

Частична предварителна оценка на въздействието

| | |
|---|--|
| Институция: Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията | Нормативен акт: Постановление за допълнение на Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура, приета с Постановление № 92 от 4 май 2012 година. |
| <input checked="" type="radio"/> Не е включен в законодателна/оперативна програма на Министерския съвет | <input type="radio"/> Включен е в законодателната/оперативната програма на Министерския съвет за: |
| Лице за контакт: Мария Стефанова, главен секретар на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИАЖА) | Телефон и ел. поща: 02/9409378, MStefanova@iaja.bg |
| 1. Проблем/проблеми за решаване: Проблем 1 „Пандемията от COVID-19 доведе до рязък спад на железопътния трафик, причинен от значителното намаляване на търсенето. Това оказва сериозно въздействие върху железопътните превозвачи. Тези обстоятелства са извън контрола на железопътните превозвачи, които непрекъснато са изправени пред значителни проблеми с ликвидността, големи загуби и риск да изпаднат в несъстоятелност.“ <i>1.1. Кратко опишете проблема/проблемите и причините за неговото/тяхното възникване. По възможност посочете числови стойности.</i> Избухването на COVID-19 доведе до спад в търсенето на железопътни транспортни услуги. Това оказва сериозно негативно въздействие върху железопътните превозвачи. Обстоятелствата, свързани с избухването на COVID-19, са извън контрола на железопътните превозвачи, на които следва да се окаже помощ като се предоставят облекчения при заплащане на инфраструктурни такси с оглед намаляване на риска от изпадане в несъстоятелност. Отражението на пандемията от COVID-19 върху железопътния транспорт в рамките на Европейския съюз е обобщен в годишния доклад за наблюдение на пазара на групата на независимите регулаторни органи IRG Rail - <u>2022 - Market Monitoring - IRG Rail (irg-rail.eu)</u> . Измененията по показатели за 2020 г. спрямо същите за 2019 г. са следните: Пътнически превози <ul style="list-style-type: none">- Влаккилометри – намаление с 10% (включени 31 държави);- Пътниккилометри – намаление с 49% (включени 31 държави);- Приходи на превозвача – намаление с 25% (включени 25 държави). Товарни превози <ul style="list-style-type: none">- Влаккилометри – намаление с 7% (включени 31 държави);- Брутотонкилометри – намаление с 6% (включени 31 държави);- Приходи на превозвача – намаление с 8% (включени 24 държави). | |

Отчетените по-горе данни са усреднени за ЕС. В тях е отчетен и спада на превозите в Р България. В резултат на въведените строги ограничения в придвижването за Р България най-неблагоприятно пандемията се отрази на пътническият транспорт като превозените пътници през 2020 г. в различните сегменти намаляха с до 80% спрямо 2019 г., а през 2021 г. с до 73% спрямо 2019 г.

БРОЙ ПЪТНИЦИ И ПЪТНИККИЛОМЕТРИ ЗА 2019, 2020 И 2021 Г.

| Пазарни сегменти | БРОЙ ПЪТНИЦИ по години (млн) | | | Намаление 2020/2019 г. в % | Намаление 2021/2019 г. в % |
|--------------------|---------------------------------|---------|---------|-------------------------------|-------------------------------|
| | 2019 г. | 2020 г. | 2021 г. | | |
| ОБЩО: | 21,339 | 16,810 | 17,147 | -21,22 | -19,64 |
| от тях: | | | | | |
| Вътрешен транспорт | 20,285 | 16,509 | 16,868 | -18,61 | -16,84 |
| Международен | 1,044 | 0,299 | 0,274 | -71,36 | -73,75 |
| Транзит | 0,01 | 0,002 | 0,005 | -80,00 | -50,00 |

| Пазарни сегменти | ПЪТНИККИЛОМЕТРИ по години (млн) | | | Намаление 2020/2019 г. в % | Намаление 2021/2019 г. в % |
|--------------------|------------------------------------|---------|---------|-------------------------------|-------------------------------|
| | 2019 г. | 2020 г. | 2021 г. | | |
| ОБЩО: | 1 523 | 1 119 | 1 204 | -26,53 | -20,95 |
| от тях: | | | | | |
| Вътрешен транспорт | 1 495 | 1 112 | 1 198 | -25,62 | -19,87 |
| Международен | 24 | 6 | 4 | -75,00 | -83,33 |
| Транзит | 4 | 1 | 2 | -75,00 | -50,00 |

