



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

EIV - TA2012026 BG BSF –
България

Доклад Задача 5

05 октомври 2015 г.

Версия 05



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

In joint-venture with





European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ По бизнес, по бизнесу...



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

СЪДЪРЖАНИЕ

СПИСЪК ТАБЛИЦИ	4
СПИСЪК ФИГУРИ:	5
Съкращения	6
1. Резюме	7
2. Основен подход – анализ на несъответствията	10
3. Описание на методиката за формулиране на нова тарифна политика за инфраструктурните такси за достъп и ползване на железопътната инфраструктура в ДП НК“ЖИ“	11
3.1 <i>Правни изисквания на европейското и българското законодателство</i>	<i>12</i>
3.2 <i>Основни цели на новата тарифна политика</i>	<i>13</i>
3.3 <i>Формула</i>	<i>14</i>
3.4. <i>Изчисляване на инфраструктурните такси за достъп – основна методика</i>	<i>15</i>
3.4.1 <i>Изчисляване на инфраструктурните такси за достъп – преки разходи за минималния пакет за достъп</i>	<i>18</i>
3.4.1.1 <i>Основни допускания при разпределението на разходите</i>	<i>18</i>
3.5 <i>Анализ на данните за трафика на НКЖИ за целите на категоризацията според теглото и качеството на линиите</i>	<i>22</i>
3.6. <i>Таксуване на достъпа и използването на железен път: определяне на цената за достъп и ефекта от новата система за ценообразуване</i>	<i>24</i>
3.7. <i>Разходи за електроразпределение и свързаната с това цена за достъп до електроразпределение</i>	<i>25</i>
3.8. <i>Други компоненти от тарифната политика</i>	<i>26</i>
3.8.1 <i>Стимули</i>	<i>26</i>
3.8.2. <i>Експлоатационна схема:</i>	<i>26</i>
3.8.3. <i>Такса за резервация/анулиране на трасета:</i>	<i>27</i>
3.9. <i>Проверки от страна на Регулаторния орган</i>	<i>28</i>
4. Първи проект на структура на Регулаторно Ръководство	29
4.1. <i>Въведение</i>	<i>29</i>
4.2. <i>Подход и обосновка</i>	<i>30</i>
4.3 <i>Роля на Регулаторния орган</i>	<i>31</i>
4.4 <i>Отговорности на ИУ относно разпределението на капацитета и изчисляването на таксите за достъп</i>	<i>32</i>
4.5 <i>Структура на Регулаторното Ръководство</i>	<i>32</i>
5. Консултации със заинтересованите страни по отношение на Регулаторното Ръководство	35



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ Поenius, по-бързо...



European Investment Bank

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

6. План за Действие, свързан с въвеждането на новия режим на таксуване36

7. Окончателна версия на Проекта за Регулаторно Ръководство47

ПРИЛОЖЕНИЕ 1: Таблица на съответствие – европейско и българско законодателство, идентифициране на евентуални пропуски след публикация на проекта на Закон за изменение на Закона за Железопътен Транспорт на 09.09.2015 82

ПРИЛОЖЕНИЕ 2: Принципи и препоръки за регулаторна политика.....86

ПРИЛОЖЕНИЕ 3: Съдържание на Регулаторното Ръководство..... 88

ПРИЛОЖЕНИЕ 4. Документ за консултация относно първото предложение на новия режим на таксуване на достъпа и използването на железопътната инфраструктура в НКЖИ, отговори от железопътните предприятия и основни резултати от работната среща, проведена на 9.06.2015 г. 91



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ Поenius, по-бързо...



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

СПИСЪК ТАБЛИЦИ

Таблица 1. Образец – аналитичен отчет на разходите – НКЖИ.....	18
Таблица 2. Определяне на преките разходи за 2013 г – анализ на Консултанта.....	22
Таблица 3. Категоризация на влаковете, според теглото, окончателно предложение	23
Table 4. Сравнение между новата и старата тарифа базирано на новата дефиниция влакове според теглото	25
Таблица 5. Цена за достъп до електроразпределение – отчети НКЖИ и анализ на Консултанта.....	25
Таблица 6. Въвеждане на стимули за нови продукти/услуги – предложение на Консултанта.....	26
Таблица 7. План за действия 2016 – 2019 г – Държавно ниво.....	39
Таблица 8. Схема на план за действие 2016 – 2019 г. – ниво НКЖИ	44
Table 9. Схема на план за действие 2016 – 2019 г. – ниво ИАЖА.....	46
Таблица 10. Дефиниране – теглови класове, нов режим на таксуване	57
Таблица 11. Категоризация на линиите – нов режим на таксуване.....	58
Таблица 12. Стимули – нов режим на таксуване.....	59



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ По бизнес, по бизнесу...



European Investment Bank

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

СПИСЪК ФИГУРИ:

Фигура 1. Процес на дефиниране на система за таксуване	11
Фигура 2. Таксуване на отделните видове услуги според Директива 2012/34/ЕС	12
Фигура 3. Формула – нова тарифна политика	14
Фигура 4. Оценка на новата система за таксуване спрямо реализирането на основните цели на тарифната политика на НКЖИ	15
Фигура 5. Методологичен процес при дефиниране на новата тарифна политика	16
Фигура 6. Формула – нов режим на таксуване	56



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ По бизнес, по бизнесу...



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

Съкращения

МС	Министерски съвет
ЗЖТ	Закон за железопътен транспорт, 2001
ИУ	Инфраструктурен управител
НКЖИ	Национална компания „Железопътна Инфраструктура“
РД	Референтен документ
ИАЖА	"Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“
РР	Регулаторно Ръководство
ЖП	Железопътно предприятие
ИТД	Инфраструктурна(и) такса(и) за достъп до железопътна инфраструктура
РО	Регулаторен орган
Директивата	Директива 34/2012/ЕС
ОИСР	Организация за икономическо сътрудничество и развитие
МТИТС	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
ПМС	Постановление на министерски съвет
ЕИП	Единно икономическо пространство
ДФЕС	Договор за функциониране на Европейския Съюз
ДВ	Държавен вестник



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ Поenius, по-бързо...



European Investment Bank

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

1. Резюме

ЗАДАЧА 5 на проекта обхваща изготвянето на Регулаторно Ръководство за железопътния сектор в България.

Тук се включват следните подзадачи:

- 5.1. Оценка на сегашната българска правна рамка за железопътния сектор спрямо законодателството на ЕС;
- 5.2. Описание на методологията за инфраструктурните такси за достъп и режима за установяването им;
- 5.3. Изготвяне на първоначален проект на Регулаторно Ръководство;
- 5.4. Консултации със заинтересованите страни по отношение на първия вариант на Регулаторното Ръководство;
- 5.5. Изготвяне на втора работна версия на Регулаторното Ръководство;
- 5.6. Изготвяне на първа окончателна версия на Регулаторното Ръководство.

В доклада по Задача 5 се вземат предвид констатациите при изготвянето на докладите по Задача 1, Задача 2, Задача 3 и Задача 4, и по-специално в частта, която засяга предложението и подбора на подходяща методика за новата тарифна политика в България.

Първият проект на съдържанието на Регулаторното Ръководство се основава на опита на екипа на Консултанта в различни европейски страни:

- Консултантът проучи различни видове документи, изготвени като Регулаторни Ръководства от регулаторните органи в други държави-членки на ЕС.
- Експерти от екипа на Консултанта са участвали в изготвянето на Регулаторни Ръководства в страните от западната част на Балканите.

Консултантът разгледа основните насоки на ОИСР за регулиране на качеството и производителността в железопътния сектор, както и препоръките относно регулаторните политики и управление.

Докладът по Задача 5 разглежда следните основни теми:

- **Оценка на текущото българско железопътно законодателство и неговото съответствие със законодателството на ЕС:**

Въз основа на съществуващите действащи основни нормативни актове в България, Консултантът изготви подробен анализ на пропуските при правното съответствие с новото законодателство на ЕС, което следва да бъде транспонирано в националното законодателство на държавите-членки преди 16 юни 2015 г. Анализът на несъответствията показва пропуски в няколко основни направления: на първо място някои основни понятия и принципи, дефинирани в Европейските разпоредби към момента не присъстват в българското законодателство; на второ място необходимо е засилване на ролята на Регулаторния орган, особено по отношение на целите на регулаторната политика в железопътния сектор и мисиите и



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ
По Близко, по-Бързо...



European Investment Bank

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

компетенциите на Регулаторния орган, както и по отношение на условията за неговата независимост. По-специално е необходимо определяне на функциите на Регулаторния орган във връзка с режима на инфраструктурните такси за достъп и Референтния документ, наблюдението на конкуренцията на пазара, както и разглеждането на жалби. На трето място е необходимо при транспониране на Директива 2012/34/ЕС да се ползва терминологията, включена в официалния превод на български език на ЕС, за да се избегнат недоразумения и погрешно тълкуване. Важно е да се отчете, че България не е спазила определения срок за транспониране на Директивата в националното законодателство.

Въпреки това, след изготвянето на анализа на несъответствията; през септември 2015 г. бе публикуван проект за изменение на Закона за Железопътен транспорт на Република България, който транспонира много елементи на Директива 2012/34/ЕС. Ето защо целта на Глава 2 от този доклад се модифицира в предоставянето на правно становище относно съответствието на предложението за изменение на Закона за Железопътен транспорт на Република България и Директивата на ЕС за железопътния транспорт (Директива 2012/34/ЕС). Консултантът представи своето становище относно проекта за изменение на закона. Въпреки че измененията транспонират много аспекти на Директивата, съществува вероятност така публикуваният проект на текста да доведе до неспазване на някои аспекти, както е посочено в Глава 2 на този доклад. В Приложение 1 е представена пълната версия на новият анализ на несъответствията.

■ Описание на методиката на новата тарифна политика

Изборът на Консултанта на основните елементи при изчисляването на инфраструктурните такси за достъп до линиите се основава на законодателството на ЕС и опита и познанията на Консултанта при дефинирането и въвеждането на режими на таксуване на достъпа до железопътна инфраструктура в други европейски страни и резултатите при тяхното функциониране. На второ място, важна роля има и разбирането на българската ситуация - на българския транспортен пазар, националната политика и основните цели на Управителя на инфраструктурата НКЖИ.

Основният елемент при таксуване на достъпа и използването на железопътната инфраструктура е цената на изминатото разстояние от влака, като се въвеждат и коефициенти според теглото на влака (6 категории) и категорията на линиите (4 категории). За електрифицираните влакове се заплаща допълнителна такса за консумираната електроенергия (в MWh), според направените измервания или на база на предварителна тарифа, когато измервателно устройство в локомотива не е налично. При изчисляването на инфраструктурните такси също се взимат предвид и предложените стимули за развитие на нови продукти и услуги.

Изчисляването на базовата цена за достъп и ползване на железния път и за достъп до електрозахранващо оборудване се основава на преките разходи, които възникват при влаковото движение, както е определено в законодателството на ЕС. За достъп до електроразпределение, към таксата се добавя временна надценка (за период не по-дълъг от 4 години), което ще позволи подобряване на състоянието на електроразпределителните съоръжения и оборудване на НКЖИ, като по този начин ще се постигне и цялостно подобряване на качеството на услугите, предоставяни на железопътните предприятия.

Експлоатационната схема се определя като ключов елемент за подобряване на качеството на обслужване, чрез намаляване на експлоатационните прекъсвания. Според дефиницията, това са санкциите, прилагани към отговорното лице, в зависимост от измерените минути на закъснение. Анулиране на влакови трасета е възможно при съответните такси, определени в такива случаи. За непредвидените нарушения в разписанието поради ремонти работи, Консултантът изиска предварителна информация и проведе консултации с железопътните предприятия, с оглед намиране на най-добрите решения за бизнеса на железопътния транспорт.



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ По време, по време...



European Investment Bank

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

■ План за действия, свързани с въвеждането на новата тарифна политика

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 аспекти, свързани с прилагането на новата методика за изчисляване на инфраструктурните такси за минималния пакет за достъп и ползването на обслужващи съоръжения и други инфраструктурни услуги.
- На **ниво НКЖИ**, организационни и управленски аспекти на новата тарифна политика, главно свързани с въвеждането на нови разходни центрове и нов интерфейс за фактуриране и плащания.
- На **ниво ИАЖА**, организационни и управленски действия.

Схемата на План за действие представя настоящото положение, целите, които следва да бъдат постигнати чрез изпълнение на препоръките и времевата рамка за изпълнение.

Важно е да се отбележи, че въвеждането на новата тарифна политика се планира за периода 2017-2018 г., като Референтният документ за периода 2017-2018 г. следва да бъде изготвен и обсъден от НКЖИ през 2016 г. и готов за публикуване през април 2017 г.

■ Проект на Регулаторно Ръководство

Регулаторното Ръководство следва да служи при основната дейност на Регулаторния орган (ИАЖА). То предоставя информация на пазарните участници относно основните железопътни политики и цели и свързаните с тях разпоредби и процедури по прилагането им. По-специално, в условията на отворен пазар за железопътни услуги в България, РР ще бъде основната информационна платформа за железопътните предприятия, по отношение на подаването на жалби или за удостоверяване, че действията и решенията на Инфраструктурния управител спрямо тях са прозрачни и недискриминационни.

Проектът на Регулаторното Ръководство се основава на опита на екипа на Консултанта в различни европейски страни и проучването на различни видове документи, изготвени като Регулаторни Ръководства от регулаторните органи в други държави-членки на ЕС, както и Регулаторните Ръководства прилагани в страните от западната част на Балканите. В допълнение, при изготвянето на Регулаторното Ръководство са взети предвид основните насоки на ОИСП за регулиране на качеството и производителността в железопътния сектор, както и препоръките относно регулаторните политики и управление.

Съдържанието на Регулаторното Ръководство разглежда достъпа до железопътната инфраструктура и услуги, използване на капацитета, процедурите за събиране на такси и разпределянето на капацитета на инфраструктурата както и механизмите за разглеждане на жалби.

Тази работна версия ще бъде обсъдена и финализирана след нов процес на консултации с всички заинтересовани страни.



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ Поenius, по-бързо...



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

2. Основен подход – анализ на несъответствията

Цел: Да се определят различията между съществуващата правна рамка в областта на железопътния транспорт в България и Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент.

След представяне на първоначалния анализ на несъответствията между националното законодателство и Директива 2012/34/ЕС, който бе включен в първата версия на доклада по Задача 5, на 9.09.2015 г. бе публикуван проект на изменение на българския закон за железопътния транспорт.

В тази връзка, основната цел на Раздел 2 от настоящия доклад се измени както следва:

Променена цел: Разработване на правно становище относно проекта за промяна на Закона за Железопътния Транспорт в България и Европейската Директива 2012/34/ЕС.

Общественото обсъждане продължи две седмици, като екипа на Консултанта изрази писменото си становище по проекто-закона.

Консултантът счита, че съществуват несъответствия по някои въпроси в проектния текст, които могат да се обобщят както следва:

- Обхватът, съгласно новия Чл. 1, е различен от обхватът, посочен в Чл. 1 на Директива 2012/34/ЕС. Предложението за изменение се фокусира върху задачите на Инфраструктурния управител и взаимоотношенията между железопътните оператори и товар изпращачите, докато текстът на Директивата е фокусиран и върху взаимоотношенията между ИУ и ЖП;
- Чл. 6 от новия текст не посочва по какъв начин Регулаторният орган ще бъде правно/държавно независим и как ще се финансира.
- Регулаторният орган следва да изпълнява функциите си независимо от МТИТС и да бъде независим от лицензиращия орган, националния орган по безопасност и разследващия орган.
- Условието за достъп до съоръженията за услуги следва да бъдат недискриминационни. Информацията, която е включена не е достатъчна. Липсва списък на съдържанието на минималния пакет за достъп.
- Въпросът с новите оператори, желаещи да стартират нови международни пътнически услуги като обслужват гари, които се попадат в обхвата на договора за предоставяне на обществена услуга е много спорен. Най-малкото, необходимо е да се спомене, че Регулаторният орган е отговорен за изготвяне на методологията за оценка на възможните компенсации и тяхното ценово равнище. Или да не се транспонира настоящия Чл. 12 от Директивата?
- Текстът на Чл. 56 от Директивата не е напълно транспониран (напр. не се споменава възможността за осигуряване на изпълнението на решенията на РО посредством подходящи санкции, включително глоби).
- Консултантът препоръчва проектът на закона за изменение да бъде включен в целостта на новия закон, а не като отделни наредби, като например Наредба 41 и 42. Директивата следва да се транспонира в един закон, вместо в няколко закона и наредби.

Цялостният анализ на несъответствията е представен в Приложение 1 на този доклад.

3. Описание на методиката за формулиране на нова тарифна политика за инфраструктурните такси за достъп и ползване на железопътната инфраструктура в ДП НК“ЖИ“

Този раздел дава по-подробно обяснение на системата на таксуване и формулировката на новото предложение за инфраструктурни такси за достъп, което представлява **Под-задача 5.2 от техническото задание на договора: „Описание на методиката за формулиране на нова тарифна политика за инфраструктурните такси за достъп и ползване на железопътната инфраструктура в НКЖИ, в съответствие с Регламента за изпълнение на комисията (ЕС) 2015/909“**

За определяне на новата тарифната политика, бе използвана следната методика:

1. Определяне на законовите изисквания;
2. Определяне на основните цели на новата тарифна политика;
3. Предложение на нова формула и процес на консултация;
4. Анализ на разходите на НКЖИ: отделяне на преки и други разходи;
5. Анализ на трафика по данни на НКЖИ: анализ на категориите влакове, движещи се по мрежата и тонажа по различните линии -> дефиниране на коефициенти;
6. Ценообразуване по отношение на достъпа до железен път: определение на ценово ниво на таксите и на ефекта от новата система на таксуване;
7. Ценообразуване по отношение на достъпа до електроразпределение;
8. Други компоненти на тарифната политика;

Методика



Източник: Консултант

Фигура 1. Процес на дефиниране на система за таксуване



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

Горната графика показва един улеснен процес за определяне на системата за таксуване. Основните стъпки, трябва да бъдат изпълнени от НКЖИ, като целите следва да бъдат определени в тясно сътрудничество с МТИТС.

3.1 Правни изисквания на европейското и българското законодателство

Режимът на таксуване се базира на изискванията на националната и европейска правна рамка. Необходимостта от цялостно транспониране на Директива 2012/34/ЕС бе изяснена в Раздел 2 от настоящия доклад.

По-долу са изброени основните принципи, произтичащи от националното и европейско законодателство (главно Директива 2012/34/ЕС и съответния Регламент за изпълнение за условията и реда за изчисляване на разходите, които са произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга). Тези принципи са основата, върху която Консултантът разработи методиката на предложението за новите инфраструктурни такси за достъп:

- Новата тарифна политика следва да е в пълно съответствие с европейското и българското законодателство;
- Режимът на таксуване следва да е недискриминационен и прозрачен;
- Според законодателството на ЕС съществуват 4 категории услуги, които могат да се таксуват по различен начин:
 - Минимален пакет за достъп;
 - Достъп до обслужващи съоръжения и предлагани услуги;
 - Допълнителни услуги;
 - Спомагателни услуги.



Фигура 2. Таксуване на отделните видове услуги според Директива 2012/34/ЕС



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

- Минималният пакет за достъп следва да покрива само разходите, произтекли директно вследствие на извършване на влаковата услуга.
- За изчисляване на средните стойности на разходите следва да се използват стойности на разходите от предходните 3 години.
- Ползването на надбавки за постигане на пълно възстановяване на разходите на Инфраструктурния управител е възможно, при условие, че пазарът може да понесе по-високите цени и че се гарантира запазване на оптимална конкурентоспособност, по-специално за международните услуги. Надбавки се въвеждат, за да не се изключват от използването на инфраструктурата пазарни сегменти, които могат да заплащат такси за покриване на разходите, произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга плюс определен процент печалба, който пазарът може да понесе;
 - За конкретни инвестиционни проекти, Инфраструктурният управител може да определи по-високи такси, на база на дългосрочни инвестиционни разходи, когато такива проекти биха повишили ефективността и/или рентабилността и ако това е единствения начин те да бъдат осъществени;
- Въвеждане на стимули за развиване на нови услуги е възможно, ако те са ясно обявени и описани в Референтния документ;
- Необходимо е дефинирането и реализирането на схема за ефективност;
- Всички фактори и стимули следва да бъдат прозрачни и недискриминационни;
- Принципите на режима на таксуване следва да са унифицирани за цялата железопътна мрежа;
- Европейското законодателство позволява въвеждането на ценова диференциация, когато основанието за такава диференциация би могла лесно и ясно да бъде обоснована и когато пазарът би могъл да го понесе.

Съгласно Директива 2012/34/ЕС, държавите-членки трябва да гарантират, че схемите на таксуване и разпределяне на капацитета схеми позволяват на Управителите на инфраструктурата да осигурят оптимално и ефективно използване на капацитета на железопътната инфраструктура.

Инфраструктурните такси за достъп следва да бъдат дефинирани по начин, който да стимулира доставчиците на транспортни услуги да използват железопътната инфраструктура, и който да осигури мотивация за ефективното ѝ управление и развитие от страна на Управителя на инфраструктурата.

3.2 Основни цели на новата тарифна политика

На първо място се поставя въпросът защо е необходимо налагане на инфраструктурни такси за достъп?

1. Съществуването на такси за достъп до инфраструктурата е европейско изискване и
2. Те са основен инструмент за финансиране на железопътната инфраструктура.

Въпреки това, инфраструктурните такси за достъп обхващат само една малка част от общия размер на разходите, поради което се налага държавата да финансира разликата. Чрез договорите за предоставяне на обществени услуги държавата финансира предприятията за железопътен превоз на пътници. Следователно единствените средства, които не идват от държавата, пряко или косвено, са таксите за достъп до железопътните линии от товарните или пътническите железопътни предприятия, които извършват превози по договори различни от договора за предоставяне на обществени услуги, както и от допълнителните и спомагателни услуги, предлагани от НКЖИ. Много е важно да се намери балансирана система, при която да се намали финансирането от страна на държавата и същевременно да не се позволи блокиране на железопътния сектор с високи такси за достъп.



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

Вторият въпрос е какво искаме да постигнем или каква е основната цел на инфраструктурните такси за достъп?

Целите трябва да са насочени най-вече към основните проблеми и нужди на българския железопътен сектор. По-долу изброените цели бяха определени като основни от представители на НКЖИ и ИАЖА по време на консултациите и експертните срещи.

- Стимулиране на развитието на железопътния транспорт;
- Подобряване на качеството на мрежата;
- Гарантиране на надеждност на трасетата;
- Стимулиране на развиването на нови продукти и услуги;
- Избягване на кръстосаното субсидиране;
- Отчитане на ефекта за износването на мрежата при по-тежките влакове;
- Намаляване на тежестта за данъкоплатеца;
- Постигане на финансова устойчивост на българския железопътен сектор;
- Рентабилност на поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура;
- Повишаване на атрактивността на железопътната инфраструктура за железопътните оператори и другите участници на пазара;
- По-добра интеграция на европейския железопътен пазар;
- Таксите, произтичащи от прилагането на новия режим на таксуване и които железопътните предприятия следва да заплащат не трябва да са твърде различни от техните плащания за 2013 г., за да се избегне чувството за дискриминация или несправедливо третиране, както и да се избегнат големи несъответствия в приходите и разходите на всички заинтересовани страни.

3.3 Формула

В отговор на така определените цели, бяха обсъдени няколко възможности с представители на НКЖИ и ИАЖА и други заинтересовани страни. След процеса на консултации, бе постигнато споразумение да се използва дадената по-надолу формула с диференциация, в зависимост от теглото на влака и качеството на линиите във връзка с повишеното износване на железния път при движението на по-тежките влакове.

В допълнение, формулата включва стимули и допълнителни елементи свързани с таксата за електроразпределение и консумираната електроенергия.

$$IT = (Vp_1 * L_1 * W_1 * Tkm_{L1W1} + Vp_x * L_x * W_x * Tkm_{LxWx} + \dots) * (1-IN) + (Pe * MWh)$$

където:

Tkm =	вак-км	IN =	стимул за нови влакови услуги
Vp =	базова цена	Pe =	цена за достъп до разпределение на електроенергия
L_x =	коэффициент тип линия	MWh =	мегаватчас
W_x =	коэффициент тегло		*приложимо само за електрифицирани влакове

Фигура 3. Формула – нова тарифна политика



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

Ценова политика за минималния пакет за достъп:

- Ценовата политика формулира **базова цена за влакк** с **ценова диференциация** в съответствие с ясни критерии (категории влакове според теглото, категория на линията, използване на оборудване за тягова електроенергия)
- Въвеждат се и **стимули**:
 - стимули за намаляване на прекъсванията и подобряване на функционирането на мрежата;
 - стимули за развитие на нов бизнес.

Цели, които новите ИТД следва да изпълняват	Как ще се постигне това?	Резултат
Стимулиране развитието на жп транспорта	Групи 2 и 3 се конкурират с автомобилния транспорт (цената е сравнително ниска)	✓
Подобряване на качеството на жп мрежата	4 категории линии	✓
Гарантиране надеждността на трасетата	Експлоатационна схема; Глоби/Компенсации за неспазване плана за поддържането	✓
Стимулиране на развиването на нови услуги (пътнически и товарни влакове)	Стимули за нови продукти (товарни, мултимодални, не-субсидирани пътнически влакове)	✓
Създаване на конкурентноспособни жп коридори, по специално за товарните превози	Хармонизирани ИТД за транзитните влакове	✓
Избягване на кръстосаното субсидиране	Чрез прозрачна система на таксуване /изчисляване	✓
Отчитане на по-голямото износване на железния път от тежки товарни влакове	По-висока такса за влакове над 1 800 тона	✓
Оптимизиране използването на мрежата	Не съществува проблем с недостиг на капацитета	
Намаляване на тежестта за данъкоплатеца	Само посредством повишаване на броя на товарните влакове	

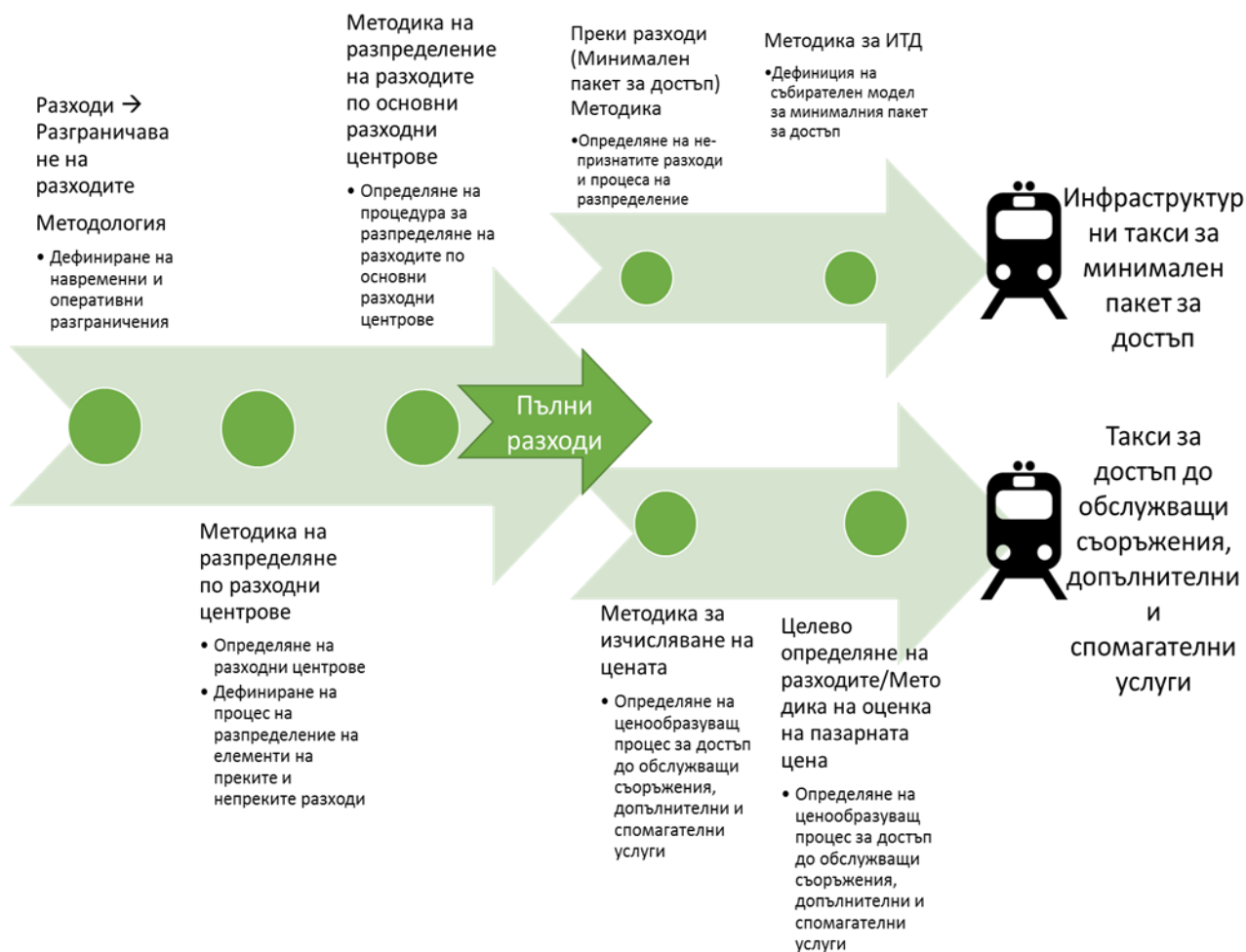
Фигура 4. Оценка на новата система за таксуване спрямо реализирането на основните цели на тарифната политика на НКЖИ

3.4. Изчисляване на инфраструктурните такси за достъп – основна методика

Общ принцип: Съгласно изискванията на българското законодателство и на нормативните актове на ЕС, таксите за услугите от минималния пакет за достъп следва да бъдат изчислени въз основа на преките разходи. Това са разходите, които произтичат пряко от извършването на влаковата услуга.

