Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП НК“ЖИ“

EIB - TA2012026 BG BSF – България

Доклад Задача 7

26 Октомври 2015

Версия 02

egis

15 Avenue du Centre
CS 20538 Guyancourt
78286 Saint-Quentin-en-Yvelines Cedex,
France

Съвместно с

Project Planning & Management Ltd

Panteia
Research in Progress

PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAMME TRANSPORT

СЪДЪРЖАНИЕ

СЪДЪРЖАНИЕ 2

СПИСЪК ФИГУРИ 2

СПИСЪК ТАБЛИЦИ 2

СПИСЪК СЪКРАЩЕНИЯ 2

Резюме 2

1 Въведение 2

1.1 Действия от страна на Държавата 2

1.2 Действия от страна на НКЖИ 2

1.3 Действия от страна на Регулаторния орган: 2

2 План за действие 2

2.1 Рамка 2

2.2 Времева рамка за изпълнение 2

СПИСЪК ФИГУРИ

Фигура 1. Общо описание на действията за всяко отделно ниво 2

СПИСЪК ТАБЛИЦИ

Таблица 1. Времева рамка - План за действие – държавно ниво 2
Таблица 2. Времева рамка - План за действие – ниво НКЖИ 2
Таблица 3. Времева рамка - План за действие – ниво ИАЖА 2

СПИСЪК СЪКРАЩЕНИЯ

НКЖИ	Национална компания „Железопътна Инфраструктура“
РД	Референтен документ
ИАЖА	"Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“
ЖП	Железопътно предприятие
РО	Регулаторен орган
Директивата	Директива 34/2012/ЕС
МТИТС	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

Резюме

ЗАДАЧА 7 е свързана с изготвянето на План за действие свързани с въвеждането и прилагането на новата тарифна политика.

Планът за действие е представен като таблица (2D-матрица), изброяваща дейностите и предоставяща информация за всяка от тях. Дейностите могат да бъдат обособени в четири основни категории:

- Дейности свързани с уреждане на правни въпроси: нуждата от транспониране на новата Директива 2012/34/ЕС в българското законодателство преди м. юни 2015 г., необходимост да се вземе под внимание Регламентът за изпълнение, изготвен от Европейската Комисия по отношение на начините на изчисление на разходите, които директно произтичат вследствие на движение на влаковете по железопътната инфраструктура.

- Дейности от страна на ръководството на НКЖИ: предприемане на действия за попълване на липсващата информация с оглед прилагане на новата методика за изчисление на инфраструктурните такси за достъп; действия свързани с изготвянето и анализа на показатели за ефективност за осигуряване на възможности за промяна на бизнес плана на компанията.

- Организационни дейности от страна на НКЖИ: възможни действия за промяна на организацията във връзка с определянето на новата тарифна политика, особено във връзка с разработването на нова система за отчитане на разходите, заедно с внедряването на система СПУР.

- Дейности от страна на ИАЖА и МТИТС: действия по одобрение на окончателната версия на Регулаторното Ръководство, неговото публикуване и актуализация.

Отговорните лица в България трябва да направят конкретен избор и решения, с цел прилагане на новия режим на таксуване. Тези решения следва да бъдат съобразени с българското законодателство, в съответствие с новото законодателство на ЕС. Действия и решения трябва да бъдат предприети от страна на Държавата, Управителя на инфраструктурата и Регулаторния орган, така, че да се осигури адекватна рамка за отварянето и развитието на железопътния пазар.

<u>Методика</u>

Задача 7 е част от втория етап на проекта или „Етапа на установяване“.

Консултантът разработи Плана за действие в рамките на интензивна дискусия на експертния екип, отчитайки следните аспекти:

- Констатациите на Консултанта (Задача 1, Задача 2 и Задача 3);

- Правната рамка (Директива 2012/34/ЕС – Регламент за изпълнение 2015/909/ЕС);

- Опита на експертите (въпроси по поддръжката, подходи на управление, и т.н.).

Проектът на Плана за действие е и част от Задача 5 и беше представен на уъркшоп/работна среща, проведена на 29.09.2015 г. Проектът на План за действие беше изцяло одобрен от участниците (НКЖИ, ИАЖА, и МТИТС). Този доклад бе изготвен на база на резултатите от работната среща.