За да противодействат на отрицателните икономически последици от избухването на COVID-19, железопътните превозвачи имат нужда от финансово подпомагане чрез намаляване размера на инфраструктурните такси. Вследствие на избухването на COVID-19 за тях стана трудно да плащат в пълен размер таксите за достъп и използване на железопътната инфраструктура (инфраструктурни такси) поради занижените приходи вследствие намаления обем на превозите и поради отказ на товародателите от превоз вследствие спиране/намаляване на дейността им поради липса на суровини и наложените ограничения по време на пандемията. Допълнително през 2022 година рязко се увеличи цената на електроенергията и горивата.

Във връзка с това трябва да се разреши на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ) да намали таксите. Тази възможност следва да се предостави за периода, през който последиците от избухването на COVID-19 върху железопътния пазар вече са налице и се очаква да продължат, т.е. от 01.01.2022 г. до 30.06.2022 г. („референтен период“).

Съгласно Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета таксите за достъп и използване на железопътната инфраструктура, които се плащат на НКЖИ, не трябва да падат под преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга. Частичното освобождаване от плащане на инфраструктурни такси, прилагани по прозрачен, обективен и недискриминационен начин за всички железопътни превозвачи, извършващи дейност в железопътния товарен и/или пътнически транспорт, биха смекчили въздействието от избухването на COVID-19 през референтния период.

1.2. 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.).

Проблемът не може да се реши в рамките на съществуващото законодателство чрез организацията на работа.

1.3. Посочете защо действащата нормативна рамка не позволява решаване на проблема/проблемите.

Проблемът не може да се реши в рамките на съществуващото законодателство, поради установената регулаторна рамка с Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/909 на Комисията от 12 юни 2015 година относно реда и условията за изчисляване на преките разходи, направени вследствие извършването на влаковата услуга както и чл. 31 „Принципи за налагане на такси“ на Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство.

Според тази регулаторна рамка инфраструктурните такси се определят на равнището на преките разходи направени от управителя на инфраструктурата (НКЖИ) вследствие извършването на влаковата услуга и се използват за финансиране на дейността им. При отказ от използване на предоставен капацитет на железопътния превозвач се налага такса за заявен, но неизползван капацитет.

1.4. Посочете задължителните действия, произтичащи от нормативни актове от по-висока степен или актове от правото на ЕС.

С предлаганото Постановление ще се осигурят мерки на националното ниво за прилагането на Регламент (ЕС) 2020/1429 на Европейския парламент и на Съвета от 7 октомври 2020 година за установяване на мерки за устойчив железопътен пазар с оглед на избухването на COVID-19, както е изменен с Регламент (ЕС) 2022/312 на Европейския парламент и на Съвета от 24 февруари 2022 година за изменение на Регламент (ЕС) 2020/1429 по отношение на продължителността на референтния период за прилагането на временни мерки във връзка с налагането на такси за ползване на железопътната инфраструктура.

1.5. Посочете дали са извършени последващи оценки на нормативния акт или анализи за изпълнението на политиката и какви са резултатите от тях?

Не са извършвани последващи оценки на въздействието.