Именно затова е необходимо първо да бъдат изчислени преките разходи за минималния пакет за достъп, като те служат като база за изчисляване на инфраструктурните такси за достъп. Преките разходи се изчисляват въз основа на Регламента за изпълнение 2015/909/ЕС.

Първият въпрос е какво представляват разходите и как да стигнем до тези разходи?



Фигура 5. Методологичен процес при дефиниране на новата тарифна политика

Горната графика дава подробен преглед на процеса на определяне на системата за изчисляване на инфраструктурните такси за достъп.

Първият етап изисква определяне на всички разходи:

Разходите представляват сумата, която е била платена или предадена, за да бъде получено нещо. В бизнеса, разходите обикновено представляват паричния еквивалент на:

- Усилие;
- Материал;
- Ресурси;
- Консумирани време и ползи;
- Породени рискове;
- Възможност, пропусната в производство или доставка на стоки или услуги (така наречените пропуснати ползи).



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ Поenius, по-бързо...



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

Отчетът за приходи и разходи (ОПР) е отправната точка в процеса на определяне на разходите на компанията. Все пак, трябва да отбележим, че в ОПР са отразени разходите, което не са равностойни на платената стойност. Следователно, е необходимо да се ползва система за преобразуване, като най-широко използвана е системата на разграниченията или оперативното разграничаване.

Сега въпросът е как да се стигне до преките разходи?

Преките разходи са само една част от всички разходи. При определянето на преките разходи се преминава през следните етапи:

I. Разпределение на разходите по разходни центрове;

II. Изключване на недопустимите разходи, според определението на ЕС;

III. Разделяне на преки и непреки/косвени разходи, съгласно изискванията на ЕС

Недопустимите разходи, дефинирани в Регламента за изпълнение 909/2015 са следните:

- Постоянни разходи, свързани с дадена линия, които Управителя на инфраструктурата следва да понесе, дори при липсата на влаково движение.
- Разходи, които не са свързани с плащания, направени от Управителя на инфраструктурата. Разходни елементи или разходни центрове, които не са пряко свързани с предоставянето на услугите от минималния пакет за достъп или за достъп до довеждаща инфраструктура до обслужващи съоръжения ;
- Разходи за придобиване, продажба, демонтиране, обеззаразяване, рекултивиране или наемане на земя за други дълготрайни активи;
- Режимни разходи за цялата мрежа, включително заплати и пенсии;
- Финансови разходи;
- Разходи, свързани с технологичния напредък или остаряване;
- Разходи за нематериални права или нематериални активи;
- Разходи за оборудване за сигнализация, информация, комуникация или телекомуникация, когато не се отнасят пряко до предоставяне на влаковата услуга;
- Разходи за информация и за разположено не от страната на трасето комуникационно или телекомуникационно оборудване.
- Разходи, свързани с непреодолима сила, инциденти, прекъсване на услуги, без да се засяга чл. 35 от Директива 2012/34/ЕС;
- Разходи за оборудване за хранене с тягова електроенергия, когато не са свързани пряко с предоставяне на влаковата услуга. Преките разходи за влакови услуги, които не използват електрическа тяга не следва да включват разходи за ползване на оборудване за електрохранване;
- Разходи за предоставяне на информация по точка 1 (f) от Приложение II на Директива 2012/34/ЕС, освен ако не са свързани пряко с предоставяне на влаковата услуга.
- Административни разходи, направени по схеми на диференцирани такси, посочени в чл. 31 (5) и 32 (4) на Директива 2012/34/ЕС.
- Амортизация, която не се определя въз основа на реално износване на инфраструктурата причинено от влаковото движение;



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

- Частта от разходите за поддръжка и обновяване на гражданската инфраструктура, която не е свързана пряко с извършването на влаковата услуга.

След идентифицирането на преките разходи, следва въпросът как да се определи методиката за таксуване? Важното е да се отчете, че възприетата методика трябва да постига точно определени цели и следва да бъде приемлива за пазара и държавата.

3.4.1 Изчисляване на инфраструктурните такси за достъп – преки разходи за минималния пакет за достъп

3.4.1.1 Основни допускания при разпределението на разходите

Съществуващите Аналитични отчети на разходите за 2013 г. бяха ползвани като основа за идентифициране и изчисляване на преките разходи за минималния пакет за достъп и идентификация на разходите, които са основа за таксуване на другите услуги.

Отчетите предоставят данни за отделните поделения (Управление на движението, Железен път и съоръжения, Сигнализация и телекомуникации, Електроразпределение).

За всяко поделение, разходите се разпределят по категории: материали, електроенергия, външни услуги, заплати, режимни и други разходи, според разгледаните категории в Отчета за приходите и разходите. За калкулиране на оперативните разходи, разходите също се разпределят в зависимост от вида дейност: основна/поддейност, административни и управленски разходи, социални разходи.

N	ВИДОВЕ АНАЛИТИЧНИ РАЗХОДИ	Всичко разходи	x 1000 BGN									
			Материали	Гориво за дръжджи	Ел.ен. за дръжджи	Топло-енергия	Външни услуги	Амортизации	Заплати	Социални осигуровки	Други разходи	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
	УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО											
I.	Разходи за експлоатация и текущо поддръжане, в т.ч.:	61 487	420	177	1 922	93	2 141	4 453	42 579	9 119	582	
II.	Разходи за ремонт в управление на движението в т.ч.:	2 250	16	0			2 234					
	ВСИЧКО РАЗХОДИ ОСНОВНА ДЕЙНОСТ	63 736	436	178	1 922	93	4 375	4 453	42 579	9 119	582	
III.	ВСИЧКО РАЗХОДИ ЗА СПОМАГАТЕЛНА ДЕЙНОСТ	990	19	25			256	66	487	103	34	
IV.	ОБЩОПРОИЗВОДСТВЕНИ РАЗХОДИ	4 719	64	88	8		590	43	302	3 505	117	
V.	АДМИНИСТРАТИВНО-УПРАВЛЕНСКИ РАЗХОДИ в т.ч.	2 645	22	15	101	10	208	61	941	205	1 082	
VI.	РАЗХОДИ ЗА СОЦИАЛНИ ДЕЙНОСТИ											
	ОБЩО РАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА ПО АНАЛ.ОТЧЕТ	72 120	541	281	2 056	103	5 430	4 623	44 333	12 938	1 814	
	ОБЩО РАЗХОДИ ПО ИК. ЕЛЕМЕНТИ - ГРУПА ГОТ ОПР	72 131	541	281	2 056	103	5 430	4 634	44 333	12 938	1 814	

Таблица 1. Образец – аналитичен отчет на разходите – НКЖИ

От този Аналитичен отчет на разходите, бе направено разпределение на разходите на:

- Преки разходи
- Други разходи

След това, тези разходи се разпределят към минималния пакет за достъп от една страна и към другите услуги, като например достъпа и използването на съоръжения за услуги, от друга.



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ По време, по време...



European Investment Bank

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

В ценообразуването на инфраструктурните такси за минималния пакет за достъп се включват преките разходи на четири основни елемента:

- Режийни разходи;
- Разходи за управление на трафика;
- Разходи по поддръжка;
- Разходи за сигнализация и телекомуникации.

За определяне на преките разходи за инфраструктурните такси за достъп, се използват следните основни принципи:

- Амортизацията на активите, придобити чрез безвъзмездно финансиране или от държавата, не може да бъде включвана в изчисляването на преките разходи и не може да бъде таксувана на ползвателите на инфраструктурата чрез минималния пакет за достъп. При преценката кои разходи за активи могат да бъдат включени като преки разходи и кои не, Консултантът използва следните допускания:
 - В миналото всички коловози, разпределителни гари и гари са били финансирани от държавата или ЕС, следователно тяхната амортизация не се включва в изчисляването на преките разходи за минималния пакет за достъп;
 - Амортизацията на тези активи също не може да бъде включвана в изчисляването на таксите за услуги, различни от минималния пакет за достъп, като например достъпа и използването на товарни гари/терминали и съоръжения за гарирание.

Приема се, че оборудването за техническа поддръжка се финансира от НКЖИ и следователно амортизацията му се включва в изчисляването на преките разходи. Към момента, това може би не е 100% вярно, но в случаите, когато дейностите по поддържането са възложени на външни изпълнители, разходите за амортизация на оборудване се включват в експлоатационните разходи.

Режийни разходи на НКЖИ:

- Режийните разходи не могат да бъдат разглеждани като преки разходи при изчисляването на общите разходи, които следва да се покриват от таксите за минималния пакет за достъп до услуги;

Въпреки това,

- Разходите за експерти по оперативно поддържане на железния път, които са били включени в режийните разходи са разпределят към преките разходи, когато тяхната работа е пряко свързана с движението на влаковете.
- Разходите за ваучери за храна, които са част от социалните разходи за персонала се разпределят към преките разходи пропорционално на броя на персонала, според определените дейности.
- Амортизацията на активите, финансирани безвъзмездно или с помощта на държавата, не е включена в изчисляването на преките разходи, тоест в изчисляването на основата на инфраструктурните такси за достъп не се включва амортизацията на железния път, на товарните съоръжения, гарите, както и на оборудването за техническа поддръжка.



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ Поenius, по-бързо...



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

Разходи за управление на движението на НКЖИ:

- Основен принцип: разходите за управление на движението не би трябвало да варират в зависимост от нивото на трафика, или поне в случаите на налични автоматизирани системи за контрол. Въпреки това има много гари в България с локални системи за сигнализация и централизация и няколко гари или възли без никаква централизация. Разпределението на разходите за персонал, работещи по гаровите осигурителни системи се основава на анализа на данните, предоставени от НКЖИ (вкл. заплати).

Анализът на данните бе извършен по следния начин:

1. *Разпределение на персонала на позиции и категории гари* - за целите на изчисляването на преките разходи, са взети предвид позициите на ръководителите движение, стрелочниците и операторите на железопътни прелези. Тези позиции бяха разпределени според категориите на съответните железопътни гари в рамките на НКЖИ, а именно - категория "Екстра", категория "I", категория "II" и категория "III".

2. *Разпределение на типа на гаровите осигурителни инсталации в железопътните гари* - разпределението се прилага за следния тип осигурителни инсталации - електромеханични, релейни системи за ключови зависимости, други гарови осигурителни инсталации, всички видове релейни централизации и компютъризирани централизации.

3. Прилагане на 10%/20% категоризация на всяка жп гара - за целите на изчисленията на преките разходи, се прилага следното разпределение на железопътните гари:

- 10% категория гари - всички видове релейни централизации и компютъризирани централизации;
- 20% категория гари - електромеханични, релейни системи за ключови зависимости и системи за безопасност с или без бюро за временен контрол;

4. *Разпределение на персонала в товарни и разпределителни гари* - броят на ръководителите движение, стрелочниците и операторите на железопътни прелези за следните гари бяха разпределени независимо от 10%/20% категоризация на железопътните гари - София товарна, Подуене категория II, Пловдив разпределителна, Бургас разпределителна, Горна Оряховица разпределителна, Русе разпределителна, Русе запад, Русе север и Варна ферибот.

5. *Изчисляване на заплатите на служителите по позиции и категории* - основа на това изчисление са годишните заплати (включително социални осигуровки, ваучери и т.н.) на някои позиции на персонала, който е зает с гаровите осигурителни системи, именно – ръководител движение клас II и стрелочник клас I. За целите на подробно изчисление на преките разходи, Консултантът изчисли заплатите за позиции на ръководител движение клас I и стрелочник клас II, на база на съотношението на заплатите на персонала от предишно проучване по проект BG0002-03 "Организационно железопътно реструктуриране". След направеното изчисление, Консултантът използва следното разпределение на месечната заплата за всеки клас заплата и категория ЖП гара:

- Ръководител движение и стрелочник клас I - категория жп гара "Екстра" и категория "I";
- Ръководител движение и стрелочник клас II - жп гара категория "II" и категория "III".

- 10% от разходите за диспечери и стрелочници, които са заети в дейности свързани с гарови осигурителни инсталации;
- 20% от разходите за диспечери и стрелочници, работещи с гарови осигурителни механични и електромеханични инсталации;



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ По пътища, по-бързо...



European Investment Bank

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

- 15% от общите разходи за операторите на механични системи на железопътни прелези;
- 15% от общите разходи за ваучери за храна на персонала.

Разходи за техническа поддръжка на НКЖИ:

- Основен принцип: Всички разходи за поддръжка, които варират в зависимост от движението на влаковете могат да бъдат включени в изчисляването на преките разходи. Това се отнася както за поддръжката на железния път и стрелките, така и за регулярната превантивна коригираща и механична поддръжка;
- Разходите за подновяване и свързаната с това амортизация не са разпределени като преки разходи, тъй като всички дейности по подновяването са финансирани от държавата;
- Амортизацията на машините и съоръженията за техническа поддръжка е включена в изчисляването на преките разходи;
- 85% от всички разходи за поддръжка на стрелки и коловози се разглеждат като преки разходи за поддръжка на стрелки;
- 15% от всички разходи се разпределят като преки разходи за поддръжка на коловози/товарни гари.

Разходи за сигнализация и телекомуникации на НКЖИ:

- Основен принцип: Единствените разходи, които могат да бъдат включени в преките разходи за изчисляване на таксите за минималния пакет за достъп, са тези, свързани с поддръжка на стрелките;
- Разходите за поддръжка на комуникационни системи не се включват в изчисленията на преките разходи, тъй като те са определени като недопустими разходи.

Въпреки това,

- Въз основа на анализа на съотношението на разпределение на персонала по поддръжката по гари и системи за централизация, 67% от разходите за сигнализация са разпределени като преки разходи.

Разходи за електроразпределение:

- Основен принцип: Достъпът до електроразпределителната е част от минималния пакет за достъп, предоставян от управителите на инфраструктурата на железопътните предприятия, и поради това се таксува на база преки разходи.
- Общите разходи за поддръжка на контактната мрежа, както са регистрирани от НКЖИ са разпределени като 90% за главните линии, 5% за обслужващи съоръжения за товарни превози и 5% за коловози.
- В България, около половината от подстанциите все още са локално контролирани. Поради тази причина за тях се прилага същия принцип като за локалните гарови осигурителни и телекомуникационни инсталации:
 - 15% от разходите за персонал за тези подстанции са включени в преките разходи за достъп до електроразпределителната мрежа.

Следва да се отбележи, че амортизацията не се калкулира в сумата на преките разходи.

Следващата таблица показва за всяко едно поделение, кои суми трябва да бъдат разпределени като преки разходи за изчисляване на таксите на НКЖИ за минималния пакет за достъп и кои разходи трябва да бъдат



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

разпределени към ценообразуването на другите услуги, предоставяни от НКЖИ. Сегашната система за разпределение на разходите на НКЖИ не позволява прецизно регистриране и отчитане на пълните разходи за допълнителните услуги, тъй като част от общите разходи за тези услуги се регистрират като разходи за железен път или като разходи за недвижими имоти

Разпределение основен пакет за достъп / Допълнителни услуги

	Общо разходи за 2013 г. според Аналитични отчети на разходите	Общо разходи, приети като приемливи	Минимален пакет за достъп	Товарни/разп р. гари	Коловози	Гари	Вагонни везни	Дезинфекция
УДВГД	72 131	56 456	7 046	2 076	0	3 807	531	211
ЖПС	149 439	62 877	57 025	1 200	1 185	0	479	0
СИТ	39 285	10 889	6 309	227	227	0	0	0
ЕРП	61 651	25 194	23 253	550	550	0	0	0
Общо	322 505	155 416	93 633	4 053	1 962	3 807	1 010	211

Таблица 2. Определяне на преките разходи за 2013 г – анализ на Консултанта

3.5 Анализ на данните за трафика на НКЖИ за целите на категоризацията според теглото и качеството на линиите

Тъй като формулата включва диференциране на таксите според теглото на влака и категорията на линиите, с оглед постигане на определени цели, Консултантът направи подробен анализ на движението на влаковете за да определи правилните коефициенти за сегментацията на таксите.

Консултантът направи анализ на движението на влаковете като използва данните за трафика по железопътната мрежа от 2013 г. Тези данни включват файлове с дневни таблици, отчитащи общото движение на влаковете и специфични таблици за всяко железопътно предприятие. От всички дневни файлове Консултантът обособи обща база данни за 2013 г., която бе основата за анализа на пазарните сегменти и експлоатационните характеристики на влаковете, движещи се по определена линия или участък от линията. В допълнение, бяха анализирани и тонажите на влаковете, така, че да се направят оптимални предложения по отношение на категоризацията на влаковете според теглото.

Определяне на различни категории влакове, според теглото:

- Категоризацията на влаковете според теглото позволява да се направи диференциация между леките пътнически влакове от една страна, и тежките товарни влакове от друга. Дефинирането на различни категории подпомага конкурентоспособността на вътрешните товарни превози и се очаква да повиши привлекателността на българската железопътна мрежа за транзитните товарни превози. Нещо повече, по този начин се взема предвид различното износване на железния път от влаковете, което е особено зависимо от теглото и скоростта.
- С оглед минимизиране на разликите и несъответствията със старата система, бяха дефинирани 6 основни категории влакове според теглото. Този подход позволява по-точна модулация на отделните сегменти, като скоковете в размера на таксите в граничните стойности са възможно най-приемливи;



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

- Чрез определянето на категории влакове според теглото, се постига сегментация на различни видове влакови продукти/услуги:
 - Първите две категории обхващат почти всички дизелови/електрически пътнически влакове, леки пътнически влакове теглени от локомотив, изолирани локомотиви, леки товарни влакове, влакове с празни вагони и машини за поддръжка.
 - Третата и четвъртата категория обхващат всички натоварени международни и мултимодални влакове и повечето товарни влакове във вътрешно съобщение, различни от влаковете обслужващи минната и енергийната промишленост
 - Петата и шестата категория обхващат тежките индустриални товарни композиции (в тази категория спадат съвсем малко влаккм).

НКЖИ Вариант 2 , 0-350 т				
Бруто тегло на влака			Параметри	
Група	От	До	коэффициент	цена /влак-км
1	0	350	70%	1.65
2	350	550	80%	1.89
3	550	1050	150%	3.54
4	1050	1650	280%	6.62
5	1650	2400	330%	7.80
6	2400	>>	500%	11.82
Основна цена	2.36	лв/влак-км		

Таблица 3. Категоризация на влаковете, според теглото, окончателно предложение

Категоризация на влаковете според теглото:

- Коефициентите са избрани по отношение на износването на железния път, което влаковете от съответната категория причиняват. Проучванията и конкретните мерки, реализирани в други страни от ЕС доказват, че износването на железния път е експоненциална функция на теглото и скоростта на влаковете. Независимо от това, Консултантът предлага да се ползва линейна функция, тъй като за момента такива специфични проучвания и/или доказателства не са реализирани на територията на страната.
- За всяка категория влак е взета като коефициент средната стойност на линейната функция за този клас вагони.

Категоризация на линиите:

- Сегментирането на линиите въз основа на качеството на инфраструктурата се въвежда, за да се отчете модернизацията на някои от линиите, както и линиите, които се ползват само за товарни превози;



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

- Обособени са 4 категории линии:
 - Група 1: Бъдещи модернизиранни линии (неприложимо към момента);
 - Група 2: Стандартни главни линии;
 - Група 3: Второстепенни линии;
 - Група 4: Специални линии (неприложимо към момента).
- Като резултат от модернизацията и плана за подобряване на качеството на трасето по линии 1 и 8, ще възникнат железопътни линии с възможности за по-високи скорости и по-малко ограничения на скоростта. Ефектът ще бъде най-голям за пътническите и транзитните товарни влакове, особено по коридора Турция - Сърбия. Качеството на трасетата по тези линии и тяхната надеждност ще се повиши, в резултат на което железопътните предприятия, които ги използват, ще могат да предлагат по-добри услуги на своите клиенти като същевременно намаляват разходите си, благодарение на редуцираното време на пътуване и по-високата степен на надеждност. Следователно таксата за достъпа до тези линии би могла да се увеличи, когато модернизацията приключи по цялата им дължина: (вероятно около 2020 г.).
- Друг сегмент, който следва да се разгледа, са второстепенните линии с ниско ниво на трафика: при тях влаковете се движат с доста ниска скорост и времето за движение по тях е по-дълго. Тези линии не са много добре технически поддържани.
- Третият сегмент са линиите само за товарни превози, които биха могли да обслужват товарни терминали и пристанища, където таксите могат да бъдат намалени, с цел стимулиране използването на железопътен товарен транспорт.
- Останалите линии са главните линии, за които се прилага стандартната такса.

Коефициенти за категоризация на линиите:

- Група 1 и Група 4 не се прилагат в момента.
- Група 2, главни линии, се изчисляват с коефициент от 100%.
- За второстепенните линии в Група 3, които не са в достатъчно добро състояние и имат ниски експлоатационни търговски скорости, се предлага намаление на коефициента до 70%. Очаква се тази намалена цена да създаде стимул за ползване на тези линии или компенсиране на железопътните предприятия за ниската търговската скорост и забавянията в движението.

3.6. Таксуване на достъпа и използването на железен път: определяне на цената за достъп и ефекта от новата система за ценообразуване

- Основна/базова цена: преки разходи, които са свързани с движението на влаковете;
- Въз основа на изчисленията за преките разходи, категоризацията на линиите и на влаковете, според теглото, цената е 2,36 лв /влак-км;
- За сравнение на новия и стария режим на таксуване, Консултантът е изготвил следния опростен икономически модел:

НКЖИ, Вариант 2	Брутотона на влак		НКЖИ 2013 г.		Проект- преки разходи	
			BGN x 1 trkm		BGN x 1 trkm	
	между	и	Система на таксуване на НКЖИ за 2013 г.		Система на таксуване, НКЖИ Вариант 2	
			от	до	от	до
ДМ - ЕМ	80	246	1,12	1,76	1,65	1,65
Пътнически влакове с локомотиви	450	800	2,82	3,86	1,89	3,54
Леки товарни / празни транзитни влакове	550	900	2,91	4,24	3,54	3,54
Средно-тежки товарни / транзитни влакове	1000	1600	4,62	6,90	3,54	6,62
Тежкотоварни влакове	2000	3200	8,42	12,98	7,80	11,82
Изолирани локомотиви	84	128	1,14	1,31	1,65	1,65

Група	От	До
1	0	350
2	350	550
3	550	1050
4	1050	1650
5	1650	2400
6	2400	>>

Table 4. Сравнение между новата и старата тарифа базирано на новата дефиниция влакове според теглото

3.7. Разходи за електроразпределение и свързаната с това цена за достъп до електроразпределение

Цена за достъп до електроразпределение:

- За 2014 г., съгласно действащото българско енергийно законодателство, НКЖИ изчислява цената за достъп до електроразпределение на база на пълните разходи за разпределение на електрическа енергия, а не на преки разходи, каквито са изискванията на новото законодателство на ЕС за железопътния сектор;
- В съответствие с Директива 2012/34/ЕС, Приложение II, "Минималният пакет за достъп обхващаизползване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, когато има такава ..". Следователно таксата за достъп до електроразпределение следва да се основава на преки разходи
- Затова подходът е да се базира на изчисляване на цена за достъп до електроразпределителната на преки разходи + допълнителна надценка напред за следващите 4 години (междинен период).
- За определяне на цената, бяха калкулирани преките разходи за 2013 г., като така получената сума бе разделена на общата измерена електроенергия в MWh за 2013 г.

		BGN / MWh	Консумирани MWh	Общо такси BGN
НКЖИ, Референтен документ	2013	90	232 545	21 380 582
НКЖИ, Референтен документ	2014	158	245 450	38 781 092
Предложение на Консултанта	2013	100	232 545	23 252 944
Предложение на Консултанта	2014	81	245 450	19 780 108

Таблица 5. Цена за достъп до електроразпределение – отчети НКЖИ и анализ на Консултанта



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

3.8. Други компоненти от тарифната политика

3.8.1 Стимули

Стимули за развиване на нов бизнес: Основната цел на въвеждането на стимули е развиването на нови услуги на пазара на железопътни услуги. Стимулите са валидни при определени условия за максимален срок от 1 година. Дали услугите са наистина "нови" се удостоверява от Управителя на инфраструктура. Стимулът не е приложим за модифицирани съществуващи услуги. Изпълнението на изискванията трябва да се представи в писмена форма, при заявяването на влаков маршрут.

Стимул	Отстъпка
Нови редовни товарни влакови превози и нови транзитни влакове за минимум 3 месеца, с най-малко един влак на седмица	10%
Нови несубсидирани пътнически влакове за минимум 3 месеца с най-малко един влак на ден	10%
Нови редовни интермодални влакове: минимум 1 чифт влакове на седмица	10%
Нов редовен влак за Ро-Ла превози или превоз на товарни автомобили/ полуремаркета с минимум два чифта влакове на седмица	25 %

Таблица 6. Въвеждане на стимули за нови продукти/услуги – предложение на Консултанта

3.8.2. Експлоатационна схема:

В Референтния документ на НКЖИ е описана експлоатационната схема, която е в съответствие с (по-старата и новата) нормативна рамка на ЕС за взаимно компенсиране на закъснения: *"Виновната страна, която причинява закъснение плаща обезщетение на минута към другите страни (НКЖИ и ЖП)"*. Правилата и тарифите, описани в настоящия РД на НКЖИ са приемливи, като се смята, че системата работи добре.

Промяна на маршрута на влака:

В случай, че алтернативният маршрут или промяната в разписанието е неочаквано (не е упоменато в договорното споразумение за достъп), ЖП трябва да получи обезщетение.

Например, в случай, че планиран ремонт отнема по-дълго от първоначално планираното време и ако трасето описано в договора не е на разположение, железопътното предприятие следва да получи обезщетение. Ако се затварят участъци по линии и в дни, които не са упоменати в първоначалния договор, железопътното предприятие следва да получи обезщетение.

- Обезщетението/компенсацията за неналичност на предварително планираните трасета, както е планирано в договора ще бъде размера на инфраструктурните такси за достъп. В тези случаи железопътното предприятие не следва да заплаща такса (за достъп и ползване на инфраструктурата, както и за достъп до електроразпределение), което означава, че не следва да се заплаща такса за ползване на инфраструктурата, както по отношение на оригиналния, така и по отношение на алтернативния маршрут на отклонение.



