрация“ с писмо 10-10-54/06.08.2019 г. е изразила становище по представената информация за фактически извършените разходи за текущо поддържане на железопътната инфраструктура за 2018 г.  2. В Приложение № 35 „Метод за изчисляване и детайлно отчитане на преките разходи за дейността на НК „Железопътна инфраструктура“ към Референтния документ на железопътната мрежа, валиден от 09.12.2018 г. до 14.12.2019 г. са представени редът и условията за изчисляване на преките разходи и одобрените от ИА „Железопътна администрация“ разходи за 2017 г.  3. Разходите за електрозахранващо оборудване за тягова електроенергия, включени в пакета за минимален достъп, са извадени от разходите за определяне на цената за разпределение на тягова енергия, която се определя по метода „горна граница на приходите“ и се одобрява от КЕВР.  Този метод не е приложим при определяне на таксата за електрозахранващо оборудване за тягова електроенергия, където се включват само преките разходи.  4. Определянето на таксата за електрозахранващо оборудване за тягова електроенергия на база преки разходи, отнесени към общо потребената електроенергия, отчетена по показания на електромерите в локомотивите на превозвачите за предходната година е най-правилния, недискриминационен, справедлив и лесно проследим метод.  5. Проектът на Методика за изчисляване на инфраструктурните такси от 14.12.2018 г. не беше процедиран поради необходимостта от допълнителен, по-задълбочен и аргументиран анализ на предложеното сегментиране при изчислението на таксата за преминаване и отражението му върху пазара на железопътни услуги в страната, както и проучването на опита на други държави-членки на ЕС.  6. Проектът на постановление следва да бъде приет с оглед спазването на заложените в европейското законодателство срокове.  Инфраструктурната такса за използване за електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия е определена на база преки разходи, които са разходите за поддръжка и ремонт на контактната мрежа, без разходите за амортизации на контактната мрежа и разходите за персонал свързан с експлоатацията на контактната мрежа. ИА „Железопътна администрация“ е дала положително становище с писмо № 10-10-54/06.08.2019 г.  Проектът е публикуван за обществено обсъждане на сайта на МТИТС и Портала за обществени консултации на МС. |
| „ТБД – Товарни превози“ ЕАД | 1. Предложената методика за изчисляване на такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия е крайно неясна и в противоречие с принципите, заложени в чл. 31, пар. 3 от Директива 2012/34/ЕС, а именно с правилото относно формирането на инфраструктурните такси за пакета за минимален достъп и за достъп до инфраструктура, която свързва обслужващи съоръжения, които се определят на равнището на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга.  2. Предложението размерът на ставката, формираща такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия да се определя, като отношение между преките разходи за използването на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия за предходна година и общата разпределена и потребен електрическа енергия от превозвачите по отчети от електромерите в локомотивите, изразена във мегаватчас (MWh) за същия период, по никакъв начин не гарантира, че прилагането на схемата за налагане на такси води до равностойни и недискриминационни такси по отношение на осчетоводяването на разходите за дейността, отчитаща себестойността на всеки процес, засягащ извършването на влаковата услуга.  3. Методиката ще доведе до допълнителни и спорни разходи за железопътните превозвачи, формирани при крайно неясни и непрозрачни показатели и критерии, а освен това не са предвидени никакви регулаторни механизми и ред за обжалване, в случаи на несъгласие с разпределението по този компонент.  4. 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 Директива 2012/34/EC, и в тази връзка настояваме за промяна в начина на формиране на таксата за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, като същата би следвало да се базира по отчетите от електромерите в локомотивите, изразена във мегаватчас (MWh) и реално използваната електрическа енергия от конкретния превозвач за текущ период, а не от общата разпределена и потребена електрическа енергия от превозвачите.  5. Не става ясно защо публикуваната за обществено обсъждане Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура от 14.12.2018 г., въпреки че също беше разработена изпълнявайки изискванията на Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21.11.2012 за създаване на единно европейски железопътно пространство, не кореспондира с новата Методика, предложена за обществено обсъждане на 29.08.2019 г.  6. Съгласно решение Ц-20 от 01.07.2019 г. на Комисията за енергийно и водно регулиране „разходите, включени в пакета за минимален достъп, следва да бъдат извадени от цената за разпределение на тягова енергия“, от което следва, че разходите въз основа на които ще се определи предложената нова такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, следва да бъдат еквивалентни.  7. Във Формуляра за частична предварителна оценка на въздействието, публикуван на 14.12.2018 г. в точка 10 „Как въздейства актът върху микро-, малките и средните предприятия (МСП)?" е посочено, че Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура, засяга пряко микро-, малките и средните предприятия по следния начин: „С предложените промени разходите за инфраструктурни такси за товарните превозвачи ще се намалят с около 45%, което би подобрило конкурентноспособностга 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%”. Предлагам новия вариант на Методиката да бъде преработен, като се запази горепосоченото влияние върху микро-, малките и средните железопътните предприятия. | 1. Не се приема.  2. Не се приема.  3. Не се приема.  4. Не се приема.  5. Не се приема.  6. Не се приема.  7. Не се приема. | 1. Таксата за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия се определя на равнището на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга.  В Приложение № 35 „Метод за изчисляване и детайлно отчитане на преките разходи за дейността на НКЖИ“ към Референтния документ на железопътната мрежа, валиден от 09.12.2018 г. до 14.12.2019 г. са представени редът и условията за изчисляване на преките разходи и одобрените от ИАЖА разходи за 2017 г.  Предложената методика за изчисляване на такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия е ясна, и е в съответствие с принципите заложени в чл. 31, пар. 3 от Директива 2012/34/ЕС и Регламент за изпълнение 2015/909.  2. Няма по-справедлив начин за отчитане на таксата за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия от действително потребената електроенергия, отчетена по показанията на електромерите в локомотивите.  3. В Закона за железопътния транспорт, Наредба № 41 за достъп и използване на железопътната инфраструктура и Устройствения правилник на ИА „Железопътна администрация“ са регламентирани функциите на Агенцията като регулаторен орган в железопътния транспорт. Механизмът за подаване на жалби и разглеждането им е регламентиран в чл. 116 от ЗЖТ.  4. Точно такава е формулата за определяне на дължимата такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, а именно: ставката на таксата за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, получена като отношение на преките разходи към общата разпределена и потребена електрическа енергия от превозвачите, отчетена по показанията на електромерите в локомотивите за предходната година, се умножава по реално употребената за месец тяговата ел. енергия в КWh., отчетена от електромерите на локомотивите на всеки превозвач отделно.  5. Проектът на Методика за изчисляване на инфраструктурните такси от 14.12.2018 г. не беше процедиран поради необходимостта от допълнителен, по-задълбочен и аргументиран анализ на предложеното сегментиране при изчислението на таксата за преминаване и отражението му върху пазара на железопътни услуги в страната, както и проучването на опита на други държави-членки на ЕС.  6. Разходите за електрозахранващо оборудване за тягова електроенергия, включени в пакета за минимален достъп са извадени от разходите, използвани при определяне на цената за разпределение на тягова енергия, която е определена по метода „горна граница на приходите“ и е одобрена от КЕВР с решение Ц-20 от 01.07.2019 г. Този метод не е приложим при определяне на таксата за електрозахранващо оборудване за тягова електроенергия, където се включват само преките разходи.  7. Цитираната оценка на въздействие се отнася до проекта на предложената друга Методика и не е приложима към настоящото предложение за изменение и допълнение на Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура, приета с ПМС №92 от 4 май 2012 г.  Предходния проект на Методика от 14.12.2018 г. не беше процедиран поради необходимостта от допълнителен, по-задълбочен и аргументиран анализ на предложеното сегментиране при изчислението на таксата за преминаване и отражението му върху пазара на железопътни услуги в страната, както и проучването на опита на други държави-членки на ЕС. |
| ГРАЖДАНСКА ИНИЦИАТИВА ЗА ОБЩЕСТВЕН И РЕЛСОВ ТРАНСПОРТ | 1. Относно процедурата — обръщаме внимание, че публикуваната информация на страницата на Портала за обществени консултации на Министерски съвет, се различава съществено от публикуваната на интернет страницата на МТИТС. От тази гледна точка, считаме, че са налице чисто процедурни пороци, доколкото би трябвало във всички източници на информация по процедурата, тя да бъде еднаква.  2. В самия текстови документ на портала за обществени консултации не откриваме отразени предлаганите промени, а представена действащата към момента методика, с измененията от 2014 г. Съобразно тези процедурни нарушения, предлагаме повторно обявяване на процедурата за обществено обсъждане с нанесени съответните предложения за изменения на обсъжданата Методика.  3. Ако съдим по достъпната публична информация (медии и интернет страница на МТИТС), считаме че предвижданото намаление на инфраструктурната такса е недостатъчно. И че най-после е необходимо равнопоставено разглеждане и третиране на всички видове транспортна инфраструктура.  4. Настояваме да бъде намалена инфраструктурната такса за железопътния транспорт до нивата на предлаганата тол такса за пътната мрежа. Само така може да има равнопоставена конкуренция между видовете транспорт. Настояваме Агенция „Пътна инфраструктура“ да бъде преобразувана в ДП „Пътна инфраструктура“, така че да има пълна равнопоставеност. Настояваме чисто институционално, тя да бъде прехвърлена в МТИТС с оглед на това, всички транспортни инфраструктури да имат обща координация и да работят в синхрон. В момента, в МТИТС са инфраструктурите на водния и на въздушния транспорт, както и на железопътния транспорт, но не и пътната инфраструктура, което показва привилигированото и дезинтегрирано състояние на държавната политика към пътната мрежа и останалите транспортни инфраструктури.  5. Необходимо за равнопоставеността между видовете транспорт, е също както НК „Железопътна инфраструктура“, и пътната инфраструктура да отчита амортизационни отчисления за своите активи, защото липсата им води до тежка неравнопоставеност и увреждане на конкурентоспособността на железопътния транспорт и развитието на транспортните пазари.  6. По наши изчисления към настоящия момент пътната инфраструктурна такса е десетки (може да достигне и до стотици) пъти по-ниска от тази в железопътния транспорт. Към нашето становище прилагаме изчисление на базата на действащите инфраструктурни такси за пътната и железопътната инфраструктура, без изобщо да се отчита таксата за електрическа енергия. (Приложение 1) Тази неравнопоставеност не може да бъде обяснена с материална логика или физическа характеристика на различни инфраструктури, а с политика на национално ниво, която е в разрез с европейските политика за равнопоставеност на видовете транспорт и приоритетно развитие на енергоефективните, екологични и безопасни видове транспорт, каквато несъмнено е железницата. В тази връзка важно е отново да напомним, че железницата носи много по-малко външни разходи (разходи за обществото) от автомобилния транспорт. (Приложение 2).  7. Необходимо е обратно обединение на НК „Железопътна инфраструктура“ и „Холдинг БДЖ“ ЕАД. То не е забранено в директивата (както непрекъснато се твърди още от времената на приемане на закона за железопътния транспорт, приет през 2002 г.). Единствената необходимост е от обособяване на различни отдели и счетоводни сметки с оглед проследимост и прозрачност на приходите и разходите, както и недискриминационен достъп до железопътната инфраструктура. | 1. Не се приема.  2. Приема се.  3. Не се приема.  4. Не се приема.  5. Не се приема.  6. Не се приема.  7. Не се приема. | 1. Публикуваните документи на Портала за обществени консултации на Министерския съвет и на интернет страницата на Министерството на транспорта, информационните технологии са напълно идентични.     2. Проектът на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси е публикуван за обществено обсъждане на 10.10.2019 г. съгласно изискванията на Закона за нормативните актове.  3. Предложението не е относимо. С Методиката не се определят намаления или увеличения на инфраструктурните такси.  Инфраструктурната такса зависи от направените от управителя на инфраструктурата преки разходи за извършването на влаковите услуги, включени в пакета за минимален достъп за предходната година и се отнася само до железопътната инфраструктура.  4. Предложението не е относимо към предлаганите изменения и допълнения на Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура.    5. Разходите, които могат да бъдат приети за преки разходи, са регламентирани в Регламент за изпълнение 2015/909 от 12 юни 2015 година относно реда и условията за изчисляване на преките разходи. В чл. 4, § 1, б. „н“ от Регламент 2015/909 амортизациите, които не са определени въз основа на действително износване и увреждане на инфраструктурата поради извършването на влаковата услуга са определени като недопустими разходи и не могат да бъдат включени при изчисляване на таксите за минимален достъп.  6. Предложението не се отнася към предлаганите изменения и допълнения на Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура.  7. Предложението не се отнася към предлаганите изменения и допълнения на Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура. |