2. Цели:

Цел 1

Противодействие на отрицателните икономически последици от избухването на COVID-19 за железопътните превозвачи чрез намаляване размера на инфраструктурните такси. Вследствие на избухването на COVID-19 за тях стана трудно да плащат инфраструктурните такси в пълният им размер. Поради тази причина следва да се разреши на НКЖИ да намали с 50% размера на ставките за влаккилометър, брутотонкилометър и ставката за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, определен в съответствие с подточки 3.4.2 и 3.4.3. и да не се събира такса за заявен, но неизползван капацитет. Тази възможност следва да се предостави за периода, през който последиците от избухването на COVID-19 върху железопътния пазар са налице и се очаква да продължат, т.е. от 01.01.2022 г. до 30.06.2022 г.

Посочете определените цели за решаване на проблема/проблемите, по възможно най-конкретен и измерим начин, включително индикативен график за тяхното постигане. Целите е необходимо да са насочени към решаването на проблема/проблемите и да съответстват на действащите стратегически документи.

3. Заинтересовани страни:

1. Министерство на транспорта и съобщенията – 1 бр.

2. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ – 1 бр.
3. Управител на железопътна инфраструктура – Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ – 1 бр.
4. Железопътни предприятия – неограничен брой (включва национални железопътни превозвачи и предприятия и предприятия и превозвачи от други държави).

Посочете всички потенциални заинтересовани страни/групи заинтересовани страни (в рамките на процеса по извършване на частичната предварителна частична оценка на въздействието и/или при обществените консултации по чл. 26 от Закона за нормативните актове), върху които предложенията ще окажат пряко или косвено въздействие (бизнес в дадена област/всички предприемачи, неправителствени организации, граждани/техни представители, държавни органи/общини и др.).

4. Варианти на действие. Анализ на въздействията:

4.1. По проблем 1:

Вариант 1 „Без действие“:

При този вариант е налично:

Запазване на досегашното състояние, при което инфраструктурните такси се фактурират в реалния им размер.

По време на референтния период, в който ще действа Постановлението за допълнение на Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура, приета с Постановление № 92 от 4 май 2012 година начислените инфраструктурни такси, дължими за плащане в периода януари-април 2022 г. и прогнозните май-юни 2022 г. са както следва:

- Такса за достъп и използване на инфраструктурата - 33, 163 млн. лева;
- Такса за заявен, но неизползван капацитет - 1, 428 млн. лева.

Общо за периода - 34, 591 млн. лева.

Железопътните превозвачи са изправени пред затруднения да заплащат инфраструктурните такси в пълния им размер поради намаляване на поръчките или отказ на товародателите да използват железопътен транспорт, както и в резултат на драстичното повишение на цените на тока и на горивата. Таксите, които те трябва да заплатят на НКЖИ за заявен и неизползван капацитет за периода януари-юни 2022 година са 1 427 908 лева в сравнение за същия период на 2019 година – 450 234 лева.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Не са идентифицирани.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

При този вариант „без действие“ съществува риск от изпадане в несъстоятелност и фалити на железопътните превозвачи в резултат на факта, че са изправени пред невъзможност да плащат инфраструктурни такси в пълния им размер.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Специфични въздействия:

Въздействия върху малките и средните предприятия:

Чрез намаляване размера на инфраструктурните такси се очаква да се намали цената на железопътните услуги предоставяни от железопътните превозвачи, с което ще се повиши конкурентоспособността им

и от там привличане на повече товари превозвани с железопътен транспорт, който е най-екологичен и щадящ околната среда.

Административна тежест:

Не създава допълнителна административна тежест.

1.1. Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални и екологични въздействия, включително върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни. Пояснете кои въздействия се очаква да бъдат значителни и кои второстепенни.

1.2. Опишете специфичните въздействия с акцент върху малките и средните предприятия и административната тежест (задължения за информиране, такси, регулаторни режими, административни услуги и др.)

Вариант 2

„Промяна в нормативната уредба - Приемане на Постановление за допълнение на Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура, приета с Постановление № 92 на Министерския съвет от 2012 г.