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

- За допълнителните разходи при ползване на алтернативни маршрути на отклонение, които водят до закъснение > 12 часа, се дължи пълно обезщетение въз основа на допълнителните работни часове за 2 служители;
- В случай, че алтернативния маршрут е с 50% по-дълъг от предварително заявения, се дължи пълно обезщетение за разходите за изминаването на допълнителните влак-км.;

Тарифата за работните часове при изчисляване на обезщетението за допълнителните влак-км ще се базира на фиксираните ставки, публикувани всяка година в РД на НКЖИ. Така ще се избегнат дискусии относно допълнителните разходи и ще се предостави стимул на НКЖИ за правилно планиране на ремонтните дейности и управление на сключените договори. Обезщетението за всички железопътни предприятия ще бъде еднакво.

3.8.3. Такса за резервация/анулиране на трасета:

За влакови маршрути, включени в годишното разписание, системата на таксуване е както следва:

- 10% от трасетата с определена начална/крайна точка да могат да бъдат отменени безплатно с предизвестие до 24 часа;
- В случай, че се налага анулиране на повече от 10% от трасетата, включени в годишното разписание, се заплащат 50% от дължимите такси за достъп за тези трасета;

Краткосрочно планиране:

- Планиране на ново трасе + цена на 3 работни часа (около 25 лв), не се налага допълнително плащане за анулирането

Използване на предварително планирани трасета – особено при международните превози за подобряване на процеса на планирането.

- Заявяване на ново трасе поне 2 дни предварително: 15 лв.;
- Заявяване на ново трасе един дни предварително: 20 лв.;
- Заявяване на ново трасе същия ден: 25 лв.

Разпределянето на трасетата се извършва по ред на постъпване на заявленията.



European Union



NATIONAL
STRATEGIC
REFERENCE FRAMEWORK
2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ
По бързо, по-бързо...



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

3.9. Проверки от страна на Регулаторния орган

Новият режим на таксуване подлежи на проверка от Регулаторния орган. Регулаторният орган следва да направи оценка на съответствието на новата тарифна политика със законодателството на ЕС, като се фокусира главно на следните елементи:

- Разпределяне на разходите на преки и косвени, на допустими и недопустими разходи;
- Анализ на системата за осчетоводяване на разходите на НКЖИ;
- Преглед на целите на тарифната политика за достъп и ползване на железопътната инфраструктура и анализ на степента на постигането на тези цели с предложенията на Консултанта;
- Валидиране на данните от анализа на трафика, като основа за определяне на категориите влакове според теглото и на различните категории линии;
- Сегментиране на пазара;
- Способност на пазара да понесе евентуални надценки;
- Прозрачност и недопускане на дискриминация при определянето на новия режим на таксуване;
- Влияние на новата тарифна политика върху приходите на НКЖИ и разходите за железопътните предприятия;
- Обосновка за увеличение на таксите;
- Съответствие на новия режим на таксуване със законовите изисквания (на европейско и национално ниво);
- Правилно изчисляване на базовите цени.



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ Поenius, по-бързо...



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

4. Първи проект на структура на Регулаторно Ръководство

4.1. Въведение

Под-задача 5.3. Изготвяне на структурата на първия проект за Регулаторно Ръководство има за цел да разработи и представи пред основните заинтересовани страни –ИАЖА, НКЖИ и железопътните предприятия, концепцията на документа Регулаторно Ръководство, основната му цел и обхват.

Регулаторното Ръководство е нов документ за железопътния сектор в България. Той не е определен в законодателството, което предполага по-широко разбиране и продължителни дискусии за основните му цели и обхват.

Настоящата част от доклада представя професионалното разбиране на Консултанта за Регулаторно Ръководство като първа стъпка. Документът ще бъде развиван по време на консултациите с Регулаторния орган, Инфраструктурния управител и железопътните предприятия.

Регулаторното Ръководство се издава от Регулаторния орган и въвежда принципите на *Добрия Регулатор (виж Приложение 2 - Принципи и препоръки основаващи се на Ръководни принципи за регулиране на качеството и производителността, ОИСП, 2005 г. и препоръките на Съвета за регулаторната политика и управление, ОИСП, 2012 г.)*.

Регулаторният орган издава Регулаторно Ръководство за да очертае критериите и процедурите, които да бъдат следвани от НКЖИ и операторите на обслужващи съоръжения при обработването на заявления за влакови маршрути и други железопътни инфраструктурни услуги, както и таксуването на тези услуги.

Регулаторното Ръководство ще представи как Регулаторния орган изпълнява основните задачи, дефинирани от Европейското законодателство, сред които са:

- **гарантиране**, че таксите, определени от Инфраструктурния управител са прозрачни и недискриминационни,
- **наблюдение** на конкуренцията на пазара на железопътни услуги;
- роля на **първа инстанция** за решения по постъпили жалби.

Регулаторното Ръководство ще улесни всички заинтересовани страни на железопътния пазар с наличието на ясни и прозрачни процедури, които са възможно най-прости за следване от кандидатите, и които улесняват своевременното и ефективното разглеждане на заявленията.

Регулаторното Ръководство ще бъде публикувано и ползвано като източник на основни насоки за индустрията и не следва да се тълкува като ангажимент за вземане на конкретно решение от страна на Регулаторния орган. То трябва да бъде преработвано и преиздавано редовно, като се отчитат опита, който се натрупва, и променящите се обстоятелства, а на читателите се препоръчва да се убедят чрез интернет страницата на Регулаторния орган, че ползват най-новата версия.

Настоящото Ръководство определя подхода на Регулаторния Орган при регулирането и наблюдението на услугите, предоставяни от Инфраструктурния управител (минималния пакет за достъп и други услуги), а също и при обезпечаването на справедлив достъп до железопътната мрежа на пътническите и товарните железопътни предприятия, както и за постигане на оптимално използване на капацитета.



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

4.2. Подход и обосновка

Регулаторната рамка, приложима при използване на капацитета на железопътната мрежа, е определена от Българския Закон за железопътен транспорт.

Българските нормативни актове, относими към предмета на настоящата под-задача са:

- Закон за железопътния транспорт, 2001;
- Методика за изчисляване на таксите за железопътната инфраструктура, приета с ПМС 92/2012;
- Наредба 41/2001 на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС).

Има и някои общи законови акта, които са приложими и към железопътния транспорт, като:

- Закон за държавния служител;
- Закон за административните нарушения и наказания;
- Административно-процесуален кодекс.

Европейското законодателство, относимо към предмета на проекта, се състои от:

- Директива 91/440/ЕИО от 29 юли 1991 г. относно развитието на железниците в Общността, Официален вестник L 237, 24/08/1991, стр. 0025 – 0028;
- Директива 95/18/ЕО от 19 юни 1995 година относно лицензиране на железопътните предприятия, Официален вестник L 143, 27/06/1995, стр. 0070-0074;
- Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура и за сертифициране за безопасност, Официален вестник L 343, 14/12/2002, стр. 32–77;
- Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на Единно Европейско Железопътно Пространство, Официален вестник L 343, 14.12.2012, стр. 32–77.

Първите три директиви: Директива на Съвета 91/440/ЕИО от 29 юли 1991 г., Директива на Съвета 95/18/ЕО от 19 юни 1995 г. и Директива на Съвета 2001/14 ЕО от 26 февруари 2001 г. са съществено променени. Тъй като са необходими по-нататъшни изменения, с оглед постигане на по-голяма яснота, посочените директиви са преработени и обединени в един акт - Директива 2012/34/ЕС.

Директива 2012/34/ЕС определя в член 65, че *Директиви 91/440/ЕИО, 95/18/ЕО и 2001/14/ЕО, изменени с директивите, посочени в Приложение IX, част А, се отменят, считано от 15 декември 2012 г., без да се засягат задълженията на държавите-членки по отношение на сроковете за транспониране в националното законодателство на директивите, посочени в част Б от Приложение IX. Позоваванията на отменените директиви се тълкуват като позовавания на настоящата директива и се четат в съответствие с таблицата на съответствието в Приложение X.*



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ Поenius, по-бързо...



European Investment Bank

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

Отчитайки обстоятелството, че Директива 2012/34/ЕС не е транспонирана все още в българското законодателство и проектозаконите за изменение, изготвени от ИАЖА, не бяха първоначално предоставени на вниманието на Консултанта, Регулаторното Ръководство се разработва, следвайки логическата рамка на посочената Директива 2012/34/ЕС и в максимално съответствие с проекта на Закона за изменение публикуван на 09.09.2015 г.

Поради тази причина Регулаторното Ръководство ще има отложено влизане в сила, т.е след като българският закон е съответно изменен или след приемането на нов закон за транспониране на Директивата.

Регулаторното Ръководство ще представи принципите на Добрия Регулатор. Тези принципи могат кратко да се опишат чрез следните понятия, които ще бъдат следвани от Регулаторния орган:

- **пропорционалност** (мащаб на проблема), т.е. разследването и нивото на предприетите действия трябва да бъдат пропорционални по значимост на жалбата и проблема;
- **отчетност** (пред заинтересованите страни и обществеността), т.е. Регулаторният орган следва да упражнява правомощията си като самият той се отчита пред всички заинтересовани страни в железопътния сектор и обществеността като цяло, чиито интереси трябва да бъдат защитени от справедлив и недискриминационен начин;
- **последователност** (без изненади), т.е. решенията на Регулаторния орган следва да бъдат последователни и да отговарят на общите очаквания на заинтересованите страни и на пазара;
- **прозрачност** (ясна обосновка), т.е. процесът на вземане на решения следва да бъде справедлив и прозрачен, заинтересованите страни трябва да могат да определят критериите и процедурите, които са следвани, както и мотивите за резултата от разследването/оценката;
- **насоченост** (постигане на желаня краен резултат), т.е. решението не трябва да бъде общо, а насочено към същността на жалбата, и да гарантира, че дава конкретни насоки като пример и модел, който да бъде следват в бъдеще, а не обща препоръка, която води повече до объркване, отколкото до разрешаване на проблема.

4.3 Роля на Регулаторния орган

ИАЖА е Регулаторния орган в областта на железопътния транспорт.

Основните задачи на Регулаторния орган са определени от законодателството на ЕС както следва:

1. Регулаторният орган е **решаващ орган** от първа инстанция относно решения на ИУ или железопътно предприятие, взети при непрозрачна процедура или дискриминационни условия за достъп.
2. Регулаторният орган **гарантира**, че таксите, определени от ИУ са прозрачни и недискриминационни.
3. Той следи преговорите между кандидата – железопътно предприятие и ИУ относно размера на таксите и се намесва при необходимост. Една от последиците на приложението на Директива 2012/34/ЕС е възможността кандидатът/железопътното предприятие да подаде жалба до РО за несправедливо и дискриминационно определяне на таксите от ИУ.
4. Регулаторният орган **наблюдава** конкуренцията на пазара на железопътни услуги. При тази функция той взема решения по жалби или по своя собствена инициатива (служебно) за подходящите мерки за коригиране на нежелателни действия.



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ Поenius, по-бързо...



European Investment Bank

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

5. Регулаторният орган гарантира, че таксите, определени от Инфраструктурния управител са в съответствие с правната рамка и не създават условия за дискриминация. Преговори между кандидатите и ИУ за размера на таксите за достъп до инфраструктурата са разрешени, само ако са проведени под надзора на Регулаторния орган. Регулаторният орган се намесва, ако преговорите противоречат на изискванията на Директива 2012/34/ЕС.

В България, досега, Изпълнителна агенция Железопътна Администрация (ИАЖА) е Регулаторният орган за железопътния транспорт (изм. ДВ 47/2011 Закон за железопътния транспорт, 2001).

4.4 Отговорности на ИУ относно разпределението на капацитета и изчисляването на таксите за достъп

По-голямата част от националната железопътна мрежа в Република България се управлява от един управител - Национална компания "Железопътна инфраструктура" като Управител на Железопътна инфраструктура (ИУ), докато железопътните услуги се предоставят от железопътни предприятия (ЖП) съгласно договори за регулиран достъп. Ако железопътното предприятие иска достъп до националната железопътна мрежа, то ще трябва да сключи договор за достъп до релсовия път с ИУ.

Национална компания "Железопътна инфраструктура", в качеството си на управител на железопътната инфраструктура, е отговорна за:

- изграждането, поддържането, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура,
- управлението на системите за контрол и безопасност на движението, както и
- осигуряването на достъп до железопътната инфраструктура на железопътните превозвачи.

Управителят на железопътната инфраструктура е упълномощен по българския Закон за железопътния транспорт, 2001 г. да организира, съхранява и поддържа регистър на обектите на железопътната инфраструктура, предадени му за управление.

За гарантиране на прозрачност и недискриминационен достъп до железопътната инфраструктура и до услугите в обслужващите съоръжения за всички железопътни предприятия, ИУ е длъжен да публикува всяка година цялата информация, необходима за упражняване на правото на достъп до мрежата в Референтен документ.

Референтният документ се публикува на български и английски език в съответствие с утвърдената международна практика на сайта на ИУ: <http://www.rail-infra.bg/>.

4.5 Структура на Регулаторното Ръководство

Структурата и предложеното съдържание на Регулаторното Ръководство следват Директива 2012/34/ЕС. Този подход позволява лесно адаптиране и развитие на документа на по-късен етап, когато Директивата е транспонирана в българското законодателство.

Заедно с казаното до тук, Регулаторното Ръководство се състои от няколко основни глави като:

- **Глава 1. Достъп до железопътната инфраструктура и услуги**

Тази глава обяснява процедурите, които се следват, при подаване на заявления за договори за достъп до железопътната мрежата за спедитори, превозвачи на товари и пътници, както и заявления за изменение на съществуващи договори.



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

Целта на Регулаторния орган е да гарантира, че заявленията се подават своевременно в съответствие с нормативните изисквания, законодателството на ЕС и транспониращи го правила, както и задълженията, които те определят.

Глава първа ще определи подробно:

- Условието за предоставяне на достъп до железопътната инфраструктура;
- Ограничаването на правото на достъп и на право да се качват и слизат пътници;
- Такси за железопътните предприятия, предоставящи пътнически услуги;
- Условието за достъп до услуги.

- **Глава 2. Право на достъп и ползване на капацитета**

Основно право на всеки кандидат е правото на достъп до железопътната инфраструктура. Тази Глава обяснява смисъла на правата за достъп и включва отношенията между Регулаторния орган и съответните контрагенти по отношение на следните въпроси:

- Разпределение и използване на капацитета: роля на Регулаторния орган;
- Права за достъп;
- Сигурност и гъвкавост при заявяването на права за товарните превозвачи;
- Сигурност и гъвкавост при заявяването на права за пътническите оператори;
- Защитени права;
- Продължителност и едностранно прекратяване;
- Възможност за разширяване/усилване на капацитета.

- **Глава 3. Събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура и за разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура**

Обхватът на Глава 3 е подобен на обхвата на Референтния документ. Референтният документ определя характера на инфраструктурата, която е на разположение на железопътните предприятия, и съдържа информация, определяща условията за инфраструктурен достъп.

Без да има дублиране, тази глава е адресирана директно до потребителите на железопътната инфраструктура и представя активната роля на Регулаторния орган при гарантиране на справедливо разпределяне на капацитета и поддържане на конкурентостта на пазара. Тя ще има следната структура:

- Общи принципи;
- Ефективно използване на капацитета на инфраструктурата;
- Референтен документ (съдържание и календар за публикуване);
- Споразумения между железопътните предприятия и Инфраструктурния управител;
- Инфраструктура и услуги - такси;



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

- Принципи на таксуване;
- Изключения от принципите на таксуване;
- Схема за ефективност/експлоатационна схема;
- Такси за резервация;
- Разпределяне на инфраструктурен капацитет - кандидати и рамково споразумение;
- График и координация на процеса;
- Анализ на капацитета;
- Инфраструктурен капацитет за техническа поддръжка/ремонтни дейности;
- Мониторинг на конкурентоспособността на пазарите на железопътни услуги.

- **Глава 4. Право на жалба до Регулаторния орган**

Всеки кандидат има право да подаде жалба до РО ако счита, че е третиран несправедливо, че е дискриминиран или по някакъв друг начин ощетен, и по-специално - срещу решения, приети от ИУ или от друго железопътно предприятие или оператор на обслужващо съоръжение.

Тази Глава обяснява правата на всеки кандидат при евентуално обжалване и може да съдържа някои образци за използване от кандидатите. Тук се включват следните основни елементи:

- Правни основания за жалба;
- Консултации с представители на потребителите;
- Надзор от Регулаторния орган;
- Искане за съответна информация от ИУ, кандидатите и всяко трето лице;
- Разглеждане на жалбите;
- Служебно начало от РО за подходящи мерки;
- Решенията, взети от РО, подлежат на съдебен контрол;
- Решенията, взети от РО, трябва да бъдат публикувани;
- Правомощия на РО да одитира или да предизвиква външни одити;
- Заключение относно въпроси, свързани с държавното финансиране и докладване до компетентните органи.

Структурата, изложена по-горе, е само първоначално предложение и може да претърпи изменения в зависимост от бъдещите дискусии на следващия етап на проекта.

Първият проект на рамка, обосновката и структурата са включени в Приложение 3 към доклада.



European Union



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

5. Консултации със заинтересованите страни по отношение на Регулаторното Ръководство

Под-задача 5.4 Консултации със заинтересованите страни е насочена главно към постигане на обща позиция по основните въпроси, които ще бъдат представени в Регулаторното Ръководство.

По време на уговорените от Консултанта срещи (27-28 май), правните експерти на екипа посетиха НКЖИ и ИАЖА и представиха основната концепция за Регулаторното Ръководство. Допълнителна среща на правните експерти на екипа на Консултанта се проведе в ИАЖА на 11 юни 2015 г.

В резултат на ползотворното сътрудничество между експертите на всички страни, се формира обща позиция за по-нататъшното разработване и развитие на концепцията за Регулаторното Ръководство.

По време на първоначалните консултации бе договорено, че Консултантът следва да изготви Регулаторното Ръководство като документ, издаден от името на ИАЖА под формата на препоръка към всички заинтересовани страни, която отразява всички нови изисквания на европейското и българското законодателство в областта на дефинирането и прилагането на таксуването на ползването и достъпа до железопътна инфраструктура.

Когато бъде завършено, Регулаторното Ръководство ще бъде публикувано на български и английски език, в съответствие със съществуващите международни практики на уебсайта на ИАЖА: <http://www.iaja.government.bg>



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ По време, по време...



European Investment Bank

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

6. План за Действие, свързан с въвеждането на новия режим на таксуване

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. 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:
 - 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



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

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;
- Условието 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;



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ По време, по време...



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

- 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.



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

Държавно ниво

Действие	Сегашно положение	Целите, които следва да бъдат постигнати при въвеждане на новия режим на таксуване	Срок за изпълнение			
			2016	2017	2018	2019
<p>Промяна на съществуващото законодателство и регулаторна рамка по отношение на определянето и одобряването на новия режим на таксуване</p>	<p>Закон за Железопътния транспорт 2001</p> <p>Наредба 41 /2001</p>	<p>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.</p>				
<p>Изясняване на съвместимостта между законодателството за железопътния и енергийния сектор в България във връзка с таксуването на достъпа до разпределение на електрическа енергия</p>	<p>Закон за Железопътния транспорт 2001</p> <p>Наредба 41 /2001</p> <p>Постановление 92/2012</p> <p>Закон за енергетиката 2003</p>	<p>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.</p>				
<p>Преглед на нормативната уредба, с оглед осигуряване на съответствие с Директива 2012/34/ЕС, като се имат предвид съществуващите вече разпоредби;</p> <p>Изготвяне на необходимите под законови актове и наредби, които следва да се добавят</p> <p>Обръщане на особено внимание на правния статут, правомощията и ресурсите на Регулаторния Орган.</p>	<p>Съществуващи несъответствия между съществуващото Българско железопътна нормативна уредба и законодателството на ЕС за железопътния сектор</p>	<p>Пропуските следва да бъдат идентифицирани и попълнени.</p> <p>Предстои изготвените текстове да бъдат представени за обсъждане в парламента и приемане от Правителството</p>				

Таблица 7. План за действия 2016 – 2019 г – Държавно ниво



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

Действие	Сегашно положение	Целите, които следва да бъдат постигнати при въвеждане на новия режим на таксуване	Срок за изпълнение			
			2016	2017	2018	2019
<p>Окончателно въвеждане на новата система за таксуване и публикуване в Референтния документ</p> <p><u>Б: Изготвяне на Референтния документ за 2018 г. в съответствие с изискванията на Директива 2012/34/ЕС.</u></p> <p><i>Референтният документ за 2018 г., който следва да се публикува през януари 2017 г. трябва да включва следните допълнителни елементи:</i></p>			■			
<p>Планиране на ремонтните дейности за 2018 г.;</p>	<p>В текущия Референтен документ липсва такава информация</p>	<p>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.</p>	■			
<p>Модел на договорно споразумение между ЖП и НКЖИ, и по-специално споразумението за достъп и ползване на инфраструктурата;</p>	<p>В текущия Референтен документ липсва такъв образец</p>	<p>Следва да бъде изготвен, обсъден с ЖП и ИАЖА, и добавен като Приложение на Референтния документ</p>	■			



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ Поenius, по-бързо...



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

Действие	Сегашно положение	Целите, които следва да бъдат постигнати при въвеждане на новия режим на таксуване	Срок за изпълнение			
			2016	2017	2018	2019
<p>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);</p> <p>Описание на процедурите за регистрация движението на влаковете и тяхното потвърждение от двете страни;</p> <p>Нова методика за режима на таксуване за минималния пакет за достъп и другите услуги и нови ценови нива на таксите.</p>	<p>Настоящата практика при месечното планиране на ремонтни работи се различава от описаното в Референтния документ</p> <p>Съществуващата система е базирана главно на потока от писмена документация в посока от регионалните звена на НКЖИ към централното управление</p>	<p>Промяна на описанието на процедурите, с цел да се вземат предвид настоящите практики.</p> <p>Максимално автоматизиране и централизиране на процедурите по регистрация и валидиране</p> <p>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.</p>	■			
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,	■			



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

Действие	Сегашно положение	Целите, които следва да бъдат постигнати при въвеждане на новия режим на таксуване	Срок за изпълнение			
			2016	2017	2018	2019
Условия за плащане.	Не съществува информация в текущия РД.	описание на новите процедури в РД 2018. Изготвяне на информация относно условията за плащане и включване в РД 2018.	■			
<p><u>В: Подготовка за въвеждането на промени в организационната структура на НКЖИ с оглед частично прилагане на функционалността на частния сектор в дейностите на НКЖИ.</u></p> <p>Разработване на показатели за изпълнение (качество на предлаганите услуги, разходи за услугите);</p> <p>Въвеждане на механизъм за намаляване на разходите на НКЖИ и последващ контрол (Държава, ИАЖА);</p> <p>Рационализиране на комуникацията между НКЖИ и техните клиенти при искане на влаково трасе, влаково движение, пренос на данни, фактуриране и плащане;</p>	Текущата комуникация е сложна и се извършва главно писмено	По-прецизно определяне и на показателите за изпълнение и подобър контрол на тези показатели, както и на съответните отговорности на НКЖИ, държавата и ИАЖА в процеса на мониторинг;	■			
		Определяне на нови възможности за провеждане на комуникацията, представяне и обсъждане на предложенията с ЖП, прилагане на една предпочитания от		■		



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

Действие	Сегашно положение	Целите, които следва да бъдат постигнати при въвеждане на новия режим на таксуване	Срок за изпълнение			
			2016	2017	2018	2019
<p>Изготвяне и въвеждане в действие на работно разписание от НКЖИ;</p> <p>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;</p> <p>Разработване на нови услуги, особено по отношение на допълнителните и спомагателни услуги;</p> <p>Промяна на фирмената култура и философия.</p>	<p>Използване на специално разработен софтуер</p> <p>Няма реален диалог на ниво маркетинг и продажби между НКЖИ и ЖП</p> <p>Не съществува ясно определение на тези услуги от маркетингова гледна точка</p> <p>Към сегашния момент НКЖИ е по-скоро строителна компания, която предимно изразходва средства</p>	<p>всички вариант</p> <p>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</p> <p>Да се разработи такъв подход и да се приложи на практика</p> <p>Да се разработи маркетингов подход за отчитане на потребностите на пазара, с оглед въвеждане на нови услуги и нова ценова политика</p> <p>НКЖИ следва да се превърне в доставчик на услуги на ЖП и оторизирани заявители</p>				

Таблица 8. Схема на план за действие 2016 – 2019 г. – ниво НКЖИ



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ По време, по време...



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

Ниво ИАЖА

Действие	Сегашно положение	Целите, които следва да бъдат постигнати при въвеждане на новия режим на таксуване	Срок за изпълнение			
			2016	2017	2018	2019
Подсигуряване на необходим организационен капацитет по отношение на човешките и материални ресурси, които 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 недискриминационен начин				


Действие	Сегашно положение	Целите, които следва да бъдат постигнати при въвеждане на новия режим на таксуване	Срок за изпълнение			
			2016	2017	2018	2019
<p>Организиране на консултации най-малко веднъж на две години, с представители на клиентите на железопътните товарни и пътнически транспортни услуги.</p> <p>Разработване на процедура за обмен на информация с ИУ, заявителите и трети страни на територията на България.</p> <p>Извършване на одити или стартиране на процедури по външни одити на Управители на железопътна инфраструктура, оператори на обслужващи съоръжения.</p> <p>Установяване на сътрудничество и обмен на информация с други Регулаторни органи в страните от Европейския съюз.</p>	<p>Не съществува такава практика към момента.</p> <p>Такъв механизъм липсва.</p> <p>Не се провеждат.</p> <p>Процесът вече е започнал. Въпреки това, поради липса на достатъчно финансиране и персонал, тези изисквания не са все още напълно изпълнени.</p>	<p>Зачитане на мнението и възгледите на заинтересованите страни</p> <p>Улесняване на ИАЖА за ефективно изпълнение на основните си задължения.</p> <p>Да се подsigури съответствието с изискването за разделно счетоводство</p> <p>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.</p>				
						

Table 9. Схема на план за действие 2016 – 2019 г. – ниво ИАЖА



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ Поenius, по-близко...



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

7. Окончателна версия на Проекта за Регулаторно Ръководство

Настоящата глава представя окончателен проект версия на Наръчника за наредбите да бъдат представени на заинтересованите страни за по-нататъшно консултации и дискусии преди края на септември 2015.

Структурата на документа е, както следва:

ПРЕДИСЛОВИЕ

МОДУЛ 1. ВЪВЕДЕНИЕ

МОДУЛ 2. ЗАКОНОВА И РЕГУЛАТОРНА РАМКА

МОДУЛ 3. ПРИНЦИПИ НА РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА КАПАЦИТЕТА И ИЗЧИСЛЕНИЕ НА ИНФРАСТРУКТУРНИТЕ ТАКСИ ЗА ДОСТЪП

Глава 1: Общи принципи

Раздел 1: Дефиниране на методологията за определяне на инфраструктурните такси за достъп

Раздел 2: Принципи на структуриране на таксите

Раздел 3: Преки разходи

Глава 2: Действителни инфраструктурни такси за достъп – Рамка

Раздел 1: Методика, използвана за определяне на системата за таксуване

Раздел 2: Цели, които трябва да бъдат постигнати чрез методиката за инфраструктурните такси за достъп

Раздел 3 Съгласувана политика на таксуване/ценообразуване

Глава 3: Изчисляване на преките разходи за изчисляване на таксите за минималния пакет за достъп

МОДУЛ 4. УСЛОВИЯ И ПРОЦЕДУРИ ЗА ДОСТЪП ДО ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

Глава 1. Достъп до железопътна инфраструктура и предоставяни услуги

Раздел 1. Условия за достъп до железопътната инфраструктура

Раздел 2. Ограничаване на правото на достъп и правото на взимане и оставяне на пътници

Раздел 3. Условия за достъп до услуги

Раздел 4. Договорни споразумения за инфраструктурен достъп

Глава 2. Права на достъп и ползване на капацитет

Раздел 1. Разпределение и ползване на капацитета

Раздел 2. Разпределение на капацитета



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ Поenius, по-бързо...