Резултат

Следващата фигура прави преглед на дефинираните ключови дейности на различните нива за изпълнение.

Държавно ниво:

- Промяна на съществуващото законодателство и регулаторна рамка по отношение на на новия режим на таксуване;
- Преглед на нормативната уредба, с оглед осигуряване на съответствие с Директива 2012/34/ЕС
- Изготвяне на необходимите под законови актове и наредби, които следва да се добавят

Ниво НКЖИ:

- Въвеждане на новата система на таксуване;
- Изготвяне на Референтния документ 2018 в съответствие с Директива 2012/34/ЕС;
- Реорганизация, структурни и процедурни промени при необходимост.

Ниво ИАЖА:

- По-пълно разработване на механизма за разглеждане на жалби;
- Разработване на механизъм за контрол на НКЖИ;
- Прецизиране на процедурите и механизма за наблюдение на конкурентоспособността на българския железопътен пазар;
- Проверка на спазването на разпоредбите за разделно водене на счетоводство;
- Установяване на сътрудничество и правила за обмен на информация с други Регулаторни органи

Източник: Консултант

Фигура 1. Общо описание на действията за всяко отделно ниво

Препоръките на Консултанта са съвети, които следва да се прилагат от заинтересованите лица.

1 Въведение

Консултантът изготви препоръки за нов режим на таксуване за достъп и използване на националната железопътна мрежа в България, който да бъде въведен от НКЖИ. Новият режим на таксуване е в съответствие с новото законодателство на ЕС (Директива 2012/34/ЕС и Регламента за изпълнение 2015/909/ЕС за железопътния сектор).

Съветите на Консултанта са препоръчителни. Отговорните лица и институции следва да предприемат конкретни избори и решения, с цел прилагане на новия режим на таксуване. Тези решения следва да бъдат съобразени с българското законодателство, което трябва да съответства на новото законодателство за железопътния сектор на ЕС. Конкретни действия и решения следва да бъдат предприети от страна на Държавата, Управителя на инфраструктурата и Регулаторния орган, за да се осигури адекватна рамка за отварянето и развитието на железопътния пазар.

1.1 Действия от страна на Държавата

Законодателството за железопътния сектор на ЕС, както и българското законодателство след транспонирането на Директива 2012/34/ЕС, определят съответните отговорности и задължения на Управителя на инфраструктурата, на Регулаторния орган за железопътния транспорт и на държавата, във връзка с функционирането и финансовата устойчивост на железопътния сектор.

Като първи етап, Планът за действие, свързан с въвеждането и прилагането на новия режим на таксуване следва да включва необходимостта от хармонизиране на българското законодателство за железопътния сектор със законодателството на ЕС и действията, които трябва да бъдат предприети, с цел да се гарантира това правно съответствие. Транспонирането на новото европейско законодателство и създаването на съвместимо българско законодателство е отговорност на Държавата.

Новото законодателство на ЕС описва ясно отговорностите на държавите-членки по отношение развитието на техните национални железопътни инфраструктури:

- *“като се съобразяват, когато е необходимо, с общите нужди на Съюза, включително нуждата от сътрудничество със съседни трети държави. Страните-членки публикуват, след консултация със заинтересованите страни, индикативна стратегия за развитието на железопътната инфраструктура с оглед на задоволяване на бъдещите потребности от мобилност чрез поддръжка, подновяване и развитие на инфраструктурата, основаваща се на устойчиво финансиране на железопътната система. Стратегията обхваща период от поне пет години и подлежи на подновяване.” Член 8 §1 Директива 2012/34/ЕС.*

- *„Държавите членки гарантират, че при нормални условия на работа и в рамките на разумен срок, който не надхвърля пет години, в отчетите за приходите и разходите на управителя на инфраструктура се наблюдава най-малко изравняване на салдото на приходите от таксите за ползването на инфраструктурата, печалбата от други търговски дейности, безвъзмездно отпуснатите средства от частни източници и държавното финансиране, от една страна, включително, в съответните случаи, и авансовите плащания от държавата, и инфраструктурните разходи, от друга страна.” Член 8 §4 Директива 2012/34/ЕС.*

Прегледът на отговорностите на държавата и тяхната връзка с режима на таксуване, който ще бъде избран и приложен, също трябва да бъде част от Плана за действие. Съответни анализи и действия са предложени в първата част на Плана за действие.

1.2 Действия от страна на НКЖИ

В втората си част предложеният План за действие разглежда отговорностите на Управителя на инфраструктурата, според изискванията на новото законодателство на ЕС и преразглежда съществуващата организация за тяхното изпълнение. По-специално, Управителят на инфраструктурата трябва да изготви **Референтен документ за състоянието на железопътната инфраструктура** за определен период от време, а също така трябва да го обсъди с участниците на пазара и с Регулаторния орган. Референтният документ определя отношенията между Управителите на инфраструктурата и техните клиенти - железопътни предприятия/заявители. Референтният документ съдържа принципите на таксуване и съответните тарифи. Референтният документ описва принципите, условията, правилата, процедурите и сроковете за разпределяне на капацитета, включително необходимостта от взаимно съгласуване между Управителя на инфраструктурата и железопътните предприятия/заявители.

В допълнение, Управителят на инфраструктурата трябва да изготви **бизнес план**, включващ инвестиционни и финансови програми, по които действащи и потенциални заявители може да изразят своите становища.

Втората част от Плана за действие разглежда задълженията и отговорностите на Управителя на инфраструктурата, как се изпълняват те в момента, при каква вътрешна организация и с какви ресурси, с оглед изготвяне на предложения за евентуални адаптации/изменения.

1.3 Действия от страна на Регулаторния орган:

Новото законодателство на ЕС за железопътния сектор поставя акцент върху ролята на Регулаторния орган в подкрепата на развитието на железопътния сектор и мотивирането на новите предприемачи за инвестиране и участие на пазара с нови иновативни услуги. За тази цел, ролята на Регулаторния орган в България следва да се засили, както и неговата независимост при изпълнението на своите функции.

"при разглеждането на жалби на участници на пазара, които считат, че са третирани несправедливо, дискриминирани или увредени по какъвто и да е начин, и по-специално жалби срещу решения на управителя на инфраструктурата, на железопътно предприятие или на оператор на обслужващо съоръжение по отношение на

- *проекта или окончателния вариант на Референтния документ за железопътната мрежа;*
- *установените в Референтния документ критерии;*
- *процеса на разпределяне на капацитет и неговия резултат;*
- *схемата за таксуване;*
- *нивото на инфраструктурните такси, чието заплащане е, или може да бъде наложено;*
- *правилата за достъп;*

- *достъпа и таксуването на услугите*." Член 56 §1 Директива 2012/34/ЕС

Последната част от Плана за действие, представя действията, свързани с изготвянето на становища от страна на Регулаторния орган:

- становище относно Референтния документ и начина, по който е изготвен;
- становище относно режима за таксуване и начина, по който е дефиниран и обсъден с участниците на пазара,
- становище относно бизнес плана, изготвен от Управителя на инфраструктура и достъпа до него за действащи и потенциални железопътни предприятия/кандидати;
- становище относно индикативната железопътната стратегия и начина, по който е изготвена от Държавата, включително финансовата й устойчивост, изготвяне на документ за мониторинга на железопътния пазар.

2 План за действие

2.1 Рамка

Този раздел описва основните действия, които следва да бъдат предприети при прилагането на новата методика за изчисляване на инфраструктурните такси по отношение на минималния пакет за достъп, на използването на обслужващи съоръжения и други инфраструктурни услуги в рамките на период, който не трябва да надвишава четири години, както е посочено в Регламента за изпълнение публикуван през юни 2015 г.

Действията следва да бъдат концентрирани в няколко основни области:

На **държавно равнище**, правни и регулаторни дейности във връзка с:

- Промяна на съществуващото законодателство и регулаторна рамка по отношение на определянето и одобряването на новия режим на таксуване;
- Изясняване на съвместимостта между законодателството за железопътния и енергийния сектор в България във връзка с таксуването на достъпа до разпределение на електрическа енергия;
- Преглед на нормативната уредба, с оглед осигуряване на съответствие с Директива 2012/34/ЕС, като се имат предвид съществуващите вече разпоредби;
- Изготвяне на необходимите под законови актове и наредби, които следва да се добавят
- Обръщане на особено внимание на правния статут, правомощията и ресурсите на Регулаторния Орган.

На **ниво НКЖИ**, организационни и управленски дейности, свързани с:

1. *<u>Подготовка за прилагането на новата система за таксуване за работно разписание декември 2017 г. - декември 2018 г. и публикуване през януари 2017 г. в Референтния документ за 2018 г., в това число:</u>*

- Преглед на методиката по осчетоводяване и ценообразуване в НКЖИ;
- Подготовка за създаването на нови разходни центрове за предлаганите от НКЖИ услуги (минимален пакет за достъп, гари, товарни терминали, разпределителни гари, коловози, ...)
- Прилагане на новите процедури и методики по отчитане на разходите с помощта на новите разходни центрове;
- Изчисляване на преките разходи за минималния пакет за достъп през последните 3 години (2013, 2014, 2015);
- Изчисляване на пълните разходи за предоставяните от НКЖИ други услуги;
- Подготовка на описание на методиката за изчисляване на таксите за достъп и предлагане на методиката за одобрение от страна на НКЖИ към държавата Както е определено в Закона за българския железопътен транспорт 2000 г, чл.10 § 3, изменен през юни 2011 г., методологията за изчисляване на таксите за достъп трябва да бъде приета от Министерския съвет по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията;
- Окончателно въвеждане на новата система за таксуване

2. *Изготвяне на Референтния документ за 2018 г. в съответствие с изискванията на Директива 2012/34/ЕС.*

Референтният документ за 2018 г., който следва да се публикува през януари 2017 г. трябва да включва следните допълнителни елементи:

- Планиране на ремонтните дейности за 2018 г., както и на евентуалните затваряния на линии, свързани с тях;
- Модел на договорно споразумение между ЖП и НКЖИ, и по-специално на споразумението за достъп и ползване на инфраструктурата;
- Описание на процедурите при заявяване и при разпределение на капацитет, искане за получаване на влаково трасе, осигуряване на необходимите данни за управление на движението в съответствие с настоящите практики (годишна програма, месечна програма, специални влакови маршрути за вътрешни и международни влакове);
- Описание на процедурите за регистрация движението на влаковете и тяхното потвърждение от двете страни;
- Новата методика за изчисляване на инфраструктурните такси за минималния пакет за достъп и други услуги и ценови нива на таксите;
- Процедурите за издаване на фактури;
- Условията за плащане.

3. *Подготовка за въвеждането на промени в организационната структура на НКЖИ с оглед частично прилагане на функционалността на частния сектор в дейностите на НКЖИ.*
   - Разработване на показатели за изпълнение (качество на предлаганите услуги, разходи за предоставяне на услугите);
   - Въвеждане на механизъм за намаляване на разходите на НКЖИ и последващ контрол (Държава, ИАЖА);
   - Рационализиране на комуникацията между НКЖИ и техните клиенти при искане на влаково трасе, влаково движение, пренос на данни, фактуриране и плащане;
   - Изготвяне и въвеждане в действие на работно разписание от НКЖИ;
   - Прилагане на по-активна маркетингова стратегия от страна на НКЖИ в подкрепа на развитието на бизнеса на клиентите, както за пътническите, така и за товарните превози;
   - Разработване на нови услуги, особено по отношение на допълнителните и спомагателни услуги;
   - Промяна на фирмената култура и философия.

На **ниво ИАЖА**, организационни и управленски решения в областта на:

- Подсигуряване на необходим организационен капацитет по отношение на човешките и материални ресурси, който да е пропорционален на значението на железопътния сектор в България;
- Разработване на механизъм за обработка на постъпили жалби (включително конкретни процедури и срокове) за разглеждане и отговор на жалби, постъпили от заявителите на капацитет срещу решения приети от Управителя на инфраструктурата, като тук следва да се включва и механизъм за прилагане на взетите решения;
- Разработване на механизъм за наблюдение на конкуренцията на пазара на железопътни услуги съвместно с Българския орган по защита на конкуренцията, включително конкретни процедурни стъпки, за редовна проверка дали Референтния документ не

съдържа дискриминационни условия или не дава дискриминационни правомощия на НКЖИ;

- Създаване на механизъм за контрол на таксите, определени от Управителя на инфраструктурата, с оглед гарантиране, че те са в съответствие с приложимото законодателство и се прилагат по недискриминационен начин;
- Организиране на консултации най-малко веднъж на две години, с представители на клиентите на железопътните товарни и пътнически транспортни услуги, с оглед отчитане на техните виждания за железопътния пазар;
- Установяване на процедура за искане на информация от Управителя на инфраструктурата, заявителите и всяко трето лице, включително и създаването на механизми за правоприлагане в случаи на неспазване на тази процедура;
- Извършване на одити или стартиране на процедури по външни одити на Управители на железопътна инфраструктура, оператори на обслужващи съоръжения, както и когато е приложимо, железопътни предприятия, за проверка на спазването на разпоредбите за разделно водене на счетоводство;
- Установяване на сътрудничество и обмен на информация с други Регулаторни органи в страните от Европейския съюз.

За всяко от посочените действия, в следващата таблица са описани:

- настоящото положение;
- целите, които следва да бъдат постигнати чрез изпълнение на препоръките;
- времевата рамка за изпълнение.

2.2 Времева рамка за изпълнение

Действие	Сегашно положение	Целите, които следва да бъдат постигнати при въвеждане на новия режим на таксуване	2016	2017	2018	2019
ДЪРЖАВНО НИВО						
Промяна на съществуващото законодателство и регулаторна рамка по отношение на определянето и одобряването на новия режим на таксуване	Закон за Железопътния транспорт 2001 Наредба 41 /2001	Датите за подготовката, вземането на решения, както и публикуване на новия режим на таксуване трябва да са в съответствие със законодателството на ЕС и със сроковете за публикуване на Референтния документ.				
Изясняване на съвместимостта между законодателството за железопътния и енергийния сектор в България във връзка с таксуването на достъпа до разпределение на електрическа енергия	Закон за Железопътния Наредба 41 /2001 Постановление 92/2012 Закон за енергетиката 2003	Българското законодателство за железопътния сектор, трябва да бъде съвместимо с Директива 2012/34/ЕС по отношение на достъпа до електроразпределителната мрежа като част от минималния пакет достъп, който следва да се таксува на база преки разходи, възникнали при извършване на влаковата услуга.				
Преглед на нормативната уредба, с оглед осигуряване на съответствие с Директива 2012/34/ЕС, като се имат предвид съществуващите вече разпоредби;	Съществуващи несъответствия между съществуващото Българско железопътна нормативна уредба и законодателството на ЕС за железопътния сектор	Пропуските следва да бъдат идентифицирани и попълнени. (виж Приложение 1 на доклада).				
Изготвяне на необходимите под законови актове и наредби, които следва да се добавят. Обръщане на особено внимание на правния статут, правомощията и ресурсите на Регулаторния Орган.		Предстои изготвените текстове да бъдат представени за обсъждане в парламента и приемане от Правителството				

Таблица 1. Времева рамка - План за действие – държавно ниво

Действие	Сегашно положение	Целите, които следва да бъдат постигнати при въвеждане на новия режим на таксуване	2016	2017	2018	2019
			Jan Feb Mar Apr May June July Aug Sep Oct Nov Dce	Jan Feb Mar Apr May June July Aug Sep Oct Nov Dce	Jan Feb Mar Apr May June July Aug Sep Oct Nov Dce	Jan Feb Mar Apr May June July Aug Sep Oct Nov Dce
НИВО НКЖИ						
А. 1. Подготовка за прилагането на новата система за таксуване за работно разписание декември 2017 г. - декември 2018 г. и публикуване през януари 2017 г. в Референтния документ за 2018 г.	Настоящият режим на таксуване не е в пълно съответствие с Европейското законодателство.	Новият режим на таксуване следва да е в пълно съответствие с Европейското законодателство				
Преглед на методиката по осчетоводяване и ценообразуване в НКЖИ						
Подготовка за създаването на нови разходни центрове за предлаганите от НКЖИ услуги (минимален пакет за достъп, гари, товарни терминали, разпределителни гари, коловози, ...)						
Прилагане на новите процедури и методики по отчитане на разходите с помощта на новите разходни центрове;						
Изчисляване на преките разходи за минималния пакет за достъп през последните 3 години (2013, 2014, 2015);						
Изчисляване на пълните разходи за предоставяните от НКЖИ други услуги;						
Подготовка на описание на методиката за изчисляване на таксите за достъп и предлагане на методиката за одобрение от страна на НКЖИ към държавата.						
Окончателно въвеждане на новата система за таксуване и публикуване в Референтния документ						

Действие	Сегашно положение	Целите, които следва да бъдат постигнати при въвеждане на новия режим на таксуване	2016	2017	2018	2019
			Jan Feb Mar Apr May June July Aug Sep Oct Nov Dce	Jan Feb Mar Apr May June July Aug Sep Oct Nov Dce	Jan Feb Mar Apr May June July Aug Sep Oct Nov Dce	Jan Feb Mar Apr May June July Aug Sep Oct Nov Dce
Б: Изготвяне на Референтния документ за 2018 г. в съответствие с изискванията на Директива 2012/34/ЕС. *Референтният документ за 2018 г., който следва да се публикува през януари 2017 г. трябва да включва следните допълнителни елементи:*						
Планиране на ремонтните дейности за 2018	В текущия Референтен документ липсва такава информация	Необходимост от изготвяне на план за ремонтните дейности, обсъждане с ЖП, включване на плана в Референтния Документ и взимане под внимание в процеса на разпределяне на капацитета.				
Модел на договорно споразумение между ЖП и НКЖИ, и по-специално споразумението за достъп и ползване на инфраструктурата;	В текущия Референтен документ липсва такъв образец	Следва да бъде изготвен, обсъден с ЖП и ИАЖА, и добавен като Приложение на Референтния документ				
Описание на процедурите при заявяване на капацитет, при разпределение на капацитет, искане за получаване на влаково трасе, осигуряване на необходимите данни за управление на движението в съответствие с настоящите практики (годишна програма, месечна програма, специални влакови маршрути за вътрешни и международни влакове);	Настоящата практика при месечното планиране на ремонтни работи се различава от описаното в Референтния документ	Промяна на описанието на процедурите, с цел да се вземат предвид настоящите практики.				
Описание на процедурите за регистрация движението на влаковете и тяхното потвърждение от двете страни;	Съществуващата система е базирана главно на потока от писмена документация в посока от регионалните звена на НКЖИ към централното управление	Максимално автоматизиране и централизиране на процедурите по регистрация и валидиране				

Действие	Сегашно положение	Целите, които следва да бъдат постигнати при въвеждане на новия режим на таксуване	2016	2017	2018	2019
Нова методика за режима на таксуване за минималния пакет за достъп и другите услуги и нови ценови нива на таксите.		Изготвяне на подробно описание на новата методика, което следва да бъде включено в РД за 2018 г. след одобрение съгласно настоящия Закон за железопътния транспорт.				
Процедурите за издаване на фактури;	ЖП получават прекалено голям брой фактури	Преглед на процеса на издаване на различните фактури, които ЖП получават, рационализиране на целия процес, описание на новите процедури в РД 2018.				
Условия за плащане.	Не съществува информация в текущия РД.	Изготвяне на информация относно условията за плащане и включване в РД 2018.				
В: Подготовка за въвеждането на промени в организационната структура на НКЖИ с оглед частично прилагане на функционалността на частния сектор в дейностите на НКЖИ.						
Разработване на показатели за изпълнение (качество на предлаганите услуги, разходи за услугите);		По-прецизно определяне и на показателите за изпълнение и по-добър контрол на тези показатели, както и на съответните отговорности на НКЖИ, държавата и ИАЖА в процеса на мониторинг;				
Въвеждане на механизъм за намаляване на разходите на НКЖИ и последващ контрол (Държава, ИАЖА);						
Рационализиране на комуникацията между НКЖИ и техните клиенти при искане на влаково трасе, влаково движение, пренос на данни, фактуриране и плащане;	Текущата комуникация е сложна и се извършва главно писмено	Определяне на нови възможности за провеждане на комуникацията, представяне и обсъждане на предложенията с ЖП, прилагане на една предпочитания от всички вариант				

Действие	Сегашно положение	Целите, които следва да бъдат постигнати при въвеждане на новия режим на таксуване	2016	2017	2018	2019
Изготвяне и въвеждане в действие на работно разписание от НКЖИ;	Използване на специално разработен софтуер	Подобряване на използвания софтуер или закупуване на по-нова версия, така, че при разпределянето на капацитета и влаковите трасета да се премине към максимално ползване на предварително изготвени трасета				
Прилагане на по-активна маркетингова стратегия от страна на НКЖИ в подкрепа на развитието на бизнеса на клиентите, както за пътническите, така и за товарните превози;	Няма реален диалог на ниво маркетинг и продажби между НКЖИ и ЖП	Да се разработи такъв подход и да се приложи на практика				
Разработване на нови услуги, особено по отношение на допълнителните и спомагателни услуги;	Не съществува ясно определение на тези услуги от маркетингова гледна точка	Да се разработи маркетингов подход за отчитане на потребностите на пазара, с оглед въвеждане на нови услуги и нова ценова политика				
Промяна на фирмената култура и философия.	Към сегашния момент НКЖИ е по-скоро строителна компания, която предимно изразходва средства	НКЖИ следва да се превърне в доставчик на услуги на ЖП и оторизирани заявители				

Изтовник Консултант

Таблица 2. Времева рамка - План за действие – ниво НКЖИ

Действие	Сегашно положение	Целите, които следва да бъдат постигнати при въвеждане на новия режим на таксуване	2016	2017	2018	2019
НИВО ИАЖА						
Подсигуряване на необходим организационен капацитет по отношение на човешките и материални ресурси, който да е пропорционален на значението на железопътния сектор в България;	Към момента в ИАЖА има недостиг на необходимия организационен капацитет за изпълнение на предвидените от закона дейности	По-високо ниво на ефективност на ИАЖА				
Разработване на механизъм за разглеждане и отговор на жалби от заявителите на капацитет	Няма ясно установен механизъм съгласно Закона за Железопътния транспорт	Гарантиране на успешно изпълнение на системата за разглеждане и отговор на жалби				
Разработване на механизъм за наблюдение на конкуренцията на пазара на железопътни услуги	Такъв механизъм понастоящем липсва.	Повишаване на конкурентоспособността на сектора на железопътни услуги в България				
Създаване на механизъм за контрол на таксите, определени от Управителя на инфраструктурата	Необходимо е подобрение на текущата система.	Гарантиране на съответствие с приложимото законодателство и прилагане на системата на таксуване по не-дискриминационен начин				
Организиране на консултации най-малко веднъж на две години, с представители на клиентите на железопътните товарни и пътнически транспортни услуги.	Не съществува такава практика към момента.	Зачитане на мнението и възгледите на заинтересованите страни				
Разработване на процедура за обмен на информация с УИ, заявители и трети страни на територията на България.	Такъв механизъм липсва.	Улесняване на ИАЖА за ефективно изпълнение на основните си задължения.				
Извършване на одити или стартиране на процедури по външни одити на Управители на железопътна инфраструктура, оператори на обслужващи съоръжения	Не се провеждат.	Да се подсигури съответствието с изискването за разделно счетоводство				
Установяване на сътрудничество и обмен на информация с други Регулаторни органи в страните от Европейския съюз	Наблюдава се в момента до известна степен, но поради липса на средства и организационен капацитет, все още не е на необходимото ниво.	За по-добро координация при вземането на решения в рамките на Съюза, взаимно сътрудничество между Регулаторните органи при изпълнение на задачите за мониторинг на пазара и обработката на постъпили жалби.				

Таблица 3. Времева рамка - План за действие – ниво ИАЖА