Описание:

§ 1. В т. 3 се създава подточка 3.5:

„3.5. Размерът на ставките за влаккилометър, брутотонкилометър и ставката за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, определен в съответствие с подточки 3.4.2 и 3.4.3., се намалява с 50 % за периода от 1 януари 2022 до 30 юни 2022 г., определен с Регламент (ЕС) 2022/312 на Европейския парламент и на Съвета от 24 февруари 2022 година за изменение на Регламент (ЕС) 2020/1429 по отношение на продължителността на референтния период за прилагането на временни мерки във връзка с налагането на такси за ползване на железопътната инфраструктура (Регламент (ЕС) 2022/312).“

§ 2. В т. 7 се създава се подточка 7.4:

„7.4. Таксата по т. 7 за заявен и неизползван капацитет не се събира за периода от 1 януари 2022 до 30 юни 2022 г., определен с Регламент (ЕС) 2022/312.“

Допълнителна разпоредба:

§ 3. С постановлението се осигуряват мерки за 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, както е изменен с Регламент (ЕС) 2022/312.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

С прилагане на постановлението за периода януари-юни 2022 година задълженията на превозвачите за заплащане на инфраструктурни такси за достъп ще се намалят с 50% и ще отпадне заплащането на таксата за заявен, но неизползван капацитет. Помощта за тях ще се равнява на 18 млн. лева, в това число:

- Такса за достъп и използване на инфраструктурата 16, 6 млн. лева;
- Такса за заявен, но неизползван капацитет 1, 4 млн. лева;

Средствата са осигурени в бюджета на Министерството на транспорта и съобщенията чрез утвърдения държавен бюджет за 2022 година.

С прилагане на постановлението ще се преодолеят отрицателните икономически последици от избухването на COVID-19 за железопътните превозвачи. Ще се създадат предпоставки за запазване и

увеличаване на железопътните превози, което ще окаже положително екологично въздействие в контекста на Зелената сделка на Европейския съюз.

Чрез намаляването размера на инфраструктурните такси за железопътните превозвачи ще се създадат предпоставки за запазване на дейността на превозвачите и предотвратяване загубата на работни места.

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Не са идентифицирани.

Специфични въздействия:

Въздействия върху малките и средните предприятия:

Предвижда се предложените промени да доведат до намаляване на разходите на МСП по заплащане на таксите за достъп до железопътната инфраструктура. По-конкретно, с предложените мерки се осигурява стимулиране на железопътния сектор и повишаване на конкурентоспособността му.

Административна тежест:

Не създава допълнителна административна тежест.

(въздействията върху малките и средните предприятия; административна тежест)

1.1. Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални и екологични въздействия, включително върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни. Пояснете кои въздействия се очаква да бъдат значителни и кои второстепенни.

1.2. Опишете специфичните въздействия с акцент върху малките и средните предприятия и административната тежест (задължения за информиране, такси, регулаторни режими, административни услуги и др.)

4.2. По проблем 2:

** При повече от един поставен проблем мултиплицирайте Раздел 4.1.*

4.n. По проблем n:

** При повече от един поставен проблем мултиплицирайте Раздел 4.1.*

5. Сравняване на вариантите:

Степени на изпълнение по критерии: 1) висока; 2) средна; 3) ниска.

5.1. По проблем 1:

| | | Вариант „Без действие“ | Вариант „Промяна в нормативната уредба - Приемане на Постановление“ |
|--------------------|---|------------------------|---|
| Ефективност | Цел 1: „Противодействие на отрицателните икономически последици от избухването на COVID-19 за железопътните превозвачи чрез намаляване размера на инфраструктурните такси. Вследствие на избухването на COVID-19 за тях стана трудно да плащат инфраструктурните такси в пълният им размер. Поради тази причина следва да се разреши на НКЖИ | 3 | 1 |