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

Раздел 3. Сътрудничество при разпределяне на инфраструктурния капацитет на повече от една мрежа

Раздел 4. Заявители

Раздел 5. Права на достъп

Раздел 6. Сигурност и гъвкавост при изразяването на правата за бенефициентите на достъп за товарни превози

Раздел 7. Сигурност и гъвкавост при изразяването на правата за бенефициентите на достъп за пътнически превози

Раздел 8. Продължителност и едностранно прекратяване

Раздел 9. План за увеличаване на капацитета

Глава 3. Събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура и за разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура

Раздел 1. Ефективно използване на капацитета на инфраструктурата

Раздел 2. Референтен документ за железопътната мрежа

Раздел 3. Споразумения между железопътни предприятия и управители на инфраструктура

Раздел 4. Инфраструктурни такси и такси за услуги

Раздел 5. Стимули

Раздел 6. Принципи на налагане на такси

Раздел 7. Изключения от принципите на таксуване

Раздел 8. Експлоатационна схема

Раздел 9. Такси за резервации

Раздел 10. Рамкови споразумения

Раздел 11. Заявления

Раздел 12. Процедура по заявяване на капацитет

Раздел 13. Изготвяне на разписание

Раздел 14. Процес на съгласуване

Раздел 15. Претоварена инфраструктура

Раздел 16. Извънредни заявки

Раздел 16. Специализирана инфраструктура

Раздел 18. Анализ на капацитета

Раздел 19. Инфраструктурен капацитет за работи по поддръжка

Раздел 20. Мониторинг на условията за конкуренция на пазарите на железопътни услуги



European Union



NATIONAL
STRATEGIC
REFERENCE FRAMEWORK
2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ
По бързо, по-бързо...



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

Глава 4. Право на обжалване пред Регулаторния орган

Раздел 1. Законови основания за обжалване

Раздел 2. Консултации с ползвателите на услуги

Раздел 3. Надзор на Регулаторния орган

Раздел 4. Искане на необходима информация от управителя на инфраструктура, заявителите и трети лица

Раздел 5. Разглеждане на жалби

Раздел 6. Решенията, взети от регулаторния орган, подлежат на съдебен контрол

Раздел 7. Правомощия по провеждането на одити или започването на външни одити

МОДУЛ 5. ОБРАЗЦИ НА ДОКУМЕНТАЦИЯ



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ По бързо, по-бързо...



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

Предисловие

Настоящият документ е първият проект на Регулаторно Ръководство, разработен от Консултанта въз основа на предварителни консултации с Управителя на железопътната инфраструктура и Регулаторния орган.

Проектът е разработен в съответствие с Директива 2012/34/ЕС. Документът ще бъде допълнен и съгласуван с националното законодателство и следващия кръг от консултации със заинтересованите страни.

След изготвяне на окончателния вариант при следващите етапи на проекта, влизането в сила на Регулаторното Ръководство се отлага до бъдещото транспониране на Директива 2012/34/ЕС в националното законодателство.



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ По бързо, по-бързо...



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

Модул 1. Въведение

Целта на Регулаторното Ръководство е да определи критериите и процедурите, които да бъдат следвани при обработване на заявления за получаване на влакови трасета и предоставяне на други железопътни инфраструктурни услуги съгласно упражняването на функциите по Закона за Железопътния Транспорт, 2001 г., като по този начин:

- се **гарантира**, че таксите, определени от Управителя на железопътната инфраструктура са недискриминационни;
- се **следи** конкуренцията на пазара на железопътни услуги, и
- роля на **апелативен орган** на първа инстанция и
- се осигурява цялостна правна рамка за процедурите по разпределение на капацитета.

Регулаторното Ръководство ще улесни всички заинтересовани страни на железопътния пазар с наличието на ясни и прозрачни процедури, които са възможно най-прости за следване от кандидатите, и които улесняват своевременното и ефективното разглеждане на заявките за капацитет.

Регулаторното Ръководство ще бъде публикувано и ползвано като източник на основни насоки за индустрията и не следва да се тълкува като ангажимент за вземане на конкретно решение от страна на Регулаторния орган.

То трябва да бъде преработвано и преиздавано редовно, като се отчитат опита, който се натрупва, и променящите се обстоятелства, а на читателите се препоръчва да се убедят чрез интернет страницата на Регулаторния орган, че ползват най-новата версия.



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ Поenius, по-бързо...



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

Модул 2. Законова и регулаторна рамка

Регулаторната рамка, отнасяща се до използването на капацитета на железопътната мрежа е установена с българския Закон за железопътния транспорт (2001 г.). Съществуват и някои подзаконовни нормативни актове, свързани с прилагане на отделни въпроси от Закона, които допълват правната рамка.

Българските нормативни актове, свързани с таксуването на достъпа до железопътна инфраструктура, достъпа до и ползването на обслужващи съоръжения и с основните функции на Регулаторния Орган, с които се транспонира Директива 2012/34/ЕС, все още са в проектна фаза. Тази версия на Регулаторното Ръководство отчита Законопроекта за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт, публикуван за обсъждане на 9 ноември 2015 г. Преди да бъде официално публикувано, Регулаторното Ръководство ще бъде адаптирано в съответствие с всички закони, които към момента са в процес на подготовка.

Приложимото законодателство е Директива 2012/34/ЕС.

Като се има предвид факта, че Директива 2012/34/ЕС все още не е транспонирана в българското законодателство, настоящият проект на Регулаторното Ръководство се разработва следвайки логическата рамка на посочената Директива и в максимална степен в съответствие с проекта на закона за изменение и допълнение на Закона за Железопътен Транспорт.

Регулаторното Ръководство ще представи принципите на Добрия Регулатор.

Тези принципи могат кратко да се опишат чрез следните понятия, които ще бъдат следвани от Регулаторния орган:

- **пропорционалност** (мащаб на проблема), т.е. разследването и нивото на предприетите действия трябва да бъдат пропорционални по значимост на жалбата и проблема;
- **отчетност** (пред заинтересованите страни и обществеността), т.е. Регулаторният орган следва да упражнява правомощията си като самият той се отчита пред всички заинтересовани страни в железопътния сектор и обществеността като цяло, чиито интереси трябва да бъдат защитени от справедлив и недискриминационен начин;
- **последователност** (без изненади), т.е. решенията на Регулаторния орган следва да бъдат последователни и да съответстват на общите очаквания на заинтересованите страни и на пазара;
- **прозрачност** (ясна обосновка), т.е. процесът на вземане на решения следва да бъде справедлив и прозрачен, заинтересованите страни трябва да могат да определят критериите и процедурите, които са следвани, както и мотивите за резултата от разследването/оценката;
- **насоченост** (постигане на желания краен резултат), т.е. решението не трябва да бъде общо, а насочено към същността на жалбата, и да гарантира, че дава конкретни насоки за бъдещи действия, а не обща препоръка, която води повече до объркване, отколкото до разрешаване на проблема.



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ Поenius, по-близко...



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

Модул 3. Принципи на разпределение на капацитета и изчисление на инфраструктурните такси за достъп

Глава 1: Общи принципи

Раздел 1: Дефиниране на методологията за определяне на инфраструктурните такси за достъп:

- 1) Българските компетентни органи определят тарифната рамка.
- 2) Тарифната рамка трябва да реши проблемите и да отговори на нуждите на железопътния сектор в България.
- 3) Българските компетентни органи установяват правила за таксуване или делегират такива правомощия на Управителя на инфраструктурата.
- 4) Българските компетентни органи трябва да гарантират, че Референтният документ съдържа тарифната рамка и правилата за таксуване, или да посочи уебсайт, където са публикувани тарифната рамка и правилата за таксуване.
- 5) Таксуването и графици за разпределяне на капацитета трябва да позволяват на Управителите на инфраструктурата оптимално ефективно да използват капацитета на железопътната инфраструктура.
- 6) Инфраструктурните такси за достъп следва да бъдат такива, че да стимулират доставчиците на транспортни услуги да използват железопътната инфраструктура, а Управителят на инфраструктурата да я управлява и развива ефективно.
- 7) Правният субект, отговорен за разпределение на капацитета трябва да определи и събира таксата за използване на капацитета на инфраструктурата в съответствие с установените правила за таксуване и тарифната рамка.
- 8) Правният субект, отговорен за разпределение на капацитета трябва да гарантира, че използваната схема за таксуване е базирана на едни и същи принципи по цялата мрежа.

Раздел 2: Принципи на структуриране на таксите:

- В съответствие с изискванията на българското законодателство и нормативните документи на ЕС, таксите за услуги от минималния пакет за достъп трябва да се изчисляват на базата на преките разходи. Това са разходите произтекли директно вследствие на движението на влаковете.
- Минималният пакет за достъп обхваща:
 - (а) Обработка на заявките за ползване капацитети на инфраструктурата;
 - (б) Право за използване на предоставения капацитет;
 - (в) Използване на железопътната инфраструктура, включително стрелки и железопътни възли;



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ По време, по време...



European Investment Bank

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

- (г) Системи за управление на влаковете, включително сигнализация, регулиране, управление на движението, комуникация и предоставяне на информация за движението на влаковете;
- (д) Използване на електрическо оборудване за тракционен електрически ток, ако има такава;
- (е) Друга информация, необходима за въвеждането или извършването на услугата, за която е предоставен съответен капацитет.

- Всички останали услуги (достъп и използване на обслужващи съоръжения, допълнителни услуги и спомагателни услуги) могат да бъдат изчислени въз основа на пълните разходи плюс разумна печалба (ако доставчикът е само един) или въз основа на пазарна цена.
- Надбавки са възможни с оглед постигане на пълно възстановяване на направените от Управителя на инфраструктурата разходи, при условие, че пазарът може да понесе по-високите цени и че оптималната конкурентоспособност е гарантирана, по-специално за международни услуги. Надбавките се определят, за да не се изключва използването на инфраструктурата по пазарни сегменти, които могат да плащат поне разходите, произтекли директно вследствие извършването на влаковата услуга плюс определен процент печалба, който пазарът може да понесе.
- За отделни инвестиционни проекти, Управителят на инфраструктурата може да определя по-високи такси въз основа на дългосрочните разходи, ако такива проекти повишават ефективността и/или намаляват разходите и не може или не е било възможно да бъдат осъществени по друг начин.
- Възможни са стимули за насърчаване на нови услуги.
- Необходимо е прилагането на експлоатационна схема.
- Всички фактори или стимули трябва да бъдат прозрачни и недискриминационни.
- Законодателството на ЕС позволява ценова диференциация, ако се докаже че тя е основателна и/или би била поносима за участниците на пазара.

Раздел 3: Преки разходи

- **Преките разходи се изчисляват въз основа на Регламента за изпълнение (ЕС) 2015/909.**
- За изчисляването трябва да се използват исторически стойности и да се изчислят средни стойности от 3 години.
- **Недопустимите разходи трябва да бъдат изключени и те са дефинирани в Регламента за изпълнение (ЕС) 2015/909.**
- Недопустими разходи са:
 - постоянни разходи, свързани с предоставянето на участък от линия, които управителят на инфраструктура трябва да направи дори при липса на влаково движение на влаковете;
 - разходи, които не са свързани с плащания, направени от управителя на инфраструктура. Разходи или разходни центрове, които не са пряко свързани с предоставянето на пакета за минимален достъп и за достъп до инфраструктура, свързваща обслужващи съоръжения;
 - разходи за придобиване, продажба, разчистване, обеззаразяване, рекултивиране или наемане на земя или други дълготрайни активи;
 - постоянни разходи за цялата мрежа, включително за заплати и пенсии;
 - разходи за финансиране;
 - разходи, свързани с технологичния напредък или морално остаряване;



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ По Близко, по Близко...



European Investment Bank

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

- разходи за нематериални активи;
- разходи за датчици и оборудване за комуникации и сигнализация от страната на трасето, ако не се дължат пряко на извършването на влаковата услуга;
- разходи, свързани с отделни случаи на непреодолима сила, произшествия и прекъсвания на услугата, без да се засяга член 35 от Директива 2012/34/ЕС;
- разходи по електрозахранващото оборудване за задвижваща електроенергия, ако не се дължат пряко на извършването на влаковата услуга. Преките разходи за извършването на влакови услуги, при които не се използва електрозахранващо оборудване, не включват разходи за използването на такова оборудване;
- разходи, свързани с предоставянето на информация, упомената в точка 1, буква е) от Приложение II към Директива 2012/34/ЕС, освен ако са направени при извършването на влаковата услуга;
- административни разходи, направени по схеми за разграничаване на таксите, посочено в член 31, параграф 5 и член 32, параграф 4 от Директива 2012/34/ЕС;
- амортизацията, която не е определена въз основа на действително износване и увреждане на инфраструктурата поради извършването на влаковата услуга;
- частта от разходите за поддръжка и обновяване на гражданската инфраструктура, която не се дължи пряко на извършването на влаковата услуга.

Глава 2: Действителни инфраструктурни такси за достъп – Рамка

Раздел 1: Методика, използвана за определяне на системата за таксуване

Методиката е базирана на нормативните изисквания и целите, определени по време на консултациите с НКЖИ, ИАЖА и МТИТС.

Таксата за минималния пакет за достъп е базирана на преките разходи. Изчисляването на преките разходи е базирано на Аналитичния отчет на разходите на НКЖИ за 2013 г.

Раздел 2: Цели, които трябва да бъдат постигнати чрез методиката за инфраструктурните такси за достъп

Чрез методиката за инфраструктурни такси за достъп и въз основа на консултациите, трябва да бъдат постигнати следните цели:

- Стимулиране развитието на железопътния транспорт;
- Подобряване на качеството на железопътната мрежа;
- Осигуряване на прозрачни и не-дискриминационни условия за разпределение на капацитета за всяко железопътно предприятие;
- Гарантиране надеждността на трасетата;
- Стимулиране на нови услуги;



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

- Създаване на конкурентноспособни жп коридори, по-специално за товарни превози;
- Избягване на кръстосано субсидиране;
- Отчитане на по-голямото износване от тежкотоварните влакове;
- Намаляване на тежестта за данъкоплатеца;
- Гарантиране на финансова устойчивост на железопътния сектор в България;
- Рентабилна поддръжка и експлоатация на железопътната инфраструктура;
- Осигуряване на привлекателност на железопътната инфраструктура за железопътните оператори и други участници на пазара;
- По-добра интеграция в транспортния пазар на ЕС;
- Таксите, произтичащи от прилагането на новата схема за таксуване и подлежащи на плащане от различните железопътни предприятия не трябва да се отклоняват твърде много от таксите, заплатени от тях през 2013 г., като така ще се избегне чувството за дискриминация или за нечестно отношение и ще се предотвратят евентуални несъответствия в приходите и разходите за всички заинтересовани страни.

Раздел 3 Съгласувана политика на таксуване/ценообразуване

Въз основа на консултациите е разработена следната формула:

- Ценовата политика е базирана на **уникална базова цена за влак-км с диференциации** съгласно ясни критерии (влаков теглови клас, категория линия, използване на оборудване за захранване с тягова мощност)
- Плюс **стимули**:
 - Стимули за намаляване на нарушенията и подобряване на работата;
 - Стимули за развитие на бизнес/услуга.

ИТ – Формула

$$ИТ = (Vp_1 * L_1 * W_1 * Tkm_{L1W1} + Vp_x * L_x * W_x * Tkm_{LxWx} + ...) * (1-IN) + (Pe * MWh)$$

Където:

Tkm = влак-км

IN = стимул за нови влакови услуги

Vp = базова цена

Pe = цена за достъп до разпределение на електроенергия

L_x = коефициент тип линия

MWh = мегаватчас

W_x = коефициент тегло

* приложимо само за електрифицирани влакове

Фигура 6. Формула – нов режим на таксуване



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

Сегментация в зависимост от теглото

Въз основа на анализ на движенията на влаковете и на консултации е определена следната класификация в зависимост от теглото:

Група	Тегло на влака, тона		Параметър на таксуване
	От	До	Коефициент
1	0	350	70%
2	350	550	80%
3	550	1050	150%
4	1050	1650	280%
5	1650	2400	330%
6	2400	>>	500%

Таблица 10. Дефиниране – теглови класове, нов режим на таксуване

Определянето на тегловия клас на влаковете ще позволи диференциране между леките пътнически влакове, от една страна и тежките товарни влакове от друга страна. Въвеждането на класове/категории според теглото на влака ще стимулира конкуренцията при вътрешните товарни превози и ще направи българската железопътна инфраструктура привлекателна за транзитните товарни превози. Освен това тя отразява различното износване на влаковете, което е особено зависимо от теглото и скоростта.

Решение с 6 теглови класа позволява по-точно модулиране на сегментите и разликите в граничните стойности на сегментите са по-приемливи.

Чрез дефиниране на теглото е постигната сегментация в различни влакови продукти:

- Първите две категории обхващат почти всички дизелови/електрически мотриси, леки пътнически композиции с локомотиви, изолирани локомотиви, леки товарни влакове и технически машини за поддържане на железния път.
- Третата и четвъртата категория включват всички натоварени международни влакове и интермодални влакове и повечето вътрешни услуги за пълно натоварени влакове, различни от тези за минната и енергийната промишленост.
- Петата и шестата категория обхващат тежкотоварни влакове за превоз на товари за индустрията (в тази категория има малко километри).

Определяне на коефициентите за теглови класове:

Коефициентите са избрани в зависимост от износването. Проучвания и мерки, осъществени в други страни от ЕС разглеждат износването като експоненциална функция на теглото и скоростта на влаковете. Въпреки това, доколкото няма реализирани специфични проучвания или доказателства, в България разпределението се базира на линейна функция. За всяка влакова категория средната стойност на линейната функция в този клас влакове е взета като коефициент.



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

Категоризация на линиите:

Група	Коефициент
Група 1: Бъдещи модернизирани линии	Не е приложимо в момента
Група 2: Основни главни линии	100%
Група 3: Второстепенни линии	70%
Група 4: Специални линии	Не е приложимо в момента

Таблица 11. Категоризация на линиите – нов режим на таксуване

- Сегментация на база качеството на инфраструктурата е предложена, имайки предвид модернизирани линии от една страна и чисто товарни линии, от друга страна.
- Група 1: Като резултат от модернизацията и обновяването на линии 1 и 8, средната скорост за движение значително ще се увеличи и ще се налагат по-малко ограничения на скоростта. Това ще бъде от изключителна важност за пътническите влакове и транзитните товарни влакове, особено по коридора Турция – Сърбия. Ще се подобри качеството на маршрутите по тези линии и тяхната надеждност и тогава железопътните предприятия, които ги използват, ще могат да предлагат по-добри услуги и ще бъдат в състояние да спестят разходи с редуцирани и по-надеждни транзитни времена. Ето защо, при приключване на модернизацията по цялата дължина на линиите (вероятно около 2020 г.), таксата за достъп и ползване на тези линии може да бъде повишена.
- Група 3: Друг сегмент може да бъде обособен от второстепенните линии с ниско ниво на трафика, по-ниска скорост на линията, по-голяма продължителност на превозите за железопътните оператори). Тези линии не получават особена поддръжка.
- Група 4: Трети сегмент са специални линии, които могат да бъдат линии само за товарни превози, обслужващи съоръжения за товарни превози, включващи пристанища, където таксите могат да бъдат намалени, за да се стимулират товарните превози (неприложимо към момента).
- Група 2: Останалите линии са стандартните основни линии, за които може да се приложи стандартната такса.

Определяне на коефициенти за категории линии:

- За второстепенните линии в група 3, които като цяло не са в толкова добро техническо състояние и налагат ниски скорости на движение, се предлага намаление на таксите до 70%. По-ниските такси следва да стимулират ползването на тези линии и да компенсират до известна степен железопътните предприятия за ниската търговска скорост и голямата продължителност на превозите.
- Основните линии се изчисляват с коефициент 100%.

Стимули:

Стимули за нов(и) бизнес/услуги: Стимулите са включени, с цел да се стимулира пазара на железопътни услуги и да се насърчат нови услуги. Стимулите са валидни за макс. 1 година и при определени условия. Ако услугите са наистина "нови", това се проверява от Управителя на инфраструктура. Стимули не се прилагат за модифицирани услуги. Изпълнението на изискванията трябва да бъде предоставено в писмена форма, когато се кандидатства за влаков маршрут.



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

Вид услуга	Намаление
Нови редовни товарни влакови превози и нови транзитни влакове за минимум 3 месеца, с най-малко един влак на седмица	10%
Нови несубсидирани пътнически влакове за минимум 3 месеца с най-малко един влак на ден	10%
Нови редовни интермодални влакове: минимум 1 чифт влакове на седмица	10%
Нов редовен влак за Ро-Ла превози или превоз на товарни автомобили/ полуремаркета с минимум два пъти седмично	25 %

Таблица 12. Стимули – нов режим на таксуване

Нова товарна услуга, това е напълно нова услуга, получена от кандидат за железопътен транспорт с поне един влаков маршрут седмично в едната посока, в случай на интермодални транзитни влакове, и най-малко 10 влакови маршрута в рамките на едно разписание, за класически товарни влакове. Писмено доказателство за двете условия (напълно нов железопътен транспорт и минимален брой услуги) трябва да бъде представен на НКЖИ от кандидата в момента на подаване на заявлението за влакови маршрути.

Експлоатационна схема:

В Референтния документ е дефинирана експлоатационна схема, която съответства на законодателството на ЕС (старо и ново), както и неустойки и компенсации за забавяне: страната виновна за закъснението плаща на минута на останалите страни (НКЖИ и железопътни предприятия).

Промяна на влаков маршрут:

В случай на неочаквана промяна на маршрут или промяна в графика (не е в графика съгласно договора за достъп) железопътното предприятие трябва да получи обезщетение.

Например, ако планови ремонтни работи отнемат няколко часа повече от първоначално планираното и ако трасето, описано в договора, не е на разположение, железопътното предприятие трябва да получи обезщетение. Ако има затваряне по линии и в дни, неупоменати в договора, това също следва да бъде свързано с изплащане на обезщетение на железопътното предприятие.

- Неустойките/обезщетенията за неналичност на трасета, планирани в договора, ще са обвързани с инфраструктурните такси за достъп и ползване на съответното трасе. Железопътното предприятие не следва да заплаща такса (ниито за достъп до железния път, ниито за достъп до електроразпределителната мрежа), което означава, че не следва да се заплаща такса ниито за първоначално заявеното трасе, ниито за отклонението;
- Обезщетението за допълнителните разходи, свързани с ползването на обиколен маршрут със закъснение > 12 часа следва да бъде в размер на пълна компенсация, изчислена въз основа на допълнителни работни часове за 2 служителя;
- Ползването на обиколно трасе, което е с повече от 50% по-дълго от първоначално заявеното, следва да се компенсира изцяло въз основа на допълнително изминатите влак-км;

Тарифата за компенсации на допълнителните работни часове и на допълнително изминатото разстояние във влак-км ще се базира на фиксирани ставки, публикувани всяка година в Референтния документ. Така ще се избегнат дискусии относно допълнителните разходи и ще се осигури стимул за НКЖИ за правилно планиране на работата и управление на договорите. Обезщетението за всички железопътни предприятия ще е еднакво.



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

Такси за анулиране и краткосрочно планиране

Анулиране:

За влакови трасета, включени в годишното разписание:

- До 10% от трасетата с определена начална гара и дестинация могат да бъдат анулирани с предизвестие до 24 часа без такси;
- Ако са анулирани повече от 10% от маршрутите, заявени в годишното разписание се дължи плащане от 50% от инфраструктурните такси за достъп;

Краткосрочно планиране:

- Планиране на ново трасе = цена за 3 работни часа (изчислено на 25 лв); без допълнително заплащане за анулиране

Предварително планирани трасета: особено за международните влакове е необходимо ползването на такива трасета, с оглед подобряване на процеса на предварително планиране.

- Нов маршрут, заявен 2 дни предварително: 15 лв;
- Нов маршрут, заявен 1 ден предварително: 20 лв;
- Нов маршрут, заявен същия ден: 25 лв.

Глава 3: Изчисляване на преките разходи за изчисляване на таксите за минималния пакет за достъп

Съществуващият аналитичен отчет на разходите на НКЖИ за 2013 г. е използван като основа за определяне и изчисляване на преките разходи за минималния пакет за достъп и за идентификация на разходите, които да бъдат начислени за други услуги.

Той предоставя данни за разходите по поделения („Управление на движението на влаковете и гаровата дейност“, „Железен път и съоръжения“, „Сигнализация и телекомуникации“, „Електроразпределение“).

И в двата случая разходите са разпределени по основни елементи: материали, електроенергия, външни услуги, персонал, режимни и други разходи, съгласно Отчета за приходи и разходи. За изчисляване на общите оперативни разходи, разходите са разделени също и според вида дейност: основна дейност/второстепенни дейности, администрация и управление, социални разходи.

Аналитичният отчет на разходите на НКЖИ позволява разходите да се разпределят на:

- Преки разходи
- Други разходи

След първоначалното разпределение, разходите се преразпределят от една страна към услугите за минималния пакет за достъп и от друга страна към разходите за предоставянето на други услуги, като например достъп и ползване на обслужващи съоръжения.



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ По Близко, по Близко...



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

Модул 4. Условия и процедури за достъп до железопътната инфраструктура

Глава 1. Достъп до железопътна инфраструктура и предоставяни услуги

Раздел 1. Условия за достъп до железопътната инфраструктура

1. На железопътните предприятия се предоставя право на достъп при подходящи, справедливи, недискриминационни и прозрачни условия до железопътната инфраструктура на Република България за извършване на всички видове железопътни услуги за превоз на товари.
2. На железопътните предприятия се предоставя право на достъп до железопътната инфраструктура с цел извършване на международни услуги за превоз на пътници. При извършване на международна услуга за превоз на пътници железопътните предприятия имат право да вземат пътници от всяка гара, разположена по международния маршрут, и да ги оставят на друга, включително гари, разположени на територията на Република България.
3. На железопътни предприятия, които извършват дейност на територията на Република България се предоставя правото, при равни условия, да извършват пътнически услуги на всяка гара, която е част от вътрешната железопътна мрежа на Република България.
4. Условията за достъп до железопътна инфраструктура са определени в Референтния документ. Те могат да включват предоставянето на финансова гаранция, която не надвишава размер пропорционален на очакваното равнище на дейност на ЖП и способността за изготвяне на съвместими с правилата предложения за инфраструктурен капацитет.
5. Юридическото лице, отговорно по закон за разпределението на капацитета следва да проверява и изисква съответните правни документи от ЖП. Това е необходимо, за подsigуряване на притежанието на всички необходими разрешителни за използване на мрежата в качеството на товарен или пътнически оператор. в съответствие с приложимите разпоредби на ЕС и българското законодателство.

Раздел 2. Ограничаване на правото на достъп и правото на взимане и оставяне на пътници

1. ИАЖА могат да ограничат правото на достъп, предвидено в Раздел 1, за услуги между начална и крайна точка, които са предмет на един или повече договори за обществени услуги, които са в съответствие с правото на Съюза. Това ограничение не следва да води до ограничаване на правото да се вземат пътници от всяка гара, разположена по маршрута на международна услуга, и да се оставят на друга, включително на



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ По време, по време...



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

гари, разположени в същата държава-членка, освен когато упражняването на това право би нарушило икономическото равновесие на даден договор за обществени услуги.

2. ИАЖА определя дали икономическото равновесие на даден договор за обществени услуги ще бъде нарушено, въз основа на обективен икономически анализ и предварително определени критерии, по искане от някой от следните:

- (а) компетентния орган или компетентните органи, които са възложили договора за обществени услуги;
- (б) всеки друг заинтересован компетентен орган, който има право да ограничи достъпа по настоящия член;
- (в) управителя на инфраструктурата;
- (г) железопътното предприятие, изпълняващо договора за обществени услуги.

Компетентните органи и железопътните предприятия, които предоставят обществените услуги, представят на ИАЖА информацията, която по разумна преценка е необходима за вземането на решение.

ИАЖА се запознава с представената от тези заинтересовани страни информация и по целесъобразност изисква съответната информация и започва консултации с всички релевантни заинтересовани страни в срок от един месец от получаването на искането.

ИАЖА се консултира с всички заинтересовани лица, ако е целесъобразно, и уведомява заинтересованите лица за своето мотивирано решение в рамките на предварително определен разумен срок, но във всички случаи не по-късно от шест седмици от получаване на цялата необходима информация.

3. ИАЖА излага мотивите за своето решение и посочва срока и условията, при които някой от следните може да поиска преразглеждане на решението:

- (а) съответния компетентен орган или компетентни органи;
- (б) управителя на инфраструктура;
- (в) железопътното предприятие, изпълняващо договора за обществени услуги;
- (г) железопътното предприятие, което иска достъп.

Раздел 3. Условия за достъп до услуги

1. Управителят на инфраструктурата, НКЖИ, предоставя по недискриминационен начин на всички железопътни предприятия пакета за минимален достъп, предвиден в точка 1 от приложение II на Директива 2012/34/ЕС.

2. Операторите на обслужващи съоръжения предоставят по недискриминационен начин достъп на всички железопътни предприятия, включително достъп до релсов път, до съоръженията, посочени в точка 2, приложение II на Директива 2012/34/ЕС, както и до услугите, предоставяни в тези съоръжения.



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ По Близко, по Близко...



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

3. На заявките на железопътни предприятия за достъп до и за предоставяне на услуги в обслужващото съоръжение, посочено в точка 2 на приложение II от Директива 2012/34/ЕС, се предоставя отговор в разумен срок, определен от ИАЖА. Тези заявки могат да бъдат отхвърляни само при условие че съществуват жизнеспособни алтернативи, даващи им възможност да извършват съответните услуги за превоз на товари или пътници по същия маршрут и при икономически приемливи условия. Това не поражда задължение за оператора на обслужващото съоръжение да инвестира в ресурси или съоръжения, за да удовлетвори всички заявки на железопътните предприятия.

4. Когато операторът на обслужващото съоръжение по точка 2 от приложение II на Директива 2012/34/ЕС е изправен пред несъвместими различни заявки, той трябва да се стреми да изпълни всички заявки, доколкото е възможно. В случай че не съществува реалистична алтернатива и не е възможно да се изпълнят всички заявки за ползване на капацитета на съответното обслужващо съоръжение въз основа на доказаните потребности, кандидатът може да подаде жалба до ИАЖА, който разглежда случая и, когато е целесъобразно, предприема действие, с което осигурява предоставянето на подходяща част от капацитета на този кандидат.

5. В случай че обслужващото съоръжение по точка 2 от приложение II от Директива 2012/34/ЕС не е било използвано поне през последните две последователни години и пред оператора на това обслужващо съоръжение въз основа на доказани потребности е бил изразен интерес за достъп до съоръжението от страна на железопътни предприятия, неговият собственик оповестява, че експлоатацията на съоръжението се предоставя, изцяло или частично, на лизинг или под наем в качеството му на железопътно обслужващо съоръжение, освен ако операторът на съоръжението не докаже, че то е неизползваемо за железопътните предприятия поради текущо преобразуване

6. В случаите, когато операторът на обслужващото съоръжение осигурява някои от услугите, посочени в точка 3 от приложение II на Директива 2012/34/ЕС, като допълнителни услуги, той ги предоставя на недискриминационна основа по заявка на железопътни предприятия.

7. Железопътните предприятия могат да поискат от НКЖИ или от други оператори на обслужващо съоръжение предоставянето, под формата на спомагателни услуги, на други услуги, посочени в точка 4 от приложение II на Директива 2012/34/ЕС. Операторът на съоръжението не е задължен да предоставя тези услуги. Когато операторът на обслужващото съоръжение предлага някои от тези услуги, той ги предоставя по недискриминационен начин по заявка на железопътните предприятия

Раздел 4. Договорни споразумения за инфраструктурен достъп

1. Договорното споразумение за инфраструктурен достъп се сключва между бенефициента на достъпа (т.е. железопътния оператор) и управителя на инфраструктурата. Тези споразумения обхващат най-общо:

- правата за достъп, отпускани на от бенефициента: най-общо те се изразяват в правото на включване на определени влакови единици в общото работно разписание, така че влаковата услуга да се извършва по определена част от мрежата;
- технически, технологични и правни условия и задължения, свързани с тези права;
- такси свързани с упражняване на правата; и
- взаимната отговорност на страните, в случай на нарушение на договора.

2. Споразуменията за достъп могат се подпишат под формата на рамкови споразумения или еднократни споразумения.



European Union



NATIONAL
STRATEGIC
REFERENCE FRAMEWORK
2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ
По бързо, по-близко...



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

3. Образци на рамковото споразумение за достъп за товарни, пътнически и за други видове услуги могат да бъдат публикувани на интернет страницата на управителя на инфраструктурата. Когато са налични, те следва да:

- служат като солидна, ясна основа за подпомагане и улесняване на ефективни и ефикасни работни взаимоотношения между участващите страни;
- Гарантират подходящо разпределение на риска;
- Включват стимули за ефективност; и
- Стимулират култура на спазване на правилата и подобряване на услугите.



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ По Близко, по-Близко...



European Investment Bank

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

Глава 2. Права на достъп и ползване на капацитет

Раздел 1. Разпределение и ползване на капацитета

1. Разпределянето на инфраструктурен капацитет се извършва от правния субект, определен от закона. Веднъж разпределен на един заявител, той не може да се прехвърля от получателя на друго предприятие или за друг вид услуги.

Всякакво търгуване с инфраструктурен капацитет е забранено и води до изключване от по-нататъшно разпределяне на капацитет.

Не се счита за прехвърляне използването на капацитет от дадено железопътно предприятие в случаите, когато извършва дейността на заявител, който не е железопътно предприятие.

2. Правото на ползване на определен инфраструктурен капацитет под формата на влаков маршрут може да бъде предоставено на заявителите за максимален срок, не по-дълъг от периода, обхванат в едно работно разписание.

НКЖИ и даден заявител могат да сключат рамково споразумение, за ползването на съответния железопътен инфраструктурен капацитет за срок, по-дълъг от периода, обхванат в едно работно разписание.

4. Когато даден заявител възнамерява да заяви инфраструктурен капацитет с оглед извършване на международна услуга за превоз на пътници, той уведомява за това НКЖИ и ИАЖА. С цел да им се даде възможност да определят дали целта на международната услуга е да се превозват пътници по маршрут между гари, разположени в различни държави-членки, и какво е възможното икономическо въздействие върху вече съществуващите договори за обществени услуги, ИАЖА гарантира, че за това е уведомен всеки компетентен орган, който е възложил услуги за железопътен превоз на пътници по този маршрут, определени в договор за обществени услуги, всеки друг заинтересован компетентен орган, който има право да ограничава достъпа, както и всяко железопътно предприятие, изпълняващо договора за обществени услуги по маршрута на тази международна услуга за превоз на пътници.

Раздел 2. Разпределение на капацитета

1. НКЖИ провежда процесите на разпределяне на капацитет съгласно Българското законодателство. По-специално, НКЖИ осигурява разпределянето на капацитета по справедлив и недискриминационен начин.

2. НКЖИ спазва търговската поверителност на предоставената им информация.

Раздел 3. Сътрудничество при разпределяне на инфраструктурния капацитет на повече от една мрежа

1 НКЖИ си сътрудничи с други управители на инфраструктура, за да се създаде възможност за ефикасното създаване и разпределяне на инфраструктурен капацитет, преминаващ през повече от една мрежа от железопътната система в Съюза, включително съгласно рамковите споразумения.



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ Поenius, по-бързо...



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

2. Принципите и критериите за разпределянето на капацитета, установени в рамките на това сътрудничество, се публикуват от НКЖИ в Референтния документ за железопътната мрежа.

3. ИАЖА получава достатъчно информация относно разработването на общи принципи и практики за разпределяне на инфраструктурата и от системи за разпределяне, основаващи се на информационните технологии, която да им позволява да упражняват регулаторен надзор.

Раздел 4. Заявители

1. Заявките за инфраструктурен капацитет могат да се подават от заявители. С цел да използват този инфраструктурен капацитет заявите определят железопътно предприятие, което да сключи споразумение с НКЖИ. Заявите могат да бъдат железопътни предприятия, международни групи от железопътни предприятия, както и други предприятия, които си набавят инфраструктурен капацитет от търговски интерес – товароизпращачи, следители и оператори на комбиниран транспорт.

2. НКЖИ може да установи изисквания спрямо заявите, за да осигури гаранции за оправданите си очаквания за бъдещи приходи и използване на инфраструктурата. Тези изисквания са подходящи, прозрачни и недискриминационни. Те се определят в Референтния документ за железопътната мрежа.

Раздел 5. Права на достъп

1. Правото на достъп е всяко право предоставено на получателя по силата на рамковото споразумение подписано с НКЖИ. Правото на достъп представлява баланс между:

- гарантиране на бенефициента на изпълнението на негови ключови търговски изисквания през периода на договора;
- необходимостта за гарантиране на гъвкавост, така че управителят на инфраструктурата да оптимизира използването на капацитета на мрежата при разработването на надеждно работно разписание отразяващо изискванията на всички получатели на достъп;

2. Правата на достъп, гарантирани в рамковите споразумения за достъп се трансформират в работни разписания, в съответствие със следната процедура:

- НКЖИ предлага правила за изготвяне на планово работно разписание, които определят принципите и правилата по изработване на графика. Те са предмет на консултация и обжалване пред ИАЖА;
- Бенефициентите правят предложения за слотове за влаково движение, на базата на получените права за достъп и в съответствие с правилата за изготвяне на разписанието;
- НКЖИ следва да има възможност за прилагане на гъвкавост при разрешаването на конфликти между предложенията за инфраструктурен достъп. Това подлежи на обжалване пред ИАЖА.

3. Тъй като правата на достъп са ключовото описание на услугата, която железопътният оператор купува от управителя на инфраструктурата, те са много важна част от всеки договор и трябва да са описани ясно и точно.



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ Поenius, по-бързо...



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

Раздел 6. Сигурност и гъвкавост при изразяването на правата за бенефициентите на достъп за товарни превози

1. ИАЖА и НКЖИ трябва да имат предвид изискването, че бенефициентите на достъп за товарни превози следва да получат права за достъп, които са достатъчно надеждни и дават възможност за планиране на дейността им с разумна степен на сигурност. Въпреки това, следва да се вземе под внимание, че бенефициентите ще изискват и известна степен на гъвкавост, за да останат конкурентоспособни на бързо развиващия се пазар на железопътни услуги.
2. В договорите за товарни превози, следва да се гарантира баланс между сигурност и гъвкавост по отношение на количество на превозите, начална и крайна точка, оборудване, време за движение и разпределение на маршрутите.

Раздел 7. Сигурност и гъвкавост при изразяването на правата за бенефициентите на достъп за пътнически превози

ИАЖА и НКЖИ трябва да отчитат, че пътническите оператори също изискват надеждност на правата за достъп, които да им осигурят възможност да планират своята дейност с разумна степен на сигурност. Необходимата степен на сигурност ще зависи от степента на важност на различните аспекти от предложеното рамково споразумение и права за достъп за бизнес плана на железопътния оператор, както в контекста на разходите и приходите на оператора, така и на всякакви франчайзингови или други подобни ангажименти (например, за предоставяне на концесия).

Раздел 8. Продължителност и едностранно прекратяване

1. Срокът на валидност на договорите за достъп не трябва да надвишава пет години. Споразумения за срок между пет до десет години се обосновават от наличието на търговски договори, специални инвестиции или рискове. Споразумения със срок над петнадесет години могат да се сключват само в изключителни случаи, и по-специално когато такива инвестиции са обвързани с договорни задължения (т.е. определено инфраструктурно рамково споразумение).
2. Кандидатите следва да посочват мотивите за продължителността на договора, който желаят да сключат.
3. Товарните железопътни оператори имат право едностранно да прекратят договорното споразумение с предизвестие от една година. Пътническите оператори не се ползват със същото право. Причината за това е по-променливото естество на бизнеса на товарни превози и липсата на франчайзингови споразумения за бенефициентите на достъп за товарни превози.

Раздел 9. План за увеличаване на капацитета

1. В срок от шест месеца след изготвянето на анализа на капацитета, НКЖИ изготвя план за увеличаване на капацитета.
2. Планът за увеличаване на капацитета се разработва след консултация с потребителите на съответната претоварена инфраструктура.

Той определя:

(а) причините за претоварването;



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ Поenius, по-близко...



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

(б) вероятното бъдещо развитие на трафика;

(в) ограниченията за развитието на инфраструктурата;

(г) възможностите и разходите за увеличаване на капацитета, включително вероятните промени на таксите за достъп.

Въз основа на анализа на разходите и ползите от набелязаните възможни мерки, той определя също така какви мерки да се предприемат, за да се увеличи инфраструктурният капацитет, включително и график за прилагането на тези мерки.

Планът може да подлежи на предварително одобрение от ИАЖА.

3. НКЖИ спира да налага всякакви такси за съответната инфраструктура, в случаите когато:

(а) той не изготви план за увеличаване на капацитета; или

(б) той не отбелязва напредък по действията, набелязани в плана за увеличаване на капацитета.

4. С одобрението на ИАЖА, НКЖИ може да продължи да налага тези такси, ако:

(а) планът за увеличаване на капацитета не може да бъде изпълнен по независещи от него причини; или

(б) съществуващите възможности не са икономически или финансово приложими.



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ По Близко, по-Близко...



European Investment Bank

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

Глава 3. Събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура и за разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура

Раздел 1. Ефективно използване на капацитета на инфраструктурата

ИАЖА следва да гарантира, че схемите за налагане на такси и за разпределяне на капацитета следват принципите, определени в Директива 2012/34/ЕС и българското законодателство, като по този начин дават възможност на управителя на инфраструктурата да предлага на пазара и да осигури възможно най-ефективно ползване на наличния инфраструктурен капацитет.

Раздел 2. Референтен документ за железопътната мрежа

1. След като се консултира със заинтересованите лица, НКЖИ разработва и публикува Референтен документ за железопътната мрежа, който се придобива срещу заплащане на такса, ненадвишаваща разходите за публикуването му. Референтният документ за железопътната мрежа се публикува най-малко на два официални езика на Съюза. Съдържанието на Референтния документ за железопътната мрежа се помещава безплатно в електронен формат на интернет страницата на управителя на инфраструктура и е достъпно чрез обща интернет страница.

2. В Референтния документ за железопътната мрежа се посочва характерът на инфраструктурата, която е на разположение на железопътните предприятия, и се съдържа информацията относно условията за достъп до съответната железопътна инфраструктура.

Референтният документ за железопътната мрежа съдържа и информацията относно условията за достъп до обслужващите съоръжения, свързани към мрежата на управителя на инфраструктурата, и за предоставянето на услуги в тези съоръжения или се посочва интернет страница, на която такава информация се осигурява безплатно в електронен формат.

3. Референтният документ за железопътната мрежа се актуализира и изменя, когато е необходимо.

4. Референтният документ за железопътната мрежа се публикува не по-малко от четири месеца преди изтичането на крайния срок за заявяване на инфраструктурен капацитет.

Раздел 3. Споразумения между железопътни предприятия и управители на инфраструктура

Всяко железопътно предприятие, предоставящо железопътни транспортни услуги, сключва необходимите споразумения с управителя на използваната железопътна инфраструктура. Условията, уреждащи такива споразумения, трябва да бъдат недискриминационни и прозрачни, в съответствие с Директива 2012/34/ЕС и българското законодателство.



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ Поenius, по-бързо...



European Investment Bank

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

Раздел 4. Инфраструктурни такси и такси за услуги

1. Референтният документ за железопътната мрежа, публикуван от НКЖИ, съдържа информация относно тарифите и правилата за налагане на такси или посочва електронна страница, на която са публикувани тарифната рамка и правилата за налагане на такси.

НКЖИ определя и събира таксата за използване на инфраструктурата в съответствие с установената тарифна рамка и правила за налагане на такси.

2. НКЖИ следва да гарантира, че прилаганата схема за налагане на такси се основава на едни и същи принципи по цялата мрежа.

3. НКЖИ гарантира, че прилагането на схемата за налагане на такси води до равностойни и недискриминационни такси за различните железопътни предприятия, които осъществяват услуги от един и същ характер в дадена сходна част от пазара и че действително прилаганите такси съответстват на правилата, установени в Референтния документ за железопътната мрежа.

4. НКЖИ спазва търговската поверителност на информацията, предоставена му от заявителите.

Раздел 5. Стимули

1. НКЖИ може да осигури стимули за намаляване на разходите и размера на инфраструктурните такси за достъп.

2. Тези стимули се прилагат чрез договорни споразумения или чрез регулаторни мерки или чрез комбинация от стимули за намаляване на разходите в договорното споразумение и на размера на таксите чрез регулаторни мерки.

3. Стимулите, предвидени по силата на тази разпоредба, се предоставят при равни условия, при спазване на принципите на справедливост и прозрачност. Предвидените стимули се публикуват от НКЖИ.

Раздел 6. Принципи на налагане на такси

1. Таксите за ползване на железопътната инфраструктура и обслужващите съоръжения се заплащат съответно на НКЖИ и на оператора на обслужващото съоръжение и се използват за финансиране на дейността им.

2. НКЖИ и операторът на обслужващо съоръжение следва да предоставят на ИАЖА цялата необходима информация относно наложените такси, с цел да се позволи на ИАЖА да изпълнява функциите си.

В това отношение НКЖИ 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, съответстват на методиката, правилата и, когато е приложимо — на стойностите, предвидени в Референтния документ за железопътната мрежа.

3. 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.



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

4. Операторът на съоръжението за предоставяне на услугите, предоставя на НКЖИ информация за таксите, подлежащи на включване в Референтния документ за железопътната мрежа, или посочва интернет страница, на която тази информация се осигурява безплатно в електронен формат.

Раздел 7. Изключения от принципите на таксуване

1. С оглед постигане на пълно възстановяване на направените от управителя на инфраструктура разходи, ИАЖА 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 увеличението на производителността, постигнати от железопътните предприятия.

Размерът на таксите обаче не трябва да изключва използването на инфраструктурата от пазарни сегменти, които могат да покриват поне преките разходи, направени вследствие извършване на железопътната услуга заедно с определен процент възвращаемост, който пазарът може да понесе.

Преди да одобри налагането на такива надценки, ИАЖА се уверява, че управителите на инфраструктурата са извършили оценка на тяхното значение за конкретните пазарни сегменти, като са разгледали поне двойките, изброени в точка 1 от Приложение VI на Директива 2012/34/ЕС, и са отчели тези, които са от значение за въпроса.

Списъкът на пазарните сегменти, определен от НКЖИ, съдържа най-малко следните три сегмента: услуги за превоз на товари, услуги за превоз на пътници в рамките на договора за обществени услуги и други услуги за превоз на пътници.

НКЖИ може допълнително да разграничи пазарните сегменти според превозваните товари или пътници.

Определят се и пазарните сегменти, в които железопътните предприятия понастоящем не извършват дейност, но могат да предоставят услуги през срока на валидност на системата на налагане на такси. Управителят на инфраструктурата не включва надценка в системата на налагане на такси за тези пазарни сегменти

Списъкът на пазарните сегменти се публикува в Референтния документ за железопътната мрежа и се преразглежда най-малко веднъж на всеки пет години.

2. При превоза на товари от трети държави и до тях по мрежа с различно междурелсие от това на основната железопътна мрежа на територията на Съюза, НКЖИ може да определи по-високи такси, за да постигне пълно възстановяване на направените разходи.

3. За отделни бъдещи инвестиционни проекти или специфични инвестиционни проекти, завършени след 1988 г., НКЖИ може да определя или да продължава да определя по-високи такси въз основа на дългосрочните разходи на такива проекти, ако те повишават ефективността или намаляват разходите или и двете и не може или не е било възможно да бъдат осъществени по друг начин. Тези правила за налагане на такси може да включват и споразумения за споделяне на риска, свързан с новите инвестиции.

4. За предотвратяване на дискриминацията, ИАЖА осигурява съпоставимост на средните и пределните такси на всеки един управител на инфраструктура за равностойни случаи на ползване на инфраструктурата му, както и налагането на едни и същи такси за съпоставими услуги в един и същ пазарен сегмент. Управителят на инфраструктура посочва в Референтния документ за железопътната мрежа, че системата на налагане на такси отговаря на тези изисквания, доколкото това може да бъде направено без разкриване на поверителна търговска информация.



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ По СЪСЪС, по ОНУЖУ...



European Investment Bank

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

5. Ако управител на инфраструктура възнамерява да промени съществените елементи на системата на налагане на такси, той ги оповестява публично най-малко три месеца преди срока за публикуване на Референтния документ за железопътната мрежа след одобрение от Регулаторния орган.

Раздел 8. Експлоатационна схема

1. Схемите за налагане на такси за ползването на инфраструктурата насърчават железопътните предприятия и управителите на инфраструктура да минимизират прекъсванията на движението и да подобрят експлоатацията на мрежата чрез експлоатационна схема. Тази схема може да включва санкции за прекъсване на движението по мрежата, компенсации за предприятия, които са пострадали от прекъсването и премии за възнаграждение при по-добра от планираната експлоатация.

2. Основните принципи на експлоатационна схема, изброени в точка 2 от приложение VI на Директива 2012/34/ЕС, се прилагат за цялата мрежа.

Раздел 9. Такси за резервации

1. НКЖИ може да налага подходяща такса за капацитет, който е предоставен, но не е използван.

2. Таксата при неизползване осигурява стимули за ефикасно използване на капацитета.

3. Таксата е задължителна за заявители, на които е предоставен влаков маршрут, и за случаите, в които те не използват редовно целия маршрут или части от него. За налагането на тази такса, НКЖИ публикува в своя Референтен документ за железопътната мрежа критериите за определянето на такова неизползване.

ИАЖА контролира тези критерии. Заплащането на тази такса се извършва от заявителя или от определеното железопътно предприятие.

4. НКЖИ винаги трябва да е в състояние да информира всяко заинтересовано лице за инфраструктурния капацитет, който вече е предоставен на железопътните предприятия потребители.

Раздел 10. Рамкови споразумения

1. Без да се засягат съответните разпоредби за конкуренцията, може да се сключи рамково споразумение между управител на инфраструктура и заявител. В това рамково споразумение се посочват характеристиките на инфраструктурния капацитет, който е необходим на заявителя и който му се предлага за срок, надхвърлящ периода, обхванат от едно работно разписание

В рамковото споразумение не се посочва подробно влаковият маршрут, но то е такова, че удовлетворява оправданите търговски потребности на заявителя.

Задължително е предварителното одобрение на такова рамково споразумение от ИАЖА.

2. Рамковите споразумения не следва да изключват ползването на съответната инфраструктура от други заявители или за други услуги.

3. В рамковите споразумения се предвижда възможност за изменение или ограничаване на условията му, за да се позволи по-доброто използване на железопътната инфраструктура.

4. Рамковите споразумения може да съдържат санкции за изменение или прекратяване на споразумението.



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

5. Рамковите споразумения по принцип се сключват за срок пет години и могат да се подновяват за срокове, равни на първоначалния им срок. В особени случаи управителят на инфраструктура може да договори по-къси или по-дълги срокове. Всеки срок, по-дълъг от пет години, се обосновава с наличието на търговски договори, специални инвестиции или рискове.

6. За услуги, при които се използва специализираната инфраструктура, която изисква значителни и дългосрочни инвестиции, надлежно обосновани от заявителя, рамковите споразумения могат да се сключват за срок от 15 години. Срок, по-дълъг от 15 години, е допустим само в изключителни случаи, по-конкретно в случаите, когато се извършват мащабни и дългосрочни инвестиции, и по-специално когато тези инвестиции са свързани с договорни задължения, включващи многогодишен амортизационен план.

В такива изключителни случаи рамковото споразумение може да определя подробните характеристики на капацитета, който ще се предостави на заявителя за срока на рамковото споразумение. Тези характеристики могат да включват честотата, обема и качеството на влаковите маршрути.

7. Общото естество на всяко рамково споразумение се предоставя на разположение на всички заинтересовани лица, като се спазва търговската поверителност.

Раздел 11. Заявления

1. Заявителите могат да подават заявки до НКЖИ за сключване на споразумение, предоставящо права за ползване на железопътната инфраструктура срещу такса.

2. При подаването на заявки, свързани с редовното работно разписание, се спазват крайните срокове, установени в приложение VII на Директива 2012/34/ЕС.

3. Заявител, който е страна по рамково споразумение, подава заявки в съответствие с това споразумение.

4. За влакови маршрути, пресичащи повече от една мрежа, управителите на инфраструктура гарантират, че заявителите могат да подадат заявка на „едно гише“, което е съвместен орган, създаден от управителите на инфраструктура, или един единствен управител на инфраструктура, свързан с влаковия маршрут. На този управител на инфраструктура се разрешава да действа от името на заявителя, за да получи капацитет от другите включени управители на инфраструктура. Това изискване не засяга Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 22 септември 2010 г. относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз.

Раздел 12. Процедура по заявяване на капацитет

Оторизираните заявители, според дефиницията на Раздел 4 от Глава 2 по-горе, желаещи да получат достъп до инфраструктура и услуги следва да попълнят формуляр за кандидатстване, който е публично достъпен на интернет страницата на управителя на инфраструктурата. С попълването на този формуляр се цели опростяване на процеса на вземане на решения, процеса на консултиране и преглеждане на заявленията за получаване на достъп, като чрез тях се събира цялата необходима информация от кандидатите. Управителят на инфраструктурата определя формата и съдържанието на формуляра за кандидатстване, като се взема предвид съответстващото европейско и българското законодателство, както и разпоредбите на това Ръководство.



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ По време, по време...



European Investment Bank

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

Раздел 13. Изготвяне на разписание

1. НКЖИ изпълнява, доколкото е възможно, всички заявки за инфраструктурен капацитет, включително заявки за влакови маршрути, пресичащи повече от една мрежа, и взема предвид, доколкото е възможно, всички затруднения на заявителите, включително икономическите последици върху тяхната дейност.
2. НКЖИ се консултира със заинтересованите лица по предварителното работно разписание и им дава поне един месец, за да представят своите виждания. Заинтересованите лица включват всички онези, които са заявили инфраструктурен капацитет, и други лица, които желаят да използват възможността да представят коментари по въпроса как работното разписание може да повлияе на тяхната способност да извършват железопътни услуги през периода на работното разписание.
4. НКЖИ предприема подходящи мерки в отговор на изразените съображения

Раздел 14. Процес на съгласуване

1. В случай че в процеса на изготвяне на разписание, НКЖИ установи несъвместимост между различните заявки, той се стреми да постигне възможно най-доброто съчетаване на всички изисквания посредством координиране на заявките.
2. При възникване на ситуация, налагаща координиране, НКЖИ има правото в разумни граници да предложи инфраструктурен капацитет, който се различава от заявления.
3. НКЖИ се стреми да разрешава всякакви случаи на несъвместимост посредством консултация със съответните заявители. Консултацията се основава на разкриването, в рамките на разумен срок, безплатно и в писмена или електронна форма, на следната информация:
 - (а) влаковите маршрути, поискани от всички други кандидати по същите маршрути;
 - (б) влаковите маршрути, разпределени временно на всички други заявители по същите маршрути;
 - (в) алтернативните влакови маршрути, предложени по съответните маршрути в съответствие с параграф 2;
 - (г) всички подробности относно критериите, използвани в процеса на разпределяне на капацитета.
4. Принципите, на които се подчинява процесът на координиране, се определят в Референтния документ за железопътната мрежа. Те отразяват по-специално сложността на организирането на международни влакови маршрути и последиците, които изменението може да има за други управители на инфраструктура.
5. Когато заявките за инфраструктурен капацитет не могат да бъдат изпълнени без координиране, управителят на инфраструктура се стреми да изпълни всички заявки чрез координиране.
6. Без да се засягат съществуващите процедури на обжалване, за спорове във връзка с разпределянето на инфраструктурния капацитет се осигурява система за разрешаване на спорове, с цел бързото разрешаване на такива спорове.



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ Поenius, по-бързо...



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

Тази система се установява в Референтния документ за железопътната мрежа. В случай че тази система се прилага, трябва да бъде намерено решение в срок от 10 работни дни.

Раздел 15. Претоварена инфраструктура

1. В случай че след координиране на заявените влакови маршрути и консултация със заявителите не е възможно да се даде подходящ отговор на заявките за инфраструктурен капацитет, НКЖИ незабавно обявява за претоварен участък от инфраструктура, на който това се случва. Това се прави и за инфраструктура, за която може да се очаква, че в близко бъдеще ще изпита недостиг на капацитет.
2. Когато дадена инфраструктура е обявена за претоварена, НКЖИ извършва анализ на капацитета, освен ако вече не е приложен план за увеличаване на капацитета.
3. Когато не са наложени такси или не е бил постигнат задоволителен резултат от налагането им и инфраструктурата е обявена за претоварена, при разпределянето на инфраструктурния капацитет управителят на инфраструктурата може допълнително да приложи критерии за приоритетност.
4. Критериите за приоритетност отчитат значението за обществото на една услуга в сравнение с всяка друга услуга, която впоследствие ще отпадне.
5. При определянето на критериите за приоритетност се отделя достатъчно внимание на значението на услугите за превоз на товари, и по-специално на международните услуги за превоз на товари.
6. Процедурите, които трябва да бъдат следвани и критериите, които трябва да се използват в случай на претоварена инфраструктура, се определят в Референтния документ за железопътната мрежа.

Раздел 16. Извънредни заявки

1. НКЖИ отговаря на извънредни (ad hoc) заявки за отделни влакови маршрути възможно най-бързо и във всеки случай в рамките на пет работни дни. Получената информация за наличен свободен капацитет се предоставя на всички заявители, които евентуално биха желали да ползват този капацитет.
2. При необходимост НКЖИ прави оценка на необходимостта от резервен капацитет, който да се запази в рамките на окончателно изготвеното работно разписание, за да има възможност да реагира бързо на предвидими извънредни (ad hoc) заявки за капацитет. Това се прилага и в случаите на претоварена инфраструктура.

Раздел 16. Специализирана инфраструктура

1. Приема се, че инфраструктурният капацитет е наличен за ползване от всички видове услуги, които отговарят на необходимите характеристики за движение по влаковия маршрут.
2. В случаите, когато съществуват подходящи алтернативни маршрути, НКЖИ, след консултация със заинтересованите лица, може да определи конкретна инфраструктура за ползване от точно определени видове превози. НКЖИ може да даде приоритет на този вид превози при разпределянето на инфраструктурния капацитет.



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ Поenius, по-бързо...



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

Такова определяне не изключва използването на тази инфраструктура от друг вид превози, когато има наличен капацитет.

3. Когато дадена инфраструктура е определена в съответствие с горния параграф, това следва да бъде описано в Референтния документ за железопътната мрежа.

Раздел 18. Анализ на капацитета

1. Целта на анализа на капацитета е определяне на ограниченията на инфраструктурния капацитет, които не позволяват адекватното изпълнение на заявките за капацитет, както и предлагане на методи за създаване на възможност за изпълнение на допълнителни заявки. Този анализ на капацитета определя причините за претоварването и мерките, които биха могли да се вземат в краткосрочен и в средносрочен план за облекчаване на претоварването.

2. Предмет на анализа на капацитета са инфраструктурата, процедурите на експлоатация, характерът на различните извършвани услуги и ефектът на всички тези фактори върху инфраструктурния капацитет. Разглежданите мерки включват премаршрутизиране на услугите, промени във времевия график на услугите, промени в скоростта и подобрения на инфраструктурата.

3. Анализът на капацитета се изготвя в рамките на шест месеца от установяването, че дадена инфраструктура е претоварена.

Раздел 19. Инфраструктурен капацитет за работи по поддръжка

1. Заявките за инфраструктурен капацитет за целите на извършване на работи по поддръжката се представят в процеса на изготвяне на разписанието.

2. НКЖИ следва да отчете по подходящ начин последиците за заявителите на инфраструктурния капацитет, резервиран за целите на редовни работи по поддръжка на железния път.

3. НКЖИ уведомява във възможно най-кратък срок заинтересованите лица за липсата на инфраструктурен капацитет поради непланирани работи по поддръжката.

4. Когато информация за планираните ремонтни дейности и засегнатите влакови маршрути е налична по време на изготвяне на разписанието, тя следва да бъде публикувана в Референтния документ.

Раздел 20. Мониторинг на условията за конкуренция на пазарите на железопътни услуги

1. Без да се засягат правомощията на националните органи по конкуренцията за осигуряване на конкуренцията на пазарите на железопътни услуги, ИАЖА разполага с правомощието за мониторинг на условията за конкуренция на пазарите на железопътни услуги по своя собствена инициатива, с цел предотвратяване на дискриминацията спрямо заявителите. По-специално той проверява дали Референтният документ за железопътната мрежа не съдържа дискриминационни условия или не поражда право на преценка на управителя на инфраструктура, което може да бъде използвано за дискриминиране на заявителите.



European Union



NATIONAL
STRATEGIC
REFERENCE FRAMEWORK
2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ
По бързо, по-бързо...



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

2. ИАЖА следва да се увери, че предложеното рамково споразумение между инфраструктурния управител и оторизираните заявители според дефиницията в Раздел 4, Глава 2 по-горе, не съдържа клаузи, които да ограничават конкуренцията при осигуряването на железопътни услуги.



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ По бързо, по-бързо...



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

Глава 4. Право на обжалване пред Регулаторния орган

Раздел 1. Законови основания за обжалване

1. Заявителите имат право да подадат жалба до ИАЖА, ако считат, че са третирани несправедливо, че са дискриминирани или увредени по какъвто и да било друг начин, и по-специално срещу решения, приети от НКЖИ или, когато е приложимо, от железопътното предприятие или оператора на обслужващо съоръжение по отношение на:

а) Референтния документ за железопътната мрежа, в предварителния и окончателния му вариант;

(б) установените в него критерии;

(в) процеса на разпределяне на капацитет и неговия резултат;

(г) схемата за налагане на такси;

(д) равнището или структурата на таксите за ползване на инфраструктурата, чието заплащане дължат или може да им бъде наложено;

(е) правилата за достъп;

(ж) достъпа и налагането на такси за услугите.

ИАЖА разглежда всички жалби и по целесъобразност изисква необходимата информация и започва консултации с всички заинтересовани страни в срок от един месец от получаването на жалбата.

ИАЖА взема решение по всички жалби, предприема действия за поправяне на положението и информира заинтересованите страни за своето мотивирано решение в предварително установен, разумен срок и във всеки случай, в срок от шест седмици след получаване на цялата относима информация.

Без да се засягат правомощията на националните органи по конкуренция за осигуряване на конкуренцията на пазарите на железопътни услуги, ИАЖА по своя собствена инициатива предприема мерки за предотвратяване на дискриминацията спрямо заявителите, пазарни нарушения или всякакъв друг вид неблагоприятно развитие на пазара.



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ Поenius, по-близко...



European Investment Bank

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

Раздел 2. Консултации с ползвателите на услуги

ИАЖА редовно, при всички случаи поне на всеки две години, провежда консултации с ползвателите на услуги на железопътен товарен и пътнически превоз, за да вземе под внимание техните възгледи за железопътния пазар.

Раздел 3. Надзор на Регулаторния орган

ИАЖА гарантира, че определените от НКЖИ такси са в съответствие с европейското и българското законодателство и не са дискриминационни.

Преговори между заявителите и НКЖИ по отношение на размера на таксите за инфраструктура са допустими само в случай, че се извършват **под надзора на ИАЖА**.

Раздел 4. Искане на необходима информация от управителя на инфраструктура, заявителите и трети лица

ИАЖА има правомощията да изисква необходимата информация от НКЖИ, заявителите и което и да било трето участващо лице в България.

Исканата информация му се предоставя в разумен срок, определен от ИАЖА, който не е повече от един месец, освен ако при изключителни обстоятелства ИАЖА не се съгласи и разреши ограничено удължаване, което не надвишава две допълнителни седмици.

ИАЖА трябва да е в състояние да осигурява изпълнението на такива искания посредством подходящи санкции, включително глоби.

Информацията, която трябва да бъде предоставяна на ИАЖА, включва всички данни, които се изискват от ИАЖА в рамките на неговата функция по разглеждане на жалби и неговата функция по мониторинг на конкуренцията на пазарите на железопътни услуги. Това включва данни, които са необходими за целите на статистиката и наблюдението на пазара.

Раздел 5. Разглеждане на жалби

ИАЖА разглежда всички жалби и по целесъобразност изисква необходимата информация и започва консултации с всички заинтересовани страни в срок от един месец от получаването на жалбата.

ИАЖА взема решение по всички жалби, предприема действия за поправяне на положението и информира заинтересованите страни за своето мотивирано решение в предварително установен, разумен срок и във всеки случай, в срок от шест седмици след получаване на цялата относима информация

При жалба срещу отказ за предоставяне на инфраструктурен капацитет или срещу условията на оферта за капацитет ИАЖА потвърждава, че не се изисква изменение на решението на управителя на инфраструктура, или изисква изменение на това решение в съответствие с указанията, дадени от регулаторния орган.



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ Поenius, по-бързо...



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

Раздел 6. Решенията, взети от регулаторния орган, подлежат на съдебен контрол

1. Решенията, взети от ИАЖА, подлежат на съдебен контрол.
2. Обжалването може да спре изпълнението на решението на ИАЖА, само ако непосредствените последици от решението могат да доведат до непоправими или явно прекомерни вреди за жалбоподателя.

Настоящата разпоредба не засяга евентуалните правомощия на сезирания с жалбата съд, предоставени от конституционното право.

Раздел 7. Правомощия по провеждането на одити или започването на външни одити

ИАЖА разполага с правомощия по провеждането на одити или започването на външни одити на управители на инфраструктура, оператори на обслужващи съоръжения и, когато е приложимо, на железопътни предприятия с цел проверка на спазването на разпоредбите за разделно водене на счетоводство, предвидени в член 6 от Директива 2012/34/ЕС.

В това отношение, ИАЖА има правомощия да изисква всякаква информация от значение. По-специално ИАЖА има правомощията да изисква от управителя на инфраструктурата, от операторите на обслужващи съоръжения и от всички предприятия или други образувания, извършващи или интегриращи различни категории железопътен транспорт или управление на инфраструктура, посочени в член 6, параграфи 1 и 2 и член 13 от Директива 2012/34/ЕС, да предоставят цялата или част от счетоводната информация, посочена в приложение VIII, която да е толкова подробна, колкото е необходимо и пропорционално



European Union



NATIONAL
STRATEGIC
REFERENCE FRAMEWORK
2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ
По бързо, по-бързо...



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

Модул 5. Образци на документация



European Union



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

ПРИЛОЖЕНИЕ 1: Таблица на съответствие – европейско и българско законодателство, идентифициране на евентуални пропуски след публикация на проекта на Закон за изменение на Закона за Железопътен Транспорт на 09.09.2015

<p>ДИРЕКТИВА 2012/34/ЕС НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА</p> <p>от 21 ноември 2012 година</p> <p>за създаване на Единно Европейско Железопътно Пространство</p> <p>(преработен текст) (текст от значение за ЕИП)</p>	<p>Проект на закон за изменение на Закона за Железопътния Транспорт</p>	<p>Ниво на съответствие</p> <p>Съвместимост на националното законодателство с разпоредбите на ЕС (съответства, частично съответства, не съответства, празнина)</p>
<p>Чл. 1 Предмет и приложно поле</p> <p>Директивата на ЕС 2012/34 обхваща следните елементи като основни компоненти на нейния обхват: принципите и процедурите, приложими за определянето и събирането на такси за железопътна инфраструктура и за разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура.</p>	<p>Проектът за изменение изменя Чл. 1 от основния закон, така, че да се отразят изискванията за достъпа до инфраструктурата.</p>	<p>Частично съответства.</p> <p>Съгласно предложението за изменение, българското законодателство частично съответства на изискванията на ЕС. В тази връзка, обхватът на Закона за железопътния транспорт следва да бъде преработен и допълнен, така че да се опишат по- подробно принципите и процедурите, свързани с режима на таксуване на достъпа до инфраструктурата. Такова изменение ще осигури на българското законодателство пълно съответствие с Директивата и ще допринесе за постигане на единство на закона, препоръчано от Консултанта (т.е. включване на всички правни</p>



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

<p>ДИРЕКТИВА 2012/34/ЕС НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА</p> <p>от 21 ноември 2012 година</p> <p>за създаване на Единно Европейско Железопътно Пространство</p> <p>(преработен текст) (текст от значение за ЕИП)</p>	<p>Проект на закон за изменение на Закона за Железопътния Транспорт</p>	<p>Ниво на съответствие</p> <p>Съвместимост на националното законодателство с разпоредбите на ЕС (съответства, частично съответства, не съответства, празнина)</p>
		<p>реквизити, произтичащи от правото на ЕС в един единствен инструмент, вместо в няколко подзаконови акта, чието предназначение е прилагане на вече договорени норми.)</p>
<p>Чл. 55 Регулаторен орган</p> <p>Директивата на ЕС предвижда в чл. 55 (1), че РО е независим в своята организация, решения за финансиране и правна структура. Нещо повече, чл. 55 (3) определя и изисквания за независимост на йерархичната структура и управлението на Регулаторния орган.</p>	<p>Според Закона за железопътен транспорт (чл. 6 и по-специално Раздел 7 Контрол,), съгласно предложението проект за изменение, не се включва никоя от горните точки. Нещо повече, в чл. 6, ал. 5 и 6, съгласно предложението проект за изменение, липсват изискванията на Директивата за независимост на РО.</p>	<p><u>Art. 55(3) – Не съответства</u></p> <p><u>Art. 55(1) – Частично съответства</u></p> <p>Законът за Железопътен Транспорт не е в съответствие с Чл. 55 (3) на Директивата и частично съответства на чл. 55 (1). Това означава, че Чл. 6 и Раздел 7 Контрол следва да се изменят съгласно допълнителните точки на чл. 55 (1) от Директивата. Освен това, съгласно чл. 55 (3) от Директивата, в българският закон трябва да се включи разпоредба за йерархичната и организационната независимост на ИАЖА. По отношение на чл. 6, ал. 5 и ал.6, съгласно проекта на закона за изменение, следва да се предвиди възможността за комуникация и обмен на информация между Регулаторния орган, лицензиращия орган и органа по безопасността, без участието на МТИТС.</p>



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

<p>ДИРЕКТИВА 2012/34/ЕС НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА</p> <p>от 21 ноември 2012 година</p> <p>за създаване на Единно Европейско Железопътно Пространство</p> <p>(преработен текст) (текст от значение за ЕИП)</p>	<p>Проект на закон за изменение на Закона за Железопътния Транспорт</p>	<p>Ниво на съответствие</p> <p>Съвместимост на националното законодателство с разпоредбите на ЕС (съответства, частично съответства, не съответства, празнина)</p>
<p>Чл. 13 (2) Условия за достъп до услуги</p> <p>Операторите на обслужващи съоръжения предоставят по недискриминационен начин достъп на всички железопътни предприятия, включително достъп до релсов път, до съоръженията, посочени в приложение II, точка 2, както и до услугите, предоставяни в тези съоръжения.</p>	<p>Чл. 23, ал. 1, съгласно проекта за изменение обсъжда съдържанието на Референтния документ, включително условията за достъп до инфраструктура и обслужващите съоръжения.</p>	<p><u>Частично съответства</u></p> <p>Европейската разпоредба не е напълно транспонирана.</p> <p>Предоставянето на информация не е достатъчно изискване, за да се гарантира, че условията са предоставени по недискриминационен начин. Липсва списък на съдържанието на минималния пакет за достъп.</p>
<p>Чл. 12 Такса за железопътните оператори, които предоставят пътнически услуги</p>	<p>Чл. 54а според проекта на закона за изменение, по отношение на линиите, обслужвани по договори за предоставяне на обществена услуга.</p>	<p>Това е силно оспорван въпрос, някои заинтересовани страни спорят, че при липсата на методика за определяне дали дадена услуга работи с разумна печалба, по-специално, но не само по отношение на международните пътнически услуги, българските власти ще бъде изправен пред огромни трудности да прилагат тази разпоредба.</p> <p>Като контрамярка за минимизиране на евентуалните отрицателни последици от транспонирането, регулаторният орган трябва да отговаря за методиката и оценката на размера на възможните компенсации.</p>



European Union



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

<p>ДИРЕКТИВА 2012/34/ЕС НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА</p> <p>от 21 ноември 2012 година</p> <p>за създаване на Единно Европейско Железопътно Пространство</p> <p>(преработен текст) (текст от значение за ЕИП)</p>	<p>Проект на закон за изменение на Закона за Железопътния Транспорт</p>	<p>Ниво на съответствие</p> <p>Съвместимост на националното законодателство с разпоредбите на ЕС (съответства, частично съответства, не съответства, празнина)</p>
<p>Чл. 56 Функции на регулаторния орган, ал. 9 и 10</p> <p>Ал. 9 предвижда, че регулаторният орган трябва да може да осигурява изпълнението на своите решения с помощта на подходящи санкции, включително глоби, без да се засягат правомощията на националните органи по конкуренция.</p>	<p>Изменението и допълнението на Чл. 116, предвижда отмяна на акта, като санкция.</p> <p>Освен това, не се споменават правомощията на националните органи по конкуренция.</p>	<p><u>Частично съответства</u></p> <p>Чл. 56 (9) не транспонира изцяло наказателното изискване за санкции в съответствие с директивата. Налагането на санкции/глоба следва да има смисъла на възпиращ ефект, което е различно от обикновена отмяна на даден акт. Законът трябва да бъде изменен съгласно отразяване на наказателният смисъл на предвидените санкции.</p> <p>В допълнение, следва да се добави, че правомощията на ИАЖА за гарантиране на недискриминация следва да се прилагат без да се засягат правомощията на органите по конкуренция.</p>
<p>Минимален пакет за достъп</p>	<p>Все още в Наредба 41.</p>	<p><u>Частично съответства</u></p> <p>Дефинициите за минималния пакет за достъп и достъпа до него следва да бъде част от основния закон.</p>

ПРИЛОЖЕНИЕ 2: Принципи и препоръки за регулаторна политика

Принципите изброени по-долу предоставят насоки за подобряване на регулаторните политики и инструменти, с оглед по-нататъшно отваряне на пазара и засилване на конкуренцията, както и намаляване на регулаторната тежест.

7 основни принципа са изброени и коментирани във **Водещи принципи за регулиране на качеството и производителността, ОИСР 2005:**

Водещи принципи за регулаторно качество и функциониране на ОИСР

- 1. Приемане на най-високо политическо равнище на широкообхватни програми за регулаторни реформи, които установяват ясни цели и рамки за изпълнение.*
- 2. Систематично оценяване на въздействието и преглед на основните разпоредби, с цел гарантиране, че те отговарят на ефективно и ефикасно на набелязаните цели в една променяща се и сложна икономическа и социална среда.*
- 3. Гарантиране, че регламентите, основните регулаторни институции, натоварени с изпълнението, и регулаторните процеси са прозрачни и недискриминационни.*
- 4. Преглед и укрепване при необходимост на обхвата, ефективността и прилагането на политиката на конкуренция.*
- 5. Изготвяне на механизми за икономически регулиране във всички сектори, така, че да се гарантира стимулиране на конкуренцията и ефективността; елиминиране на тези механизми, освен когато е ясно доказано, че те са най-добрият начин за отговор на широките обществени интереси.*
- 6. Премахване на ненужните регулаторни бариери пред търговията и инвестициите чрез продължаващото либерализиране; подобряване на интеграцията на отвореността на пазара в целия регулаторен процес, като по този начин се постига укрепване на икономическата ефективност и конкурентоспособност.*
- 7. Определяне на важни връзки с други политически цели и разработване на политики за постигането им по начини, по които се поддържат и продължават реформите*

Следващите препоръки за изграждане и укрепване на регулаторната роля и капацитет са предложени в Препоръките на Съвета за регулаторна политика и управление, публикувани от ОИСР през 2012 г.

1. Ангажиране на най-високо политическо равнище. Политиката трябва да има ясно определени рамки и цели;
2. Придържане към принципите на открито управление, включително прозрачност и участие в процесите на регулиране, за да се гарантира, че Регулаторният орган служи на обществения интерес и се информира за нуждите на заинтересованите страни или на страни, които са засегнати по един или друг начин от взетите решения;
3. Създаване на механизъм и институции, които активно насърчават качеството на регулаторния процес;
4. Интегриране на оценка на регулаторното въздействие (RIA – Regulatory Impact Assessment) от самото начало на определянето на регулаторната политика и новите регулаторни предложения;
5. Провеждане на системни проверки на действащите регламенти и разпоредби;
6. Редовно публикуване на отчети и доклади по отношение на регулаторния процес чрез регламенти, институции и процедури;



ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

7. Разработване на политика за укрепване на доверието; политика, която да гарантира, че регулаторните решения се вземат по обективен, безпристрастен и последователен начин, без допускане на конфликт на интереси, пристрастие или неправомерно влияние;
8. Редовен контрол и преглед на законността и справедливостта на процедурите на регламентите и решенията, взети от Регулаторните органи;
9. Гарантиране, че процесите на регулиране са ефективни и постигат точно поставените цели;
10. Стимулиране на регулаторната съгласуваност с други Регулаторни органи в рамките на ЕС.
11. Избягване на дублиране или конфликт на разпоредби на национално и на европейско равнище.
12. Насърчаване на развиването на регулаторния капацитет.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3: Съдържание на Регулаторното Ръководство



Регулаторно Ръководство за Достъп до железопътната мрежа

Модул 1. Въведение

Модул 2. Законодателна и регулаторна рамка

Модул 3. Принципи за разпределение на капацитета и изчисляване на таксите за достъп

Модул 4. Условия и процедури за достъп до железопътната инфраструктура

- **Глава 1. Достъп до железопътната инфраструктура и услуги**
 - Раздел 1.1. Условия за предоставяне на достъп до железопътната инфраструктура;
 - Раздел 1.2. Ограничаване на правото на достъп и на право да се качват и слизат пътници;
 - Раздел 1.3. Такса за железопътните предприятия, предоставящи пътнически услуги;



ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

- Раздел 1.4. Условия за достъп до услуги.

- **Глава 2. Право на достъп и ползване на капацитета**

- Раздел 2.1. Разпределение и използване на капацитета: ролята на Регулаторния орган;
- Раздел 2.2. Права за достъп;
- Раздел 2.3. Сигурност и гъвкавост при заявяването на права за товарните превозвачи;
- Раздел 2.4. Сигурност и гъвкавост при заявяването на права за пътническите оператори;
- Раздел 2.5. Защитени права;
- Раздел 2.6. Продължителност и едностранно прекратяване;
- Раздел 2.7. Усилване на капацитета.

- **Глава 3. Събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура и за разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура**

- Раздел 3.1. Общи принципи;
- Раздел 3.2. Ефективно използване на капацитета на инфраструктурата;
- Раздел 3.3. Референтен документ (съдържание и календар за публикуване);
- Раздел 3.4. Договорни споразумения между железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата;
- Раздел 3.5. Инфраструктура и услуги - такси;
- Раздел 3.6. Принципи на таксуване;
- Раздел 3.7. Изключения от принципите на таксуване;
- Раздел 3.8. Схема за ефективност;
- Раздел 3.9. Такси за резервация;
- Раздел 3.10. Разпределяне на инфраструктурен капацитет между кандидатите и рамково споразумение;
- Раздел 3.11. График и координация на процеса;



ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

- Раздел 3.12. Анализ на капацитета;
 - Раздел 3.13. Инфраструктурен капацитет за работа по поддръжката;
 - Раздел 3.14. Мониторинг на състоянието на конкуренцията на пазарите на железопътни услуги.
- **Глава 4. Право на жалба до Регулаторния орган**
 - Раздел 4.1. Правни основания за жалба;
 - Раздел 4.2. Консултации с представители на потребителите;
 - Раздел 4.3. Надзор от Регулаторния орган;
 - Раздел 4.4. Искане за съответна информация от управителя на инфраструктура, кандидатите и всяко трето лице;
 - Раздел 4.5. Разглеждане на жалбите;
 - Раздел 4.6. Служебно начало от РО за подходящи мерки;
 - Раздел 4.7. Решенията, взети от РО, които подлежат на съдебен контрол;

Модул 5. Примерни образци на документи



ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

ПРИЛОЖЕНИЕ 4. Документ за консултация относно първото предложение на новия режим на таксуване на достъпа и използването на железопътната инфраструктура в НКЖИ, отговори от железопътните предприятия и основни резултати от работната среща, проведена на 9.06.2015 г.

Приложение 4-1: Въпросник по процеса на консултация по първото предложение за нов режим на таксуване за достъпа и ползването на железопътната инфраструктура в ДП НКЖИ

ВЪВЕДЕНИЕ

Държавно предприятие Национална Компания „Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ) е поръчител на проект за формиране на нова тарифна политика за инфраструктурните такси за достъп в съответствие със законодателството на ЕС, при което да се възстановяват преките разходи, възникнали при движение на влаковете по железопътната инфраструктура на Република България. Проектът се финансира със средства на Европейската Инвестиционна Банка и се реализира съвместно от ЕЖИС ИНТЕРНАСИОНАЛ, ПАНТЕЯ И ППМ.

Екипът на Консултанта и НКЖИ провеждат допитване/консултация по отношение на извършения анализ на настоящия режим на таксуване и предложенията за нова система от инфраструктурни такси, която да е в пълно съответствие със законодателството на ЕС (Директива 2012/34/ЕС и бъдещия акт за изпълнение, който скоро ще се публикува от Европейската Комисия и който дефинира условията за изчисляване на разходите, които възникват пряко при извършването на влаковата услуга).

Това допитване ще позволи да се направят съответните заключения, въз основа на които да бъдат изготвени окончателните предложения към ИАЖА и МТИТС за нова тарифна политика за таксите за достъп до българските железници.



ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

1. Цел на консултацията

Целта на допитването е да се:

- получи обратна връзка по отношение на извършената работа по калкулиране на таксите за достъп, които следва да се заплащат от пътническите и товарните оператори, с цел възстановяване на преките разходи, възникнали при движението на влакове по мрежата (минималния пакет за достъп и достъп до обслужващите съоръжения);
- направят важни изводи относно бъдещия режим за инфраструктурни такси за достъп и използването на българската железопътна инфраструктура (минимален пакет за достъп и достъп до обслужващите съоръжения); ;
- проведе консултация относно възможни промени в експлоатационната схема, на процедурите за анулиране на трасета и свързаните с това цени;
- проведе консултация относно евентуално въвеждане на надбавки и отстъпки за определени категории трафик.

Бъдещият режим на таксуване следва да отразява реалните разходи, като се намали кръстосаното субсидиране между пътническия и товарния транспорт и се гарантира, че всички оператори възстановяват съответната част от разходите, които възникват при използването на инфраструктурата. Бъдещият режим на таксуване следва да е в пълно съответствие с Европейското законодателство.

Новата тарифна политика следва да измести фокуса на НКЖИ и всички железопътни предприятия към стремеж за повече съвместна работа и намиране на начини за подобряване на ефективността на разходите, както и за оптимизиране на мрежата и нейното използване.

Този процес на консултация представлява интерес за широк кръг от заинтересовани страни, като е насочен най-вече към:

- пътническите и товарните железопътни предприятия;
- спедиторите, товародателите, пристанищните администрации, морски превозвачи, правителството и местните власти.



ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

2. Контекст и завършени етапи от проекта

2.1 Контекст

Новата система за таксуване е от изключителна важност както за пътническите, така и за товарните железопътни оператори.

Тя определя:

- Приходите на НКЖИ;
- Разходите за железопътните предприятия.

През 2008 г., таксите за достъп в България са сред най-високите в Европа: 6 евро/вак-км за товарни влакове с тегло 960 бруто тона, 2,8 евро/вак-км за крайградски пътнически влакове и 3,5 евро/вак-км за междуградски пътнически влакове (*Източник: ОИСП*).

През 2010 нивото на инфраструктурните такси за достъп намалява във връзка с наказателната процедура на Европейската комисия срещу Република България за неспазването на предписанията на Първия Железопътен Пакет и по-конкретно Директива 2001/14/ЕО.

Инфраструктурните такси за достъп намаляват през 2013 г., но в същото време се въвежда такса за достъп до разпределение на електрическа енергия, в резултат на което общата сума, платима от железопътните предприятия на НКЖИ не се променя съществено. Като цяло, инфраструктурните такси за достъп и таксата за достъп до разпределение на електрическа енергия годишно осигуряват 90 млн. лв. приходи за НКЖИ, като това покрива по-малко от 25% от общите разходи на компанията.

През 2014 г., инфраструктурните такси за достъп, с изключение на таксата за достъп до разпределение на електрическа енергия, са средно:

- За товарни влакове (1000 бруто тона): 2,36 евро/вак-км или 4,6 лв./вак-км;
- За междуградски пътнически влакове (500 бруто тона): 1,39 евро/вак-км или 2,7 лв./вак-км;
- За крайградски пътнически влакове (140 бруто тона): 0,69 евро/вак-км или 0,93 лв./вак-км.

Източник : Схема на наблюдение на железопътния пазар 2014 г., публикувана от Генерална Дирекция Транспорт (DG MOVE)

Новото законодателство на ЕС (Директива 2012/34/ЕС) посочва, че таксата за достъп до разпределение на електрическа енергия е част от инфраструктурните такси за минималния пакет за достъп, които трябва да се базират на разходите възникнали директно в резултат на извършването на влаковата услуга. Актът за изпълнение, който ще посочва как точно се формират преките разходи ще бъде публикуван в средата на юни 2015 г. и ще предвижда срок за въвеждане на новите правила до края на следващите четири години. Услугите, които са част от минималния пакет за достъп, както и достъпът до обслужващи съоръжения, таксуването на който следва да се базира също на преки разходи плюс разумна печалба, са дефинирани в Анекс 2 на Директива 2012/34/ЕС.



ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

През 2008 г., Европейската комисия изпрати официално уведомително писмо до България за прилагането на първия железопътен пакет в страната (Директива 2001/14/ЕО), с искане за промени в начина на изчисляване на инфраструктурните такси за достъп. Бяха въведени някои промени, но все още бяха налични пропуски по отношение на прилагането на правилата за таксуване на достъпа до железопътната инфраструктура. През 2010 г., Европейската комисия стартира наказателна процедура срещу Република България. През 2014 г. Съдът на ЕС постанови, че Република България не е прилагала правилно Директива 2001/14/ЕО (Първи железопътен пакет), особено по отношение на изчисляването на таксите за достъп.

2.2 Завършени етапи от проекта

Консултантът направи задълбочен анализ на настоящата ситуация в България, като срещите със заинтересованите страни бяха от ключово значение за установяването на ролята на железопътния транспорт в България и основните проблеми за решаване, с оглед привличане на повече железопътен трафик, особено по отношение на техническото състояние на железопътната инфраструктура и ценовата политика.

Консултантът изготви прогнози за автомобилния и железопътния транспорт, изхождайки от различни първоначални сценарии.

Екипът на Консултанта анализира и режимите на таксуване в други държави-членки на ЕС.

Консултантът направи задълбочен анализ на разходите на НКЖИ, с цел отделяне на преките разходи, възникнали при движението на влаковете и използването на железопътната инфраструктура от косвените разходи и от разходите за осигуряване на достъп до разпределение на електрическа енергия. Консултантът направи приблизителна оценка на разходите (преки разходи плюс други разходи) за достъпа до пътнически, разпределителни гари/товарни терминали и коловози за гарирание.

3. Предложения за формиране на нова тарифна политика

На база на извършения анализ, Консултантът предлага да се уточнят ключовите фактори, които участват във формулата за изчисляване на новите инфраструктурни такси за минималния пакет за достъп и от които зависи нивото на преките разходи, свързани с движението на влакове по мрежата.

Бе достигнато споразумение за взимане предвид на следните основни фактори:

- Категория на влака, в зависимост от теглото (по-тежките влакове увреждат железния път в по-голяма степен и по този начин водят до допълнителни разходи за техническа поддръжка и до увеличаване на нивото на преките разходи на управителя на инфраструктурата);
- Категория линия, в зависимост от качеството на линиите и съоръженията (модернизираните линии позволяват извършване на по-бързи и по-надеждни превози, което неизменно води до намаляване на разходите на железопътните предприятия и същевременно дава възможност на управителя на инфраструктурата да начислява надбавки по отношение на минималния пакет за достъп).

ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Предложената нова формула за определяне на инфраструктурните такси за достъп е следната:

$$IT \text{ (Инфраструктурна такса)} = (Vp \cdot L_1 \cdot W_1 \cdot Tkm_{L1W1} + Vp \cdot L_x \cdot W_x \cdot Tkm_{LxWx} + \dots) \cdot (1-IN) + (Pe \cdot MWh)$$

където:

Tkm = влак-км

Vp = базова цена

L = коефициент тип линия

W = коефициент тегло

IN = стимул за нови влакове услуги

Pe = цена за достъп до разпределение на електроенергия

MWh = мегаватчас

Екипът на Консултанта изготви предложения за категоризация според теглото на влака и маршрута, както и опростен финансов модел за оценка на финансовите последици при различните предположения относно определяне на категориите, ценовите нива и сроковете на валидност на стимулите, както и цената за достъп до захранваща електроенергия.

Основните предложения са включени в следната таблица:

Параметри	Предложения
Нова формула	$IT = (Vp \cdot L_1 \cdot W_1 \cdot Tkm_{L1W1} + Vp \cdot L_x \cdot W_x \cdot Tkm_{LxWx} + \dots) \cdot (1-IN) + (Pe \cdot MWh)$
Категория влаково тегло	<p>4 категории влакове, според теглото (в брутотона):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ < 270 т ▪ 270 т - 1000 т ▪ 1000 т - 1800 т ▪ >1800 т <p>Вижте таблицата за възможните коефициенти при Вариант 3 и свързаните с тях нива за новите инфраструктурни такси (Раздел 4).</p>
Категория линия/маршрут	<p>4 категории линии :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Група 1: Модернизирани линии с оптимизирани скорости и намалено време за извършване на пълнен курс за екипа на железопътното предприятие и подвижния състав ▪ Група 2: Главни линии със стандартно качество , включително второстепенни линии за тежкотоварни влакове ▪ Група 3: Второстепенни линии с ниско ниво на трафика ▪ Група 4: Линии само за товарни превози

ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Параметри	Предложения
	<p>Вижте таблицата за възможните коефициенти при Вариант 3 и свързайте с тях нива за новите инфраструктурни такси (Раздел 4).</p>
<p>Стимули за нови услуги и продукти</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Нови редовни товарни влакови превози и нови транзитни влакове за период от минимум 3 месеца с мин. 1 влак седмица - 10% отстъпка * ▪ Нови не субсидирани пътнически влакове за период от над 3 месеца, мин. 1 влак на ден - 10% отстъпка * ▪ Нов редовен интермодален влак - мин. 1 чифт влакове на седмица - 10% отстъпка * ▪ Нов редовен контейнерен / ROLA влак/ (мин. 1 влак/седмица) - 25% отстъпка <p>* за максимум 1 година</p>
<p>Такса за достъп до електроенергия</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ В бъдеще (след 4 години), таксата за достъп до електроенергия ще се базира на преките разходи за разпределение на електрическа енергия и трябва да бъде по-ниска, отколкото днес. ▪ По време на междинния период, ще бъдат въведени и използвани надбавки, като се взема предвид способността на пазара да плаща и да се развива с подобряване на качеството на мрежата
<p>Експлоатационна схема</p>	<p>Въвежда се и се прилага при несъответствия с годишното разписание и месечното споразумение между НКЖИ и железопътните предприятия и най-вече при промени на плана за техническа поддръжка на НКЖИ.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ако времето за извършване на транзитен превоз надвишава с повече от 12 часа предвиденото в графика или ако при ползването на алтернативен маршрут, изминатото разстояние е с повече от 50% от първоначално заявеното: <ul style="list-style-type: none"> ○ Железопътното предприятие получава автоматична компенсация за допълнителните разходи; ○ Не се заплащат инфраструктурни такси за допълнително изминатото разстояние; ○ Допълнителните разходи за машинистите се компенсират на база ставка за работен час, която е определена в Референтния документ.
<p>Процедури и такси за анулиране</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ При анулиране на трасета включени в годишното разписание от страна на железопътното предприятие: <ul style="list-style-type: none"> ○ В случай, че са анулирани по малко от 10% от трасетата по определен маршрут, не се заплаща такса за анулиране; ○ За анулиране на повече от 10% от трасетата по определен маршрут се заплаща 50% от размера на дължимите инфраструктурните такси. ▪ При загуба на предварително заявено трасе, в случай на закъснения на границата: <ul style="list-style-type: none"> ○ Влаковете не се считат за отменени; ○ Получава се ново трасе като се заплаща фиксирана сума за получаване

ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Параметри	Предложения
	<p>на ново предварително планирано трасе (пример: 250 лв или 3 работни часа).</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ При загуба на предварително заявено трасе, в случай на друг вид закъснения: <ul style="list-style-type: none"> ○ Влаковете се считат за отменени като се дължи такса за анулиране ○ Новото трасе се получава при следните условия: <ul style="list-style-type: none"> - При заявка на ново трасе 2 дни предварително: 150 лв. - При заявка на ново трасе един ден по-рано: 200 лв. - При заявка на ново трасе същия ден: 250 лв.
Достъп и ползване на пътнически гари	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Въвеждане на такси за достъп и използване на пътнически гари: <ul style="list-style-type: none"> ○ Като първа стъпка се въвежда такса за основни гари/спирки ○ Следва постепенно въвеждане на такси за ползване на други гари и спирки
Достъп и ползване на разпределителни гари	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Въвеждане на такса за достъп и ползване на товарни разпределителни гари и товарни терминали: Такса за ползване на коловоз (не зависи от броя и дължината на вагоните/влака, само един оператор ползва услугата в даден момент): <ul style="list-style-type: none"> ○ Почасова ставка/ ползване на коловози (до 1 ден) ○ Месечен пакет/ползване на коловози ○ Годишен пакет/ползване на коловози ▪ За маневрени дейности се таксува ползване на минимум 2 коловоза
Достъп и ползване на коловози за гариране	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Въвеждане на такса за ползване на коловози за гариране на вагони, която не зависи от броя на вагоните на коловоза (само един оператор ползва услугата в даден момент) <ul style="list-style-type: none"> ○ Почасова ставка/ ползване на коловози (до 1 ден) ○ Месечен пакет/ползване на коловози ○ Годишен пакет/ползване на коловози

4. Възможни коефициенти и съответни резултати за новите нива на инфраструктурните такси за достъп

Консултантът предлага следните базови цени и коефициенти за достъп до железопътната инфраструктура (минимален пакет за достъп, без цена за достъп до електроразпределение):

ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

		L1 категория коефициент	L2 категория коефициент	L3 категория коефициент	L4 категория коефициент
		100%	100%	70%	50%
Група 1 коефициент	30%	30,0%	30,0%	21,0%	15,0%
Група 2 коефициент	100%	100,0%	100,0%	70,0%	50,0%
Група 3 коефициент	150%	150,0%	150,0%	105,0%	75,0%
Група 4 коефициент	400%	400,0%	400,0%	280,0%	200,0%

		Категория L1 фактор	Категория L2 фактор	Категория L3 фактор	Категория L4 фактор
		100%	100%	70%	50%
Ставка за група 1 (лв/влак-км)	30%	1,04	1,04	0,73	0,52
Ставка за група 2 (лв/влак-км)	100%	3,46	3,46	2,42	1,73
Ставка за група 3 (лв/влак-км)	150%	5,18	5,18	3,63	2,59
Ставка за група 4 (лв/влак-км)	400%	13,82	13,82	9,67	6,91

Основна цена	3,46	лв./влак-км
--------------	------	-------------

Таблицата по-долу представя промяната на приходите на НКЖИ, получени от железопътните предприятия при предложеното ново ниво на таксите (без да се включва таксата за разпределение на електроенергия), в сравнение с нивото на приходите от 2013 г. (всички суми са посочени в хиляди лв.).

		Пътнич.	Товарни	Всички ЖП
		Общо	Общо	Общо
Група 1 : влак-км за влакове:	< 270 tons	15 565	1 742	17 308
Група 2 : влак-км за влакове:	270 - 1000 tons	18 903	8 823	27 726
Група 3 : влак-км за влакове:	1000 - 1800 tons	3	10 514	10 517
Група 4 : влак-км за влакове:	> 1800 tons	-	14 829	14 829
Общо ИТ		34 472	35 908	70 380
Общи ИТ НКЖИ (за сравнение) 2013		35 659	33 681	69 340
Изменение (стойност)		1 187	-2 227	-1 040
Изменение (%)		3,44%	-6,20%	-1,48%



ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

5. Основни теми за коментар и обсъждане

Целта на Консултанта е да получи обратна връзка по темите, свързани с основните принципи на таксуване и тяхното прилагане, така както са определени в таблицата поместена по-горе, както и по следните основни точки:

- 5.1. Структура на формулата за изчисляване на инфраструктурните такси за достъп;**
- 5.2. Базова цена въз основа на преките разходи както за достъп до железопътната инфраструктура, така и за достъп до разпределение на електрическа енергия;**
- 5.3. Определяне на влаковите категории и свързаните с тях коефициенти;**
- 5.4. Определяне на категориите линии и свързаните с тях коефициенти;**
- 5.5 Стимули**
- 5.6 Промените в експлоатационната схема;**
- 5.7 Промените в процедурите и условията за анулиране на трасета;**
- 5.8 Въвеждането на такси за достъп и използване на пътнически гари;**
- 5.9 Въвеждане на такси за достъп и използване на товарни разпределителни гари;**
- 5.10 Въвеждане на такси за достъп и използване на коловози за гарирание;**
- 5.11 Как да се покрият разходите за линиите само за товарни превози (Приложение 6);**
- 5.12 Как да се покрият разходите за линиите само за пътнически превози (Приложение 7).**

6. Следващи стъпки

Моля, изпращайте вашите отговори на г-жа Соня Дунавски (s.dounavski@egis-bulgaria.com), или на адрес (EGIS БЪЛГАРИЯ, на вниманието на Соня Дунавски, ул. „Тунджа“ 16, 1606 София).

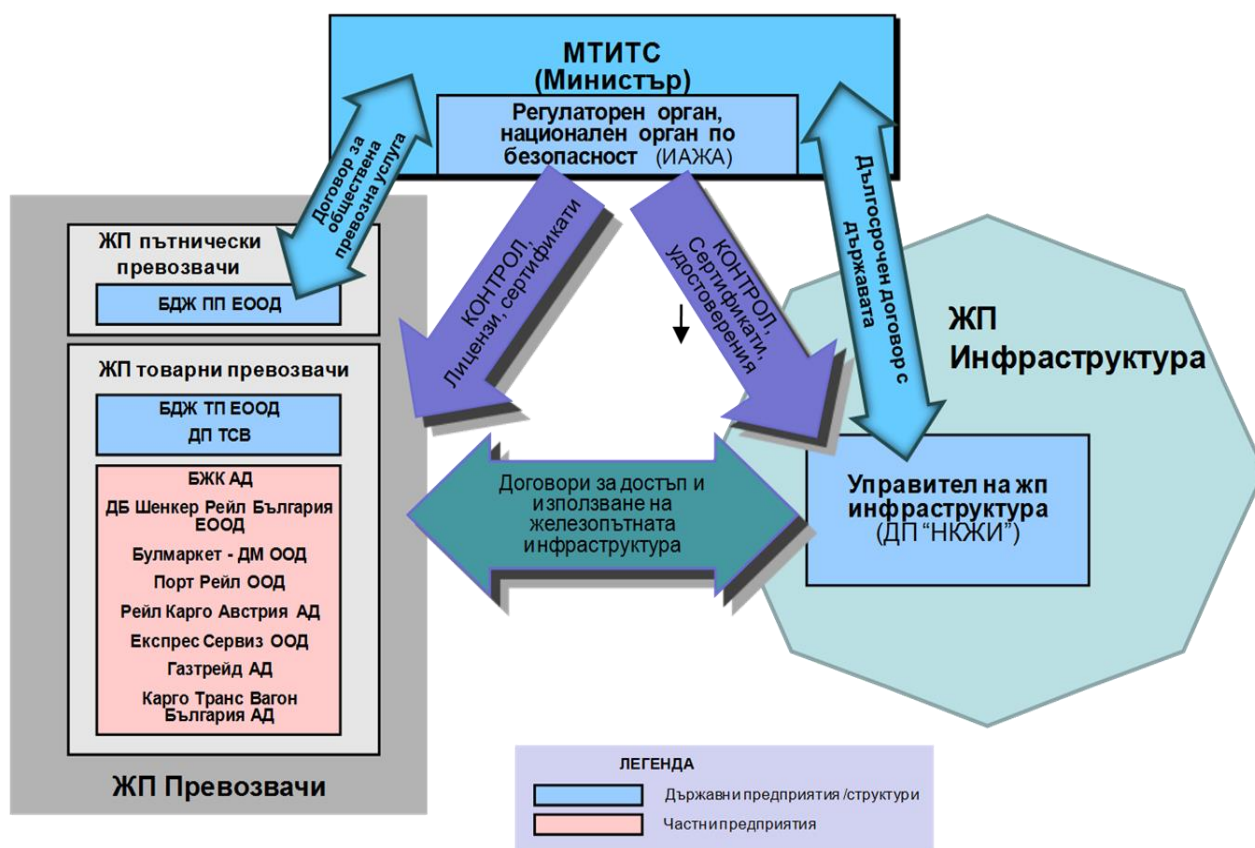
Моля, не се колебайте да се свържете с нас за всеки въпрос, който възникне във връзка с консултацията (s.dounavski@egis-bulgaria.com). Приветстваме коментари и забележки във връзка с всеки един аспект на това допитване.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1 КЪМ ДОКУМЕНТ ЗА КОНСУЛТАЦИЯ:

ЖЕЛЕЗОПЪТЕН СЕКТОР В БЪЛГАРИЯ

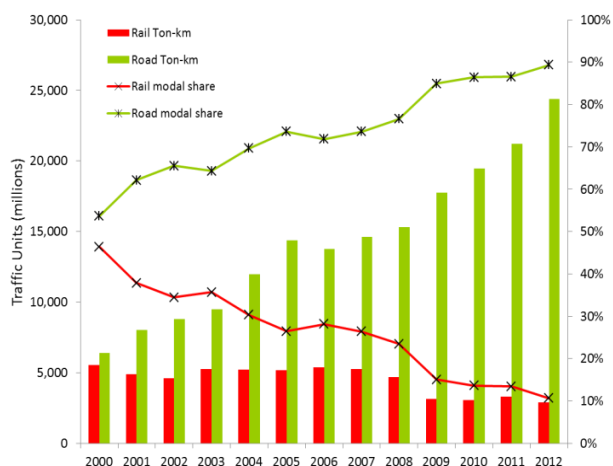
1. Основни участници на пазара

Обща схема на железопътния сектор в България

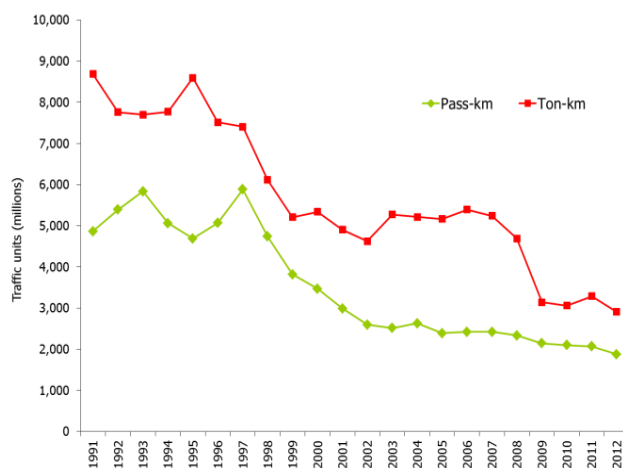


ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

2. Най-нови тенденции за развитие на българския транспортен пазар (товарни превози)



3. Най-нови тенденции за развитие на железопътния транспорт (пътнически и товарни превози) в Република България



ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

4. Финансови потоци – български железопътен сектор



БЪЛГАРИЯ: Държавно финансиране: 53% / Потребители: 47% (в млн. лв.)

ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ: Държавно финансиране: 41% / Потребители: 59% (в млн. евро)



ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

ПРИЛОЖЕНИЕ 2 КЪМ ДОКУМЕНТ ЗА КОНСУЛТАЦИЯ: Европейско законодателство

Директива 2012/34/ЕС

Член 31

Принципи на налагане на такси

1. *Таксите за ползване на железопътната инфраструктура и обслужващите съоръжения се заплащат съответно на управителя на инфраструктура и на оператора на обслужващото съоръжение и се използват за финансиране на дейността им.*

2. *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.*

3. *Без да се засягат параграфи 4 или 5 от настоящия член или член 32, 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.*

Преди 16 юни 2015 Комисията приема мерки за определяне на условията за изчисляване на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 62, параграф 3.

Управителят на инфраструктура може да реши постепенно да се адаптира към тези условия в срок, изтичащ най-късно четири години след влизането в сила на тези актове за изпълнение.

4. *Таксите за ползване на инфраструктура, посочени в параграф 3, могат да включват такса, отразяваща недостига на капацитет на даден определен участък от инфраструктурата в периоди на претоварване.*

5. *Таксите за инфраструктура, посочени в параграф 3, могат да бъдат изменени, така че да отразяват стойността на въздействията върху околната среда, предизвикани от експлоатацията на влака. Всяко такова изменение се разграничава съобразно значимостта на причиненото въздействие.*



ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Въз основа на опита, придобит от управителите на инфраструктура, железопътните предприятия, регулаторните органи и компетентните органи, и като се отчитат различните схеми за разграничение на шума, Комисията приема мерки за изпълнение за определяне на условията, които трябва да се спазват при прилагането на таксите за шума, включително продължителността на прилагане на таксите, и позволяващи при разграничаването на таксите, когато е целесъобразно, да се отчита чувствителността на засегнатия район, по-конкретно по отношение на броя на засегнатото население, и влаковата композиция, която влияе върху нивата на шумовите емисии. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 62, параграф 3. Те не водят до неоснователно нарушаване на конкуренцията между железопътните предприятия, нито засягат конкуренцията като цяло в железопътния сектор.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3 КЪМ ДОКУМЕНТ ЗА КОНСУЛТАЦИЯ: Анализ на разходите на НКЖИ за 2013 г.

Според Референтен документ 2015-2016 г., Изчисления за 2013 г.				Преки разходи, дефиниция на Консултанта (изчисления на база 2013 г.)				
Хил. лв.	Общи разходи	Преки разходи 2001/14 ЕС	Разходи за таксуване на ЕРП	УДВК	ЖПС	СИТ	Преки разходи 2012/34/ЕС	Преки разходи за таксуване на ЕРП
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Материали	23 124	14 489	5 616		11 777	53	11 831	466
Гориво	5 182	3 739	797		2 603	3	2 606	453
Електроенергия	12 899	7 203	5 122		251	46	297	13 425
Топлоенергия	254	155	14					
Външни услуги	30 891	12 738	1 767		5 326	15	5 341	89
Амортизация	114 056	17 557	25 694		1 778		1 778	2 772
Заплати	110 351		10 160	4 934	25 532	4 540	35 006	4 973
Социални осигуровки	32 614		2 999	2 112	8 611	1 650	12 373	1 209
Други разходи	9 134	2 211	1 130		1 147	2	1 149	4
Общо	338 505	58 092	53 299	7 046	57 025	6 309	70 380	23 391



ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

ПРИЛОЖЕНИЕ 4 КЪМ ДОКУМЕНТ ЗА КОНСУЛТАЦИЯ: Общи влаккилометри при избор на категоризация на база тегло на влака и маршрут

Влак-км 2013 г. x 1000	БДЖ Пътнически превози				Товарни превози				Всички ЖП					
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	total	
Категория линия														
Група тегло														
Влак-км < 270 т	3 641	9 670	2 429	10	603	989	80	66	4 245	10 658	2 509	76	17 489	
Влак-км 270 - 1000 т	1 551	3 874	8	5	907	1 570	85	43	2 458	5 443	93	48	8 042	
Влак-км 1000 - 1800 т	-	1	-	-	825	1 157	44	25	825	1 157	44	25	2 051	
Влак-км >1800 т	-	-	-	-	220	841	11	9	220	841	11	9	1 081	
Общо влак-км	5 193	13 544	2 438	15	2 554	4 556	219	143	7 747	18 100	2 657	158	28 662	



ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

ПРИЛОЖЕНИЕ 5 КЪМ ДОКУМЕНТ ЗА КОНСУЛТАЦИЯ: Приходи НКЖИ, 2013 г.

НЕТЕН ДОХОД (в хиляди лв)		2013 г.
1	Приход от инфраструктурни такси	68 594
2	Приход от електроразпределение	21 418
3	Приход от други услуги	34 334
	от ремонти и услуги	5 211
	от дезинфекционни станции и гранични пунктове	53
	от вагонни везни	898
	от жп кариери и жп ландшафт	204
	продажба на дълготрайни активи, материали и скрап	4 191
	Приходи от предоставени на превозвачи съоръжения	3 442
	от отдаване под наем на дълготрайни активи	3 407
	други доходи от основна дейност	16 928
4	Печалба от продажба на неоперативни активи	3 114
Общо нетни приходи от продажби		127 460
(1+2+3+4)		



ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

ПРИЛОЖЕНИЕ 6 КЪМ ДОКУМЕНТ ЗА КОНСУЛТАЦИЯ: Карта НКЖИ – товарни железопътни линии





ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Приложение 4-2: Отговори от железопътните предприятия

1. Отговор на въпросник за консултация: БДЖ „Пътнически превози“



“БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ” ЕООД
ЦЕНТРАЛНО УПРАВЛЕНИЕ

ул. “Иван Вазов” № 3, София 1080, България
тел.: (+359 2) 932 41 90
факс: (+359 2) 987 88 69
bdz_passengers@bdz.bg
www.bdz.bg



Становище и въпроси по проект „Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура

“БДЖ-Пътнически превози” ЕООД

1. Структура на формулата за изчисляване на инфраструктурните такси за достъп; Как ще се определя таксата за достъп до разпределение на електрическата енергия и съответно количеството енергия MWh по влак?

Какво представляват надбавките за достъпа до електроенергията по време на междинния период и как по-точно ще се определят? Тези надбавки ще се включват ли към инфраструктурните такси?

2. Базова цена въз основа на преките разходи както за достъп до железопътната инфраструктура, така и за достъп до разпределение на електрическа енергия; Какъв е принципът за определяне на базовата цена и съответните коефициенти?

В таблицата за размера на таксите по предложеното ново ниво е допусната явно техническа грешка, тъй като сумата по категории влакове за пътнически превози не е равна на посочения общ размер 52 054 хил.лева и съответно изменението спрямо 2013г.



ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

3. Определяне на влаковите категории и свързаните с тях коефициенти.

Как са определени границите на категориите влакове?

Делът на влаковете с тегло под 270 тона в общите влаккилометри е около 74%. Около 50% от влаковете в тази група са с тегло до 140 тона (ЕМВ, ДМВ) т.е. за голяма част от влаковете тарифата ще е еднаква и няма да отчита реалното натоварване и увреждане на железния път.

Считаме, че инфраструктурната такса трябва да се изчислява с точното тегло, а не в група.

4. Определяне на категориите линии и свързаните с тях коефициенти.

По отношение предложената категоризация на линиите от железопътната мрежа - какво означава за първа категория „намалено време за извършване на пълен курс“?

При условие, че коефициентите за първа и втора категории линии не се различават, кое налага отделно групиране?

Към предложението липсва списък на категориите линии към съответната им група, което не позволява да се извършат никакви разчети по сега действащия график 2015г. В тази връзка, моля да ни изпратите списък на линиите.

5. Промените в експлоатационната схема.

Компенсацията на превозвача за допълнителни разходи от обходни маршрути по причина Управител не би следвало да се обвързва с % увеличение на изминатото разстояние.

Съгласно Референтния документ за състоянието на жп инфраструктура при промяна и удължаване на маршрута на резервирани влакове по искане или по причина на Управител, произведените в повече влаккилометри и брутотонкилометри не се заплащат от превозвача.

Освен за компенсиране на допълнителни разходи за локомотивния персонал, пътническият превозвач следва да се компенсира и за превозния персонал (началник влак, кондуктор) и за увеличените разходи за ел. енергия.

Считаме, че в новата методика трябва да се заложи компенсация за превозвача при неспазени срокове за ремонт.

Продължителните ремонти през последните години в някои участъци от железопътната мрежа доведоха до траен отлив на пътници, пренасочването им към друг транспорт, съответно до намаляване приходите за ”БДЖ-Пътнически превози” ЕООД.

6. Промените в процедурите и условията за анулиране на трасета.

Считаме, че цените за получаване на ново трасе трябва да са във функция от километрите на влака, така както е по сега действащите.

7. Въвеждането на такси за достъп и използване на пътнически гари.



ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Какво включва тази такса и как ще бъдат определени?

Относно схемите за отчитане функционирането на системата е необходимо да бъдат по-подробно представени.

Не фигурират санкции, компенсации при закъснения на влакове.

При въвеждане на такса за използване на пътническите гари, съответните задължения на Управителя трябва да бъдат ясно регламентирани, относно поддържане необходимата хигиена и осветление в гарите, пероните, отопление и др.) и при неизпълнение да дължи неустойки на оператора. Ако това се има предвид използване на гарите, тъй като и сега действат цени за използване на сгради и други съоръжения. Цените се одобряват с решение на Управителния съвет на ДП „НК ЖИ”.

2. Отговор на въпросник за консултация: ДБ Шенкер Рейл България

ДО
СОНЯ ДУНАВСКИ
EGIS БЪЛГАРИЯ,
ул. „Тунджа“ №16,
1606 София

Ди Би Шенкер Рейл България ЕООД
Индустриална зона
2070 Пирдоп
България

Инж. Любомир Гарчев - Управител
Телефон +359 728 6 25 29
Факс +359 888 819 451
lubomir.garchev@dbschenker.eu

Изх.№ 197/ 02.05.2015г.

Становище относно „Предложение за нов режим за таксуване и система от инфраструктурни такси за Република България“

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО ДУНАВСКИ,

С настоящето искаме да изразим коментарите на Ди Би Шенкер Рейл България ЕООД относно полученото „Предложение за нов режим за таксуване и система от инфраструктурни такси за Република България“:

- Въвеждането на инфраструктурни такси в зависимост от качеството на жп линиите** определяме за правилен подход. В същото време смятаме, че няма жп линии в България, които да отговарят на високи стандарти за качество и да гарантират висока средна скорост и по този начин намалени разходи за железопътните превозвачи. Следва внимателно да се провери класификацията на линиите в отделни категории.
- В момента инфраструктурни такси се заплащат на влаккилометър и на брутотонкилометър. **Замяната на тази методика с такси на влаккилометър в зависимост от брутното тегло на влака смятаме за неправилно поради по-голямата неточност при определяне на таксите.** Според новото предложение влакове с брутно тегло от 300 тона и 950 тона би следвало да заплащат еднакви инфраструктурни такси. В същото време остава според нас въпросът доколко по-тежките влакове водят до повишаване разхода за поддръжка на жп пътя.
- Таксата за достъп до електроенергия е необосновано висока в момента. Не се предвижда определен график за нейното намаление.
- В момента договорът за достъп до жп инфраструктурата сключен с превозвачите предвижда компенсация на разходите на при забавяне на движението на влаковете и удължаване на маршрута. **Считаме, че предложението за компенсация на допълнителните разходи, когато времето за извършване на транзитен превоз надвишава предвиденото в графика с повече от 12 часа, не е в синхрон с договора за достъп и ощетява железопътните превозвачи.**
- Има значително увеличение за таксата за анулиране на трасета, която в някои случаи достига до ниво **25 пъти по-високо от сегашното.** Няма калкулации на базата на какви разходи е калкулирана тази такса и не бихме приели тези промени.
- Въвеждането на такси за достъп и ползване на разпределителни гари и коловози за гарирание следва да става като се гарантира минимално време за ползване без заплащане (минимум 48 часа).
- Определянето на ставките в зависимост от бруто теглото на влака е неаргументирано и не е свързано по никакъв начин с разликата в преките разходи при различно бруто тегло на влаковете.** Не е аргу-

ментирано защо за един влак с бруто тегло от 1 900 тона се заплащат 167% по-високи такси отколкото за един влак с бруто тегло от 1 750 тона. Същевременно таксите за влакове с 300 бруто тона и 950 бруто тона са еднакви както и тези за влакове с 1 900 бруто тона и 3 500 бруто тона.

В таблицата по-долу е направено сравнение на предложените ставки за категории L1 и L2, в които са класифицирани 90% от влаккилометрите за 2013г. с валидните в момента

		Категория L1	Примерно	Текущи	Разлика
		и L2 фактор	бруто тегло	инфр. такси	
		100%	тона		%
Ставка за група 1 (лв/влак-км)	30%	1.04	250	1.7703	-41.3%
Ставка за група 2 (лв/влак-км)	100%	3.46	700	3.4803	-0.6%
Ставка за група 3 (лв/влак-км)	150%	5.18	1200	5.3803	-3.7%
Ставка за група 4 (лв/влак-км)	400%	13.82	2000	8.4203	64.1%

Както се вижда има намаление на инфраструктурните такси за влакове с бруто тегло от 250 тона с 41.3%. В същото време има увеличение на таксите за влак с бруто тегло от 2000 тона със 64.1%. Същевременно таксите за влак с бруто тегло от 2000 тона са 13.28 пъти по-високи от тези с брутотонаж от 250 тона.

Така дефинираните коефициенти стимулират товарните превозвачите да возят по-леки влакове. Например обем от 1900 тона превоз с един влак на 100 км. разстояние би струвал на превозвача 1382 лв. инфраструктурни такси. Ако същият обем е превозен с два влака от по 950 бруто тона всеки би струвал на превозвача 692 лв. инфраструктурни такси. Трудно защитимо е, че във вторият случай НКЖИ има почти два пъти по-малко преки разходи. Намалването на брутното тегло на товарните влакове е в разрез с международните практики, където с цел оптимизация на разходите се извършват товарни превози с много тежки и много дълги влакове.

Същевременно при едно раздробяване на обемите ще са необходими по-голям брой влакове и съответно по-голям капацитет за извършването им, като няма да бъдем в състояние да гарантираме на нашите клиенти минималните дневни доставки.

С уважение,

Инж. Любомир Гарчев
Управител DBSR BG

Христо Петканов
Управител DBSR BG

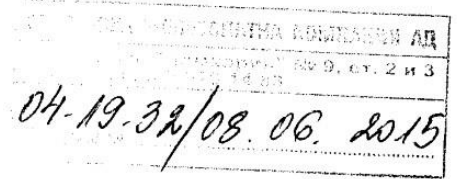


ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

3. Отговор на въпросник за консултация: „Българска железопътна компания”

ДО
ГОСПОЖА МАРИ-ГРАНС ЛАГРОЛЕ
РЪКОВОДИТЕЛ ПРОЕКТ
"Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и ползване на железопътната инфраструктура в ДП НКЖИ"

Г- ЖА СОНЯ ДУНАВСКИ
EGIS БЪЛГАРИЯ
1606 – София, ул. „Тунджа“ № 16



На Ваше писмо Ref No092/SF/SD/18.105.2015

СТАНОВИЩЕ
от "Българска Железопътна Компания" АД

Относно: Предложение за нова тарифна политика по отношение достъпа и ползването на железопътната инфраструктура в ДП „НК ЖИ“

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО ЛАГРОЛЕ,

В отговор на полученото от Вас писмо Ref. № 092/SF/SD/18.05.2015 г. с Предложение за нова тарифна политика по отношение достъпа и ползването на железопътната инфраструктура в ДП „НК ЖИ“, разработено в рамките на Проект на Европейската инвестиционна банка за изработване на нова тарифна политика по отношение на инфраструктурните такси за достъп и ползване на жп инфраструктурата в ДП „НК ЖИ“, БЖК АД подробно разгледа изпратения материал "Консултация във връзка с анализа на настоящия режим от инфраструктурни такси и предложенията за промяна на системата на таксуване и формиране на нова тарифна политика в ДП "НКЖИ"

Напълно сме съгласни с твърдението в материала, че новата система за таксуване е от изключителна важност за железопътните превозвачи и в голяма степен формира част от техните разходи, касаещи достъпа и ползването на железопътната инфраструктура. В т.2.1 на материала не е посочено как са получавани посочените стойности на инфраструктурните такси и по разбираеми причини не можем да вземем становище. Трябва обаче да отбележим, че посочената ставка от 4.6 лв/вагон за 1000 брутотона за влак се различава от тази за товарни превози, която възлиза на $(1000 \times 0.0025) + 0.7902 = 3,29$ лв/вагон. Сравнявайки ставките се вижда, че посочената е значително превишава тази за товарни превози и не следва да бъде използвана пряко в по-нататъшно сравнение по въпросите на товарните превози (стр.4 най-отгоре).

Нашето становище по поставените основни теми в раздел 5 от материала се следното:

По т.5.1 Структура на формулата за изчисляване на инфраструктурните такси за достъп.

В т.3 от материала (стр.5) са посочени основните фактори, които са взети в предвид в новата методика за ИТ:

- категория на влака в зависимост от теглото на влака като се предполага, че по-тежките влакове изнасят повече ж.п. инфраструктурата.

- категория на линията в зависимост от съоръжеността и.

Така създадени двата фактора еднозначно водят до логиката към увеличаване на ИТ за товарните железопътни превози, което се вижда и в материала по-нататък.

Бихме Ви предложили да включите трети фактор, който да отчита и скоростта на движение на влаковете, което според нас също не по-малко от теглото води до увеличение на разходите за техническа поддръжка на железопътните линии и би трябвало да доведе до увеличение на ИТ за пътническите превози, като предполагаме, че скоростите на пътническите влакове са по-високи от тези на товарните.

Предложената формула на стр.5 отразява предвиденото в методиката, но според нас е дискриминационна спрямо товарните железопътни превози. Така създадена определено стимулира движението на влакове с малко брутно тегло, характерно за пътнически превози дискриминира влакове с голямо брутно тегло, характерни за товарните железопътни превози.

Относно отчитането на втория фактор - техническата съоръженост на ж.п. линия, като цяло логиката е правилна, но само теоретично. На база натрупаният опит нямаме впечатление, че модернизирани железопътни линии води до по-бързи железопътни товарни превози. Техническата скорост на движение на влаковете е само един от елементите, формиращи придвижването на влаковете и возилата в железопътната мрежа и е излишно да описваме останалите. Така, че практическото приложение на този фактор е доста спорно и потенциалните резултати са в голяма степен съмнителни.

По т. 5.2. Базова цена въз основа на преките разходи както за достъп до железопътната инфраструктура, така и за достъп за разпределение на електрическа енергия

Няма описание как е получена базовата цена от 3.46 лв/влкм на стр.8. Размера и трябва да бъде разглеждан заедно с представените коефициенти на стр.8 и общата политика за ИТ. Според нас трябва да бъде значително пониска, даваща възможност поне за изравняване със старите инфраструктурни такси по целия диапазон на брутното тегло на влаковете.

По т. 5.3. Определяне на влаковете категории и свързаните с тях коефициенти.

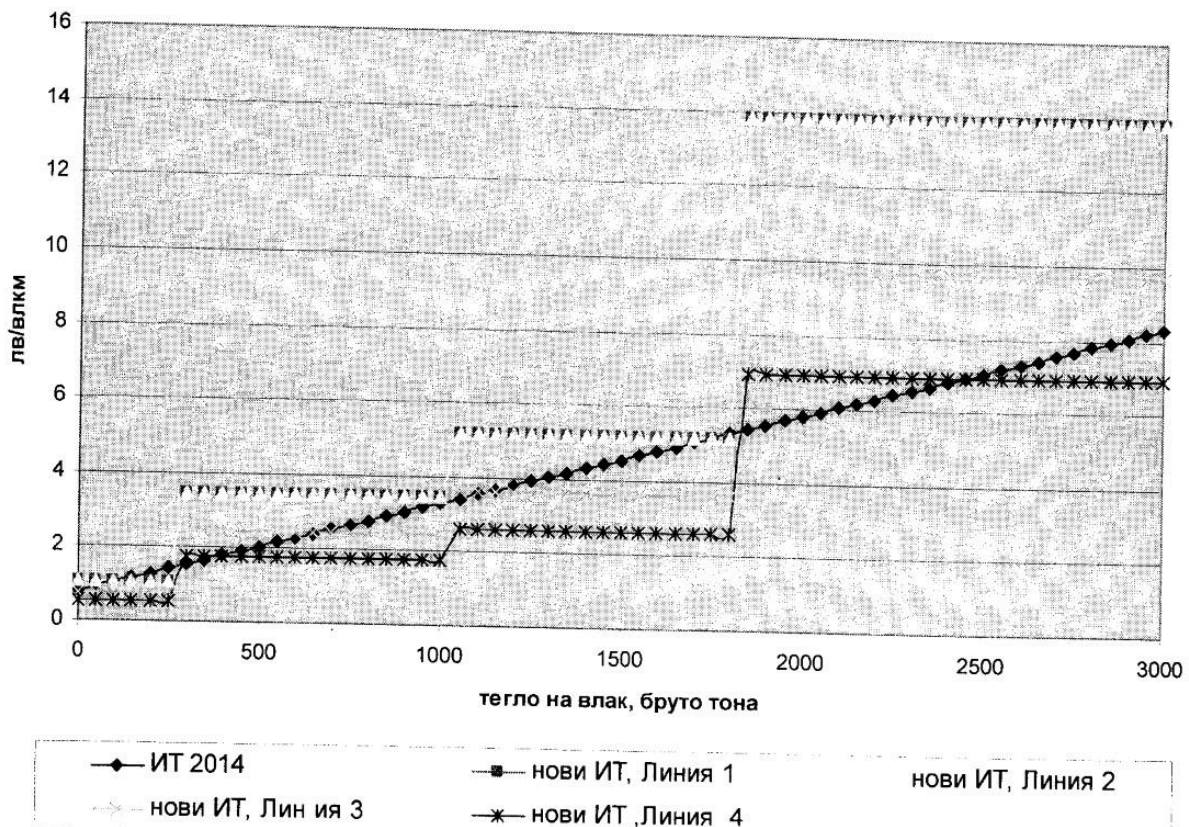
Не става ясно как са определени категориите влакове по тегло стъпаловидно, както е показано на стр.6. Създава предпоставки за несправедливо и неплавно таксуване на влакове с тегла около граничните стойности и възможности за трайни конфликти между ДП НКЖИ и железопътните превозвачи.

Предлаганата схема на таксуване чрез разделяне на влаковете на категории според теглото, ще стимулира превозите на влакове с по-малко тегло (пътническите влакове), което от своя страна ще увеличи разходите за или броя на товарните влакове.

При увеличаване броя на влаковете, ще увеличат преките разходи на ДП „НК ЖИ“ за предоставяне на капацитет и предвид намаляване броя на експлоатационните пунктове ще доведе до насищане на капацитета. Провежданата в момента политика за редуциране на експлоатационните пунктове увеличава дължината на междугарията и намалява пропускателната способност на жп мрежата.

Считаме, че в съществуващата методика по-справедливо е отчетено промяната на теглото на влаковете и предлагаме новата методика да бъде преработена към плавно, линейно отчитане теглото на влаковете чрез включване на елемент пряко зависещ от него.

Сравнение на ИТ през 2014г и предложението за нови ИТ на EGIS



фиг.1

По т. 5.4. Определяне на категориите линии и свързаните с тях коефициенти

Категоризирането на линиите в момента е нормативно определено. Категоризацията на железопътните линии трябва да се извършва на база проектни параметри и състояние. Повишаването или отклоненията от проектните параметри следва да води до промяна и в категориите на съответните линии, като стимул или санкция за управителя на железопътната мрежа.

Така описани категории на линиите (стр.6) не дават представа конкретно кои линии коя категория ще бъдат. Ставките за линиите с различни категории се различават до 2 пъти.

Сравнявайки, ставките на влак на стр.8 на новата методика със съществуващата средната ставка за 2014г от 3.29 лв/влк при 1000 тона влак, се вижда, че увеличението на ИТ за тежки влаковете над 1000 тона по категории линии е от 2 до 4 пъти, което за съществуващия товарен железопътен пазар е немислимо.

Сравнението на инфраструктурните такси през 2014г и новото им предложение най-добре е илюстрирано на фиг.1. От фигурата се вижда, че ИТ се изравняват в края на всяка група на теглото на влаковете (1000т, 1800т). Единствено за първата група до 270т ИТ са по-ниско. Това е групата на пътническите влакове и леките товарни влакове с 3-4 вагона видно от Приложение 4 на материала.

ИТ в новото предложение са по-малки от тези през 2014г само за линиите от група 3 и 4, там където товарните влакове са най-малко. Това се вижда от Приложение 4 (Линия 1-2554 влк, линия 2 - 4556 влк, линия 3 - 219, линия 4 - 143 влк).

По т. 5.5. Стимули

И в новото предложение са предложени стимули за интермодални, комбинирани и RO-LA превози както в ИТ през 2014г. Факта, че тези превози не могат да бъдат развити във вътрешно съобщение показва, че стимулите не са достатъчни за прехвърляне/привличане на контейнерните превози от автомобилен на железопътен транспорт.

Въвеждането на стимули за нови услуги и продукти е приемливо не само за нови влакове, но и за всички редовни влакове, планирани в годишния график.

По т. 5.6. Промените в експлоатационната схема

В новото предложение на ИТ са предвидени компенсация за превозвачите само за транзитни превози, като под това разбираме транзитни превози през територията на Р.България. В този случай предвидените надвишения над 12 часа за транзитен превоз и увеличение на разстоянието с над 50 % са значителни и практически най-вероятно много малко влакове ще попадат в тези ограничения.

Трябва да се отбележи, че предвидените компенсация на стр.7 са само за инфраструктурните такси и допълнителните разходи за машинисти. При наличие на промяна на експлоатационната схема превозвач има и други разходи (преки и косвени) произтичащи от влошаване използването на вагоните (повече вагони), влошаване използване на локомотивите (повече локомотиви), загубени превози (прехвърлени на автомобилен транспорт), допълнителен експлоатационен персонал и др.

БЖК предлага компенсацията на превозвачите при промяна на експлоатационните схеми да са автоматични за всички превози (международни и вътрешни) и да се полагат без ограничения по време или разстояние.

По т. 5.7. Промените в процедурите и условията за анулиране на трасета

Предложението за фиксирана такса за ново трасе (150, 200, 250лв), без да се отчита дължината на маршрута, ще ошети участниците в превоза. Сега действащата система функционира и е обвързана с дължината на трасетата. По същия начин стои и въпроса с процедура и условия за компенсиране при закъснения по причина на управителя на инфраструктурата или друг превозвач.

Положителното в новото предложение е диференцирането на влакове, закъсняващи от съседни администрации, за които (стр.7) е предвидено влаковете на територията на Р.България да не се считат за отменени.

Като цяло предвиденото на стр.7 в "Процедури и такси за анулиране" ще доведе до увеличение на ИТ в сравнение с реализиращото се през 2014г. за 2015г е предвидено да се плаща по 0.25 лв/влк за неизползван капацитет, а в новото предложение е предвидено това да е 50% от ИТ, което за влак от 1000 бруто тона е от 3.46лв/влк до 1.73лв/влк за различните групи линии. Това представлява от 7 до 3-4 пъти. Ако сравнението се направи за влак над 1800 тона, то тогава увеличението е от 27 (13.82*0.5/0.25) до 14 (6.91*0.5/0.25) пъти.

По т. 5.8. Въвеждане на такси за достъп и използване на пътническите гари

До момента такава такса нямаше и въвеждането и ще доведе до допълнителни разходи на пътнически превози, от което неминуемо ще последва увеличение на цените за превоз, отлив на пътници, намаляване на приходите и влошаване на икономическите показатели на пътническите превозвачи.

5.9. Въвеждането на такси за достъп и използване на товарни разпределителни гари

Не се разбира кои гари конкретно ще се считат за разпределителни гари. Последната тенденция е да се закриват разпределителните гари и не е ясно за кои гари ще се събират такива такси.

До момента такива такси не са събирани.

Съгласно предвиденото на стр.7 най-отдолу, че маневрените дейности ще се таксуват за ползване на минимум 2 коловоза разбираме, че за всяка маневра от коловоз на коловоз ще се събира нещо допълнително за сега неясно колко.

Така или иначе това е допълнителен, нов разход към момента. Ако тази точка започне да се прилага за всяка влакообразуваща гара, то това ще представлява нов много, много съществен елемент в разходите на превозвачите.

По т. 5.10. Въвеждане на такси за достъп и използване на коловози за гариране

Този елемент съществува и през 2014г. От предложението не е ясно каква ще бъде ефективната промяна и как тя ще се отрази на превозвачите.

За 2014г съществува разлика в свободния период за ползване на коловозите за гараж от различните превозвачи от 30 дни до 2 дни.

Следва да се предвиди възможност за промяна предназначението на коловозите в зависимост от графика и потребностите от коловози за гариране на возила. Наблюденията на сега действащата система показват, че в някои експлоатационни пунктове, специализацията на коловозите надхвърля нуждите спрямо действащия график за движение на влаковете, но предназначението им не се променя, за да се заплащат по-високи такси за заемането им.

БЖК предлага да се уеднаквят сроковете за безплатното ползване на гаражни коловози.

Резултатите от анализа на измененията в новата методика и сравнявайки ИТ със тези през 2014г могат да се систематизират в следната таблица

Параметри	Ниво през 2014г	Ново предложението	Посока на промяна в степени: Няма, слаба, средна, значителна
Основни ИТ	1000 бр.тона -3.29 лв/влкм 1500 бр.тона -4.54 лв/влкм 2000 бр.тона -5.79 лв/влкм	1000 бр.тона -3.46 лв/влкм 1500 бр.тона -5.18 лв/влкм 2000 бр.тона -13.82 лв/влкм	Увеличение: -Слабо за леки влакове -Значително за тежки влакове
Стимули за нови услуги	Намаление от: 8% - комбинирани 28%-Ro-La	Намаление от: 10%, 25% - комбинирани С допълнителни ограничения за минимални количества	Увеличение: Слабо, а при неизпълнение на количествата средно.
Промяна на експлоатационната схема	Компенсации само за ИТ за всички превози (вътрешни и международни)	Компенсации за ИТ и допълнително време само за транзитни превози - ИТ и допълнителни разходи за лок.персонал	Увеличение: -значително
Такси за анулиране	Неизползвано трасе - 0.25 лв/влкм	До 10% не се събира Над 10% - 50% от ИТ	
	Разработване на разписание - 0.5 до 1 лв/влкм	150, 200, 250 лв на трасе	Увеличение: Значително за къси влакове Намаление: Средно за дълги влакове
Ползване на пътнически гари	-	Нов елемент	Увеличение: Предполагаемо средно
Ползване на разпределителни гари		Нов елемент	Увеличение: Предполагаемо слабо, а за влакообразуващи гари - значително
Ползване на коловози за гариране	От 0.6 до 0.1 лв/метроден	неясно	Увеличение: Предполагаемо средно

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО ЛАГРОЛЕ,

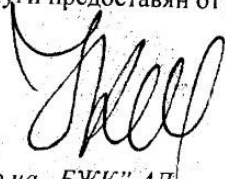
На проведената среща на 05.06.2015г в офиса на БЖК АД, бяха изяснени някои основни въпроси свързани с предвидения в новата методика начин за формиране на инфраструктурните такси.

Заключението от анализа на представения ни материал "Консултация във връзка с анализа на настоящия режим от инфраструктурни такси и предложенията за промяна на системата на таксуване и формиране на нова тарифна политика в ДП "НКЖИ" и проведената среща за предвижданите изменения в политиката за инфраструктурните такси и сравнението им с нивото през 2014г е, че в новото предложение се предвижда:

- **ЗНАЧИТЕЛНО УВЕЛИЧЕНИЕ** на инфраструктурните такси и допълнителните услуги за товарните железопътни превозвачи, возещи тежки влакове какъвто е БЖК АД. Това увеличение неминуемо ще се отрази върху крайните клиенти(товародатели), което най-вероятно ще предизвика отлив на превозите по железопътен транспорт и респективно намаление в приходната част за ДП НКЖИ.

- **УВЕЛИЧЕНИЕ** на инфраструктурните такси за товарните железопътни превозвачи с тежки влакове за сметка на пътническите железопътни превозвачи с леки влакове, което по същество представлява субсидиране на пътническите превози за сметка на товарните превози.

Становището на БЖК АД е новото предложение за изменение на инфраструктурните такси да бъде насочено към увеличение на приходите на ДП НКЖИ чрез подходящо стимулиране на лицензираните железопътни превозвачи за увеличение на обема на железопътните превози, а не чрез увеличение размера на цените на основния и допълнителен пакет услуги предоставян от ДП НКЖИ.



С уважение,
инж. Недялка Райкова
Изпълнителен директор на „БЖК“ АД



ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

4. Отговор на въпросник за консултация: „Рейл Карго Австрия“

From: Dushev Teodor (Rail Cargo) [mailto:Teodor.Dushev@railcargo.com]

Sent: Friday, May 29, 2015 12:23 AM

To: 'Sonya Dounavski'

Cc: Pencho Popov

Subject: RE: Проект: Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП НК"ЖИ"

Здравейте г-жо Дунавски,

С благодарност за предоставения от Вас въпросник относно проекта за нова тарифна политика на ДП „НК ЖИ“, потвърждавам своето участие в работната среща на 09.06.2015 г.

Рейл Карго Австрия – клон София, като активно действащ железопътен превозвач в областта на международните комбинирани превози подкрепя предложената структура за изчисляване на инфраструктурните такси за достъп и разработената формула.

Очакваме пояснение по възникналите наши въпроси, свързани основно с прилагането на принципите на таксуването, да получим по време на организираната дискусия:

- Възможност за разделяне на пет категории влакове според теглото (270-700 т. и 700-1000 т.);
- Стимули за контейнерни превози и превози на товарни автомобили;
- Детайлно разясняване на процедурите при анулиране на трасета;
- Прилагане на такса за достъп и ползване на товарни разпределителни гари. Ще се прилага ли в случаи когато разпределителната (товарната) гара е и гранична гара – пример Русе разпределителна и Видин товарна?;
- Не се коментират правила за разчитане на закъснения на влаковете.

Поздрави,

Teodor Dushev

Rail Cargo Austria AG

Member of Rail Cargo Group

Sofia - Productionsmanagement

Mobil: +359 882 422270

Teodor.Dushev@railcargo.com





ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Приложение 4-3: Списък с въпроси, които предстои да бъдат разгледани след работната среща на 09 юни 2015 г.:

- Въвеждане на 6 влакови категории според теглото, вместо 4, предложения на гранични стойности за всяка една от 6-те категории заедно със съответните коефициенти;
- Преглед на първоначалното предложение за диференциране на таксите за достъп според категория на линията; обсъждане на варианта за диференциране на 3 категории, вместо на 4, предложение на адаптирани коефициенти за всяка от новите категории;
- Разработване на конкретно предложение за таксите за достъп до електроразпределение за следващите 4 години, изготвяне на план за действията, които Регулаторният орган следва да предприеме в предстоящия 4-годишен преходен период;
- Преглед на процедурите и условията за анулиране на заявени и включени в работното разписание трасета, особено в случаите на гранични закъснения;
- Разработване на конкретно предложение и ясна дефиниция по отношение на допълнителните услуги и съответната ценова политика за паркиране на локомотиви, пътнически и товарни вагони по железопътната инфраструктура на НКЖИ (идентификация на наличните коловози за гарирание, техните технически условия, търговски условия за използването им и др.)