| | | | | |
|----------------------|---|---|---|--|
| | да намали с 50% размера на ставките за влаккилометър, брутотонкилометър и ставката за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, определен в съответствие с подточки 3.4.2 и 3.4.3. и да не се събира такса за заявен, но неизползван капацитет. Тази възможност следва да се предостави за периода, през който последиците от избухването на COVID-19 върху железопътния пазар са налице и се очаква да продължат, т.е. от 01.01.2022 г. до 30.06.2022 г.“ | | | |
| <i>Ефикасност</i> | Цел 1: „Противодействие на отрицателните икономически последици от избухването на COVID-19 за железопътните превозвачи чрез намаляване размера на инфраструктурните такси. Вследствие на избухването на COVID-19 за тях стана трудно да плащат инфраструктурните такси в пълният им размер. Поради тази причина следва да се разреши на НКЖИ да намали с 50% размера на ставките за влаккилометър, брутотонкилометър и ставката за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, определен в съответствие с подточки 3.4.2 и 3.4.3. и да не се събира такса за заявен, но неизползван капацитет. Тази възможност следва да се предостави за периода, през който последиците от избухването на COVID-19 върху железопътния пазар са налице и се очаква да продължат, т.е. от 01.01.2022 г. до 30.06.2022 г.“ | 3 | 1 | |
| <i>Съгласуваност</i> | Цел 1: „Противодействие на отрицателните икономически последици от избухването на COVID-19 за железопътните превозвачи чрез намаляване размера на инфраструктурните такси. Вследствие на избухването на COVID-19 за тях стана трудно да плащат инфраструктурните такси в пълният им размер. Поради тази причина следва да се разреши на НКЖИ да намали с 50% размера на ставките за влаккилометър, брутотонкилометър и ставката за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, определен в съответствие с подточки 3.4.2 и 3.4.3. и да не се събира такса за заявен, но неизползван капацитет. Тази възможност следва да се предостави за периода, през който последиците от избухването на COVID-19 върху железопътния пазар са налице и се очаква да продължат, т.е. от | 3 | 1 | |

01.01.2022 г. до 30.06.2022 г.“

1.1. Сравнете вариантите чрез сравняване на ключовите им положителни и отрицателни въздействия.

1.2. Посочете степеня, в която вариантите ще изпълнят определените цели, съгласно основните критерии за сравняване на вариантите:

ефективност, чрез която се измерва степеня, до която вариантите постигат целите на предложението;

ефикасност, която отразява степеня, до която целите могат да бъдат постигнати при определено ниво на ресурсите или при най-малко разходи;

съгласуваност, която показва степеня, до която вариантите съответстват на действащите стратегически документи.

5.2. По проблем 2:

* При повече от един поставен проблем мултиплицирайте таблицата за всеки отделен проблем.

5.n. По проблем n:

* При повече от един поставен проблем мултиплицирайте таблицата за всеки отделен проблем.

6. Избор на препоръчителен вариант:

По проблем 1: Вариант „Промяна в нормативната уредба - Приемане на Постановление“

Посочете препоръчителните варианти за решаване на поставения проблем/проблеми.

6.1. Промяна в административната тежест за физическите и юридическите лица от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми):

- Ще се увеличи
- Ще се намали
- Няма ефект

1.1. Изборът следва да е съотносим с посочените специфични въздействия на препоръчителния вариант за решаване на всеки проблем.

1.2. Ако се предвижда въвеждането на такса, представете образуването на нейния размер съгласно Методиката по чл. 7а от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност.

6.2. Създават ли се нови/засягат ли се съществуващи регулаторни режими и услуги от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми)?

- Да
-
-
- Не

1.1. Изборът следва да е съотносим с посочените специфични въздействия на избрания вариант.

1.2. В случай че се предвижда създаване нов регулаторен режим, посочете неговия вид (за стопанска дейност: лицензионен, регистрационен; за отделна стелка или действие: разрешителен, уведомителен; удостоверителен и по какъв начин това съответства с постигането на целите).

1.3. Мотивирайте създаването на новия регулаторен режим съгласно изискванията на чл. 3, ал. 4 от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност.

1.4. Посочете предложените нови регулаторни режими отговарят ли на изискванията на чл. 10 – 12 от Закона за дейността по предоставяне на услуги.

1.5. Посочете изпълнено ли е изискването на § 2 от Допълнителните разпоредби на Закона за дейностите по предоставяне на услуги.

1.6. В случай че се изменят регулаторни режими или административни услуги, посочете промяната.

6.3. Създават ли се нови регистри от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми)?

Да

.....
.....

Не

Когато отговорът е „Да“, посочете регистрите, които се създават и по какъв начин те ще бъдат интегрирани в общата регистрова инфраструктура.

6.4. По какъв начин препоръчителният вариант въздейства върху микро-, малките и средните предприятия (МСП) (включително по отделните проблеми)?

Актът засяга пряко МСП

Актът не засяга МСП

Изборът следва да е съотнесен с посочените специфични въздействия на препоръчителния вариант.

6.5. Потенциални рискове от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми):

Не са идентифицирани възможни конкретни рискове с отрицателни въздействия от предложеното Постановление.

Посочете възможните рискове от прилагането на препоръчителния вариант, различни от отрицателните въздействия, напр. възникване на съдебни спорове и др.

7. Консултации:

Проведени са консултации

.....
.....
.....

Посочете основните заинтересовани страни, с които са проведени консултации. Посочете резултатите от консултациите, включително на ниво ЕС: спорни въпроси, многократно поставяни въпроси и др.

Предстоят обществени консултации по чл. 26 от Закона за нормативните актове

.....
.....

Обобщете най-важните въпроси за обществени консултации. Посочете индикативен график за тяхното провеждане и видовете консултациялни процедури.

8. Приемането на нормативния акт произтича ли от правото на Европейския съюз?

Да

Не

Регламент (ЕС) 2020/1429 на Европейския парламент и на Съвета от 7 октомври 2020 година за установяване на мерки за устойчив железопътен пазар с оглед на избухването на COVID-19 и

Регламент (ЕС) 2022/312 на Европейския парламент и на Съвета от 24 февруари 2022 година за изменение на Регламент (ЕС) 2020/1429 по отношение на продължителността на референтния период за прилагането на временни мерки във връзка с налагането на такси за ползване на железопътната инфраструктура

1.1. Посочете изискванията на правото на Европейския съюз, включително информацията по т. 6.2 и 6.3, дали е извършена оценка на въздействието на ниво Европейски съюз, и я приложете (или посочете връзка към източник).

1.2. Изборът трябва да съответства на посоченото в раздел 1, съгласно неговата т. 1.5.

9. Изисква ли се извършване на цялостна предварителна оценка на въздействието поради очаквани значителни последици?

Да

Не

(преценка съгласно чл. 20, ал. 3, т. 2 от Закона за нормативните актове)

10. Приложения:

.....
.....

Приложете необходимата допълнителна информация и документи.

11. Информационни източници:

- Регламент (ЕС) 2020/1429 на Европейския парламент и на Съвета от 7 октомври 2020 година за установяване на мерки за устойчив железопътен пазар с оглед на избухването на COVID-19 и

- Регламент (ЕС) 2022/312 на Европейския парламент и на Съвета от 24 февруари 2022 година за изменение на Регламент (ЕС) 2020/1429 по отношение на продължителността на референтния период за прилагането на временни мерки във връзка с налагането на такси за ползване на железопътната инфраструктура

Посочете изчерпателен списък на информационните източници, които са послужили за оценка на въздействията на отделните варианти и при избора на вариант за действие: регистри, бази данни, аналитични материали и др.

12. Име, длъжност, дата и подпис на директора на дирекцията, отговорна за извършването на частичната предварителна оценка на въздействието:

Име и длъжност:

Мария Стефанова, главен секретар на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“

Дата:

Подпис: