



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

EIB - TA2012026 BG BSF –
България

Доклад Задача 8

26 Октомври 2015

Версия 02



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

In joint-venture with





ПРОЕКЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

СЪДЪРЖАНИЕ

СПИСЪК ТАБЛИЦИ:	8
СПИСЪК ФИГУРИ:.....	9
СПИСЪК СЪКРАЩЕНИЯ	10
1 ВъВЕДЕНИЕ	11
1.1 Подход и обосновка	12
1.2 Роля на Регулаторния орган	13
1.3 Отговорности на ИУ относно разпределението на капацитета и изчисляването на таксите за достъп.....	14
1.4 Структура на Регулаторното Ръководство	14
2 ОКОНЧАТЕЛНА ВЕРСИЯ НА РЕГУЛАТОРНО РЪКОВОДСТВО.....	16
Предисловие.....	19
Модул 1. Въведение	20
Модул 2. Законова и регулаторна рамка	21
Модул 3. Принципи на разпределение на капацитета и изчисление на инфраструктурните такси за достъп.....	23
<i>Глава 1: Общи принципи</i>	<i>23</i>
Раздел 1: Дефиниране на методологията за определяне на инфраструктурните такси за достъп: ..23	
Раздел 2: Принципи на структуриране на таксите:	24
Раздел 3: Преки разходи	25
<i>Глава 2: Действителни инфраструктурни такси за достъп – Рамка</i>	<i>27</i>
Раздел 1: Методика, използвана за определяне на системата за таксуване	27
Раздел 2: Цели, които трябва да бъдат постигнати чрез методиката за инфраструктурните такси за достъп.....	27
Раздел 3 Съгласувана политика на таксуване/ценообразуване	28
<i>Глава 3: Изчисляване на преките разходи за изчисляване на таксите за минималния пакет за достъп</i>	<i>34</i>
Модул 4. Условия и процедури за достъп до железопътната инфраструктура	35
<i>Глава 1. Достъп до железопътна инфраструктура и предоставяни услуги</i>	<i>35</i>
Раздел 1. Условия за достъп до железопътната инфраструктура	35
Раздел 2. Ограничаване на правото на достъп и правото на взимане и оставяне на пътници	37
Раздел 3. Условия за достъп до услуги	38
Раздел 4. Договорни споразумения за инфраструктурен достъп	40



ПРОЕКТЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

<i>Глава 2. Права на достъп и ползване на капацитет</i>	42
Раздел 1. Разпределяне и ползване на капацитета	42
Раздел 2. Разпределение на капацитета.....	43
Раздел 3. Сътрудничество при разпределяне на инфраструктурния капацитет на повече от една мрежа	44
Раздел 4. Заявители	45
Раздел 5. Сигурност и гъвкавост при изразяването на правата за товарните железопътни оператори	46
Раздел 6. Сигурност и гъвкавост при изразяването на правата за пътническите железопътни оператори	46
Раздел 7. План за увеличаване на капацитета	47
<i>Глава 3. Събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура</i>	49
Раздел 1. Референтен документ за железопътната мрежа	49
Раздел 2. Споразумения между железопътни предприятия и НКЖИ	50
Раздел 3. Инфраструктурни такси и такси за услуги.....	50
Раздел 4. Стимули	51
Раздел 5. Принципи на налагане на такси	52
Раздел 6. Експлоатационна схема	53
Раздел 7. Такси за анулиране на трасета	54
Раздел 8. Рамкови споразумения	54
Раздел 9. Извънредни заявки	55
Раздел 10. Анализ на капацитета.....	56
Раздел 11. Инфраструктурен капацитет за работи по поддръжка.....	57
Раздел 12. Мониторинг на условията за конкуренция на пазарите на железопътни услуги	57
<i>Глава 4. Право на обжалване пред Регулаторния орган</i>	59
Раздел 1. Законови основания за обжалване.....	59
Раздел 2. Консултации с представители на потребителите	60
Раздел 3. Искане на необходима информация от управителя на инфраструктура, заявителите и трети лица	60
Раздел 4. Разглеждане на жалби	60
Раздел 5. Решенията, взети от Регулаторния орган, подлежат на съдебен контрол	61
Раздел 6. Правомощия по провеждането на одити или започването на външни одити	61
Модул 5. Образци на документация	62
ПРИЛОЖЕНИЕ 1: Принципи и препоръки за регулаторна политика	63
ПРИЛОЖЕНИЕ 2: Принципи на разпределяне на разходите	65
ПРИЛОЖЕНИЕ 3: Примерно договорно споразумение – Keyrail, Холандия	108
ПРИЛОЖЕНИЕ 4: Проект на ПМС за допълнение на методиката за изчисляване на инфраструктурните такси, събрани от управителя на железопътната инфраструктура, приета с Постановление № 92 на Министерския съвет от 2012 г	167



European Union



ПРОЕКТЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

СПИСЪК ТАБЛИЦИ:

Таблица 1. Дефиниране – теглови класове, нов режим на таксуване.....25

Таблица 2. Категоризация на линиите – нов режим на таксуване26

Таблица 3. Стимули – нов режим на таксуване27



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ По бълзи, по-близки...



ПРОЕКТЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

СПИСЪК ФИГУРИ:

Фигура 1. Формула – нов режим на таксуване.....24



ПРОЕКТЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

СПИСЪК СЪКРАЩЕНИЯ

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



ПРОЕКТЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

1 Въведение

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.*).

Целта на регулаторния орган при издаването на Регулаторното ръководство е да се определят критериите и процедурите, които да бъдат следвани от ИАЖА при изпълнение на основните си функции, както е определено в Закона за Железопътния Транспорт като направи тези функции прозрачни за НКЖИ, железопътните оператори и другите заинтересовани страни.

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 при таксуването на тези услуги и да съдейства на железопътните оператори 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 управители на инфраструктура.

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.



ПРОЕКТЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

1.1 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.

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:



ПРОЕКЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

- **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;
- **събиране** на информация - за регулиране на пазара е важно, Регулаторният орган да получава информация от Управителя на инфраструктурата и ЖП по отношение на дейността и трафика. Тъй като това включва и специализирана търговска информация, Регулаторният орган третира цялата информация, получена като конфиденциална.

1.2 Роля на Регулаторния орган

В европейското законодателство са дефинирани основните функции на Регулаторния орган:

- Регулаторният орган е **апелативен орган** от първа инстанция относно решения на ИУ или железопътно предприятие, взети при непрозрачна процедура или дискриминационни условия за достъп.
- Регулаторният орган **гарантира**, че таксите, определени от ИУ са прозрачни и недискриминационни.
- 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.
- 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.
- 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.



ПРОЕКТЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

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

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.

Основната дейност и задължения на национална компания "Железопътна инфраструктура", в качеството си на управител на железопътната инфраструктура, са разпределението на капацитета и управление на трафика. Като допълнителна основна дейност е поддържането на инфраструктурата. По-конкретно, основните дейности могат да се обобщят както следва:

- управление на капацитета: разпределение на капацитета и управление на движението
- управление на системите за контрол и безопасност на движението, както и
- осигуряване на достъп до железопътната инфраструктура на железопътните превозвачи.
- строителство, поддръжка, развиване и експлоатация на железопътната инфраструктура.

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/>

1.4 Структура на Регулаторното Ръководство

Регулаторното Ръководство се състои от няколко модула:

Модул 1 представлява въведение в определените критерии и процедурите, които да бъдат следвани при обработването на заявления за влакови трасета и други железопътни инфраструктурни услуги.

Модул 2 представя правната и регулаторна рамка на Република България и Европейския съюз.

Модул 3 представя принципите и методиката при разпределяне на капацитета и изчисляване на инфраструктурните такси за достъп.

Модул 4 представя условията и реда за достъп до железопътната инфраструктура, като тук се включват:



ПРОЕКЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

- Достъпът 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.
- Правото на достъп и ползване на капацитета Тази Глава обяснява смисъла на правата за достъп и включва отношенията между Регулаторния орган и съответните контрагенти
- Събирането на такси за ползване на железопътна инфраструктура и за разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура, 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
- Правото 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 ошетен, Тази Глава обяснява правата на всеки кандидат при евентуално обжалване и ще съдържа някои образци за използване от кандидатите.



ПРОЕКЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

2 Окончателна версия на Регулаторно Ръководство

В тази глава е включено окончателното предложение за съдържание на Регулаторното Ръководство. Структурата на документа е следната:

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



ПРОЕКЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

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. Разпределяне и ползване на капацитета

Раздел 2. Разпределение на капацитета

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

Раздел 4. Заявители

Раздел 5. Сигурност и гъвкавост при изразяването на правата за товарните железопътни оператори

Раздел 6. Сигурност и гъвкавост при изразяването на правата за пътническите железопътни оператори

Раздел 7. План за увеличаване на капацитета

Глава 3. Събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура

Раздел 1. Референтен документ

Раздел 2. Споразумения между железопътни предприятия и НКЖИ

Раздел 3. Инфраструктурни такси и такси за услуги

Раздел 4. Стимули

Раздел 5. Принципи на налагане на такси

Раздел 6. Експлоатационна схема

Раздел 7. Такси за анулиране на трасета

Раздел 8. Рамкови споразумения

Раздел 9. Извънредни заявки

Раздел 10. Анализ на капацитета

Раздел 11. Инфраструктурен капацитет за работи по поддръжка

Раздел 12. Мониторинг на условията за конкуренция на пазарите на железопътни услуги



ПРОЕКТЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Глава 4. Право на обжалване пред Регулаторния орган

Раздел 1. Законни основания за обжалване

Раздел 2. Консултации с представители на потребителите

Раздел 3. Искане на необходима информация от управителя на инфраструктура, заявителите и трети лица

Раздел 4. Разглеждане на жалби

Раздел 5. Решенията, взети от регулаторния орган, подлежат на съдебен контрол

Раздел 6. Правомощия по провеждането на одити или започването на външни одити

Модул 5. Образци на документация



European Union



ПРОЕКТЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

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, влизането в сила на Регулаторното Ръководство се отлага до бъдещото транспониране на Директива 2012/34/ЕС в националното законодателство.



ПРОЕКЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

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
По-близко 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 подзаконови 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 максимално 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 отговарят на общите очаквания на заинтересованите страни и на пазара;



European Union



NATIONAL
STRATEGIC
REFERENCE FRAMEWORK
2007 – 2013



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



ПРОЕКЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

- **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;
- **събиране** на информация - за регулиране на пазара е важно, Регулаторният орган да получава информация от Управителя на инфраструктурата и ЖП по отношение на дейността и трафика. Тъй като това включва и специализирана търговска информация, Регулаторният орган третира цялата информация, получена като конфиденциална.



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



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



ПРОЕКЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

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 разпределение 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.



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



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



European Investment Bank

ПРОЕКТАТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

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;
 - (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 такова;
 - (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.



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



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



European Investment Bank

ПРОЕКЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

- 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;
 - разходи за нематериални активи;



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ
По бизнес, по бизнес...



ПРОЕКЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

- 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.



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



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



ПРОЕКТЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

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;
- 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

Vp = базова цена

L_x = коефициент тип линия

W_x = коефициент тегло

IN = стимул за нови влакови услуги

Pe = цена за достъп до разпределение на електроенергия

MWh = мегаватчас

* приложимо само за електрифицирани влакове

Фигура 1. Формула – нов режим на таксуване

Сегментация в зависимост от теглото

Въз основа на анализ на движенията на влаковете и на консултации е определена следната класификация 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 1. 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.

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 2. 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.

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 3. 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.



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ
По бизнес, по бизнес...



ПРОЕКЪТЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

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 (нито за достъп до железния път, нито за достъп до електроразпределителната мрежа), което означава, че не следва да се заплаща такса нито за първоначално заявеното трасе, нито 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.



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



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



ПРОЕКЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

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 такса;
- 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.



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ
По бизнес, по бизнес...



ПРОЕКЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

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 подразделения („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.

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.

Роля ИАЖА

В контекста на разпределението на капацитета, ИАЖА трябва да предприеме стъпки за улесняване на процеса разпределение от Управителя на инфраструктурата между подходящите кандидати. ИАЖА трябва да гарантира, че преценката за това дали един кандидат е подходящ се основава на точни и действителни качества на ЖП (железопътното предприятие) чрез:

А. ЛИЦЕНЗ

- преразглеждане на лиценза на ЖП на всеки пет (5) години; или
- преразглеждане на лиценза на ЖП винаги когато има промяна в собствеността на ЖП; или
- преразглеждане на лиценза на ЖП винаги когато има промяна/основна реформа в ЖП.

В. СЕРТИФИКАТ ЗА БЕЗОПАСНОСТ

- преразглеждане на сертификата за безопасност на ЖП на всеки 5 години; или
- преразглеждане на сертификата за безопасност на ЖП винаги когато видът или обхватът на дейността са съществено изменени.

С. РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ

ИАЖА трябва да предприеме стъпки за контрол на спазването на всички подзаконовни актове във връзка с прилагането на Закона за Железопътния Транспорт, включително и тези, свързани с Референтния документ, издаден от Управителя на инфраструктурата. ИАЖА трябва да се увери, че издаването на Референтния документ от Управителя на инфраструктура следва предварително определения график и съдържание.

Санкции

По отношение на санкциите, ИАЖА следва да:

А. ЛИЦЕНЗ

- Оттегли лицензи ако железопътното предприятие не покрива повече изискванията за притежание на лиценз;
- може да изиска повторно подаване на заявление, в случай че лицензираното ЖП не е стартирало дейността си в рамките на шест (6) месеца от получаването на лиценза.

В. СЕРТИФИКАТ ЗА БЕЗОПАСНОСТ

ИАЖА следва да оттегли сертификата за безопасност на ЖП, което:

- вече не покрива изискванията за притежание на сертификата за безопасност;
- не е използвало сертификата за безопасност за планираната цел за повече от една (1) година.

С. РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ

ИАЖА може да санкционира Управителя на инфраструктурата с административна глоба в размер до 1000 лева за неизпълнение на кое да е от задълженията му съгласно Наредба 41 във връзка с Управителя на инфраструктурата и неговия Референтен документ.

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 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.

Роля ИАЖА

При ограничаването на достъпа, ИАЖА трябва да стартира процедурата в рамките на един (1) месец след получаването на информацията и трябва да стигне до решение в рамките на шест (6) седмици. За преглед на решението, заинтересованите страни трябва да бъдат информирани относно времевата рамка и основанията за преразглеждане.

Релевантно на процеса на ограничаване е детайлното познаване на възложените договори за обществени услуги (ДОУ).

ИАЖА следователно следва да:

- бъде независима от, но да поддържа контакт с Министерски съвет и МТИТС, участващи във взимането на решения във връзка с възлагането на договори за обществени услуги;
- информира Европейската комисия относно възможни нарушения на трансграничния трафик в резултат на възложени договори за обществени услуги;
- информира Европейската комисия относно компенсации, предоставени на железопътните предприятия, работещи по ДОУ с цел облекчаване на финансовата тежест.

Санкции

ИАЖА, след мотивиране на решението си, може да реши да не разреши достъп или да разреши ограничен достъп до гари.

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



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



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



European Investment Bank

ПРОЕКЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

точка 2, Приложение II на Директива 2012/34/ЕС , както и до услугите, предоставяни в тези съоръжения.

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.

Роля ИАЖА

ИАЖА може да извлече информация от графика на RNE – Европейската Железопътна Мрежа. По-долу е представен препоръчителен график:

- През м. януари на година X1, УИ трябва да публикува референтния си документ. Освен това, УИ трябва да осигурява актуализация на статистическите данни за трафика (база данни) и разпределението на разходите на годишна база.
- ИАЖА трябва да представи решение по съдържанието на референтния документ до м. ноември на година X2.
- Годишите от X2 до X4 следва да бъдат взети предвид за формулиране на сумите и структурата на таксуване въз основа на статистически данни за трафика (vlak-км, тонове, участъци от линията, електрическа или дизелова тяга на железопътните предприятия).

Санкции

- ИАЖА може да реши да не одобри Референтния документ.
- ИАЖА може да наложи глоби на УИ, ако базата данни и разпределението на разходите не бъдат предоставени навреме.
- ИАЖА трябва да реши колко често трябва да бъде актуализирано три-годишното изчисляване на средната стойност на преките разходи.
- Жалбите обикновено ще водят до подробни предписания, включително, напр. задължаване на УИ да компенсира 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, сред тях:
 - Притежание на валидно удостоверение от железопътното предприятие;
 - Наличие на застраховка и / или други финансови гаранции от страна на ЖП;
 - Задължения за поверителност за всяка от страните;
 - Назначаване на договорни, оперативни и аварийни лица за контакти.
- такси свързани с упражняване на правата; и
- взаимната отговорност на страните, в случай на нарушение на договора.



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



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



ПРОЕКТЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Като модел може да послужи стандартния договор за ползване на железопътна инфраструктура на Европейската Железопътна Мрежа (RailNetEurope).

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

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.

Роля ИАЖА

ИАЖА трябва да събира всички публикувани договори за достъп до инфраструктурата между УИ и железопътните предприятия и договори за обществени услуги, като изказва становища и предложения за подобрения.

При изготвянето на становища и предложения, ИАЖА може да разчита на съдействие от страна на асоциацията на Европейската Железопътна Мрежа.

За предпочитане е договорите да бъдат сключвани за период от една (1) година, освен тези за задължение за обществена услуга с подробен договор за една (1) година и не толкова подробно виждане за оставащия период по задължението за обществена услуга.

ИАЖА следва да контролира изпълнението на договорите.

Санкции

Липсата на прозрачни образци на договор и стандартни договорни процедури, съставени от УИ може да бъде санкционирана от ИАЖА чрез неодобряване на референтния документ и обосноваване на връзката между тях.

В случай че оценката на договорите показва основни пропуски, неточности или признаци на некоректност, ИАЖА трябва го върне на УИ за корекция.

Като алтернатива, ИАЖА може да разчита на реакция от железопътните предприятия и потенциални последващи жалби, които те могат да депозират, за да задължи УИ да компенсира железопътните предприятия за прекомерни плащания (необосновани такси или плащания, направени в повече от това, което е договорено).

Глава 2. Права на достъп и ползване на капацитет

Раздел 1. Разпределяне 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.

УИ 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.

3. 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.

Роля ИАЖА

ИАЖА трябва да предостави предварително одобрение на публикуването на Референтния документ, включително одобрение на посочените цени (минимум една (1) година предварително).

ИАЖА следва да контролира графика на процеса за разпределяне на капацитета, включително процеса на консултация с железопътните предприятия.

ИАЖА трябва да улеснява разрешаването на конфликти.

Санкции

Несъответствие със закона или други нередности могат да бъдат санкционирани с неодобрение на Референтния документ.

Раздел 2. Разпределение на капацитета

1. НКЖИ провежда процесите на разпределяне на капацитет съгласно Европейските практики и законодателство, включително по отношение на управлението на движението по международните коридори за товарни превози. По-специално, НКЖИ осигурява разпределянето на капацитета по справедлив и недискриминационен начин.

2. НКЖИ спазва търговската поверителност на предоставената им информация.

Роля ИАЖА

- ИАЖА трябва да контролира правилните процедури и действия и да договаря с други регулаторни органи от Железопътен Товарен коридор 7 различни принципи като коректност и др.
- ИАЖА трябва да се стреми към гарантиране, че Референтния документ включва цялата необходима информация по отношение на вътрешни и международни процедури, в случай че международните процедури са с приоритет.

Санкции

- Съгласно действащото законодателство, ИАЖА може да санкционира Управителя на инфраструктурата с административна глоба в размер до 1000 лева за неизпълнение на кое да е от задълженията му предвидени в Наредба 41 по отношение на управителя на инфраструктурата и Референтния документ, или друго задължение, предвидено в подзаконов акт във връзка с изпълнението на Закона за железопътния транспорт.
- По-възпираща санкция може да се приложи за справяне с действителния проблем. В частност, ИАЖА може да санкционира УИ чрез оттегляне на одобрението на Референтния документ или чрез изискване за ново международно координиране и планиране.

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. Като участник в железопътен коридор на ЕС 7 и в неговото управление, НКЖИ трябва следва всички международни изисквания за разпределяне на капацитета.

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

2. 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.

ИАЖА може да дава насоки и да инструктира НКЖИ във връзка с ролята и позицията при управлението на коридори, ако прецени, че НКЖИ не поддържа ролята на България за развитие на железопътния пазар на задоволително ниво и в достатъчна степен.

Роля ИАЖА

ИАЖА трябва да наложи участието на НКЖИ в коридорите на ЕС за товарни превози (напр. Коридор 7). В случай на жалби от кое да е ЖП по отношение на управлението на коридора, ИАЖА може да проведе съгласуване с Регулаторните органи на други държави по отношение на част от коридора, за да прецени дали е необходима регулация в България.

ИАЖА следва да стимулира спазването на правилата на коридора, така както са публикувани на уебсайта на Европейската Железопътна Мрежа.

ИАЖА трябва да изисква информация относно международните коридори, които трябва да бъдат включени в Референтния документ.

Санкции

ИАЖА може да санкционира Управителя на инфраструктурата с административна глоба в размер до 1000 лева за неизпълнение на кое да е от задълженията, предвидени в Наредба 41 по отношение на управителя на инфраструктурата и неговия референтен документ.

Раздел 4. Заявители

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

2. НКЖИ може да установи изисквания спрямо заявителите, 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.

Роля ИАЖА

- ИАЖА трябва да се стреми към въвеждане на по-обширно и по-всеобхватно определение на „заявител“ от съществуващото в Наредба 41. При една по-широка дефиниция, в определението „заявител“ би се включвала международна група от железопътни предприятия или други физически или юридически лица, като например компетентни органи по Регламент (ЕО) № 1370/2007 и товароизпращачи, спедитори и оператори на комбиниран транспорт с интерес към обществените услуги или търговски интерес към придобиването на инфраструктурен капацитет.
- ИАЖА трябва да контролира дали УИ покрива изискванията по отношение на съдържанието на Референтния документ и графика за публикуването му.
- ИАЖА следва да контролира съответствието на железопътните предприятия с изискванията за получаване/поддържане на лиценз, като преразглежда тези лицензи съгласно правилата, изложени в Раздел 1.

Санкции

- Срещу УИ, ИАЖА може да приложи административните санкции, изложени в Раздел 1.
- Срещу железопътните предприятия, ИАЖА може да оттегли лиценза и/или сертификата за безопасност съгласно Раздел 1.

Раздел 5. Сигурност и гъвкавост при изразяването на правата за товарните железопътни оператори

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.

Роля ИАЖА

ИАЖА трябва да контролира пазара с особен фокус върху това дали заявките за временен достъп са удовлетворени и дали приложимата процедура работи в полза на оператора на товарни превози.

Санкции

ИАЖА може да задължи УИ да изменят процедурите си.

Раздел 6. Сигурност и гъвкавост при изразяването на правата за пътническите железопътни оператори

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).

Роля ИАЖА

Вж. по-горе (Раздел 6).

Санкции

Вж. по-горе (Раздел 6).

Раздел 7. 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;

(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:



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



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



ПРОЕКЪТЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

(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.

Роля ИАЖА

Приема се, че ИАЖА следва да очаква информация от УИ, в случай на регистриране на претоварена инфраструктура след консултациите по предстоящото разписание.

Санкции

ИАЖА ще одобри предложените решения по разпределението на капацитета на претоварена инфраструктура между операторите.

Глава 3. Събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура

Раздел 1. 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 помества 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 информация относно условията за достъп до съответната железопътна инфраструктура.

Референтният документ за железопътната мрежа съдържа и информация 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.

Роля ИАЖА

Съдържанието на Референтния документ трябва да отговаря на стандарта и графика на Европейската Железопътна Мрежа.

От момента на публикуване, Референтния документ трябва да включва ценова листа (минимум една (1) година преди началото на годината, посочена в графика).

Санкции

ИАЖА може да не одобри Референтния документ и да издаде насоки към УИ за подобрения или корекция.

Раздел 2. Споразумения между железопътни предприятия и НКЖИ

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

Роля ИАЖА

Референтният документ трябва да съдържа стандартен договор/образец.

Всеки проекто-договор трябва да бъде одобрен от ИАЖА.

Санкции

При работа с жалби, ИАЖА може да реши да задължи УИ да компенсира ЖП или да оттегли предоставения на ЖП капацитет.

Раздел 3. 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.

Роля ИАЖА

- ИАЖА проверява ценовата листа, условията, изложени в Референтния документ и съществуването на подходящи договори за ad-hoc услуги (еднократни), както е описано по-горе.
- ИАЖА следва предварително да одобрява инфраструктурните такси и таксите за услуги, като тук се включва проверка на достъпността, прозрачността, недискриминация и обосновката на компонентите, описани по-горе. ИАЖА следва да се информира за поносимостта на пазара, включително в случаите, когато е уместно и чрез провеждане на консултации с железопътните предприятия.
- По време на плановата година ИАЖА трябва да контролира изпълнението. За тази цел ще се води регистър на данни за трафика и ползването на други услуги.

Санкции

При прегледа на жалби по отношение на таксите, ИАЖА трябва да се произнесе по отношение на достъпността, прозрачността, недискриминацията и обосновката на таксите, като в решението си:

- изиска от УИ да адаптира формулата си за изчисляване на таксите; или
- задължи УИ да компенсира железопътните предприятия.

Раздел 4. 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.

Роля ИАЖА

ИАЖА трябва да контролира реализацията и предоставянето на стимулите, с оглед гарантиране на яснотата на описаните правила, приложими при формулиране на стимулите.

Санкции

При преглед на жалби по отношение на стимулите, ИАЖА трябва да се произнесе по отношение на достъпност, прозрачност, недискриминация и обосновка, като в решението си:

- изиска от УИ да адаптира стимулите; или
- да задължи УИ да компенсира железопътните предприятия.

Раздел 5. 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.

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.

Роля ИАЖА

ИАЖА трябва да предостави изрично одобрение на системата за таксуване (включително на дефинициите и разпределението на разходите).

Санкции

По отношение на санкциите, ИАЖА следва да декларира своите съображения чрез неодобрение на системата за таксуване и на ценовата листа. В случай че одобрение не е получено, в сила остава предходната версия.

Раздел 6. 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.

Роля ИАЖА

ИАЖА трябва да одобри предложенията на Управителя на инфраструктурата (УИ) предварително и след консултация с железопътните предприятия.

ИАЖА трябва да контролира изпълнението на системата.

УИ и железопътните предприятия следва да предоставят информация за схемата.

По отношение на прилагането на компенсационната схема, ИАЖА трябва да решава всяка година по отношение на структурата и размера на компенсациите.

Санкции

ИАЖА може да не одобри предложението.

При прегледа на жалбите, ИАЖА може да предвиди санкции както за УИ, така и за железопътните предприятия за констатирани грешки/пропуски/неточности.

Раздел 7. Такси за анулиране на трасета

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.
 5. В случай, че НКЖИ не е в състояние да предложи влаковото трасе, така както е определено и съгласувано с железопътното предприятие или заявител в годишния график и в договора за достъп, влаковият маршрут не може да се разглежда като отменен от железопътното предприятие.

Роля ИАЖА

ИАЖА трябва да контролира и одобрява тези такси.

Санкции

ИАЖА може да предвиди компенсации от страна на УИ за железопътните предприятия.

Раздел 8. 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.



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ По билас, по биласи...



European Investment Bank

ПРОЕКТЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

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.

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 влаковете маршрути.

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

Роля ИАЖА

ИАЖА трябва да одобри рамковия договор. Този договор не трябва да засяга интересите на други железопътни предприятия.

Санкции

ИАЖА може да не даде одобрението си. В този случай, ИАЖА трябва да предложи изменение на условията на рамковия договор.

Раздел 9. 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.

Роля ИАЖА

В края на годината, УИ трябва да предостави информация на ИАЖА за всички заявки за ad-hoc услуги (гарантирайки нуждата от запазване на капацитет за задължения по отношение на международни коридори и други заявки за ad-hoc услуги).

Санкции

По дадена жалба, ИАЖА може да даде достъп на железопътно предприятие за получаване на ad-hoc капацитет.

Раздел 10. 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.

Роля ИАЖА

УИ трябва да предостави на ИАЖА за одобрение анализ на капацитета.

Санкции

Ако ИАЖА не одобри предоставения анализ, от УИ може да бъде изискано да изготви нов.

Ако УИ не успее или откаже да изготви нов анализ на капацитета, ИАЖА отправя жалба до Министерството на транспорта.

Раздел 11. 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.

Роля ИАЖА

Предвиденият инфраструктурен капацитет за ремонтни дейности и дейности по поддръжката следва да бъде обявен в Референтния документ. НКЖИ трябва да представи заявките за капацитет за поддръжка по време на годишната процедура за разпределянето на капацитета. Като резултат, в годишното разписание следва да се включат (по-големите) проекти за поддръжка и ремонт.

ИАЖА трябва да контролира дали дейностите по поддръжката са правилно включени в процедурата по планиране в Референтния документ. Важно е дейностите по поддръжката да са съгласувани по начин, който да гарантира частично, а не пълно блокиране на трафика.

Санкции

ИАЖА може да не одобри Референтния документ или да изиска дейностите по поддръжката да бъдат отложени или планирани по друг начин.

Раздел 12. 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 бизнес, по бизнес...



ПРОЕКЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

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

Роля ИАЖА

ИАЖА трябва да контролира пазара, включително чрез събиране на статистически данни, напр. за ползването на мрежата.

ИАЖА трябва да наблюдава пазара на всички видове транспорт, за да може да прави съпоставка, където е уместно и където е възможно. По-специално, е необходимо е наблюдение на положителните и отрицателните страни при конкурирането между различните видове транспорт. Това налага изискването железопътните предприятия да предоставят информация относно извършения транспорт по групи стоки. Тази информация трябва да се третира като конфиденциална.

ИАЖА трябва да предприеме стъпки за хармонизиране на железопътния транспорт със съседните страни и коридори.

Санкции

ИАЖА трябва да отправя предписания в случай на антиконкурентно поведение от страна на УИ, без да се засягат правомощията на други органи за санкциониране на такова поведение.



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



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



ПРОЕКЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

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



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



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



European Investment Bank

ПРОЕКЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

мерки за предотвратяване на дискриминацията спрямо заявителите, пазарни нарушения или всякакъв друг вид неблагоприятно развитие на пазара.

Раздел 2. Консултации с представители на потребителите

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. 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 4. 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



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



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



European Investment Bank

ПРОЕКЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

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.

Раздел 5. 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 6. 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 бизнес, по-бързо...



ПРОЕКТЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Модул 5. Образци на документация

Виж. Приложение 3 Примерно договорно споразумение – Keyrail, Холандия.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1: 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;



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



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



ПРОЕКТАТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

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;
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 2: Принципи на разпределяне на разходите

1. Методи на изчисляване на цените за услуги, предоставяни за железопътната инфраструктура

Съгласно Директива 2012/34/ЕС съществуват 4 категории услуги, които се различават в зависимост от базата на разходите, която се ползва при изчисляване на цената:

- Тарифирането на минималния пакет за достъп се извършва на база **преки разходи (пълни разходи – недопустими разходи)**;
- За изчисляване на тарифите за достъпа до релсов път в рамките на обслужващи съоръжения и предоставяните услуги се ползват **пълните разходи**;
- За изчисляване на тарифите за ползване на допълнителните услуги се ползват **пълните разходи** и
- За изчисляване на тарифите за спомагателните услуги се ползват **пълните разходи**.

Важна забележка: Ценообразуването на база пълни разходи е приложимо, когато пазарът го позволява. В противен случай, ще бъде необходимо целево ценообразуване или УИ ще трябва да понесе мерките, наложени му от Органа за защита на конкуренцията, съгласно чл. 102 от Договора за функциониране на Европейския съюз и съгласно националното законодателство.

Фигурата по-долу представя общ преглед на базата за ценообразуване за видовете услуги, предлагани от УИ.

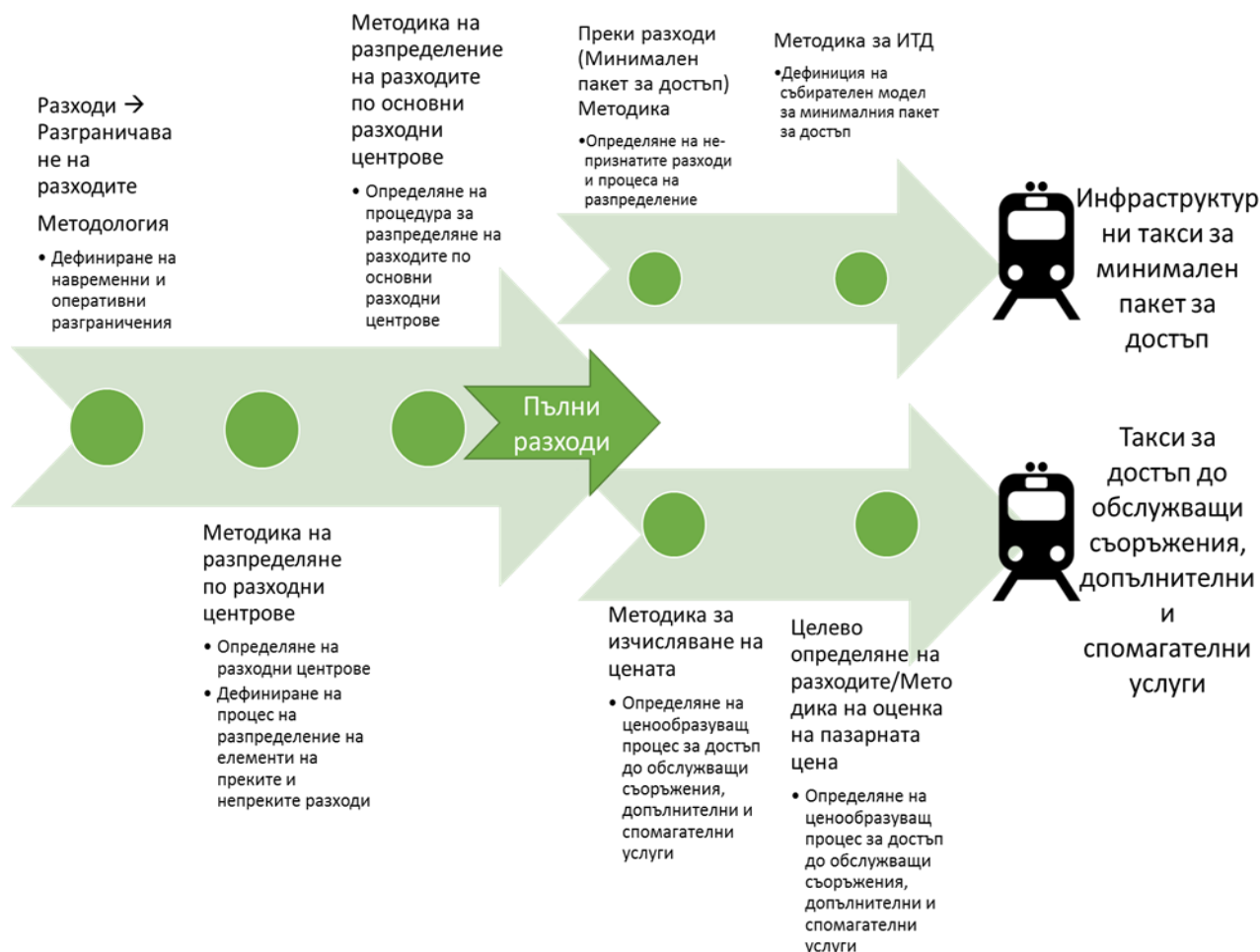
	Минимален пакет за достъп [чл. 31 ал.3]	Железопътен достъп до обслужващи съоръжения и предлагани услуги [чл. 31 ал.7]	Допълнителни услуги [чл. 31 ал.8]	Спомагателни услуги [чл. 31 ал.8]
Разходна основа	Преки разходи	Пълни разходи	Пълни разходи	Пълни разходи
Марж на печалба	Без печалба	+ разумна печалба	+ разумна печалба	+ разумна печалба
Цена	Цена = Преки разходи	Цена = Пълни разходи + разумна печалба	Цена = Пълни разходи + разумна печалба (при наличие на единствен доставчик, в противен случай – пазарна цена)	Цена = Пълни разходи + разумна печалба (при наличие на единствен доставчик, в противен случай – пазарна цена)

Източник: Консултант

Фигура 1. Общ преглед на базите за разходи и цени подходящи за УИ

Единствено минималният пакет за достъп се пресмята на база преки разходи и се предлага на цена, формирана от стойността на преките разходи. Ценообразуването при останалите видове услуги позволява да се покрият пълните разходи плюс разумна печалба. Допълнителните и спомагателните услуги могат да бъдат предлагани на пазарна цена, ако съществуват условия на конкуренция и клиентът има възможност за избор.

Фигурата по-долу обобщава методическия процес на определяне на ИТ, въз основа на подхода на пълни разходи (компонентите са описани в главите по-долу).



Източник: Консултант

Фигура 2. Методически процес на ИТ

За целите на счетоводно отчитане на разходите и определяне на преките разходи за минималния пакет за достъп е необходимо въвеждането на подходяща система за счетоводно отчитане чрез предварително дефинирани разходни центрове,

Опитът от миналото показва, че прозрачността на системата за отчитане на разходите е много важна за определянето на ИТ, тъй като УИ в ЕС са държавни монополисти и като такива са под постоянен контрол от съответните национални/международни пазарни регулатори и органи за защита на конкуренцията, DG COMP и DG MOVE. Това води до необходимостта от прозрачна, висококачествена система за счетоводна отчетност, с ясно определени методики за всяка стъпка на изчисленията.

Основното предизвикателство е да се изгради система, която може да определя или разпределя, без нужда от допълнителна преценка, разходите, генерирани в ежедневната работа на УИ и свързани с услугите, които са ясно посочени в Референтния документ.

2. Общ подход при отчитане на разходите

2.1. Описание на по-важните термини

2.1.1. Разходи (expenses) и платена стойност (cost)

“В сферата на счетоводството, терминът разход има много специфично значение. Това е изходящ поток на касова наличност или ценни активи от лице или фирма към друго лице или фирма. Този изходящ поток на касова наличност е основата за търговия с продукти или услуги, който се характеризира с еднаква или по-добра текуща или бъдеща стойност за Купувача, отколкото за Продавача. Технически погледнато, разходът представлява събитие, при което се изразходва актив или е възникнал пасив. От счетоводна гледна точка, разходите редуцират собствения капитал. Според Международните счетоводни стандарти, разходите се определят като „... понижаване на икономическите ползи през отчетния период под формата на изходящи потоци или изчерпвания на активи или възникване на пасиви, което води до намаляване на собствения капитал, различно от това, свързано с разпределенията към акционерите”¹

За сравнение: **Платената стойност е сумата, която е била платена или предадена, за да бъде получено нещо. В бизнеса, платената стойност обикновено** представлява паричният 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).

¹ IFRS Framework, F.70

Всички разходи (expenses) са платени стойности (costs), но не всички платени стойности (costs)(такива като онези, възникнали при придобиването на актив, който генерира приход), са разходи (expenses).²

Каква е разликата между платена стойност и разход?

Следващият пример излюстрира проблема с терминологията:

Пример: Приемаме, че вашата кетъринг компания ще обслужва най-голямото си събитие тази вечер. Сутринта компанията ви е закупила 125% хартиени стоки, които считате, че ще бъдат използвани по време на събитието. (Закупили сте допълнителните 25% за бъдещи събития, а също и за да се подсигурите, че няма да има недостиг от изделията на събитието тази вечер.) Закупените хартиени стоки са на стойност \$500, а от тях изделия на стойност само \$400 са използвани на днешното събитие. Останалите \$100 са прибрани на склад за целите на събития, които ще бъдат обслужвани през следващите няколко седмици. В този пример, платената стойност (cost) от \$500 се състои от \$400 разход (expense) и \$100 актив.

Счетоводителите използват термина **разход (expense), в смисъл на платена стойност (cost), която е била изразходвана, докато компанията извършва основните си дейности по генериране на приходи.**

2.1.2. Система за счетоводно отчитане на разходите:

Счетоводното отчитане на разходите е вътрешнофирмена система, която служи на ръководството на дадена организация в процеса на вземане на решения.

Целта на отчитането на разходите е по-скоро предоставянето на информация в рамките на една организация за нуждите на процесите по планиране, ценообразуване, контрол на разходите и др ...

Системите за аналитично отчитане на разходите не са регламентирани и могат да бъдат установени индивидуално от всяка компания, като съществуват общи международни стандарти за разработването им.

Взависимост от разходите, които формират основата на изчислението, могат да се разграничат методи, при които се включват само част от разходите (променливи разходи), и методи, при които като се взимат предвид всички разходи на една фирма (пълни разходи).

При финансовото счетоводство, класификацията на разходите се прави според вида на транзакциите, например разходи за заплати, ремонти, застраховки, складове и др. При счетоводното отчитане на разходите, класификацията основно е на базата на функции, дейности, продукти, процеси, вътрешно планиране и контрол, както и вътрешнофирмени потребности от информация.

² <http://www.businessdictionary.com/definition/cost.html#ixzz3PMs3LTfa>



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ
По бизнес, по бизнес...



ПРОЕКЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

2.1.3. Преки разходи

Преките разходи са разходи, които директно могат да бъдат свързани с производството на специфична стока/ извършването на специфична услуга. Например, заплатата на един служител, ангажиран в производството на даден продукт, може директно да бъде отнесена към разходите за производството на този продукт. Определени други разходи, като амортизацията и административните разходи, по-трудно се отнасят към конкретен продукт или услуга и не се считат за преки разходи. Преките разходи могат да бъдат **постоянни и променливи**. Преки разходи (по смисъла на Директива 2012/34/ЕС):

Преките разходи, по смисъла на ЕС, следват като цяло основната дефиниция за преки разходи: „Цена, която може да бъде напълно отнесена към производството на определени стоки или услуги“. **Директива 2012/34/ЕС, обаче, не ползва концепцията на преките разходи в тесния ѝ смисъл. Някои разходни елементи, които биха могли да се определят като преки разходи, са обявени за недопустими разходи.** Те не могат да бъдат отнесени като пряк разход при изчисляване на минималните инфраструктурни такси, дори ако се отнасят за конкретна стока или услуга (например разходите за финансиране на определен сегмент на линия, разходите за поддръжка и т.н.).

В резултат на това, преките разходи по смисъла на Директивата са по-скоро „администрирани преки разходи“. „Администрирани“ означава, че те са резултат от административно решение, което ще бъде дефинирано в акта за изпълнение съгласно чл.31, ал.5 на Директива 2012/34/ЕС.

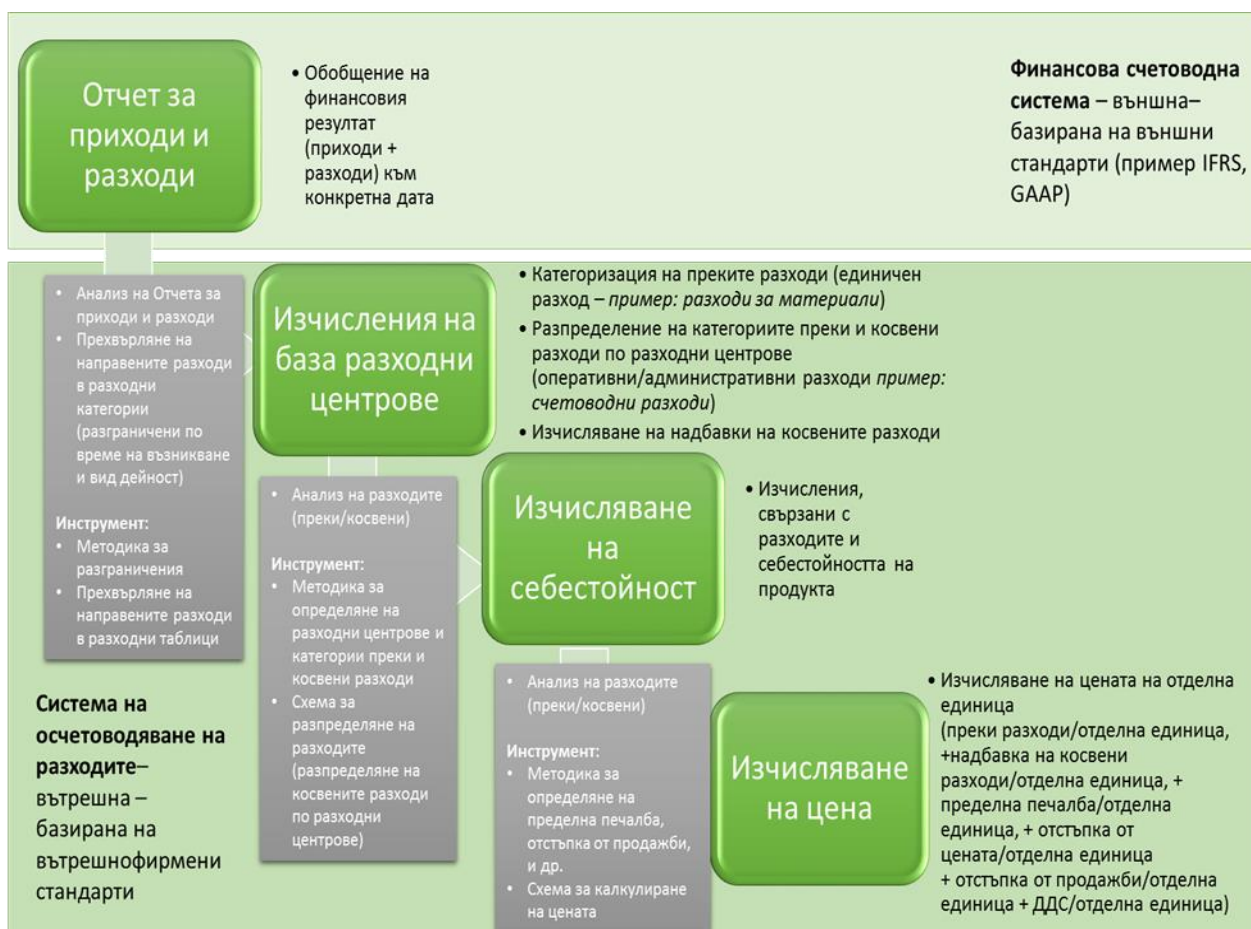
2.1.4. Косвени/непреки разходи:

Косвените разходи са разходите за дейността, които не са пряко свързани с производството на даден продукт. Например, проучването на пазара е косвен/непък разход, тъй като подпомага взимането на решения относно продукта, но не влияе на производството на всяка една единица. Друг често срещан косвен/непък разход е покупката на офис консумативи. Косвените/непреки разходи са необходими за ръководене на бизнес, като без тези разходи бизнесът би фалирал.

2.2. Ценообразуване въз основа на разходите

Разходите са в основата на процеса на ценообразуване. Въпрос на стратегическо решение е дали да се използват пълни или пределни разходи, но разходите винаги са в основата за формулирането на стабилна цена.

Фигурата по-долу описва общия подход на ценообразуване на база разходи.



Източник: Консултант

Фигура 3. Общ подход за ценообразуване на база разходи

Отчетът за приходи и разходи (ОПР) е отправната точка в процеса на ценообразуване. Все пак, трябва да отбележим, че в ОПР са отразени разходите, което не са равностойни на платената стойност (моля вж. определението – разлика между разходи и платена стойност. Следователно, е необходимо да се ползва система за преобразуване, която се дефинира в следващия раздел.

Прозрачността при пресмятането на цената не е единственото предимство при използването на този подход. За целите на ръководството, този подход представлява ценен инструмент за контрол и оптимизиране на процеса на производство и идентифициране на нуждите от модификации и подобрение.

2.2.1. Отчет за приходи и разходи - трансформиране/преобразуване на разходи (expenses) към платена стойност (costs)

Има два основни момента при преобразуването на разходите (expenses) към платена стойност (costs):

- Разграничаване, според времето на възникване: Това означава, че разходите трябва да бъдат оценени по отношение на момента на тяхното начисляване (например стойността на материалите на склад е тази към момента на тяхното закупуване, ако ги използваме една година по-късно, за да бъдат купени отново компанията трябва да плати повече, следователно платената стойност за тези изделия би се увеличила);
- Разграничение, на база експлоатация: Това означава, че разходите трябва да бъдат оценени по отношение на „влиянието“ им върху услугата/продукта (например, данъците са преходни компоненти, тъй като трябва да бъдат платени само когато продаваме услугата/продукта).

Фигурата по-долу показва начина, по който може да бъде организирано преобразуването:

Прехвърляне на направените разходи (финансово счетоводство) към разходни категории (разходно счетоводство) (ежемесечно)									
Сметка	Категория на направените разходи	Разходни категории според финансовото счетоводство	Разход	Разграничение по време на възникване		Междинен баланс	Разграничение по дейности		Разходи
				Аванс (-)	Доплащане (+)		неутрални разходи (-)	допълнителни разходи (+)	
420	Материали	Суровини (1)	400			400		20	420
460	Материали	Електроенергия (2)	40	8		32			32
530	Заплати	Заплати (3)	300		50	350			350
550	Заплати	Задължителни социални осигуровки (4)	50		13,5	63,5			63,5
700	Финансови разходи	Разходи за лихви (5)	10			10	10		0
730	Финансови разходи	Данъци (6)	50			50	30		20
		Вътрешна калкулация на лихвите (7)	0			0		50	50
		Total	850			905,5			865,5

Примери:

- 1 цената на суровините, в сравнение с датата на закупуването им се е покачила с 5%
- 2 в разходите за електроенергия е включено авансово плащане от 8 единици
- 3 съизмеримо коледно и празнично възнаграждение
- 4 други разходи за персонала: 27% от заплатите
- 5 лихвите ще се базират на вътрешна калкулация (kalk. Zinsen)
- 6 данъците включват 30% аванс
- 7 вътрешна калкулация на лихвите (обща лихва = 600 --> 1/12)

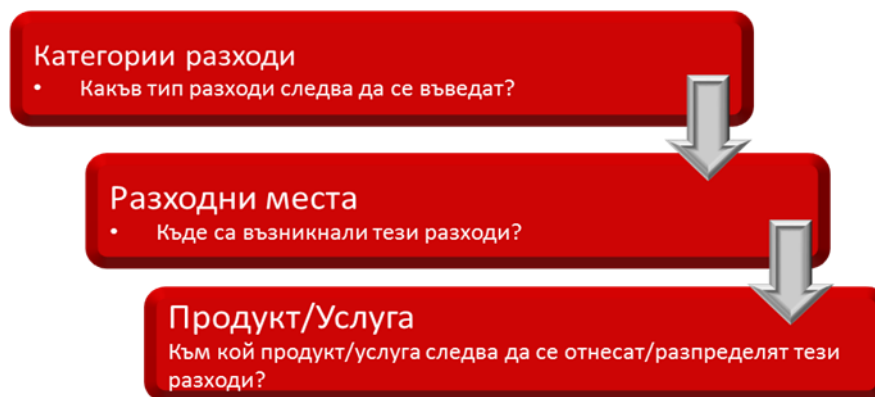
Източник: Консултант

Таблица 1. Схема на трансформиране на разходи (expenses) към платена стойност (costs)

За по-голяма прозрачност на процеса на преобразуване, фирмата трябва да разработи методика, която служи на счетоводителя като инструмент за бързо извършване на операциите.

2.2.2. Пресмятане въз основа на разходни центрове/Производствени разходи/Себестойност

Фигурата по-долу представя общия подход при калкулирането на разходите:

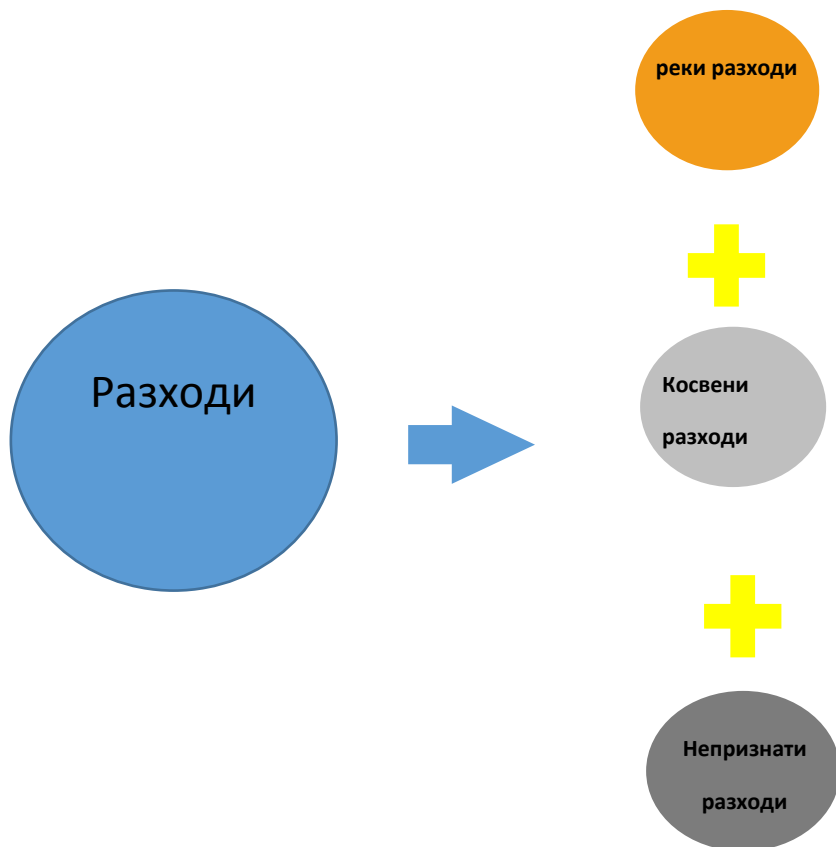


Източник: Консултант

Фигура 4. Общ подход при пресмятане на разходите

2.2.2.1. Дефиниране на категории разходи

Първата стъпка е определяне на категориите разходи въз основа на вътрешнофирмени правила (методика). Категориите разходи са преки разходи, косвени разходи, разходи зависещи от обема продукция (напр. цени за минималния пакет за достъп), както и недопустими разходи. Освен това, категориите разходи могат да бъдат разделени на постоянни и променливи разходи, в зависимост от очакваната точност на изчисление.



Фигура 5: Дефиниране на категориите разходи



Фигура 6: Дефиниране на категории разходи 2



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ
По бизнес, по бизнес...



ПРОЕКЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

2.2.2.2. *Определяне на разходни центрове*

Втората стъпка е определяне на разходните центрове. Разходните центрове представляват определени единици, в рамките на която се събират и обобщават всички разходи за тази конкретна единица, преките разходи, непреки разходи, недопустимите разходи.

Примери за структура на разходни центрове:

- Разходните центрове често са отделни организационни звена, напр. един отдел в рамките на компанията. Въпреки това, те не са ограничени до отделите, тоест може да има няколко разходни центрове в рамките на един отдел. Например, всяка една поточна линия в производството може да бъде разходен център, както и всяка една отделна производствена машина.
- В производството, разходните центрове включват всеки от производствените отдели, както и отделите за производствени услуги, като например отдела по поддръжката или контрол на качеството. Други примери за разходни центрове са отдела за човешки ресурси, отдела по информационни технологии, счетоводния отдел и т.н.
- Разходните центрове също така могат да бъдат категоризирани на основни разходни центрове - като напр. производствен отдел, отдел продажби; поддържащи разходни центрове - като напр. подготовка на работата, счетоводство; и допълнителни разходни центрове - като например столова и т.н.

Забележка: Структурата на разходните центрове е индивидуална за всяка фирма и трябва да се определи в съответствие с нуждите от контрол на ръководството на компанията.

2.2.2.3. *Разпределение на разходите по разходни центрове и разходни категории*

Решението за определянето на разходните центрове обикновено се прави веднъж, докато категориите разходи, било то преки или косвени разходи, могат да бъдат разпределени по съответните разходни центрове в съответствие с услуги/продукти, които се осигуряват. Разпределението се прави на базата на определен критерий за разпределение за всички категории разходи, напр. разходите за наем за офис сграда, могат да се разпределят въз основа на квадратурата, използвана от всеки отдел; разходите за електроенергия могат да се разпределят въз основа на квадратурата или на измерванията на електромерите за всеки отдел/машина или за всеки човек, работещ в отдела.



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ
По бизнес, по бизнес...



ПРОЕКЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Правилата за разпределение (критериите) се определят от ръководството.

Сериозен проблем е дефинирането на преките разходи, тъй като определянето им до голяма степен зависи от критерия за разпределение на косвените разходи към производството на определен продукт. Следователно, преките разходи трябва да бъдат формулирани достатъчно прозрачно и недвусмислено.

Фигурата по-долу показва пример за пресмятане, въз основа на разходни центрове (първата таблица) и съответните етапи при разпределение на разходите.

- Първоначално всички разходи се разпределят на различни категории разходи (преки и косвени разходи). Преките разходи могат да бъдат директно разпределени към основните разходни центрове. Косвените разходи се разпределят към съответните поддържащи/вторични разходни центрове.
- Вторият етап на процеса включва разпределение на поддържащите/вторичните разходни центрове към основните разходни центрове. И двете разпределения следват вътрешните правила на разпределение (критерии). Целта на пресмятането на база разходни центрове е към преките разходи за даден продукт (напр. производствен материал) да се добавят косвените/непреките разходи, които също са свързани с осигуряването на стока/ услуга, но не могат да бъдат директно начислени. Косвените разходи се разпределят чрез използването на надценки, под формата на фиксирани суми или проценти.

ПРОЕКТЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Схема на разпределение на разходите

Разходни категории	Допълнителни разходни места		Основни разходни места (МСС)		
	Счетоводство	Дизайн	Продукт А	Продукт В	Продажби
Преки разходи			1 000,00	3 000,00	
Материали					4 889,20
Production cost					4 889,20
Общо преки разходи	-	-	1 000,00	3 000,00	
Косвени разходи					
Офис материали	2,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Заплати	20,00	50,00	100,00	200,00	200,00
Разходи за пътувания		30,00	2,00	2,00	
Електроенергия	10,00	5,00	300,00	150,00	10,00
Общо косвени разходи	32,00	86,00	403,00	353,00	211,00
Разпределение на косвени разходи					
Разпределение на счетоводни и разходи	-	25,60	6,40	34,40	12,80
Разпределение на разходи дизайн		-	26,40	66,00	
Общо косвени разходи за продукт	6,40	-	435,80	453,40	223,80
Надбавка на база преки разходи в %			44%	15%	5%

	Продукт А	Продукт В	Продажби	Описание на способ за разпределение
Продукт А	20%	40%	40%	Съотношение на сумата на заплатите (от ММС)
Продукт В	200	500		Машино-часове

Изчисляване на цена на производство и себестойност

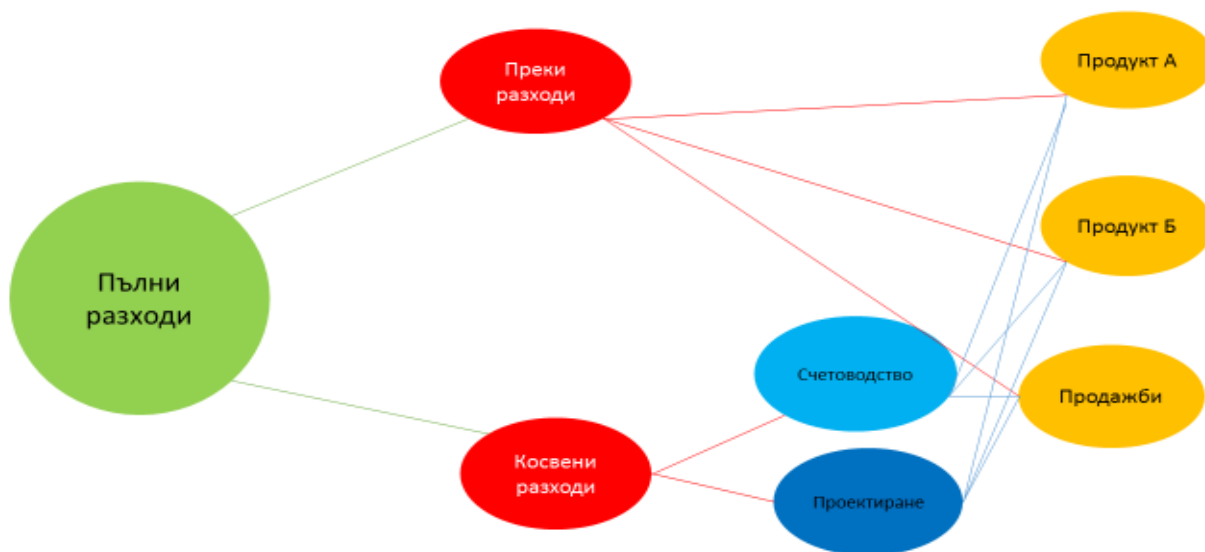
Продукция А	1 000,00
Надбавка за продукция А	435,80
Продукция В	3 000,00
Надбавка за продукция В	453,40
Производствени разходи	4 889,20
Разходи по продажбите	223,80
Обща себестойност	5 113,00

<u>Изчисляване на разходите за продуктова група</u>	Продукт А	Продукт В
Продукция А	1 000,00	
Надбавка за продукция А	435,80	
Продукция В		3 000,00
Надбавка за продукция В		453,40
Производствени разходи за продуктова група	1 435,80	3 453,40
Разходи по продажбата (11% от производствените разходи)	65,72	158,08
Обща себестойност за продуктова група	1 501,52	3 611,48

<u>Изчисляване на продуктови разходи</u>	Продукт А	Продукт В
Произведени единици	1000	600
Разходи/Продукт	1,50	6,02

Източник: Консултант

Фигура 7. Схема на разпределение на разходите



Източник: Консултант

Фигура 8: Разпределение на разходите

2.2.2.4. Пресмятане на себестойност

Въз основа на съответния метод на разпределение на разходите, могат да се изчислят общите производствени разходи (преки производствени разходи + производствени надценки, например за режимни разходи, отопление, и офис консумативи). Обикновено общите производствени разходи са основата за определянето на на надценките при разходни центрове, свързани с продажби. Производствените разходи + допълнителните разходи (продажби и др.) представляват общата себестойност (пълни разходи). Въз основа на общата себестойност (пълни разходи) е сравнително лесно да се изчислят разходите за всеки един произведен продукт/услуга.

Горепосочената система за разпределение и изчисляване на разходите позволява подробен анализ на всеки един елемент от разходите на дружеството, което гарантира по-голяма гъвкавост при необходимост от промени.

Както бе посочено по-горе, системата за изчисляване на разходите не точно регламентирана, което позволява да има по-голяма гъвкавост при разработването ѝ.

2.2.3. Пресмятане на цена/ Ценообразуване

Ценообразуването, основано на разходите използва производствените разходи като база за определянето на цените (както е описано по-горе). При ценообразуване, основано на разходите, компаниите използват своите разходи, за да определят минималната и максималната цена. Минималната и максималната цена за определен продукт определят границите на възможния ценови диапазон. Ако пазарните условия са такива, че конкурентната цена е под определения праг, компанията може да приеме тази минимална цена или да се опита да понижи разходите си и съответно минималния ценови праг (на база ПАЗАРНА цена). При определянето на цените, ценообразуването, основано на разходите се фокусира върху състоянието на компанията. В зависимост от пазарните условия, всяка компания решава на кое ниво от диапазона между минималния и максималния ценови праг да установи своята цена.

Фигурата по-долу представя пример за пресмятане на цена на 2 продукта.

Калкулиране на цена					
		Продукт А		Продукт В	
Себестойност/продукт		1,50	1 501,52	6,02	3 611,48
Пределна печалба	15%	0,23	225,23	0,90	541,72
минимална продажна цена		1,73		6,92	
максимално отстъпка при продажба	10%	0,19		0,77	
обявена цена		1,92		7,69	
финансова отстъпка	3%	0,06		0,24	
Нетна продажна цена		1,98		7,93	
ДДС	20%	0,40		1,59	
Брутна продажна цена		2,37	2 373,54	9,51	5 708,86

Източник: Консултант

Фигура 9. Пример: пресмятане на цена

Следва да се отбележи, че изчисляване на цената може да включва и допълнителни услуги.

Отчита се също и възможността за целево ценообразуване, при ковто основната цел е стимулиране на компанията към оптимизиране на структурата на разходите си. Как работи това?

Въз основа на анализа на пазара може да се определи потенциалната цена за съответната услуга. В този случай, процесът на определяне на цената не е отгоре-надолу, т.е. като се започне с разходите на дружеството, но е отдолу нагоре, т.е. изхождайки от пазарната цена. В този случай, разходите ще трябва да се адаптират към ситуацията на пазара, с други думи, ръководството решава кои са допустимите нива на разходите, като целта е да се постигне оптимална конкурентноспособност, или в случай на държавни предприятия/фирми – да се изпълнят съответните бюджетни цели.

3. Анализ на разпределението на разходите на НКЖИ

За определяне на преките разходи в съответствие с Регламента за изпълнение 2015/909

Консултантът използва Аналитичен отчет на разходите на НКЖИ за 2013 г. Тук се включват:

- Файл, получен от НКЖИ: АО PNP 12.2013.xls (на български: “Аналитичен отчет на разходите по икономически елементи”);
- Преведена версия на горния файл: Analytical Cost report_31.12.2013_ENG.xls (Аналитичен отчет на разходите по икономически елементи).

НКЖИ използва тази система за разпределение на разходите при разпределяне на разходите за всяка една от основните си дейности и съответните режимни/административни и управленски/социални разходи към съответните инфраструктурни участъци и гари.

Разпределението се прави по подразделения (организационни звена) и за всяко подразделение - по райони. Файлът с разпределението съдържа таблици за:

- Подделение „Управление на движението на влаковете и гаровата дейност“ – за всеки от 3-те района и общо;
- Подделение „Железен път и съоръжения“ – за всеки от 4-те района и общо.

Общите разходи на подделение „Сигнализация и телекомуникации“, на подделение „Електроразпределение“ и на централната дирекция и центъра за обучение на НКЖИ не са взети под внимание при разпределението на разходите на НКЖИ.

Подделение: Управление на движението на влаковете и гаровата дейност

N	ВИДОВЕ АНАЛИТИЧНИ РАЗХОДИ	Всичко разходи	x 1000 BGN								
			Материали	Гориво за др. нужди	Ел.ен. за др. нужди	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 поддържане, 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										
	ОБЩОРАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА ПО АНАЛОТЧЕТ	72 120	541	281	2 056	103	5 430	4 623	44 333	12 938	1 814
	ОБЩОРАЗХОДИ ПО ИК. ЕЛЕМЕНТИ - ГРУПА I ОТ ОПР	72 131	541	281	2 056	103	5 430	4 634	44 333	12 938	1 814

Източник: НКЖИ

Таблица 2. Разходи – Подделение УДВГД 2013 г. (Аналитичен отчет на разходите НКЖИ 2013 г.)

Следващите таблици представят разходите за всяка основна дейност и поддейност на разглежданото поделение, разходи за допълнителни дейности, режийни разходи, разходи за администрация и управление и социални разходи. Оперативните разходи на всяко поделение са разпределени и според категорията на разходите, като за всяка основна дейност и под-дейност разходите се разпределят по категории: материали, горива, електроенергия, отопление, външни услуги, амортизации, заплати, социални осигуровки и други. Категориите разходи са същите, които се разглеждат в Отчета за приходите и разходите. Същото разпределение е направено за разходите за спомагателните дейности: администрация, управление и социална дейност.

Подделение: Поддържане на Железен Път и съоръжения

N	ВИДОВЕ АНАЛИТИЧНИ РАЗХОДИ	Всичко разходи	x 1000 BGN								
			Материали	Гориво за др. нужди	Е.л.ен. за др. нужди	Топло-енергия	Външни услуги	Амортизации	Заплати	Социални осигуровки	Други разходи
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	ПОДДЪРЖАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ И СЪОРЪЖЕНИЯТА										
I.	ТЕКУЩО ПОДДЪРЖАНЕ в т.ч.:	94 021	3 984	1 656	137		314	55 771	25 794	5 950	413
II.	ОСНОВЕН РЕМОНТ	17 785	8 137	889			7 900		201	43	615
	ВСИЧКО РАЗХОДИ ОСНОВНА ДЕЙНОСТ	111 806	12 122	2 545	137		8 214	55 771	25 995	5 993	1 029
III.	ВСИЧКО РАЗХОДИ ЗА СПОМАГАТЕЛНА ДЕЙНОСТ	8 513	514	341	265	2	497	2 223	3 621	849	201
IV.	ОБЩОПРОИЗВОДСТВЕНИ РАЗХОДИ	16 638	271	620	2 516	9	2 053	7 022	459	3 189	497
V.	АДМИНИСТРАТИВНО-УПРАВЛЕНСКИ РАЗХОДИ в т.ч.:	9 504	95	49	101	33	868	240	2 899	631	4 588
VI.	РАЗХОДИ ЗА СОЦИАЛНИ ДЕЙНОСТИ	28	1	0	4		10	5	6	2	0
	ОБЩО РАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА ПО АНАЛОТЧЕТ	147 224	13 028	3 563	3 036	44	12 186	65 262	33 095	10 693	6 318
	ОБЩО РАЗХОДИ ПО НК. ЕЛЕМЕНТИ - ГРУПА I ОТ ОПР	149 439	14 615	3 571	3 036	44	12 186	65 756	33 191	10 715	6 325

Източник: НКЖИ

Таблица 3. Разходи – ЖПС 2013 г. (Аналитичен отчет на разходите НКЖИ 2013 г.)

Подделение: Сигнализация и телекомуникации

N	ВИДОВЕ АНАЛИТИЧНИ РАЗХОДИ	Всичко разходи	x 1000 BGN								
			Материали	Гориво за др. нужди	Е.л.ен. за др. нужди	Топло-енергия	Външни услуги	Амортизации	Заплати	Социални осигуровки	Други разходи
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
I.	ОСНОВНА ДЕЙНОСТ										
A.	СЪОРЪЖЕНИЯ ЗА ЕЛЕКТРОСНАБДЯВАНЕ	2 727	357	18	306		101	1 005	763	164	12
B.	ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ	4 342	320	28	593		574	1	2 272	539	14
B.	ОСИГУРИТЕЛНА ТЕХНИКА	11 443	652	101	1 643		189	6	7 205	1 608	40
	ВСИЧКО ОСНОВНА ДЕЙНОСТ в т.ч.:	33 707	1 329	147	2 590		1 145	15 570	10 548	2 311	66
II.	ВСИЧКО РАЗХОДИ ЗА СПОМАГАТЕЛНА ДЕЙНОСТ	183	16	89	10		5		51	11	1
IV.	ОБЩОПРОИЗВОДСТВЕНИ РАЗХОДИ	2 077	182	29	21	53	287	201	146	989	168
V.	АДМИНИСТРАТИВНО-УПРАВЛЕНСКИ РАЗХОДИ в т.ч.:	1 834	28	31	35		95	42	1 102	230	272
VI.	РАЗХОДИ ЗА СОЦИАЛНИ ДЕЙНОСТИ	22	1	0	4		9	3	4	1	1
	ОБЩО РАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА ПО АНАЛОТЧЕТ	37 999	1 562	300	2 665	53	1 621	15 818	11 916	3 558	507
	ОБЩО РАЗХОДИ ПО НК. ЕЛЕМЕНТИ - ГРУПА I ОТ ОПР	39 285	2 734	312	2 665	53	1 621	15 826	11 993	3 572	509

Източник: НКЖИ

Таблица 4. Разходи – Подделение СИТ 2013 г. (Аналитичен отчет на разходите НКЖИ 2013 г.)

Подделение: Електроразпределение

N	ВИДОВЕ АНАЛИТИЧНИ РАЗХОДИ	Всичко разходи	x 1000 BGN								
			Материали	Гориво за дружиди	Ел.ен. за дружиди	Топло-енергия	Външни услуги	Амортизации	Заплати	Социални осигуровки	Други разходи
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	ДЕЙНОСТ "ЕЛЕКТРОРАЗПРЕДЕЛЕНИЕ"	35 717	583	521	48		124	25 475	7 335	1 626	5
1.	КОНТАКТНА МРЕЖА	30 021	518	503	23		99	22 263	5 379	1 232	5
2.	ТЯГОВИ ПОДСТАЦИИ	5 442	65	18	25		25	3 212	1 703	394	
3.	ТЪРГОВСКО ИЗМЕРВАНЕ НА ЕЛЕКТРОЕНЕРГИЯ В ЛОКОМОТИВИТЕ										
4.	РАЗХОДИ ЗА РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ	253							253	0	
	TOTAL MAIN ACTIVITY	35 717	583	521	48		124	25 475	7 335	1 626	5
	TOTAL ANCILLARY ACTIVITY	345	6	4			4	10	259	58	5
	ОБЩОПРОИЗВОДСТВЕНИ РАЗХОДИ	16 782	114	58	13 404	12	856	146	1 030	1 002	160
	АДМИНИСТРАТИВНО-УПРАВЛЕНСКИ РАЗХОДИ в т. ч.:	3 310	30	28	20	2	775	50	1 193	251	961
	РАЗХОДИ ЗА СОЦИАЛНИ ДЕЙНОСТИ	10	1	1	1		9				
	ОБЩО РАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА ПО АНАЛ.ОТЧЕТ	56 164	734	611	13 473	14	1 767	25 681	9 817	2 937	1 130
	ОБЩО РАЗХОДИ ПО ИК. ЕЛЕМЕНТИ - ГРУПА 1 ОТ ОПР	61 651	5 616	797	13 473	14	1 767	25 694	10 160	2 999	1 130

Източник: НКЖИ

Таблица 5. Разходи – Подделение Електроразпределение 2013 г. (Аналитичен отчет на разходите НКЖИ 2013 г.)

Коментар:

Тъй като ползваната система за разпределение на разходите не е изготвена според новите правила на ЕС, Консултантът изпрати няколко допълнителни искания на информация до НКЖИ. Допълнителната информация беше предоставена по време на последвалите две срещи по бърз и ефективен начин.

3.1. Разпределение на разходите на НКЖИ

3.1.1. Общи принципи, предвидени в Регламента за изпълнение 909/2015.

Най-общо преките разходи са:

- Разходи, които възникват пряко в резултат на извършване на влаковата услуга
- Изчислението на преките разходи следва да обхваща цялата железопътна мрежа;
- Преките разходи се определят като разликата между пълните разходи за предоставяне на услугите от минималния пакет за достъп и за достъпа до свързваща инфраструктура до обслужващи съоръжения, от една страна, и недопустимите разходи, от друга страна
- Преките разходи трябва да се основават на стойности на активите от предходни години или, когато тези стойности не са на разположение, на действителните стойности;



ПРОЕКТЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Когато Инфраструктурният управител може да представи прозрачна, ясна и обективна обосновка, той може да включи в изчисляването на преките разходи следните елементи:

- разходите за персонал, необходим за поддържане на определен участък от линия като отворен, ако даден заявител иска да извършва по разписание конкретна влакова услуга извън редовното време, през което е отворена тази линия;
- частта от разходите за инфраструктура, включително стрелки и кръстовини, която е изложена на износване и увреждане от влаковата услуга;
- частта от разходите за подновяване и поддържане на контактната мрежа к и/или електрифицираната трета релса и спомагателното оборудване за контактната мрежа, пряко направени вследствие на извършването на влаковата услуга;
- разходите за персонал, необходим за подготовката на разпределението на влаковете маршрути и разписанието в степента, в която те пряко се дължат на извършването на влаковата услуга.

Разходите, използвани за изчисления съгласно настоящия член, се основават на плащанията, извършени или прогнозирани от управителя на инфраструктура. Разходите, изчислени съгласно настоящия член, се измерват или прогнозират последователно въз основа на данни от същия период от време.

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;*
- *Разходни елементи, които не са свързани с плащания на Инфраструктурния управител. Разходи или разходни центрове, които не са пряко свързани с предоставянето на услугите от минималния пакет за достъп или до предоставяне на достъпа до обслужващите съоръжения.*
- *Разходи за придобиване, продажба, демонтиране, обеззаразяване, рекултивизиране или наемане на земя за други дълготрайни активи;*
- *Режийни разходи за цялата мрежа, включително заплати и пенсии;*
- *Финансови разходи*
- *Разходи, свързани с технологичния напредък или остаряване;*
- *Разходи за нематериални активи;*
- *Разходи за оборудване за сигнализация, информация, комуникация или телекомуникация когато не са свързани с извършване на влаковата услуга;*



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ
По бизнес, по бизнес...



ПРОЕКЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

- *Разходи за предоставяне на всякаква друга информация -информационно, комуникационно или телекомуникационно оборудване;*
- *Разходи, свързани с индивидуални инциденти. непреодолима сила, прекъсване на услуги*
- *Разходи за електрозахранващо оборудване, в случай, че не са свързани с извършването на влаковата услуга. Преките разходи за неелектрифицираните влакови услуги не следва да включват разходи за ползването на електрозахранващо оборудване.*
- *Разходи за предоставяне на информация според точка 1(f) от Приложение II на Директива 201/34/ЕС, освен ако не са резултат от извършването 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 е свързана с реалното износване на инфраструктурата, което възниква при извършването на влакова услуга*
- *Частта от разходите за поддръжка и обновяване, които не възникват директно от извършването на влаковата услуга*

Директива 2012/34/ЕС, Приложение II, 1 (f): всякаква друга информация, която е необходима за извършването на услугата, за която е предоставен капацитет.

Директива 2012/34/ЕУ, Чл. 31 (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.

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.



ПРОЕКТЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Всяка промяна на таксите за ползване на инфраструктурата, целяща да отчете таксуването на въздействието на шума, подкрепя преоборудването на вагоните с най-целесъобразната в икономически смисъл налична нискошумова спирачна технология.

Налагането на такса за разходи поради въздействията върху околната среда, което води до увеличаване на общите приходи, получени от управителя на инфраструктура, е допустимо обаче само когато такава такса се прилага за автомобилен превоз на товари в съответствие с правото на Съюза.

Ако налагането на такса за разходи поради въздействията върху околната среда води до генериране на допълнителен приход, държавите-членки решава как да се използва приходът.

Държавите-членки гарантират съхраняването на необходимата информация и проследяемостта на произхода на таксите за въздействията върху околната среда и тяхното прилагане. Държавите-членки предоставят тази информация на Комисията по нейно искане.”

Директива 2012/34/ЕС, Чл 32 (4): “Таксите за инфраструктура за използване на железопътни коридори, уточнени в Решение 2009/561/ЕО на Комисията (14) се разграничават, за да се насърчи оборудването на влаковете с ETCS, съответстваща на версията, приета с Решение 2008/386/ЕО на Комисията (15) и последващите версии. Това разграничаване не води до каквато и да била обща промяна в приходите на управителя на инфраструктура.

Независимо от това задължение държавите-членки могат да решат, че това разграничаване на инфраструктурни такси не се прилага за железопътните линии, посочени в Решение 2009/561/ЕО, по които могат да се движат единствено влакове, оборудвани с ETCS.

Държавите-членки могат да решат да разширят обхвата на това разграничаване до железопътните линии, които не са посочени в Решение 2009/561/ЕО.

Преди 16 юни 2015 и след извършване на оценка на въздействието Комисията приема мерки за определяне на условията, които трябва да се спазват при прилагането на разграничаване на таксата за ползване на инфраструктурата, в съответствие с график, съответстващ на Европейския план за внедряване на ERTMS, установен с Решение 2009/561/ЕО, и като се гарантира, че това не води до каквато и да била обща промяна в приходите на управителя на инфраструктура. Тези мерки за изпълнение адаптират условията за разграничаване, приложими за влакове, извършващи местни и регионални железопътни услуги при използване на ограничен участък от железопътните коридори, определени в Решение 2009/561/ЕО. 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 в железопътния сектор като цяло.”

За изчисляването на преките разходи:

- Инфраструктурният управител трябва да калкулира средната единична стойност на преките разходи като раздели преките разходи за цялата мрежа на броя влак-км и/или тон-км за последната година, за която са налични данни.

Прилагат се следните параметри:

- дължина на влака и/или брой на вагоните във влака;
- маса на влака;
- маса на окачването на превозното средство;
- максимално разрешена скорост на влака;
- тягова мощност на мотриса;
- осово натоварване и/или брой на осите;
- регистриран брой бандажни колела
- надлъжната якост на превозните средства и хоризонтални сили, които оказват влияние върху железния път
- консумирана и измерена електрическа мощност като параметър за таксуване за износването на контактната мрежа или електрическите релси;
- всички други параметри, за които Инфраструктурният управител може да демонстрира пред Регулаторния орган, че стойностите, включително измененията от тези стойности, когато е приложимо, са обективно измерени и записани.

3.1.2. Основни допускания при разпределението на разходите на НКЖИ

Директива 2012/34/ЕС и свързаният с нея проект на Регламент за изпълнение, посочват общите принципи за изчисляване на преките разходи, определяйки рамката на допустимите и недопустимите разходи. При изготвянето на основното предложение за методиката, Консултантът използва тези общи принципи и правила.



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



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



ПРОЕКТЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

- Режимните разходи не могат да бъдат разпределени към преките разходи за минималния пакет за достъп, които инфраструктурните такси следва да покриват. В системата на разпределение на разходите на НКЖИ, режимните разходи по райони включват разходите за експерти по експлоатационно поддържане, които не са членове на екипите за поддържане, но работят в района и дейността им може да бъде пряко свързана с движението на влаковете. За всеки експерт, Консултантът заедно с НКЖИ прецени и реши дали работата му е пряко свързана с движението на влаковете или не. В случай, че работата е пряко свързана с движението на влаковете, разходите за този експерт са разглеждани като преки разходи.
- Режимните разходи на НКЖИ за 2013 г. включват ваучери за храна, които са част от социалните разходи за персонала. Консултантът разпредели тези разходи към преките разходи, пропорционално на броя на служителите, отговарящи за различните видове дейности.
- Изчисляването на пълните разходи като основа за таксите за достъп до услуги, различни от минималния пакет за достъп, трябва да взема под внимание режимните разходи на НКЖИ. За да се направи това, обаче, към момента липсва алгоритъм за разпределение. В тази връзка, Консултантът препоръчва 15% от режимните разходи да се считат за оперативни разходи, каквато е практиката в повечето железници в Европа. На по-късен етап, следва да се направи по-точен анализ.
- 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 гариране.



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



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



European Investment Bank

ПРОЕКЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

- 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.

При работата си върху таблиците с данните за разходите на НКЖИ, Консултантът направи разпределение на разходите към следните основни пера:

- Пакета за минимален достъп;
- Достъпа и използването на товарни гари и разпределителни гари;
- Гарирането на коловози в гари и странични коловози;
- Ползването на вагонни везни;
- Почистването и дезинфекцията на вагони;
- Достъпа и ползване на пътнически гари.

3.1.3. Разпределение на разходите за управление на движението

3.1.3.1. Преки разходи за ръководители движение и стрелочници

В рамките на Регламента за Изпълнение на ЕС разходите за ръководители движение и стрелочници не се определят като преки разходи, тъй като тяхната дейност е управлявана по електронен път. Въпреки това, тъй като много гари в България работят с локални гарови осигурителни инсталации и централизации и някои гари и възли не разполагат със системи за централизация, се счита, че тези разходи възникват директно от извършване на влаковата услуга и частично могат да бъдат включени в изчисляването на преките разходи. По отношение на персонала гарите на НКЖИ, Консултантът предлага в сумата на преките разходи да се включат до 10% от заплатите на ръководителите движение и стрелочниците, когато те работят с гарови осигурителни инсталации и 20% от заплатите на ръководителите движение и стрелочниците, когато те работят с механични или електромеханични системи за управление. Разходите за ръководителите движение и стрелочници работещи в товарните гари и товарни съоръжения за отчетени отделно и затова могат изцяло да се включат в общите разходи, върху които да се базира изчисляването на таксите за ползване на тези обслужващи съоръжения. Разходите за персонал са изчислени въз основа на информацията, предпоставена от НКЖИ за 2013 г.

Резултатите от тези допускания са както следва:

Разпределение на разходи за ръководители движение и стрелочници, заети по гаровите осигурителни инсталации	в 1000 BGN					
	Персонал		Разходи за заплати и социални осигуровки		Преки разходи 10/20% *	За товарните съоръжения се таксуват 100%
	Главни линии	Товарни съоръжения	Главни линии	Товарни съоръжения	Главни линии	Товарни съоръжения
Общо:	3 674	155	42 706	1 830	5 978	1 830
Гари без гарова осигурителна инсталация или с електро-механични или механични гарови осигурителни инсталации (20%)	1 475	60	17 071	694	3 414	694
Гари с гарови осигурителни инсталации (10%)	2 199	95	25 636	1 136	2 564	1 136

Източник: Консултант

Таблица 6. Резултати – Разпределение на разходите за заплати

* 10% е частта от заплатите и социалните осигуровки, които се разпределят към преките разходи за ръководители движение и стрелочници, заети в дейности, осъществявани чрез гарови осигурителни инсталации;

* -20% е частта на заплатите и социалните осигуровки, разпределени като преки разходи за ръководители движение и стрелочници заети в дейности, осъществявани чрез механични или електромеханични гарови осигурителни инсталации.

В резултат, около 15% от разходите за Управление на движението и гаровата дейност се разпределят като преки разходи за таксите за минималния пакет за достъп.

3.1.3.1.1. Подробно описание на разпределението на разходите за ръководителите движение и стрелочниците

Разпределението на разходите за персонала зает в системата за управление и контрол на движението в гарите се основава на анализа на данните, предоставени от НКЖИ. Тези данни бяха предоставени във формат MS Excel и съдържат информация за "Управление на движението на влаковете и на дейностите в гарите" за подразделения София, Пловдив и Горна Оряховица.

Анализът на данните, предоставени от НКЖИ се реализира в следните фази:

1. *Разпределение на броя на персонала според заеманата длъжност и категория гара* - за целите на изчисляването на преките разходи се взимат предвид само конкретни длъжности и броя ръководители движение, стрелочници и оператори на железопътни прелези. Тези позиции бяха разпределени по категории в съответните железопътни гари в рамките на НКЖИ, а именно - категория "Екстра", категория "I", категория "II" и категория "III".
2. *Разпределение според типовете гарови осигурителни инсталации в железопътните гари* - разпределението се прилага спрямо следния тип гарови осигурителни инсталации - електромеханична, релейни системи за ключови зависимости, системи за безопасност с или без пулт за временен контрол, всички видове релейни и компютъризирани централизации.
3. Прилагане на 10% / 20% категоризация за всяка жп гара - за целите на изчисляването на преките разходи след разпределение по железопътни гари се прилага:
 - 10% категории железопътни гари - всички видове релейни централизации и компютъризирани централизации;
 - 20% категории железопътни гари - електромеханична, релейни системи за ключови зависимости и системи за безопасност с или без пулт за временен контрол;
4. *Разпределение на персонала в товарните и разпределителни гари* – общият брой на ръководителите движение, стрелочниците и операторите на железопътни прелези за следните железопътни гари бе разпределен отделно от по-горе цитираните 10%/20% категории на железопътни гари – Товарна гара София, „Подуене“ категория II, Пловдив Разпределителна, Бургас Разпределителна, Горна Оряховица Разпределителна, Русе Разпределителна, Русе запад/север, Русе Север и Варна Ферибот.
5. *Изчисляване на заплатите на служителите според заеманата длъжност категория* - основа за изчисление са годишните заплати (включително социални осигуровки, ваучери и т.н.) за служителите на длъжности свързани с работа с гарови осигурителни инсталации управление и контрол в гарите, и по-точно - ръководител движение клас II и стрелочник клас I. За целите на подробното изчисляване на преките разходи, Консултантът използва стойностите на заплатите за длъжностите ръководител движение клас I и стрелочник клас II, налични от предишно проучване изпълнено по проект BG0002-03 "Железопътно организационно реструктуриране". По-нататък Консултантът използва следното разпределение на заплатите според клас заплата и категория ЖП гара:

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

6. Изчисляване на преките разходи за всяко едно от поделенията на "Управление и контрол на трафика и дейностите в железопътните гари" в София, Пловдив и Горна Оряховица - окончателните изчисления на преките разходи са направени от Консултанта за всяко едно поделение от "Управление и контрол на трафика и дейностите в железопътните гари" и за НКЖИ като цяло.

3.1.3.2. Оператори на железопътни прелези

Преките разходи на операторите на механичните системи на железопътните прелези се изчисляват като 15% от общите им разходи.

3.1.3.3. Ваучери за храна

Разходите за ваучери за храна за служителите на НКЖИ, заети в управление на движението на влаковете (част от минималния пакет за достъп) се включват в преките разходи като 15% от общите разходи за ваучери за храна на всички служители от поделение УДВГД.

3.1.3.4. Таблици за разпределение на разходите за управление на движението

N	ВИДОВЕ АНАЛИТИЧНИ РАЗХОДИ по икономически елементи на дейността в поделение УДВГД към 31.12.2013 г.	ОБЩО РАЗХОДИ	Предварително разпределение на разходите за основния пакет/ други услуги							
			Общо разходи, приети като приемливи	% ИГ	Разпределени към ИГ	Товарни съоръжения	Коловози	Гари	Вагонни везни	Дезинфекция
101	Разходи за експлоатация и текущо поддръжане в обособени пътнически гари - София, Пловдив, Русе в т.ч.:	2 972 030	1 637 358				xx	1 637 358		
102	Разходи за експлоатация и текущо поддръжане в обособени товарни гари - София, Пловдив, Русе в т.ч.:	155 225	155 225			155 225				
103	Разходи за експлоатация и текущо поддръжане в обособени разпределителни гари - Пловдив, Горна Оряховица, Русе, Пловдив, Бургас в т.ч.:	2 105 662	1 830 030			1 830 030				
104	Разходи за експлоатация и текущо поддръжане в гари, обслужващи и двата трафика - пътническо и товарно движение в т.ч.:	49 357 241	42 706 488	14%	5 977 720		xx			
105	Разходи за експлоатация и текущо поддръжане на гарите на Ферибот в т.ч.:	90 923	90 923			90 923				
106	Разходи за прелези в т.ч.:	3 726 052	3 685 606	15%	552 841					
108	Разходи за текущо поддръжане и експлоатация на терминал за комбинирани превози на гара Драгоман в т.ч.:						xx			
120	Разходи за ремонт на приемни здания на гари, гарови перони, постови кабинни, прелезопазачници и спирки по стопански начин в т.ч.:	212 689	212 689					212 689		
123	Разходи за ремонт на приемни здания на гари, гарови перони, постови кабинни, прелезопазачници и спирки чрез възлагане в т.ч.:	1 957 239	1 957 239					1 957 239		
124	Разходи за ремонт на терминал за комбинирани превози на гара Драгоман в т.ч.:						xx			
1100	Разходи за дезинфекционни станции и дезинфекционни пунктове.	210 986	210 986							210 986
1101	Разходи за поддръжане на кангари и кантарен участък в Пловдив.	531 264	531 264						531 264	
744	Ваучери за храна	3 438 230	3 438 230	15%	515 738					
	ОБЩО РАЗХОДИ ПО ИК. ЕЛЕМЕНТИ - ГРУПА 101 ОПР	72 130 639	56 456 038		7 046 296	2 076 178		3 807 286	531 264	210 986

Източник: Консултант

Фигура 10: Разпределение на разходите за управление на движението към различните услуги на НКЖИ

Режийните разходи включват няколко елемента, като например разходите за управление на недвижими имоти, които частично могат да бъдат разпределени към разходите за гарови услуги. На този етап Консултантът не е в състояние да идентифицира изцяло тези разходи. Гарите се ползват за целите на трафика, за продажба на билети на пътници, за обособени чакални и перони, за отдаване под наем на площи за магазини, заведения и офиси. Ценовата листа на услугите, зададена в Приложение 7 на Референтния документ за мрежата, включва цените за отдаване под наем на гарови площи на железопътни предприятия за пътнически и товарни превози. Цената е в лв./m², а списъкът е изготвен от дирекция "Финанси и управление на собствеността" на НКЖИ. В ценовата листа са включени също тарифите за магазини, ресторанти, банкомати и др. Тази ценова листа, обаче не може да бъде база за таксуване на железопътните предприятия при спиране на гарите.

N	ВИДОВЕ АНАЛИТИЧНИ РАЗХОДИ по икономически елементи на дейността в поделение УДВГД към 31.12.2013 г.	ОБЩО РАЗХОДИ	Предварително разпределение на разходите за основния пакет/ други услуги											
			Разпределени към ИП	Материали	Гориво за други нужди	Електроенергия за други нужди	Топлинна енергия	Външни услуги	Амортизация	Заплати	Социални осигуровни	Други разходи		
101	Разходи за експлоатация и текущо поддържане в обособени пътнически гарии - София, Пловдив, Русе в т.ч.:	2 972 030												
102	Разходи за експлоатация и текущо поддържане в обособени товарни гарии - София, Русе в т.ч.:	155 225												
103	Разходи за експлоатация и текущо поддържане в обособени разпределителни гарии - Пловдив, Горна Оряховица, Русе, Пловдив, Бургас в т.ч.:	2 105 662												
104	Разходи за експлоатация и текущо поддържане в гарии, обслужващи и двата трафика - пътническо и товарно движение в т.ч.:	49 357 241	5 977 720								4 483 290		1 494 430	
105	Разходи за експлоатация и текущо поддържане на гарите на Ферибот в т.ч.:	90 923												
106	Разходи за прелези в т.ч.:	3 726 052	552 841								450 983		101 858	
108	Разходи за текущо поддържане и експлоатация на терминал за комбинирани превози на гара Драгоман в т.ч.:													
120	Разходи за ремонт на приемни здания на гарии, гарови перони, постови кабинни, прелезопазачници и спирки по стопански начин в т.ч.:	212 689												
123	Разходи за ремонт на приемни здания на гарии, гарови перони, постови кабинни, прелезопазачници и спирки чрез възлагане в т.ч.:	1 957 239												
124	Разходи за ремонт на терминал за комбинирани превози на гара Драгоман в т.ч.:													
1100	Разходи за дезинфекционни станции и дезинфекционни пунктове.	210 986												
1101	Разходи за поддържане на кантари и кантарен участък в Пловдив.	531 264												
744	Ваучери за храна	3 438 230	515 735										515 735	
	ОБЩО РАЗХОДИ ПО ИК. ЕЛЕМЕНТИ - ГРУПА 10Т ОИР	72 130 639	7 046 296								4 934 273		2 112 023	

Източник: Консултант

Фигура 11: Разпределяне на разходите за управление на движението за минималния пакет за достъп към разходи по икономически елементи



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



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



European Investment Bank

ПРОЕКЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

3.1.4. Разпределение на разходите за поддържане на железен път

В изчисляването на преките разходи могат да бъдат включени всички разходи за поддръжка, които варират в зависимост от движението на влаковете. Това се отнася за поддържането на железния път и стрелките, както и за ежедневното превантивно механизирано поддържане.

- Тъй като всички дейности по модернизиране на мрежата са финансирани от държавата и не са включени във финансовите отчети, разходите за обновяване не са взети под внимание в процеса на разпределение на разходите. Свързаната с това амортизация също не следва да се включва в изчисляването на преките разходи.
- Разходите за поддръжка на стоманени мостове не са включени в преките разходи.
- Амортизацията на машините и съоръженията за поддръжка може да бъде включена в изчисляването на преките разходи.
- В счетоводната система за разпределение на разходите на НКЖИ, разходите за поддръжка на коловози, използвани като обслужващи съоръжения на товарни гари/разпределителни гари и странични коловози, не са отделени от общите разходи за коловози. Настоящата система за отчитане на разходите на НКЖИ е предвидена да отчита разходите според инфраструктурата (например: сума на разходите в даден участък), а не според услугата за която се отнасят (например: общи разходи за предоставяне на услугата за гарирание).
- Поддържането на стрелките и страничните коловози е представено като отделен елемент в таблицата за разпределение. Консултантът предвижда 10% от тези общи разходи да се разпределят към страничните коловози, а експертите на НКЖИ смятат, че 20% е по-реалистично предположение. По принцип, поради недостига на средства и не толкова доброто състояние на инфраструктурата, НКЖИ се опитва да оползотвори наличните средства за поддръжка, като дава приоритет на основните линии. Въпреки това трябва да се отбележи, че механизирано поддържане следва да се извършва и на страничните коловози, с оглед избягване на честите дерайлирования при използването им.
- Накрая, 85% от всички разходи по поддържането на стрелките и страничните коловози се разпределят като преки разходи за поддържане на стрелки, а 15% се разпределят като преки разходи за поддържане на странични коловози/разпределителни гари.
- За да се калкулират преките разходи за другите услуги, различни от минималния пакет за достъп, могат да бъдат взети под внимание само някои от разходите за дейността. В момента системата на отчитане и разпределение на разходите на НКЖИ извършва

ПРОЕКЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

разпределение на разходите към отделни инфраструктурни елементи (линии и гари). Въпреки това, с цел постигане на прозрачност и съответствие с дефинициите и правилата на ЕС, в бъдеще системата за отчитане и разпределение на разходите трябва да регистрира разходите, съгласно вида на предоставяните услуги.

N	ВИДОВЕ АНАЛИТИЧНИ РАЗХОДИ по икономически елементи на дейността в поделение ЖПС към 31.12.2013 г.	ОБЩО РАЗХОДИ	Предварително разпределение на разходите за основния пакет/ други услуги							
			Общо разходи, приети като приемливи	% ИГ	Разпределени към ИГ	Товарни съоръжения	Коловози	Гари	Вагошни возни	Дезинфекция
401	Текущо поддържане на железен път в т.ч.:	43 718 723	10 384 682	100%	10 384 682					
403	Текущо поддържане на изкуствените съоръжения в т.ч.:	6 704 465	904 170							
404	Изпитване на мостове и технически надзор в т.ч.:	195 947	195 947							
405	Механизирано поддържане на текущия железен път с тежка пътна	737 863	737 863	100%	737 863					
407	Текущо поддържане на гарови коловози и стрелки в т.ч.:	19 293 492	10 026 142	85%	8 522 221	751 961	751 961			
408	Механизирано поддържане на гарови коловози и стрелки с тежка пътна механизация на ЖПС в т.ч.:	17 562	17 562	90%	15 806	878	878			
410	Текущо поддържане на прелези в т.ч.:	679 522	40 212	100%	40 212					
411	Охрана на железния път и съоръженията към него.	6 959 940	6 959 940	100%	6 959 940					
412	Обезтравяване на железния път, обезтревителин влак жпс Враца	187 860	187 860	100%	187 860					
413	Мероприятия, свързани със снеготазитата и природните бедствия, извършвани ръчно и механизирани в т.ч.:	108 144	108 144	100%	108 144					
414	Издръжка на приложен и помощен персонал.	4 370 614	4 370 614	100%	4 370 614					
417	Разходи за поддръжка на кантарите в гарите.	497								497
421	Разходи за издръжка на ТПМ в пътните колони в т.ч.:	1 920 635	1 920 635	100%	1 920 635					
422	Разходи за ремонт и престой на ТПМ и пътни колони в т.ч.:	3 573 429	3 573 429	100%	3 573 429					
423	Разходи на пътно стопанство за Ферибот в т.ч.:	15 099	15 099			15 099				
450	Среден или междинен ремонт стрелки в т.ч.:	2 492 132	2 492 132	90%	2 242 919	124 607	124 607			
452	Полгане на безнаставов релсов път в т.ч.:	125 620	125 620	100%	125 620					
454	Среден ремонт на железен път в т.ч.:	9 613 735	9 613 735	100%	9 613 735					
456	Ремонт на жп. съоръжения, мостове, тунели, прелези, карриери и др. в т.ч.:	204 958	204 958							
461	Полгане на безнаставов релсов път.	19 315	19 315	100%	19 315					
463	Среден ремонт на железен път.	1 914 889	1 914 889	100%	1 914 889					
465	Ремонт на жп. съоръжения, мостове, тунели, сгради, прелези, карриери и др.	260 624	260 624							
469	Разходи за ремонт на кантарите в гарите.									XX
470	Аварийни ремонти.	586 345	586 345							XX
471	Разходи за ремонт на сгради.	354 886								XX
480	Разходи на пътно стопанство за ферибот.					XX				
481	Разходи за ремонт на терминал за комбинирани превози на гара Драгоман чрез възлагане.					XX				
1402	Производство и възстановяване на резервни части и материали по текущо поддържане на ж.път и съоръженията към него в работилниците в т.ч.:	3 738 668	3 077 173	90%	2 769 456	153 859	153 859			
1403	Разходи за карриери.	1 167 796								
1410	Разходи за издръжка на база за лепени настави.	1 500 962	488 259	100%	488 259					
1413	Разходи за възстановителни влакове.	1 380 904	1 314 765							
1423	Разходи за поддръжка на оборудване в железопътна база	328 560	259 246	100%	259 246					
744	Ваучери за храна.	3 078 013	3 078 013	90%	2 770 212	153 901	153 901			
	ОБЩО РАЗХОДИ ПО ИКЛЕМЕНТИ - ГРУПА 1 ОТ ОПР	149 439 178	62 877 870		57 025 056	1 200 304	1 185 205			497

Източник: Консултант

Фигура 12: Разпределение на разходите за поддържане на железния път към различните услуги на

НКЖИ

ПРОЕКТЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

N	ВИДОВЕ АНАЛИТИЧНИ РАЗХОДИ по икономически елементи на дейността в подделение ЖПС към 31.12.2013 г.	ОБЩО РАЗХОДИ	Предварително разпределение на разходите за основния пакет/ други услуги											
			Разпределени към ИТ	Материали	Гориво за други нужди	Електроенергия за други нужди	Топлинна енергия	Външни услуги	Амортизация	Залати	Социални осигуровки	Други разходи		
401	Текущо поддръжане на железен път в т.ч.:	43 718 723	10 384 682	2 091 517	477 927							6 287 795	1 479 804	47 639
403	Текущо поддръжане на изкуствените съоръжения	6 704 465												
404	Изпитване на мостове и технически надзор	195 947												
405	Механизирано поддръжане на текущия железен път с тежка пълна механизация на ЖПС в т.ч.:	737 863	737 863	72 808	254 586						5 557	303 125	69 117	32 670
407	Текущо поддръжане на гарови козовози и стрелки в т.ч.:	19 293 492	8 522 221	490 260	34 269	116 842						6 469 075	1 411 756	20
408	Механизирано поддръжане на гарови козовози и стрелки с тежка пълна механизация на ЖПС в т.ч.:	17 562	15 806								9 072	5 275	1 459	
410	Текущо поддръжане на прелези в т.ч.:	679 522	40 212	6 996	209							26 700	6 307	
411	Охрана на железния път и съоръженията към него.	6 959 940	6 959 940	420								92	5 655 504	1 303 924
412	Grass cutting along the railway track, grass cutting train Vraca, including:	187 860	187 860	73 763	5 893							1 386	87 166	19 652
413	Мероприятия, свързани със снеготазитата и природните бедствия, извършвани ръчно и механизирани в т.ч.:	108 144	108 144	75								72	86 272	21 725
414	Издръжка на приложен и помощен персонал.	4 370 614	4 370 614										3 570 714	799 478
417	Разходи за поддръжка на кангарите в гарите.	497												
421	Разходи за издръжка на ТПМ в пътнически колонии в т.ч.:	1 920 635	1 920 635	33 082	820 164							997	590 873	163 439
422	Разходи за ремонт и престой на ТПМ и пътни колонии в т.ч.:	3 573 429	3 573 429	1 085 763	50 704								268 342	73 975
423	Разходи на пълно стопанство за Ферибот в т.ч.:	15 099												
450	Среден или междинен ремонт стрелки в т.ч.:	2 492 132	2 242 919	1 888 110	3 161							275 632	38 014	6 992
452	Полагане на безнаставов релсов път в т.ч.:	125 620	125 620	93 761	1 179							30 270		410
454	Среден ремонт на железен път в т.ч.:	9 613 735	9 613 735	5 250 429	875 032							2 946 965	150 725	33 508
456	Ремонт на жп. съоръжения, мостове, тунели, прелези, карриери и др. в т.ч.:	204 958												
461	Полагане на безнаставов релсов път.	19 315	19 315	2 123								2 152		15 040
463	Среден ремонт на железен път.	1 914 889	1 914 889	393 317	1 576							1 354 628		165 368
465	Ремонт на жп. съоръжения, мостове, тунели, стради, прелези, карриери и др.	260 624												
470	Аварийни ремонти.	586 345												
1402	Производство и възстановяване на резервни части и материали по текущо поддръжане на жп. път и съоръженията към него в работилниците в т.ч.:	3 738 668	2 769 456	266 487	75 520	86 367						149 942	1 754 624	392 973
1403	Разходи за карриери.	1 167 796												
1410	Разходи за издръжка на база за лепенни настави.	1 500 962	488 259	26 505	1 300	41 176						122 929	142 192	32 951
1413	Разходи за възстановителни влакове.	1 380 904												121 206
1423	Разходи за поддръжка на оборудване в железопътна база	328 560	259 246	1 548	6 300							129 103	95 634	24 075
744	Вавчери за храна.	3 078 013	2 770 212											2 770 212
	ОБЩО РАЗХОДИ ПО ИКОНОМИЧЕСКИ ЕЛЕМЕНТИ - ГРУПА 10Т ОИР	149 439 178	57 025 056	11 776 964	2 607 819	244 385	129 103	5 196 659	1 873 444	25 460 471	8 587 808	1 146 354		

Източник: Консултант

Фигура 13: Разпределение на разходите за поддръжка на железния път за минималния пакет за достъп към разходи по икономически елементи

3.1.5. Разпределение на разходите за Сигнализация и Телекомуникации

Тук единствените разходи, които могат да бъдат включени в преките разходи, като основа за изчисляване на таксите за минималния пакет за достъп, са тези, свързани с поддържането на стрелките.

Беше направен следния анализ:

- Поддържането на стрелките се извършва от персонала, зает в поддържането на системите по сигнализация. Дейностите са различни за механично задвижваните стрелки, за механичните системи за сигнализация с ключов и автоматичен контрол на стрелките. Консултантът анализира коефициента на разпределение на разходите за персонала по поддържането спрямо гарите и различни системи за централизация. По-голямата част от дейността се извършва от служители под общото название механични експерти, тъй като наименованието на длъжността е останало от времето, когато всички системи са били механични. Понастоящем, тъй като в експлоатация има и изцяло електрически/електронни системи, т. нар електро-специалисти работят в относително малък брой гари.

ПРОЕКТЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Основният извод от проведените разговори с българските железопътни експерти е, че по-голямата част от работните часове на механиците може да се отнесе към механизирано поддържане на стрелките, включително регулирането на контролните механизми, отоплението на стрелките през зимата и работата на системите за управление на електрически стрелки. 454 техници/механици от списъците на всички служители са определени като заети в поддържането на стрелките за основните линии, 19 са определени като работещи в обслужващи товарни съоръжения и гари и 32 - като електромеханици по поддържането.

- Въз основа на средните разходи за персонал за 2013 г., Консултантът предлага 67% от разходите за персонала, зает по поддържането на стрелките да се разпределят като преки разходи, и по 2,5% да се разпределят към обслужващите товарни съоръжения и страничните коловози.
- Подделение „Сигнализация и Телекомуникации“ поддържа всички комуникационни системи, като тези разходи не се разглеждат като преки разходи. Въпреки това, част от тях могат да бъдат разпределени към таксуването на други услуги.

N	ВИДОВЕ АНАЛИТИЧНИ РАЗХОДИ по икономически елементи на дейността в подделение СИП към 31.12.2013 г.	ОБЩО РАЗХОДИ	Предварително разпределение на разходите за основния пакет/ други услуги								
			Общо разходи, приети като	% ИТ	Разпределени към	Товарни съоръжения	Коловози	Гари	Вагонови везни	Дезинфекция	
301	Текущо поддържане на мрежи за средно и ниско напрежение, трафопостове, осветление, отопление на стрелки в т.ч.:	1 525 151	1 339 688	15%	200 953	xx	xx				
330	Разходите за ремонт на мрежи за средно и ниско напрежение, осветление и отопление на стрелки, извършван по стопански начин, в т.ч.	248 929	248 929	15%	37 339	xx	xx				
331	Разходи за ремонт на мрежи за средно и ниско напрежение, осветление и отопление на стрелки извършван чрез възлагане.	85 767	85 767	15%	12 865	xx	xx				
333-335	Разходи за ремонт на мрежи за средно и ниско напрежение, извършван по стопански начин за Ферибот.					xx					
336-338	Разходи за ремонт на мрежи за средно и ниско напрежение, извършван по стопански начин за терминал на гара Драгоман в т.ч.:					xx					
501	Текущо поддържане на оперативни телефонни връзки (медни и оптични кабели и въздушни линии, аварийни колонки, гарови концентратори, диспечерски устройства, часовници) в т.ч.:	1 564 237				xx	xx	xx			
502	Текущо поддържане на ВЧ уредби, преносни и мултиплексни устройства, автоматични телефонни и телеграфни централи, мрежа за предаване на данни, терминални устройства в т.ч.:	1 320 526				xx	xx	xx			
523-525	Разходи за ремонт на телекомуникационна техника, извършван по стопански начин за Ферибот.										
526-528	Разходи за ремонт на телекомуникационна техника, извършван по стопански начин за терминал на гара Драгоман в т.ч.:										
530	Текущо поддържане на съоръжения и устройства за сигнализация, централизации, кабелна и канална мрежа, автоматична локомотивна сигнализация /без ГАЦ/ в т.ч.:	10 118 821	8 124 903	67%	5 403 060	203 123	203 123				
540	Разходи за ремонт на осигурителна техника, извършван по стопански начин в т.ч.:	612 845	136 243	15%	20 436						
744	Вучери за храна	953 429	953 429	67%	634 030	23 836	23 836				
	ОБЩО РАЗХОДИ ПО ИК.ЕЛЕМЕНТИ - ГРУПА ГОТ ОИР	39 284 615	10 888 959		6 308 685	226 958	226 958				

Източник: Консултант

Фигура 14: Разпределение на разходите за сигнализация и телекомуникации към различните услуги на НКЖИ

N	ВИДОВЕ АНАЛИТИЧНИ РАЗХОДИ по икономически елементи на дейността в поделегане СИП към 31.12.2013 г.	ОБЩО РАЗХОДИ	Предварително разпределение на разходите за основния пакет/ други услуги											
			Разпределени към ИТ	Материали	Гориво за други нужди	Електроенергия за други нужди	Топлинна енергия	Външни услуги	Амортизация	Заплати	Социални осигуровани	Други разходи		
301	Текущо поддържане на мрежи за средно и ниско напрежение, телефонистове, осветление, отопление на стрелки в т.ч.:	1 525 151	200 953	24 791	2 558	45 944			2 310			100 626	22 916	1 809
330	Разходите за ремонт на мрежи за средно и ниско напрежение, осветление и отопление на стрелки, извършван по стопански начин, в т.ч.	248 929	37 339	28 513	119							7 373	1 335	
331	Разходи за ремонт на мрежи за средно и ниско напрежение, осветление и отопление на стрелки извършван чрез възлагане.	85 767	12 865						12 865					
333-335	Разходи за ремонт на мрежи за средно и ниско напрежение, извършван по стопански начин за Ферибот.													
336-338	Разходи за ремонт на мрежи за средно и ниско напрежение, извършван по стопански начин за терминал на гара Драгоман в т.ч.:													
501	Текущо поддържане на оперативни телефонни връзки (медни и оптични кабелни и въздушни линии, аварийни колонки, гарови концентратори, диспечерски устройства, часовници) в т.ч.:	1 564 237												
502	Текущо поддържане на ИЧ уредби, преносни и мултиплексни устройства, автоматични телефонни и телеграфни централи, мрежа за предаване на данни, терминални устройства в т.ч.:	1 320 526												
523-525	Разходи за ремонт на телекомуникационна техника, извършван по стопански начин за Ферибот.													
526-528	Разходи за ремонт на телекомуникационна техника, извършван по стопански начин за терминал на гара Драгоман в т.ч.:													
530	Текущо поддържане на съоръжения и устройства за сигнализация, централизации, кабелна и канална мрежа, автоматична локомотивна сигнализация /без ГАЦ/ в т.ч.:	10 118 821	5 403 060									414 756	988 304	
540	Разходи за ремонт на осигурителна техника, извършван по стопански начин в т.ч.:	612 845	20 436									17 304	3 132	
744	Вачери за храна	953 429	634 030										634 030	
ОБЩО РАЗХОДИ ПО ИКЕЛЕМЕНТИ-ГРУПА 1 ОТ ОПР		39 284 615	6 308 685	53 304	2 677	45 944			15 175			4 540 059	1 649 718	1 809

Източник: Консултант

Фигура 15: Разпределение на разходите за сигнализация и телекомуникации за минималния пакет за достъп към разходи по икономически елементи

3.1.6. Разпределение на разходите за електроразпределение

Консултантът направи анализ кои разходи, свързани с достъпа до разпределение на електрическа енергия биха могли да бъдат включени като база за таксуване в изчисляването на преките разходи, съгласно новите регламенти на ЕС. Пълното съответствие с нормативната уредба на ЕС изисква **достъпът до електроразпределителната мрежа да бъде част от минималния пакет за достъп**, който Инфраструктурните управители предоставят на железопътните предприятия, и затова следва да се таксува на база преки разходи.

Анализът бе направен по следния начин:

Регистрираните от НКЖИ общи разходи за поддържане на контактната мрежа, бяха разпределени както следва: 90% към основните линии, 5% към товарни обслужващи съоръжения и 5% към странични коловози.

Около половината подстанции в България все още са с локално управление. Същият принцип на разпределение на разходите се прилага и за локално управляваните системи за сигнализация и телекомуникации: 15% от разходите за персонал в тези подстанции са включени в преките разходи.

НКЖИ има разходи за електроенергия за технологични нужди (около 13 милиона лв. за 2013 г.) свързани с разпределението на тягова електроенергия. Тази сума варира в зависимост от общите

влак-километри и се таксува от НКЖИ за сметка на железопътните предприятия. Общата сума се разпределя към преките разходи за разпределение на електрическа енергия и следва да бъде включена в бъдещата такса за достъп до електроразпределение в рамките на минималния пакет за достъп. Разпределят се и разходите за електроенергията за предварително затопляне на пътнически влакове и въпреки, че тази услуга може да се таксува и заплаща отделно, Консултантът не е в състояние да идентифицира пълните разходи, на база на които да се извършва това.

N	ВИДОВЕ АНАЛИТИЧНИ РАЗХОДИ по икономически елементи на дейността в поделение Електроразпределение към 31.12.2013 г.	ОБЩО РАЗХОДИ	Preliminary allocation basic package / other services								
			Общо разходи, приети като приемливи	% ИП	Разпредел ени към ИП	Товарни съоръжения	Коловози	Гари	Вагонни вези	Дезинфек ция	
1. КОНТАКТНА МРЕЖА		30 021 079									
A. РАЗХОДИ ЗА ТЕКУЩО ПОДДЪРЖАНЕ		29 883 463									
601	Текущо поддръжане на контактната мрежа.	6 470 694	6 470 694	90%	5 823 625	323 535	323 535				
602	Издръжка на механизация за текущо поддръжане на контактната мрежа	4 229 990	4 229 990	90%	3 806 991	211 500	211 500				
Б. РАЗХОДИ ЗА РЕМОТ		137 616									
621	Разходи за ремонт на контактната мрежа, извършван по стопански начин	109 120	109 120	90%	98 208	5 456	5 456				
622	Разходи за ремонт на контактната мрежа, извършван чрез възлагане.	20 545	20 545	90%	18 491	1 027	1 027				
623	Разходи за аварийен ремонт на контактната мрежа.	7 951	7 951	90%	7 156	398	398				
2. ТЯГОВИ ПОДСТАНЦИИ		5 442 147									
A. РАЗХОДИ ЗА ТЕКУЩО ПОДДЪРЖАНЕ		5 422 969									
631	Текущо поддръжане на тяговите подстанции	2 172 226	162 333	15%	24 350	8 117	8 117				
3. ТЪРГОВСКО ИЗМЕРВАНЕ НА ЕЛЕКТРОЕНЕРГИЯ В ЛОКОМОТИВИТЕ											
4. РАЗХОДИ ЗА РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ		253 490									
TOTAL MAIN ACTIVITY		35 716 716									
ВСИЧКО СПОМАГАТЕЛНА ДЕЙНОСТ		345 187									
ОБЩОПРОИЗВОДСТВЕНИ РАЗХОДИ											
704	Електроенергия за осветление и производствени нужди и топлинна енергия.	13 416 224	13 404 236	100%	13 404 236	xx	xx				
744	Ваучери за храна	789 030	789 030	9%	69 888						
ОБЩОПРОИЗВОДСТВЕНИ РАЗХОДИ		16 782 361									
ВСИЧКО АДМ-УПРАВЛЕНСКИ РАЗХОДИ		3 310 009									
ОБЩО РАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА ПО АНАЛ.ОТЧЕТ		56 164 190									
ОБЩО РАЗХОДИ ПО ИК.ЕЛЕМЕНТИ - ГРУПА 1 ОТ ОПР		61 650 599	25 193 899		23 252 944	550 032	550 032				

Източник: Консултант

Фигура 16: Разпределение на разходите за електроразпределение към различните услуги на НКЖИ

ПРОЕКТЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

N	ВИДОВЕ АНАЛИТИЧНИ РАЗХОДИ по икономически елементи на дейността в поделение Електроразпределение към 31.12.2013 г.	ОБЩО РАЗХОДИ	Предварително разпределение на разходите за основния пакет/ други услуги												
			Разпределен към ИТ	Материали	Гориво за други нужди	Електроенергия за други нужди	Топлинна енергия	Външни услуги	Амортизации	Заплати	Социални осигуровни	Други разходи			
1.	КОНТАКТНА МРЕЖА	30 021 079													
A.	РАЗХОДИ ЗА ТЕКУЩО ПОДДЪРЖАНЕ	29 883 463													
601	Текущо поддръжане на контактната мрежа.	6 470 694	5 823 625	246 056	10 887	20 906			12 776	179 773	4 354 304	995 180	3 744		
602	Издръжка на механизация за текущо поддръжане на контактната мрежа	4 229 990	3 806 991	120 793	441 004				56 264	2 592 152	483 798	112 615	366		
B.	РАЗХОДИ ЗА РЕМОТ	137 616													
621	Разходи за ремонт на контактната мрежа, извършван по стопански начин	109 120	98 208	97 274							791	143			
622	Разходи за ремонт на контактната мрежа извършван чрез възлагане.	20 545	18 491							18 491					
623	Разходи за аварийен ремонт на контактната мрежа.	7 951	7 156	1 832	775					1 841		2 293	415		
2.	ТЯГОВИ ПОДСТАЦИИ	5 442 147													
A.	РАЗХОДИ ЗА ТЕКУЩО ПОДДЪРЖАНЕ	5 422 969													
631	Текущо поддръжане на тяговите подстанции	2 172 226	24 350									19 805	4 545		
3.	ТЪРГОВСКО ИЗМЕРВАНЕ НА ЕЛЕКТРОЕНЕРГИЯ В ЛОКОМОТИВИТЕ														
4.	РАЗХОДИ ЗА РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ	253 490													
	TOTAL MAIN ACTIVITY	35 716 716													
	ВСИЧКО СПОМАГАТЕЛНА ДЕЙНОСТ	345 187													
	ОБЩОПРОИЗВОДСТВЕНИ РАЗХОДИ														
704	Електроенергия за осветление и производствени нужди и топлинна енергия.	13 416 224	13 404 236			13 404 236									
744	Ваучери за храна	789 030	69 888										69 888		
	ОБЩОПРОИЗВОДСТВЕНИ РАЗХОДИ	16 782 361													
	ВСИЧКО АДМ.-УПРАВЛЕНСКИ РАЗХОДИ	3 310 009													
	ОБЩО РАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА ПО АНАЛ.ОТЧЕТ	56 164 190													
	ОБЩО РАЗХОДИ ПО ИКЕЛЕМЕНТИ - ГРУПА TOT OIP	61 650 599	23 252 944	465 953	452 666	13 425 142			89 371	2 771 925	4 860 991	1 182 785	4 110		

Фигура 17: Разпределение на разходите за електроразпределение за минималния пакет достъп към разходи по икономически елементи

3.1.7. Резултати от общото разпределение на разходите

За всяко едно поделение, таблицата по-долу показва 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 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

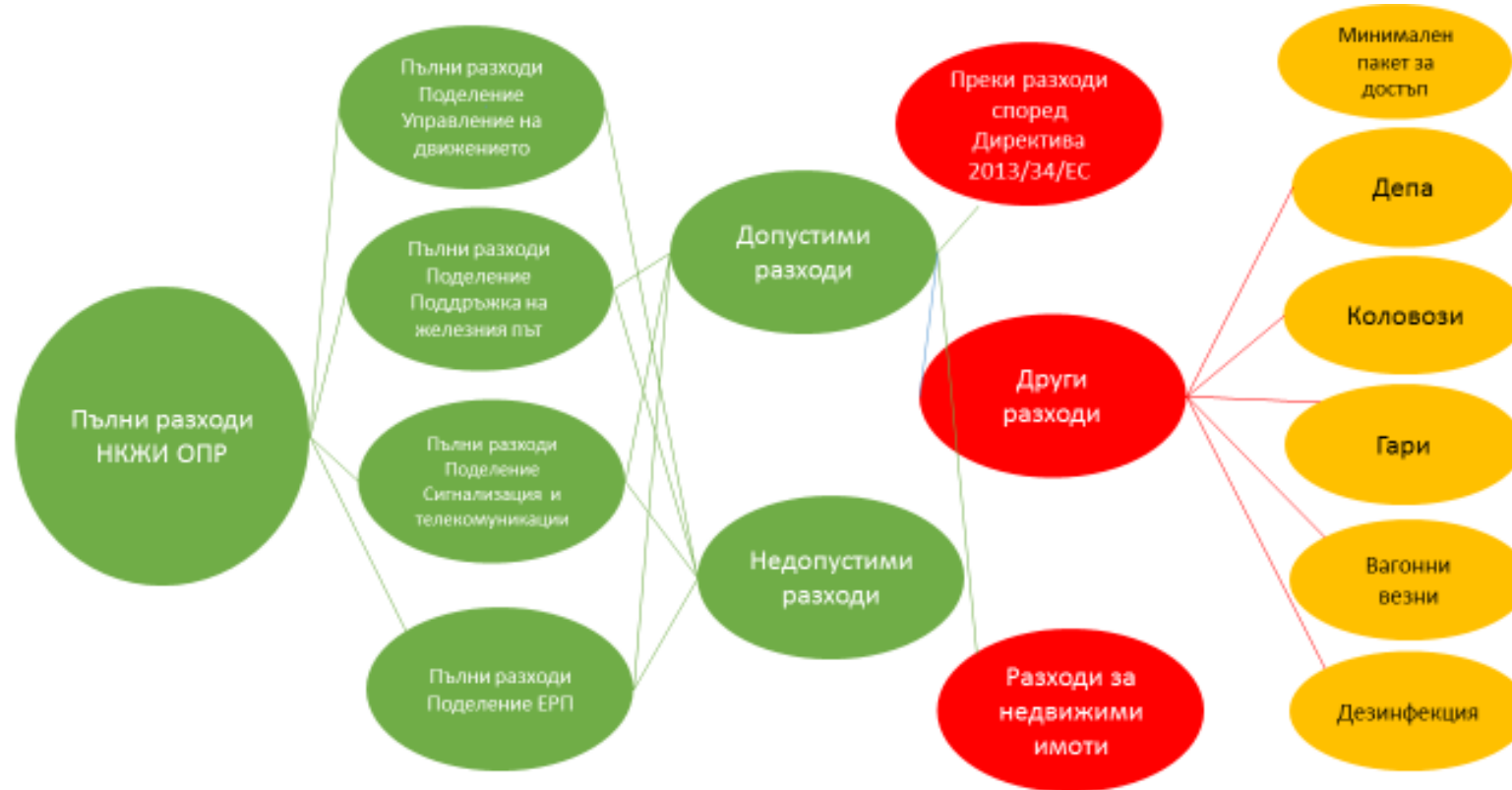
Общо разходи за 2013 г. според Аналитични отчети на разходите	Общо разходи, приети като приемливи	Минимален пакет за достъп	Товарни/разп р. гари	Коловози	Гари	Вагонни везни	Дезинфекция	
x1000 BGN								
УДВГД	72 131	56 456	7 046	2 076	0	3 807	531	211
ЖПС	149 439	62 877	57 025	1 200	1 185	0	479	0
СИТ	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

Източник: НКЖИ и Консултант

Таблица 7. Резултати – разпределение на разходите на НКЖИ

По-подробна информация е дадена в таблицата по-долу, където са включени данните на НКЖИ и резултатите от разпределението на разходите, извършено от Консултанта.

Схематично преглед на разпределението на разходите за минималния пакет за достъп и другите услуги



Източник: Консултант

Фигура 18: Схематичен преглед на разпределение на разходите за различни продукти/услуги

Пример за разходи за поддръжка - схематичен преглед

N	TYPES ANALYTICAL COSTS for the activity in department Maintenance Track and Equipment as per 31.12.2013	TOTAL COSTS	Preliminary allocation basic package / other services							
			Total selected	% TAC	TAC allocated	Yards	Sidings	Stations	Weightbridges	Disinfection
401	ROUTINE MAINTENANCE of the railway track, including	43 718 723	10 384 682	100%	10 384 682					
403	Current maintenance of artificial structures, including:	6 704 465	904 170							
404	Testing of bridges and technical supervision, including:	195 947	195 947							
405	Mechanical maintenance of the current track with heavy road machinery of	737 863	737 863	100%	737 863					
407	Current maintenance of station sidings and switches, including:	19 293 492	10 026 142	85%	8 522 221	751 961	751 961			
408	Mechanized maintenance of station sidings and switches with heavy machinery of Railway Track Department, including:	17 562	17 562	90%	15 806	878	878			
410	Current maintenance of level crossings, including:	679 522	40 212	100%	40 212					
411	Security of the track and facilities.	6 959 940	6 959 940	100%	6 959 940					
412	Grass cutting along the railway track, grass cutting train Vraca, including:	187 860	187 860	100%	187 860					
413	Manual or mechanical snow ploughing services, including:	108 144	108 144	100%	108 144					
414	Availability of specialized and additional personnel.	4 370 614	4 370 614	100%	4 370 614					
417	Costs for maintenance of the station weighing platforms.	497	497						497	
421	Costs for maintenance of heavy mechanization, including:	1 920 635	1 920 635	100%	1 920 635					
422	Costs for maintenance and idle time of heavy mechanization, including:	3 573 429	3 573 429	100%	3 573 429					
423	Costs for the track within the ferry terminal/facility, including:	15 099	15 099			15 099				
450	Medium or intermediate repair of switches, including:	2 492 132	2 492 132	90%	2 242 919	124 607	124 607			
452	Laying of continuous rail track, including:	125 620	125 620	100%	125 620					
454	Mid-repair of railway track, including:	9 613 735	9 613 735	100%	9 613 735					
456	Repair of railway facilities, bridges, tunnels, level crossings, quarries and	204 958	204 958							
461	Installation of jointless track	19 315	19 315	100%	19 315					
463	Medium repair works.	1 914 889	1 914 889	100%	1 914 889					
465	Repair of railway facilities, bridges, tunnels, level crossings, quarries and other.	260 624	260 624							
469	Costs for repair of the station weighing platforms.								XX	
470	Emergency repairs.	586 345	586 345							
471	Costs for repair of buildings.	354 886						XX		
480	Costs for the track within the ferry terminal/facility.					XX				
481	Repair costs for combined transportation terminal at station Dragoman by use of external repair services.					XX				
1402	Production and recovery of spare parts and materials for routine maintenance	3 738 668	3 077 173	90%	2 769 456	153 859	153 859			
1403	Costs for quarries.	1 167 796								
1410	Costs for maintenance of glued joints.	1 500 962	488 259	100%	488 259					
1413	Costs for recovery trains.	1 380 904	1 314 765							
1423	Cost for maintenance of railway basis equipment	328 560	259 246	100%	259 246					
744	Food vouchers	3 078 013	3 078 013	90%	2 770 212	153 901	153 901			
TOTAL COSTS BY ECONOMIC ELEMENTS - GROUP I FROM THE PROFIT LOSS STATEMENT		149 439 178	62 877 870		57 025 056	1 200 304	1 185 205			497



European Union



ПРОЕКТЪТ Е СЪ-ФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Пълни разходи: 149 439 178

Допустими разходи: 62 877 870

Преки разходи по смисъла на Директива 2012/34/EU: 57 025 056

Други разходи: 1 200 304 + 1 185 205 + 497

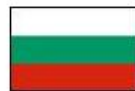
Услуги/продукти: Разпределени инфраструктурни такси, Депа, Коловози, Гари, Вагонни везни, Дезинфекция

Общ преглед на разпределението на разходите за минималния пакет за достъп и за допълнителните услуги

ОБЩО РАЗХОДИ	В това число:									
	Материали	Гориво за други нужди	Електроенергия за други нужди	Топлинна енергия	Външни услуги	Амортизация	Заплати	Социални осигуровни	Други разходи	
3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Общо разпределени разходи НКЖИ 2013 г.	322 505 031	23 506 329	4 961 193	21 230 046	213 113	21 003 924	111 909 954	99 676 619	30 224 440	9 779 413

Разпределение на база преки разходи по проект "Тарифна политика"	TOTAL COSTS	В това число:								
		Materials	Fuel for other purposes	Electricity for other purposes	Heating energy	External services	Depreciation	Salaries	Social security	Other expenses
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
ПОДЕЛЕНИЕ УДВГД	7 046 296	0	0	0	0	0	0	4 934 273	2 112 023	0
ПОДЕЛЕНИЕ ЖПС	57 025 056	11 776 964	2 607 819	244 385	129 103	5 196 659	1 873 444	25 460 471	8 587 808	1 146 354
ПОДЕЛЕНИЕ СИТ	6 308 685	53 304	2 677	45 944	0	15 175	0	4 540 059	1 649 718	1 809
ПОДЕЛЕНИЕ Електроразпределение	23 252 944	465 953	452 666	13 425 142	0	89 371	2 771 925	4 860 991	1 182 785	4 110
ОБЩО ПРЕКИ РАЗХОДИ ПО ИКОНОМИЧЕСКИ ЕЛЕМЕНТИ	93 632 980	12 296 221	3 063 162	13 715 470	129 103	5 301 205	4 645 369	39 795 793	13 532 333	1 152 273

Разпределение основен пакет / допълнителни услуги							
	Минимален пакет за достъп	Товарно съоръжения	Коловози/гар иране	Гари	Вагонни везни	Дезинфекция	Общо разпределени разходи
ПОДЕЛЕНИЕ УДВГД	7 046 296	2 076 178	0	3 807 286	531 264	210 986	13 672 010
ПОДЕЛЕНИЕ ЖПС	57 025 056	1 200 304	1 185 205	0	497	0	59 411 061
ПОДЕЛЕНИЕ СИТ	6 308 685	226 958	226 958	0	0	0	6 762 601
ПОДЕЛЕНИЕ Електроразпределение	23 252 944	550 032	550 032	0	0	0	24 353 007
Общо разпределени разходи	93 632 980	4 053 472	1 962 195	3 807 286	531 761	210 986	104 198 679



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

3.1.8. Марж на чувствителност/грешка и рискове при някои допускания

В този раздел се обсъждат допусканията на Консултанта и техните последици върху изчисляването на преките разходи на НКЖИ.

- **Допускания относно описанието на инфраструктурата**

Отделянето на разходите, които трябва да бъдат разпределени към минималния пакет за достъп, от една страна и към другите услуги (използване на гари, странични коловози и разпределителни гари), е важна тема за всички 4 поделения (организационни звена) на НКЖИ. Съществуват някои проблеми с основните дефиниции.

Например, как се разпределят разходите за задвижване на стрелките, които дават достъп до страничните коловози и обслужващите съоръжения за товарните превози в гарите? Мнението на Консултанта е, че достъпът до даден компонент (т.е. точно определена стрелка), се счита за осигуряване на достъп до съответните обслужващи съоръжения и трябва да се таксува в рамките на минималния пакет за достъп, като по този начин разходите за задвижването на стрелката следва да бъдат включени като част от преките разходи. Използването на самото съоръжение (след стрелката) е услуга, предоставяна от Инфраструктурния управител като част от услугите от група 2 (други услуги), като пълните разходи, свързани с това обслужващо съоръжение трябва да се разпределят към общите разходи за услугите, които ще бъдат таксувани въз основа на пълните разходи + разумна печалба (за държавно дружество монополист, признатата разумна печалба е в рамките на 5%).

- **Допускания относно Поделение „УДВГД“**

Съгласно версията на Регламента за изпълнение от м.април 2015 г., част от разходите за персонала могат да бъдат разпределени към преките разходи за изчисляване на таксите за минималния пакет за достъп. Правилата за определяне на 10%/20% допустими разходи за персонал се нуждаят от допълнително тълкуване и трябва да бъдат приети от Регулаторния орган и Генерална дирекция „Мобилност и транспорт“ към Европейската комисия.

Тъй като заплатите на персонала зависят от съответния клас на гарата, ползването на средна ставка на разходите за персонал не е правилен подход. Мнението на Консултанта е, че изчисленията, базирани на средна работна заплата трябва да бъдат преразгледани.

Консултантът е изчислил възможните последици от посочените по-горе допускания по отношение определянето на преките разходи:

- Тълкуване на Правилото на ЕС за определяне на 10%/20% допустими разходи за персонала: марж на грешка: +0/-2 милиона лв.;
- Калкулиране на средна работна заплата: марж на грешка: + 5 / -5%;
- Разпределение на разходи към услугите, включени в минималния пакет достъп и другите услуги като например ползване на съоръжения (разпределителни гари): марж на грешка + 0,5 / -0,5 милиона лв.;



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

- **Допускания относно Поделение „ЖПС“**

- Поддържането на стоманени мостове може да бъде разглеждано като свързано с движението на влаковете. В момента то не е включено в изчисленията на Консултанта. Съществува възможност за промяна в изчисляването на преките разходи: от порядъка на -0/+ 1 млн лв.;
- Разпределението на дейностите по поддръжката на железния път между основните линии и страничните коловози за обслужващите съоръжения за товарни превози, се оценява по средно емпирично правило. Маржът на грешка при изчисляване на преките разходи е -5%/+ 5%.
- Механична поддръжка:
 - Отчитането ѝ следва да се извършва чрез отделен разходен/приходен център с тарифи, базирани на работните седмици на годишна база.
 - За момента, Консултантът е разпределил общите разходи за отработените часове/времето на престой към преките разходи. Това е логично, но не е напълно прозрачно.
 - Не бе възможно да се направи оценка на постоянните разходи за механично поддържане, особено по отношение на ремонтни цехове и режимни разходи. Правилното отчитане чрез определен разходен център би позволило по-добра идентификация и по-точни изчисления.

- **Допускания относно Поделение „СТ“**

- Точната дефиниция на разходите за поддържане на стрелки се нуждае от допълнително тълкуване. Оценката на Консултанта на тези разходи предвижда марж на грешка от + 0/-1 милиона лв..
- Разделянето на разходите на разходи за основните линии и за странични коловози и обслужващи съоръжения също трябва да се анализира допълнително; предвиден марж на грешка: + 0/-0.5 милиона лв..

- **Допускания относно Поделение“ЕРП“**

- Определянето на разходите за поддържане на контактната мрежа изисква допълнително разглеждане на дефинициите на ЕС и промените в отчитането на разходите и работните часове в счетоводната система на НКЖИ. Най-доброто предположение на Консултанта е, че това ще доведе до 10 милиона лв. повече преки разходи с марж на грешка 0 / -1.0 милиона лв.
- От 2012 г. насам, изчисляването на пълните разходи за достъп до електроразпределение се променя всяка година и е разумно това изчисление да се провери и докаже по ясен и прозрачен начин. Това ще бъде и добра основа за предстоящия преходен период.

- **Допускания относно изчисляването на разходите за други услуги, различни от минималния пакет за достъп**



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

- Сегашната система за отчитане и разпределение на разходите на НКЖИ не е предназначена да отделя разходите за основните линии и страничните коловози/обслужващите съоръжения. Текущите такси за гарирание и ползване на обслужващи съоръжения се основават на ценова листа за m^2 , а не на реалните разходи за предоставяне на услугата. Този начин на ценообразуване се нуждае от преразглеждане.
- Консултантът получи документ с нови цени за услуги за дезинфекция и ползване на вагонни возни. Документът съдържа разбираеми и ясни определения на разходите и тарифи, изчислени като часова ставка за тип вагон (за дезинфекция) или възоснова на разходи на вагон (вагонна возна). Консултантът счита тези методи за задоволителни. Независимо от това, в ценообразуването могат да бъдат включени още режийните разходи, тъй като разходите за тези услуги трябва да се базират на пълните разходи и разумен марж на печалбата.
- Тарифите за останалите услуги, включени в Приложение 7 от Референтния документ за мрежата, не са базирани на система за отчитане и разпределение на разходите. Мнението на Консултанта е, че пълното съответствие на системата за таксуване на тези услуги с разпоредбите на ЕС (пълни разходи + марж на печалбата на ценообразуване) изисква правилно определяне на разходни центрове.



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

ПРИЛОЖЕНИЕ 3: Примерно договорно споразумение – Keyrail, Холандия

Договор за достъп до и използване на линия Betuwe 2014

Долуподписаните:

1. **Spoorwegonderneming**, дружество основано в Woonplaats, и съгласно данните в Търговския регистър надлежно представлявано от г-н Фоорнам Ахтернам, наричано по-долу за краткост „железопътното предприятие“, и
2. **КИЙРЕЙЛ В.В.**, частно дружество с ограничена отговорност, основано в Цвиндрехт (Холандия) и за целите на настоящия документ, действащо като упълномощен представител на Инфраструктурния управител ПроРейл В.В., съгласно условията на чл. 1 от Закона за железопътния транспорт, и в съответствие с данните в Търговския регистър, надлежно представлявано от инж. С. Томъл и С. Сйордсма, наричано по-долу за краткост „Кийрейл“|,

Заедно наричани „Страните“ и поотделно наричани „Страната“.

ПРИ УСЛОВИЕ, ЧЕ:

1. ПроРейл В.В. (“Прорейл”), по силата на Договор за управление, получен на 31.12.2004 г., отговаря за управлението на основните железници, включително от 01.01.2005 г на железопътната инфраструктура в Холандия, както и за управлението на няколко други железници и инфраструктурни съоръжения, свързани с железопътния трафик.
2. Железопътната линия Kijfhoek – Zevenaar е определена като главна железопътна линия съгласно Кралски Указ от 30.05.2007 г.
3. По силата на това споразумение, Кийрейл управлява линия Betuwe, която е част от линията Kijfhoek-Zevenaar и Havenspoorlijn, по силата на Договора за концесия на Прорейл, при което Кийрейл приема задължението да действа като титуляр на тази част от Договора за концесия.
4. През 2013 г. Прорейл и Кийрейл подписаха споразумение, според което Кийрейл, от името на ПроРейл, е оторизиран да сключи Договор за достъп до използването на линия Betuwe. Това право е публикувано на уебсайта на Кейрейл и ПроРейл (www.keyrail.nl и www.prorail.nl) и е неразделна част от настоящия Договор за достъп.
5. Кейрейл също така управлява процеса на разпределяне на капацитета в граничния участък Zevenaar – Zevenaar гранична секция, и в двете посоки. От името на Кийрейл, задължението за управление на трафика по мрежата, съгласно чл. 16, ал. 1с от Закона за железопътния транспорт 2003 г., ще бъде изпълнявано пряко и под ръководството на ПроРейл при обект



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

Kijfhoek от главната железопътна инфраструктура, управлявана от Кийрейл. Дейностите ще бъдат изпълнявани в съответствие със законите и наредбите, действащия Референтен документ за линия Betuwe, и Договора за достъп до използването на линия Betuwe, наред със свързаните с това работни процеси, системата за безопасност на Кийрейл и ръководствата и процедурите на отдел Контрол на трафика и Контрол на разписанието на влаковете на ПроРейл.

6. Между страните вече съществуват взаимоотношения, според които железопътното предприятие (ЖП) може да обедини трафика по железопътните линии, управлявани от Кийрейл, в границите на разпределения капацитет.
7. Страните приемат Ръководните Правила и Цели и активно взимат участие в осъществяването на тези цели. Ръководните Правила и Цели са описани в Приложение 8 от настоящия Договор за достъп за използване на линия Betuwe 2014 г.
8. Съгласно предишни подобни споразумения, Железопътното предприятие, желае да продължи да получава достъп до железопътните линии, управлявани от Кийрейл, поне в рамките на срока на настоящия договор, желае да продължи да обединява трафика по тези линии, както и да използва железопътната инфраструктура за работни дейности, свързани с железопътен трафик и транспорт.
9. На 9.12.2012 г. страните са подписали споразумение относно таксите за извършване на товарни превози, включително споразумение за експлоатационната схема за периода от неделя 15.12.2013 г. до събота 13.12.2014 г., включително. Тарифите, посочени в Приложение 4, важат за цялата календарна 2014 г.
10. Съгласно чл. 57 от Закона за железопътния транспорт, железопътното предприятие, има право да сключва договори за достъп, в съответствие с условията на чл. 59 от Закона за железопътния транспорт.
11. Страните желаят да сключат настоящия Договор за достъп до използване на линия Betuwe, както е посочено в Приложение 1.

СТРАНИТЕ СЕ СПОРАЗУМЯХА ЗА СЛЕДНОТО:

1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В настоящият договор дефинициите с главна буква следва да носят значението, посочено в настоящия член или в Общите условия на настоящия договор:

- Договор за достъп: настоящият договор за достъп за използване на линия Betuwe 2014 г.;
- Референтен документ: Референтен документ за линия Betuwe 2014 г, изготвен от Кийрейл и съответните приложения, публикуван в деня преди подписване на настоящия Договор за достъп.

2. ДОСТЪП И ИЗПОЛЗВАНЕ НА ЛИНИЯ BETUWE

2.1 По време на срока на този Договор за достъп, Кийрейл предоставя на ЖП право на достъп и използване на железопътната инфраструктура, управлявана от Кийрейл и на съответните съоръжения и допълнителни услуги, посочени в чл. 3, съобразно капацитета, предоставен на ЖП.



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

2.2 Капацитетът, разпределен на ЖП през 2014 г. е посочен в „Окончателното годишно Разписание на влаковете за 2014 г.“ (Приложение 2 към настоящия Договор).

2.3 Използването на железопътната инфраструктура зависи от възможностите и ограниченията на потребителя, както е описано в Раздел 3 на Референтния документ за линия Betuwe за 2014 г.

3. УСЛУГИ

3.1 Срещу заплащане на потребителските такси, определени в настоящия Договор, железопътното предприятие закупува от Кийрейл следните услуги (детайлно описани в Приложение 3), съобразно предоставения капацитет:

Таблица 1: Услуги, включени в Договора за достъп

Приложими към настоящия Договор за достъп	Услуга
Минимален пакет достъп	
Да 1.Използване капацитета, наред посочени в пакет достъп разпределителни пристигащите и или заминаване всички спирания. ЖП (такса за ще таксува ЖП за коловози, управлявани от	на влакови маршрути, получени при разпределянето на с част от услугите, включени в минималния пакет достъп, Приложение II на Директива 2012/34/ЕС. Минималният включва достъпа и използването на коловози на гари. Тези коловози са предназначени за обработване на заминаващите влакове. Времето за престой при пристигане следва да бъде в рамките на не повече от 150 минути за За тези първи 150 минути Кийрейл няма да изисква такса от гарирание). При престой от повече от 150 минути, Кийрейл гарирание (виж Пакет услуги 3б). Достъпът до наетите терминали и пунктове за товаро-разтоварни дейности, Кийрейл, също е част от пакета за минимален достъп.
Достъп до съоръжения	
Да/Не	2а. Достъп до въздушната контактна мрежа
Да/Не	2б. Достъп до съоръженията за зареждане с гориво (без да се включва доставката на гориво). С подписването на договор за тази услуга, ЖП приема правилата, установени от купувача CIEBR (известна в Холандия под името Coöperatieve Inkoopvereniging Elektriciteit Betuweroute u.a. или CIEBR). Повече информация може да бъде намерена на www.ciebr.nl .
Допълнителни услуги	
Да/Не	3а. Използване на коловози за гарирание



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

Да/Не	Зб. Наемане на коловози от разпределителни гари, както е посочено в Приложение 3
Да/Не	Зв. Специален транспорт

4. СПЕЦИФИЧНИ ЗАДЪЛЖЕНИЯ

4.1. Кийрейл следва да се увери, че:

- Железопътното предприятие е в добро състояние, изпълнява предназначението си и че надеждността и наличието на железопътната инфраструктура са гарантирани.
- Железопътната инфраструктура ще бъде използвана безопасно и ефективно, без да се причинява допълнително износване на железопътните превозни средства на ЖП.
- Е налице минимален капацитет, съгласно законодателството, както и че капацитетът е разпределен на ЖП по справедлив и недискриминационен начин между всички заявители.
- По искане на Кийрейл, задължението за управление на трафика по железопътната инфраструктура, както гласи чл. 16, ал. 16с от Закона за железопътния транспорт 2003 г. на гара Кийфоек от главната железопътна мрежа, управлявана от Кийрейл, ще се извършва пряко и под ръководството на ПроРейл.
- Дейностите ще бъдат изпълнявани от лица с необходимата квалификация.
- ЖП се съобразява с Ръководните правила за Havenspoorlijn (Приложение 8) и следва Ръководните правила и цели (Приложение 8).

4.2 Железопътното предприятие следва да се увери, че:

- Железопътните превозни средства отговарят на изискванията на Закона за железопътния транспорт. Кийрейл може да изиска доказателства за съблюдаването на тези изисквания, чрез предоставяне на копие от валиден сертификат за безопасност, разрешение за ползване или друг вид документ.
- Железопътните превозни средства не причиняват прекалено голямо износване на железопътната инфраструктура.
- Дейностите се изпълняват от лица с необходимата квалификация.
- Извършва дейността си съгласно Ръководните правила за Havenspoorlijn (Приложение 8) и следва Ръководните правила и цели (Приложение 8).

4.3. Кийрейл може да поиска от ЖП документ за сключена застраховка за професионална отговорност, както е посочено в чл. 55 от Закона за железопътния транспорт.

4.4. ЖП може да поиска от Кийрейл документ за сключена застраховка за професионална отговорност.

4.5. Страните следва да се информират взаимно за всяко едно събитие, което може да попречи на спазването на задълженията, включени в настоящия Договор, като тук се включва най-малко



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

евентуално изменение, прекратяване и оттегляне на Договора за концесия на ПроРейл, на правата, дадени на Кийрейл от ПроРейл и/или на споразуменията с ПроРейл (които засягат Кийрейл), и/или на разрешението за извършване на дейността и/или сертификата за безопасност (за железопътното предприятие).

5. ТАРИФИ И ПОТРЕБИТЕЛСКИ ТАКСИ

5.1 Тарифата за влак-км за минималния пакет достъп, съгласно условията на чл. 3, е посочена в Приложение 4. За участъка Zevenaar-Zevenaar гранична секция и в двете посоки важат тарифите и условията, приети от ЖП и ПроРейл, установени в Договора за достъп на ПроРейл.

5.2 Кийрейл следва ежемесечно да издава фактура за потребителските такси за неговия участък, както е описано в таблицата на Приложение 1 от настоящия Договор, както и за отминали периоди въз основа на количеството влак-км, изминати от ЖП, включително за финансовото изражение на прилаганите експлоатационните схеми, представени в чл. 6.

5.3 Тарифата за гариране, съгласно чл. 3 „Допълнителни услуги“ е дадена в Приложение 4.

5.4 В края на всеки месец, Кийрейл фактурира дължимите такси за гариране, като отразява фактическото време, място на гариране и съответните тарифи.

5.5 В началото на всеки месец, Кийрейл фактурира дължимите суми за наети коловози за месеца.

5.6 Срокът за плащане на сумите по гореспоменатите фактури е 30 (тридесет) дни.

5.7 Насрещен иск от страна на ЖП срещу Кийрейл не следва да се урежда посредством потребителските такси. Ако ЖП има претенции относно дадена фактура или има обосновано запитване по нея, може да се свърже с Кийрейл чрез debiteuren@keyrail.nl

5.8 Дължимите суми за други услуги (чл. 3) се определят съгласно метода и тарифите, посочени в Приложение 4.

6. ЕКСПЛОАТАЦИОННИ СХЕМИ

6.1 Прилагат се експлоатационните схеми, посочени в Приложение 5.

6.2 Финансовото изражение на експлоатационните схеми е дадено в Приложение 5.

6.3 Железопътното предприятие трябва да посочи сроковете, в които желае да получава доклади с цифровите данни, включително данните, свързани с прилагането на експлоатационните схеми. ЖП следва да избере един от долупосочените варианти:

- Ежедневно, в рамките на не повече от 36 (тридесет и шест) часа, в края на всеки ден,
- Ежеседмично, всяка сряда, като тук се включват събраните данни за месеца до и включително неделята на предходната седмица;
- Ежемесечно, в рамките на не повече от 10 (десет) работни дни след края на всеки месец.



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

7. СРОК

7.1 Настоящият договор влиза в сила от неделя 15.12.2013 г. и остава валиден до събота 13.12.2014 г. (включително), и всички тарифи, определени в Приложение 4, важат за периода между 1.01.2014 г. и 1.01.2015 г.

8. ПРИЛОЖИМИ УСЛОВИЯ

8.1 Настоящият Договор за достъп се подчинява на Общите условия на Договора за достъп за използване на линията Betuwe 2014 г., Приложение 6.

8.2 Страните се споразумява, че с цел подобряване качеството на продукта, съгласно искане на управителя на мрежата, както и с оглед извършване на анализи, в случай на неизправност, ЖП следва да предостави съответните данни от Автоматичната система за регистрации, Записващо звено, информация от локомотива или данни от други анализи, извършени от ЖП. В случай че ЖП предостави подобни данни на управителя на мрежата, той следва да ги използва единствено за анализи свързани с качеството на предоставения продукт при извършване на трафик по железопътната мрежа, но в никакъв случай, пряко или непряко, за други цели като, но не и ограничени до, изпълнение на съответните задължения. Предоставя се само информация, която е регистрирана непосредствено преди и по време на появилата се неизправност, която подлежи на разследване.

8.3 За тълкуване на чл. 8, ал. 5 от Общите условия следва да се има предвид следното: ако правомощник, на когото е бил предоставен капацитет в рамките на годишното разписание (включително списък с промени), използва по-малко от 50 (петдесет) % от този капацитет в рамките на 8 (осем) седмици или по-малко от 25 (двадесет и пет)% в рамките на 4 (четири) седмици (винаги изчислено за съответния номер влак, за всеки ден от движението му), то тогава Кийрейл следва да поеме инициативата спрямо това ЖП. Инициативата ще включва предложение за преразпределяне на влаковите маршрути, които ще бъдат използвани от ЖП. В случай че след преразпределянето се освобождава капацитет, той следва да бъде предоставен за удовлетворяване на други заявки.

8.4 В случай че една от страните смята, че експлоатационните схеми, експлоатационните условия, процедурата при неправилно използване на релсовия път, оперативните ръководни правила или вътрешните правила, приложими към настоящия Договор за достъп водят до последици, които съобразно стандартите за приемливост и справедливост, се окажат неприемливи, недопустими и/или неприложими, страните ще обсъдят това, за да решат дали е необходимо изменение на условието(ята), и/или ще се наложи смекчаване на последиците от ефекта на това условие (я). Ако е необходимо, действието на това условие ще бъде прекратено до момента, в който страните се споразумеят за ново условие/условия или до постигането на обвързващо решение относно това условие(я), съгласно изискванията на чл. 28 от Общите условия.

8.5 Този Договор също така се подчинява и на Експлоатационните условия, посочени в Приложение 7 и Ръководните правила за Haven spoortlijn, включени в Приложение 8.

9. ПРИЛОЖИМ ЗАКОН, РАЗРЕШАВАНЕ НА СПОРОВЕ И НЕВАЛИДНИ УСЛОВИЯ

9.1 В случай на спор относно прилагането или изпълнението на настоящия Договор за достъп, страните следва да търсят начин да намерят решение чрез обсъждане на проблемите. При невъзможност за достигане до разрешение при първоначалните дискусии, спорът следва да се реши съгласно изискванията на чл. 28.3 и 28.4 от Общите условия на Договора за достъп до използване на линия Betuwe 2014 г.



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

9.2 Ако някое или няколко от условията на този Договор е или стане невалидно, останалите условия остават в сила. В такива случаи страните са длъжни да заменят невалидното условие(я) със задължително условие (я), което във възможно най-малка степен – предвид целите и смисъла на този Договор за достъп – се различава от невалидното условие(я).

9.3 Настоящият Договор за достъп се подчинява на Общите условия на Договора за достъп до използване на линия Betuwe 2014 г. (Приложение 6).

9.4 Приложенията към настоящия Договор за достъп, изброени по-долу, представляват неразделна част от Договора за достъп:

Приложение	Описание
1	Граници на линия Betuwe
2	Окончателно годишно разписание 2014
3	Описание на услугите
4	Потребителски такси за линия Betuwe 2014
5	Експлоатационни схеми
6	Общи срокове и условия на Договора за достъп и използването на линия Betuwe 2014 г.
7	Експлоатационни условия, процедура за несправедливо използване на релсов път и вътрешни правила
8	Оперативни ръководни правила за Havenspoorlijn и ръководни правила и цели

10. ЛИЦА ЗА КОНТАКТ

10.1 Лицата за контакт, представляващи страните в настоящия договор са:

- От името на железопътното предприятие: г-н Voornaam Achternaam
- От името на Кийрейл: drs. H.W. Vroon, Управление Капацитет& ChainManagement



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



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



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

Съставен и подписан в два екземпляра:

ЖЕЛЕЗОПЪТНО ПРЕДПРИЯТИЕ

КИЙРЕЙЛ В.В.

Г-н. Voornaam Achternaam

С. Tommel и

Дата:

Място:

S. Sjoerdsma

Дата: 12.12.2013 г.

Място: Цвиндрехт (Холандия)



European Union



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

Приложение 1:

Граници на Линия Betuwe



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

Граници на Линия Betuwe

Линия Betuwe е железопътната връзка за товарни превози, която се простира от пристанището на Ротердам до германската граница. На няколко участъка по Линия Betuwe съществуват точки на пресичане с Комбинираната жп мрежа.

Съществуват две отделни участъка от линията:

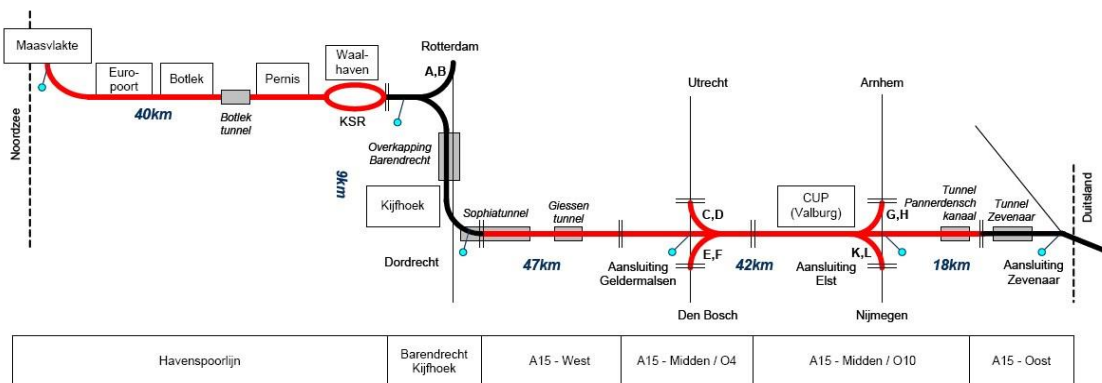
- Линия Havenspoorlijn (Железопътна линия Maasvlakte-Kijfhoek)
- Линия A15 (Железопътна линия Kijfhoek-Zevenaar).
- По дължината на Линия Betuwe са разположени няколко товарни жп депа:
- По линия Havenspoorlijn: Maasvlakte, Europoort, Botlek, Pernis, Waalhaven Zuid, Waalhaven Oost и Kijfhoek. По линия A15 център Valburg (по-нататък наричан на с холандското наименование Centraal Uitwisselpunt Valburg или CUP).
- IJsselmonde.

На няколко места по линия Betuwe има връзки с комбинираната жп мрежа на ПроРейл: близо до Kijfhoek в посока Ротердам и Дордрехт, близо до Meteren/Geldermalsen по линията Амстердам-Utrecht-Den Bosch и близо до Elst по линията Arnhem-Неймеген. Оперативните гранични пунктове по линия Betuwe към Комбинираната мрежа са на местата, показани в Приложение 1а.

В допълнение, линия Betuwe предоставя достъп до голям брой странични коловози и свързващи линии, и чрез тези свързващи линии до много терминали. Тези терминали са извън експлоатационния обхват на Кийрейл.

Операционна зона Кийрейл е показана на фигурата по-долу.

Експлоатационната зона на Кийрейл е указана на фигурата по-долу:





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

Приложение 1а

Преминаване на дейностите по разпределение на капацитета и управление на движението от линия Vetuwe към Комбинираната мрежа:

	Номер на линията	Връзка с		
IJsselmonde	EF	Brdv	Rtst	Km 42,000
	ps 135 - ps 911A	Brdv	Rtst	Между ps 135 и точката на пресичане на линията между ps 903 и 907B
	267 ^e	Rtz	IJsm	Сигнал 960
	266c	Rtz	IJsm	Сигнал 962
Zwijndrecht	57	Zwd	Kfh	Km 33,700
	67	Kfhz	Zwd	Сигнал 1,380
	68	Kfhz	Zwd	Сигнал 1,382
	69	Kfhz	Zwd	Сигнал 1,384
Meteren	CC	BRMet	Gdm	Km 147.000
	DD	Gdm	BRMet	Km 247.000
	EE	BRMet	Zbm	Km 346.600
	FF	Zbm	BRMet	Km 346.600
Elst	KK	CUP	Nm	Km 290.000
	HH	CUP	Est	Km 190.000
	GG	Est	CUP	Km 190.000
Zevenaar	ZN	BRValo	Zv	Km 107.200
	ZM	BRValo	Zv	Km 107.200
	KL	Zv	BRValo	Km 107.200



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

Приложение 2:

Окончателно годишно разписание 2014



European Union



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

Приложение 3:

Описание на услуги



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

Приложение 3: Описание на услуги

Тук се включва достъпът до и използване на железопътната инфраструктура на линия Betuwe (Линия A15 и Havenspoorlijn) като част от влаковите трасета. В минималния пакет за достъп се включва и достъпът и използването на разпределителните коловози в жп депата. Тези коловози са предназначени за обработката на влаковете при пристигане или заминаване. Времето за престой при пристигане или заминаване е не повече от 150 минути за всички спирания. За тези първи 150 минут, Кийрейл няма да начислява такси на железопътното предприятие (такси за паркиране). При престой по-дълъг от 150 минути, Кийрейл ще начислява такси за паркиране (виж пакет услуги 3б). Достъпът до наетите коловози и терминалите е част от минималния пакет за достъп.

Кийрейл разграничава три различни влакови маршрута:

- Стандартни влакови маршрути; влакови маршрути за линиите Havenspoorlijn и A15, свързани с основните часови маршрути на комбинираната мрежа (ПроРейл) и Stundentakt на DB Netze.
- Влакови маршрути за изолирани локомотиви: влакови маршрути за линиите Havenspoorlijn и A15 за изолирани локомотиви (включително изпратени локомотиви).
- Локални влакови маршрути: маршрути за линията Havenspoorlijn, които се ползват от железопътните предприятия за оптимизиране на логистичните процеси в района на пристанището.

През 2014 г., спецификациите на стандартния влаков маршрут по линия A15 са базирани на проектна скорост по разписание от 85 км/час, без спирки до границата Zevenaag и 95 км/час, без спирки в посока Kijfhoek. Линията A15 е запазена изключително за влакове, които ползват стандартни влакови трасета. За стандартните трасета по линия Havenspoorlijn, в двете посоки преобладава скорост по разписание от 60 км/час.

При извънредни ситуации и след положителна декларация за допустимост от страна на Кийрейл, страните могат да се отклоняват от скоростите по разписание, упоменати по-горе. Същото се отнася и до използването на различен тонаж или локомотив.

В случай на положителна декларация за допустимост от страна на Кийрейл, последният ще публикува допълнение към Референтния документ, в което се описва извънредната промяна в таблицата на тонажа. Ако при наблюдението на дейността Кийрейл констатира, че по време на движението съответните влакове не са спазили разписанието и/или причиняват неприемлив брой прекъсвания (забавяне и изместване на движението на други влакове), Кийрейл има право да прекрати извънредната промяна и да оттегли разпределеният капацитет, след предварително своевременно уведомление на железопътното предприятие.

Влаковете, които ползват тази възможна извънредна промяна, след подписване на положителна декларация за допустимост от страна на Кийрейл, могат да използват най-много два стандартни влакови маршрута.



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

Услуги 2а: Достъп до въздушната контактна мрежа

Кийрейл управлява подстанциите, системите за доставка на електроенергия и въздушната контактна мрежа, като чрез ПроРейл са сключени договори за свързване и транспорт на електроенергия с публичните мрежови доставчици на електроенергия. Услугата "достъп до контактната мрежа" включва използването на въздушната контактна мрежа и всички други части на системите за доставка на тягова електроенергия управлявани от Кийрейл, включително връзките към обществената мрежа.

Услуги 2б: Достъп до системите за зареждане на гориво

По дължината на линия Betuwe са разположени редица системи за презареждане с гориво. Кийрейл разпределя маршрути до/от системите за зареждане с гориво, като използва наличните железопътни линии.

Услуга 3а: Използване на железопътните депа с цел паркиране

Под ползване на паркинг се разбира използването на инфраструктурата за логистични процеси, които не са пряко свързани с работното разписание. При ползване на услугата паркинг се изисква доказуема връзка с процеса на движение на влака. Паркинг се ползва при пристигане/отпътуване за/от железопътна разпределителна гара. Кийрейл не начислява такси за паркиране за първите 150 минути/2.5 часа, прекарани на железопътна разпределителна гара. Целта на политиката по отношение на паркирането е да се сведат до минимум прекъсванията и да се оптимизира движението на влакове по мрежата. Ценообразуването е насочено към минимизиране на неудобствата на процеса (виж Приложение 4).

Услуга 3б: Наемане на коловози в жп депа

За регулиране на заемането на коловози, в случаи, които не са пряко свързани с транспортните процеси, Кийрейл предлага на всички железопътни предприятия и упълномощени заявители възможността за наемане на коловози. Тези наети коловози се разпределят по време на процеса на разпределяне на капацитета и изготвяне на годишното разписание.

Ако по време на координацията на процеса на разпределяне на капацитета и изготвяне на разписанието, се окаже, че предварително уточнените в процеса на разпределяне на капацитета наети коловози трябва да бъдат разпределени като работни коловози в конкуренция с титуляр, който е подал молба за седмичен набор от влакови маршрути (в съответствие с дефиницията на Чл. 3, по силата на Директива 2012/34/ЕС), то съответните коловози се смятат за заети и се разпределят като работни коловози за съответния набор от влакови маршрути. След изготвяне на годишното разписание, Кийрейл подписва договори за наем с лицата/ЖП, на които са били отдадени коловози за наемане. Във фазата на ад-хок заявки в годишното разписание, Кийрейл оферира неразпределените коловози, които са все още налични на принципа първи дошъл, първи обслужен и при недискриминационни условия.



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

Услуга Зв: Извънредни превози

Тази услуга включва изучаването и определянето, по искане на железопътното предприятие, на условията за достъп и транспорт за оборудване, които не са в съответствие с условията за достъп по планираните участъци и линии, според условията на Основния Пакет за Достъп. Услугата включва допълнителни усилия от страна на Кийрейл за подготовката и изпълнението на Изключителен Транспорт, като например изготвяне на специализирано разписание, ползване на помощен персонал на Кийрейл или временно отстраняване на предмети от жп линиите.



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



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



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

Приложение 4:

Такси за ползване на Линия Ветуве за 2014 г.



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

Приложение 4: Потребителски такси за ползване на линия Betuwe за 2014 г.

Услуга 1: Потребителски такси за основния пакет за достъп и ползването на работни коловози в железопътните депа и достъпа до наетите железопътни линии в железопътните депа и товаро-разтоварни терминали, странични коловози и свързващи жп линии.

Следните тарифи се прилагат за линия Betuwe и важат за влак километър и за една календарна година (от 1 януари 2014 г. до 1 януари 2015 г.).

Таблица 1: Номинални цени на влак километър съгласно Договора за достъп за използване на линия Betuwe 2014 г.

Категория тарифа	Линия	
	Havenspoorlijn	A15
Тарифа GO < 3000 т	€ 2.67	€ 2.67
Тарифа GO ≥ 3000 т	€ 2.82	€ 2.82
Тарифа за изолирани локомотиви	€ 2.67	€ 2.67

Тъй като по-голямата част от влаковете маршрути за товарни превози се заявяват точно преди желания час на заминаването, тарифата се увеличава, в сравнение с маршрутите, заявени по-рано. За превоз на товари изключително само по линия Havenspoorlijn се прилага отделна тарифна категория.

За окончателното изчисляване на таксите за ползване, споменатите основни тарифи се умножават по съответния процент, показан в таблицата по-долу.

Таблица 2: Тарифи за продукт/услуга, в зависимост от момента на планиране за достъп за използване на линия Betuwe 2014 г.

Момент на заявяване/тарифи	Стандартно влаково трасе*	Влаково трасе за локален трафик по линия Havenspoorlijn*	Изолирани локомотиви*
Заявка по време на изготвяне на работното разписание	100 %	Неприложимо	Неприложимо
Заявка за специфични дни директно при отдел Контрол на трафика до 4 часа преди заминаване	100 %		
Заявка на трасе директно при Управление на движението между 4 часа и 1 час преди заминаването	150 %	100 %	52.5%
Заявка на трасе директно при Управление на движението 1 час преди заминаването	225%	100 %	



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

* В сравнение с номиналните тарифите на влак километър в Таблица 1

Необходимо е изпълнение на следните условия:

- Има възможност за ползване на четирите логически момента на заявка като трафикът, насочен към пристанището се разграничава от останалия вид трафик.
- Ако искането за заявка на ново влаково трасе е изпратено до Кийрейл по-малко от един час преди заминаването и то може да бъде прието в рамките на наличния капацитет в последния час преди заминаването.
- Тарифата за изолираните локомотиви се прилага се прилага изключително за линия Havenspoorlijn; като за движение по линия A15, за отделни локомотиви се считат товарните влакове (<3000 тона).

За изчисляване на основните такси за ползване, номиналните тарифи, посочени в Таблица 1 се умножават по приложимия процент, посочен в Таблица 2.

Услуга 2а: Достъп до въздушната контактна мрежа

През календарната 2014 година потребителските такси за достъп до въздушната контактна мрежа възлизат на € 0.030767 за използван кВтч. Потребителските такси включват мрежовите транспортни разходи, начислени от обществените електроразпределителни дружества. Сумите, посочени в този параграф се фактурират и заплащат на месечна база, отделно от всякакви други дължими суми съгласно този Договор за достъп. Кийрейл ще фактурира сумите за достъп и ползване на въздушната контактна мрежа всеки месец, въз основа на авансово плащане, което е в съответствие с алгоритъма за разпределение на организацията CIEBR (на холандски известна също като Coöperatieve Inkoopvereniging Elektriciteit Betuwe Line).

Условия:

1. С подписването на договор за тази услуга, железопътното предприятие приема правилата, установени от CIEBR. Повече информация е достъпна на www.ciebr.nl.
2. Максималното потребление за всеки влак съответства на стойностите за участъците от линията, описани в Приложение 12 на Референтния документ.

Услуга 2б: Достъп до системите за зареждане на гориво

Достъпът до системите за зареждане на гориво е част от основната тарифа.

Услуга 3а: Използване на жп депа, с цел паркиране

Тарифата за паркиране не зависи от дължината на коловоза и оборудването му. Паркирането на коловози за локомотиви е безплатно, като това важи навсякъде. Разположението на коловозите за гариране е поместено в приложението за клиенти RMS. Първите 150 минути са безплатни. Основната тарифа зависи от местоположението на коловозите (виж следващата таблица).



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

Таблица 3: Тарифа за паркиране за Договора за достъп за използване на линия Betuwe за 2014 г.

Категория	Жп депо	Тарифа на минута
A	<ul style="list-style-type: none"> • Maasvlakte West • Waalhaven Zuid 	€ 0.044
B	<ul style="list-style-type: none"> • Maasvlakte Oost • Europoort • Botlek • Pernis 	€ 0.020
C	<ul style="list-style-type: none"> • Esso Buiten (Botlek) • Waalhaven Oost • Waalhaven West • IJsselmonde • Kijfhoek коловози за маневри • Cup (Valburg) 	€ 0.009
D	<ul style="list-style-type: none"> • Kijfhoek разделителни коловози 105 to 107 and 127 to 148 	€ 0.005

Услуга 3б: Наети коловози

Наетите коловози се заявяват и отпускат преди процеса на изготвяне на годишното разписание. Кийрейл и съответното железопътно предприятие сключват двустранно споразумение за тарифата и периода на наемане. Увеличена е ставката за наемане на коловози в сравнение с тарифата прилагана през 2013 г., като увеличението възлиза на 1,5% за всички титуляри по такива договори, не ползващи отстъпка.

Услуга 3в: Извънредни превози

Допълнителните услуги от страна на Кийрейл, свързани с подготовката и извършването на извънредни превози се договарят на база на конкретна оферта. Тя включва ставка за отработен час от страна на Кийрейл, както и компенсации за други допълнителни разходи.



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

Приложение 5:

Експлоатационна схема



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

Експлоатационна схема

В Договора за достъп за използване на линия Betuwe за 2014 г., Кийрейл и железопътните предприятия, се споразумяха за следното:

- 1. Експлоатационна схема 1: Промени при изпълнението на разпределените влакови трасета във фазата на управление на движението**
- 2. Експлоатационна схема 2: Точност:**
 - а Експлоатационна схема 2а: Точно спазване на времето на извършване на влаковата услуга при заминаване, в сравнение с първоначалния или текущия план.
 - б Експлоатационна схема 2б: Точно спазване на времето на извършване на влаковата услуга при пристигане, в сравнение с първоначалния или текущия план.
- 3. Експлоатационна схема 3: Анулиране на разпределени влакове и трасета във фазата на управление на движението**
 - а Експлоатационна схема 3а: Анулиране от страна на ЖП
 - б Експлоатационна схема 3б: Анулиране от страна на Кийрейл
- 4. Експлоатационна схема 4: По тихи вагони.**

Практическото тълкуване на експлоатационна схема непрекъснато се оценява и може да се променя по време на срока на договора.

Експлоатационна схема 1: Промени при изпълнението на разпределените влакови трасета във фазата на управление на движението

Основна цел на експлоатационната схема: Контролира промените в разпределения капацитет на Кийрейл и железопътните предприятия с цел по-ефективно използване на разпределения капацитет и избягване на ненужно обременяване на отдел Контрол на Трафика, във връзка с промени по време на процеса на изпълнение на движението.

- Заявките ISVL измерват: "промяна на разписанието", "промяна на номера на влака" и "транспорт в разписание на". За всяка фаза, описана по-долу, поръчката се подава до Кийрейл.
- Следващите три фази се разграничават както следва: между започване на фазата VL и 4 часа преди предвиденото заминаване, между 4 часа и 1 час преди предвиденото заминаване и по-малко от 1 час преди заминаване.
- Броят на заявките в докладите, подадени от всяка страна и за всяка фаза ще бъдат приспаднати от общия брой на заявките, подадени от съответната страна.

Таблицата по-долу е пример за доклада за изпълнение (ориентировъчни стойности).

Таблица 1: Пример на доклад за изпълнение при промени в подадените влакове

Експлоатационна схема 1 Промени във фаза VL	Кийрейл		ЖП		Външни	
	Брой	%	Брой	%	Брой	%
Между началото на фаза VL и 4 часа преди планираното заминаване	0	0	268	9	4	17
Между 4 и 1 час преди планираното заминаване	0	0	705	25	10	44
По-малко от 1 час преди планираното заминаване	0	0	1,901	66	9	39
Общо	0	0	2,874	100	23	100

Експлоатационна схема 2: Точност

Експлоатационната схема за точност е инструмент, използван за непрекъснато развиване на основната дейност на ЖП, инфраструктурни управители и операторите на терминали. Тази експлоатационна схема се състои от две под-схеми:

- а Експлоатационна схема 2а: навременно заминаване от зоната, управляване от Кийрейл.
- б Експлоатационна схема 2б: навременно пристигане в зоната, управляване от Кийрейл.

Всяко изпълнение се оценява и анализира от Кийрейл въз основа на тенденциите свързаните с тях главни причини. Те се предоставят на железопътното предприятие в съответствие с клаузите посочени в Договора за достъп и използване на линия Betuwe. В допълнение, характеристиките и анализа на изпълнението се обсъждат на среща на Оперативните мениджъри и където е необходимо, отделните оперативни действия на ЖП, ИУ и оператори на терминали се съгласуват и се съблюдава тяхната ефективност. Свързаните с това оперативни изисквания, включени в Референтния документ, както и експлоатационната схема за точност могат да се регулират от гледна точка на ефективността, след процеса на вземане на решения на среща на Управителите на мрежата. През 2014 г. Кийрейл и железопътното предприятие ще се стремят да осигурят оптимално хармонизиране с условията на EPR, ПроРейл и DB Netze. Кийрейл ще публикува приетите промени като допълнение към Референтния документ за линия Betuwe за 2014 година.

Оригиналното разписание се дели на годишно разписание, лист за промени и планът Donna, конкретни дни от Кийрейл. Това е неразделна част от свободните коловози и железопътни депа с



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

връзка към терминалите на RSC, ECT / EMX и EMO, които са прехвърлени към звеното Управление на движение на Кийрейл.

Текущото разписание е :

- Оригиналното разписание, което не е променяно от Кийрейл, отдел Контрол на трафика.
- Промените в оригиналното разписание, направени въз основа на искания в ISVL.
- Допълнителните заявки и всякакви други, направени въз основа на искания в ISVL.

Стандартът за отклонения между оригиналното разписание и изпълнението е определен на не повече от минус 0 минути и 0 секунди до не повече от плюс 30 минути и 59 секунди.

Стандартът за отклонение между текущото разписание и изпълнението е определен на не повече от минус 2 минути и 59 секунди до не повече от 2 минути и 59 секунди.

Експлоатационна схема 2а: Навременно заминаване от експлоатационната зона на Кийрейл

Навременното напускане на експлоатационната зона, управлявана от Кийрейл включва влакове, заминаващи от пристанище Ротердам в посока изток и ползващи стандартни влакови маршрути по линия Betuwe линия (включително линия Havenspoorlijn). Тази първоначална експлоатационна схема няма парично изражение и се определя, както следва: навременното отпътуване от зоната на управление на Кийрейл на всички влакове, на база на календарните месеци и за всяко железопътно предприятие, на което Кийрейл е отпуснало стандартен влаков маршрут.

1. Влакове, които напускат коловозите за маневриране в жп депата на пристанище Ротердам. Целта е точност на спазване на 80% от първоначалното разписание и 90% на текущото разписание.
2. Влакове, които са преминали връзките между линия Betuwe и Комбинираната жп мрежа близо до Kijfhoek, IJsselmonde и Meteren. Целта е точност на спазване на 80% от първоначалното разписание и 90% на текущото разписание.
3. Влакове, които са преминали връзката между линия Betuwe и връзката в близост до границата Zevenaar. Целта е точност на спазване на 80% от първоначалното разписание и 80% на текущото разписание.

Експлоатационна схема 2b: навременно пристигане в зоната, управлявана от Кийрейл

Навременното пристигане в зоната управлявана от Кийрейл включва влакове, движещи се от граничната връзка Zevenaar към линията Betuwe в западна посока по стандартни влакови маршрути. Тази втора експлоатационна схема няма парично изражение и се определя, както следва: навременно пристигане в рамките на един календарен месец на всички влакове за всяко железопътно предприятие, за което Кийрейл е отпуснало стандартни влакови маршрути.

1. Пристигане на маневрените коловози на пристанище Ротердам (с изключение на IJsselmonde) и Kijfhoek, при условие че тези влакове са пристигнали и започнали навреме движението си по линия Betuwe от съседните жп.мрежи на ПроРейл и DB Netze. Целта е точност на спазване на 80% от първоначалното разписание и 85% на текущото разписание.



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

2. Влакове, които са преминали връзките към Комбинираната мрежа близо Kijfhoek, IJsselmonde и Meteren съответно. Целта е точност на спазване на 80% от първоначалното разписание и 80% на текущото разписание.
3. Влакове, които са преминали връзката към граничния пункт Zevenaar. Целта е точност на спазване на 80% от първоначалното разписание и 80% на текущото разписание.

Експлоатационна схема 3: Анулиране на разпределени влакови трасета във фаза на Управление на движението

Цел на експлоатационна схема:

- Своевременно анулиране на предварително разпределени влакови маршрути във фазата на управление на движението.
- Своевременно осигуряване на алтернативни маршрути от страна на Кийрейл във фазата на управление на движението.
- Намаляване на броя на анулираните предварително разпределени влакови трасета във фазата на контрол на движението на влаковете от страна на железопътните предприятия

Това гарантира ефективно ползване на линия Betuwe, както и по-добра предсказуемост и надеждност на процеса на изпълнение на трасетата.

Експлоатационната схема се състои от две под-схеми:

- а Експлоатационна схема 3а: анулиране от страна на ЖП.
- б Експлоатационна схема 3б: анулиране от страна на Кийрейл.

Експлоатационна схема 3а: Анулиране от страна на железопътното предприятие

За "невявяване" при стандартните влакови трасета модел се счита случай при който, процедурата по заминаването, посочена в експлоатационните условия в съответствие с член 9.3 от настоящото Споразумение за достъп не се спазва, за локалните влакови трасета и за изолираните локомотиви, ако влакът се отклонява от определеното за него трасе в рамките на маржа на плюс две минути и 59 секунди. В тази ситуация Кийрейл отменя предварително определеното трасе и регистрира "Отмяна на влак" в ISVL, при която разходите ще бъде платени от железопътното предприятие. Така отменените влакови трасета не могат да бъдат поискани отново за същата дата и за същия номер на влака.

Таблица 3 показва разходите за отмяна на Схема за отмяна 3а.

Таблица 3: Разходите за анулиране следва да се заплащат от ЖП (схема малус)

Анулиране от страна на ЖП	Стандартно влаково трасе	Локално HVSL трасе	Изолирани локомотиви
Планирано в годишното разписание	Неприложимо	Неприложимо.	Неприложимо
Планирано (в дневното разписание) до 4 часа преди заминаване	Неприложимо		



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

Планирано (във фаза VL) поне 4 часа преди заминаване	€ 55		
Планирано (във фаза VL) < 1 час преди заминаване	€ 110		
След заминаване / изпълнение на движението	€ 220	€ 110	€ 110

Ефектите от различните моменти на заявките и паричното изражение схемата за анулиране са неограничени.

Необходими условия:

- В случай на бедствие, при което нормалното влаково движение не е възможно, железопътното предприятие има право да свърже отмяната с регистрационната карта ISVL. В този случай Кийрейл няма да начислява такси. Регистрационната карта остава отворена до един час след края на бедствието. По искане на железопътното предприятие или по инициатива на Кийрейл, картата за регистрация може да остане отворена за по-дълъг период от време.
- Ако железопътното предприятие възразява срещу регистрираната и отчетена отмяна от Кийрейл, то железопътното предприятие следва да изпрати електронно възражение на annulering@Кийрейл.nl в рамките на два работни дни след представяне на дигиталния доклад от страна на Кийрейл.

Експлоатационна схема 3b: Анулиране от страна на Кийрейл

Ако промяната се дължи на Кийрейл, без в рамките на 2 часа Кийрейл да осигури алтернативен маршрут, или в случай, че Кийрейл причинява забавяне до такава степен, че се налага отмяна на влаковото движение (и товарът не може да бъде транспортиран в рамките на 2 часа от друг влак), отмяната на влаковия маршрут от страна на Кийрейл е факт.

В Таблица 4 са включени таксите за отмяна при прилагане на схема за анулиране 3б.

Таблица 4: Схема за компенсация от страна на Кийрейл при предоставяне на алтернативен влаков маршрут при забавяне от повече от два часа от предварителното разписание.

Осигуряване на алтернативно влаково трасе	Стандартно влаково трасе
В рамките на 2-4 часа	€ 250
В рамките на 4-8 часа	€ 500
След > 8 часа	€ 1.000

Ефектите от различните моменти на заявките и паричното изражение схемата за анулиране са неограничени.

Необходими условия:

- Схемата за компенсации при анулиране на трасета важи само ако анулирането е по вина на Кийрейл, което означава, че прекъсването по инфраструктурата или проблеми с трасето по мрежата управлявана от Кийрейл са факт.



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

- Железопътното предприятие трябва да уведоми Кийрейл за анулирането в рамките на два работни дни след инцидента на annulering@Кийрейл.nl.
- Схемата за компенсации при анулиране на трасета е предназначена за преки забавяния; последователните забавяния не са включени в тази схема.
- Тази експлоатационна схема се прилага само за стандартни влакови маршрути. Локалните влакови трасета и трасетата за изолирани локомотивен са изключени от тази експлоатационна схема.

Експлоатационна схема 4: Повече тихи вагон-километри

Цел на тази експлоатационна схема: Намаляване на шумовите емисии, чрез използване на безшумен подвижен състав и оптимизиране на използването на капацитета на звука. Тази схема се прилага в национален мащаб.

Кийрейл (заедно с ПроРейл) и железопътното предприятие се съгласяват, че железопътното предприятие ще ползва експлоатационната схема за тихи вагон-километри. Съгласно тази схема, железопътното предприятие печели бонус за намаляване на емисиите на шум при ползването на безшумен подвижен състав. Размерът на предвидения бонус е до € 0.04 за всеки вагон-километър пробег, осъществен с безшумен подвижен състав, като максималният брой километри, за които може да се приложи схемата са общо 120 000 за вагон, за целия период на прилагане на схемата. Под безшумен подвижен състав се разбира: подвижен състав, който е пуснат в експлоатация преди 01.01.2008 г., или който е обновен със тиха спирачна система след 01.01.2008 г. Тиха спирачна система е спирачна система, която ползва К блокове, LL блокове или други равносилни алтернативи. Вагоните, за които се прилага схемата трябва да бъдат докладвани на Управителя на мрежата, предварително, като се посочват техните номера. Бонусите се присъждат за всеки специфичен вагон за не повече от четири последователни години.

Заплащането на бонусите се урежда при издаване на фактурата за потребителските такси. Железопътното предприятие предоставя информацията, необходима, за определяне на размера на бонуса, която включва: за всеки вагон, предварително предоставена информация за типа превоз и датата на движение, номер на влака и броя на изминатите километри в Холандия, или друга еквивалентна спецификация, съгласувана с Управителя на мрежата. Управителят на мрежата проверява на случаен принцип информацията за вагоните и посочените брой км.



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

Приложение 6:

Общи срокове & условия на Договора за достъп за използване на линия Betuwe 2014 г.



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

Приложение 6: Общи срокове & условия на Договора за достъп за използване на линия Betuwe 2014 г.

Точка I. Общи условия

Член 1. **Определения**

1. (Допълнително) Разрешение за предоставяне на услуги: разрешението, посочено в чл. 36, ал. 3 и 5 от Закона за железопътния транспорт;
2. Общи срокове & условия: настоящите срокове и условия;
3. Лиценз за извършване на дейността: лицензът, посочен в чл. 28 от Закона за железопътния транспорт;
4. Разходи за дейността: допълнителни служебни разходи и разходи за комуникация, административни разходи, направени при риск, разходи за повторно планиране на оперативните дейности и разходи за допълнителен персонал, необходим в периода, когато рисковото събитие възпрепятства нормалната работа;
5. Управител на мрежата: притежателят на концесията съгласно условията на чл. 16, ал. 1 от Закона за железопътния транспорт;
6. Концесия: в съответствие с условията на чл. 16, ал. 1 от Закона за железопътния транспорт;
7. CUI: единни правила относно Договора за използване на инфраструктурата в международно железопътно движение (CUI – Притурка Е към Конвенцията за международни железопътни превози) Договор 277 2011 от 28.12.2009 г.);
8. Трета страна: всяко физическо лице и/или юридическо лице, различно от управителя на мрежата, железопътното предприятие или помощен персонал;
9. Оператор: Кийрейл В.В. упълномощено от ПроРейл на 12.12.2008 г. да упражнява конкретни права от името на ПроРейл, като притежател на концесията;
10. Помощен персонал: подчинено или друго физическо лице и/или юридическо лице, предоставящо услуги на железопътното предприятие или управителя на мрежата по силата на Книга 6 от холандския Граждански кодекс;
11. Сертификат за достъп: сертификат, съгласно чл. 36, ал. 4 от Закона за железопътния транспорт, в сила от 19.07.2008 г.;
12. Министър: Министърът на инфраструктурата и околната среда;
13. Референтен документ за състоянието на мрежата: ефективният референтен документ съгласно чл. 58 от Закона за железопътния транспорт, включително неговите допълнения, обявени до и включително деня преди подписване на Договора за достъп;
14. Помощни и допълнителни информационни услуги: услуги съгласно ал. 5.4 и 5.5 от Референтния документ;



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

15. Работни условия: условията съгласно Приложение 2 от Договора за достъп;
16. Страна: управителя на мрежата или железопътното предприятие;
17. Страни: управителя на мрежата и железопътното предприятие;
18. Сертификат за изпитване: сертификат, съгласно условията на чл. 34 от Закона за железопътния транспорт;
19. Рисково събитие: събитие или серия от събития, които водят до загуба, предизвикана поради една и съща причина.
20. Правила за управление на системата: правилата за управление на системата, определени от Кийрейл и публикувани на техния уебсайт (www.keyrail.nl), включително техните допълнения и изменения;
21. Железопътно транспортно средство: транспортно средство, предназначено за железопътен превоз;
22. Железопътни линии: железопътните линии и съпътстващата инфраструктура съгласно чл. 1с от Закона за железопътния транспорт, чието управление е предоставено на управителя на мрежата, както и други инфраструктурни съоръжения, управлявани от управителя на мрежата, както е посочено в Глава 3.2.1 от Референтния документ;
23. Железопътно предприятие: железопътно предприятие (ЖП) по силата на чл. 1 от Закона за железопътния транспорт, което се явява страна в договорните отношения с управителя на мрежата в Договора за достъп;
24. Закон за железопътен транспорт: Закон от 23.04.2013 г., съдържащ нови основни правила относно изграждането, управлението, достъпа и използването на железопътния транспорт, както и железопътните превози (Бюлетин Закони и Декрети 2003 г., 264) съгласно измененията към тази дата;
25. Договор за достъп: договорът, включително анексите към него, съгласно чл. 59 от Закона за железопътния транспорт;
26. Причина за риск: загуба, която поради грешка или съгласно закона, наредбите или регламентите, представлява риск и е за сметка на страната, която е причината за тази загуба;
27. Сертификат за безопасност: сертификат съгласно чл. 34 от Закона за железопътния транспорт;

Член 2. Договор за достъп, Общи срокове & условия и Експлоатационни условия

1. Договорените законови отношения между страните, свързани с достъпа и използването на жп линиите, са отразени писмено в Договора за достъп, Общите срокове & условия и Експлоатационните условия;



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

2. Допълненията и/или измененията на Общите срокове & условия и/или Експлоатационните условия, уговорени между страните, са задължителни само, ако това е посочено писмено в Договора за достъп;
3. Лицата, назначени като управители на мрежата от името на железопътното предприятие и управителя на мрежата, ще бъдат включени в Договора за достъп. В Договора за достъп страните могат да назначат и други служители, упълномощени да изпълняват условията на Договора за достъп от тяхно име.
4. Договорът за достъп може да включва и други разпоредби относно действията, свързани с подадени искове по експлоатационни въпроси;
5. В случай че и доколкото едно железопътно предприятие, съгласно сроковете на договор, сключен с управителя на мрежата, действа като помощен персонал на управителя на мрежата, в изпълнение на условията на Концесията, предоставена на управителя на мрежата, и когато е причинена повреда на неработещ железопътен участък и/или когато неработещият участък не може да бъде използван от железопътното предприятие и/или е нанесена щета върху железопътното предприятие при използване на неработещия участък, следва да се приложат условията за отговорност в гореспоменатия договор във връзка с подобни повреди и/или неизползваемост, с изключение на условията за отговорност на Договора за достъп, Общите срокове & условия и Експлоатационните условия;

Член 3. Процедура по изменение на Договора за достъп, Експлоатационните условия и/или Общите срокове & условия

1. Необходимо е да се подаде писмена молба за промяна на Договора за достъп, Експлоатационните условия и/или Общите срокове & условия, която не произтича от законови мерки, съдебно или арбитражно решение, която при всички случаи следва да включва описание на предложената промяна (промени) и последствията по отношение на правата и задълженията на страните. Управителят на мрежата при всички случаи ще прецени дали промените, предложени от железопътното предприятие, не са дискриминационни спрямо собствениците съгласно чл. 57 от Закона за железопътния транспорт;
2. Страните следва да положат всички усилия, за да постигнат споразумение относно предложената промяна в рамките на тридесет календарни дни от получаване на предложението за промяна;
3. Промените в Договора за достъп, Експлоатационните условия и/или Общите срокове & условия могат да бъдат направени под формата на писмено допълнение към Договора за достъп, подписан между страните.
4. Ако по силата на законови мерки, Концесията или съдебно или арбитражно решение, промените се направят във връзка с Общите срокове & условия, Експлоатационните условия и/или Договора за достъп, управителят на мрежата, в случай че има възможност, следва да се консултира със съответния орган, представи аргументация пред съда или арбитражния съд и направи всичко възможно, за да предотврати или ограничи каквито и да е отрицателни последствия за страните. В такива случаи, управителят на мрежата следва да уведоми железопътното предприятие писмено, представяйки предложението за промяна. Управителят на мрежата ще предаде това предложение надлежно и в полза на интересите на железопътното предприятие като ще направи всичко възможно, за да



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

предотврати или ограничи всякакво негативно последствие за железопътното предприятие. Ако железопътното предприятие не се съгласи на предложената промяна, независимо от това, управителят на мрежата ще има правото да приеме предложената промяна едностранно;

5. При извънредни случаи, при които важат условията на предходната алинея, предложението за промяна и обсъжданията съгласно тази алинея, могат да бъдат пропуснати.

Член 4 Анулиране на условия

1. В случай на незаконно невъзвратно анулиране на едно или повече условия от Договора за достъп, Общите срокове & условия или Експлоатационните условия от компетентния орган, тези условия следва да бъдат заменени от условия, които достатъчно добре отразяват първоначалните намерения на страните. Анулирането на едно или повече условия няма да повлияе на валидността на останалите условия.

Точка II. Информация и конфиденциалност

Член 5. Условия за информираност

1. Страните следва да се уведомят взаимно за всяко произшествие, което може да попречи на изпълнението на съществени задължения от Договора за достъп, които при каквото и да е случай могат да доведат до промяна, прекратяване и отказ от Концесията на управителя на мрежата, или на Сертификата за безопасност и/или Лиценза за извършване на дейността на железопътното предприятие.
2. В Договора за достъп страните се съгласяват на начина (включително времето и периодите), по който железопътното предприятие ще предоставя информация съгласно ал. 2.9 на Референтния документ, като уточни всякаква друга информация, която ще се обмена между страните по време на изпълнението на договора;
3. Страните следва да се уведомяват навременно, в случай на наличие на информация, различна от тази, спомената в предходната алинея, която им е известна или когато узнаят, че подобна информация е необходима за железопътното предприятие или управителя на мрежата за правилното изпълнение на Договора за достъп;
4. Ако една от страните претърпи загуба в резултат на действие на трета страна или помощен персонал, страните, ако е възможно и приемливо, ще си съдействат за определяне идентичността на третата страна или въпросния помощен персонал.
5. Железопътното предприятие ще предостави безплатно на управителя на мрежата, информация, поискана от него, относно:

Съставянето на работна карта за шум съгласно чл. 7 от Директива 2002/49/ЕС на Европейския парламент и Съвета от 25.06.2002 г. във връзка с оценката и управлението на:

- а. шума в околната среда (ОJ EC L 189) във връзка с шума, причинен от основната железопътна мрежа;
- б. спазване на задълженията на Холандия съгласно изискванията на Регламент на Комисията (ЕО) 91/2003 на Европейския парламент и на Съвета от 16.12.2002 г. относно статистиката на железопътния транспорт (OJ L 14);



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

в. изготвяне на доклад за съответствието относно граничните стойности на генерирания шум съгласно чл. 11.22 от Закона за управление на околната среда;

Член 6. Конфиденциалност

1. Страните са длъжни да спазват конфиденциалност във връзка с цялата обменена информация, която е била определена като конфиденциална или която се смята за такава;
2. Информацията, получена по време на изпълнението на Договора за достъп, може да бъде използвана единствено за целите, за които е предоставена;
3. Страните нямат правото да разкриват Договора за достъп, част от него или информация, съдържаща се в него, на трети страни без разрешението на другата страна;
4. Без да се нарушават условията на алинея 1, 2 и 3 от настоящия член, конфиденциалната информация може да бъде предоставена или използвана от трета страна без разрешението на другата страна, в случай че това е законно установено, определено съгласно Концесията и/или съдебно или арбитражно решение. Страните могат също така да използват конфиденциална информация за експлоатационни и застрахователни цели.
5. Когато железопътното предприятие получи достъп до информационни системи на управителя на мрежата, които съдържат данни за заявки за капацитет и/или влакови услуги на други собственици, железопътното предприятие следва да приеме тази информация като конфиденциална и да не я събира, обработва, изпраща или използва по друг начин. По силата на подобно условие за конфиденциалност железопътното предприятие няма право да оспорва правото на други собственици да получават достъп до базата данни на управителя на инфраструктурата за информация относно капацитета и/или влаковите услуги на железопътното предприятие.
6. Страните следва да вземат необходимите мерки, за да запазят конфиденциалната информация в тяхната информационна система.
7. Страните следва да се уверят че помощния им персонал спазва задълженията за конфиденциалност, които съществуват между страните.
8. Операторът на мрежата има право да споделя информация за начина на управление на влаковите превози с помощния персонал, единствено за използването ѝ като част от съществуващия договор за изпълнение на дейностите относно управлението на железопътния транспорт до толкова, доколкото този помощен персонал се нуждае от тази информация, за да извършва дейностите, указани от управителя на мрежата. За целите на тази клауза Infraspeed Maintenance B.V. е помощното лице на управителя на мрежата.
9. Задълженията по този член остават в сила до прекратяване на Договора за достъп.



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

Точка III. Права и задължения на управителя на мрежата и железопътното предприятие

Член 7. Достъп до и използване на железопътните линии от железопътното предприятие

1. Железопътното предприятие има достъп до железопътните линии и правото да ги използва, спазвайки условията по начина, посочен в:
 - а. приложимите национални и международни уредби и свързани регламенти и съдебни и/или арбитражни решения, наложени на управителя на мрежата;
 - б. Договора за достъп;
2. Преди подписване на Договора за достъп, железопътното предприятие ще предостави на управителя на мрежата документите, посочени по-долу:
 - а. валиден лиценз за извършване на дейността или подобен документ съгласно чл. 30, ал. 1 от Закона за железопътния транспорт;
 - б. валиден сертификат за безопасност или сертификат за изпитване;
 - в. доказателство за съответствие с условията на чл. 55 от Закона за железопътния транспорт;
1. Железопътното предприятие незабавно, в рамките на 14 дни, следва да уведоми управителя на мрежата писмено за всякакво събитие, което ограничава или прекратява валидността на гореспоменатите документи. Железопътното предприятие ще предостави на управителя на мрежата писмено уведомление за промяна в застраховката отговорност преди тя да е влязло в сила, доколкото е подобна промяна може да окаже влияние върху Лиценза за дейността.
2. Железопътното предприятие няма право да променя, нанася повреди или замърсява железопътните линии или да ги използва за цели, различни от тяхното предназначение, както и по отношение на тяхното оборудване. Замърсяването, за което се споменава в тази алинея, не включва използването, директно или индиректно, на твърди вещества или течности, разсипани по време на нормалната експлоатация на железопътните средства съгласно чл. 19, ал. 16 от Закона за железопътния транспорт.
3. Страните ще гарантират, че помощния персонал, включен в изпълнението на Договора за достъп, ще получи подходящи инструкции в това отношение и ще притежава необходимите знания и умения. Помощният персонал, който няма подходящите знания и умения – независимо дали по искане на някоя от страните или не – незабавно ще бъде освободен от изпълнение на конкретната работа.
4. Железопътното предприятие има задължения към управителя на мрежата относно действия на доставчици и получатели, съгласно закона за транспорта, които изпълняват или ръководят работата по обществено товаро-разтоварни обекти и/или разпределителни гари, доколкото железопътното предприятие има физическо или законова право да оказва влияние върху подобни действия.
5. В случай на загуба в резултат на действията, посочени в предходната алинея, железопътното предприятие носи отговорност само, ако рисковото събитие е причинено в



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

резултат на действие на трета страна и железопътното предприятие има физическата и/или правна възможност да предотврати рисковото събитие и неговите последствия. Това условия не пречи на отговорността на доставчиците и търговците за техните действия на тези товаро- и разтоварни обекти и/или разпределителни гари.

Член 8. Достъп и използване на помощни и допълнителни информационни услуги

1. Оперативният мениджър изпълнява дейности във връзка с достъпа и използването на помощни и допълнителни услуги в съответствие с Договора за обема на услугите, част от Договора за достъп, или ги предоставя за изпълнение на помощно лице.
2. В случай че задълженията, по силата на първата алинея, не може да бъдат спазени според определения обем услуги, оперативният мениджър следва да информира железопътното предприятие навременно, като положи всички необходими усилия за извършване на уговорения обем услуги.
3. Железопътното предприятие ще борави със софтуера и оборудването, предоставено от оперативния мениджър, съгласно първата алинея, с внимание, като ги използва единствено за целите, за които са били предоставени от управителя на мрежата, като не променя съществено този софтуер и това оборудване. Ако оперативният мениджър е осигурил ръководства или указания за последните, железопътното предприятие и/или неговия помощен персонал следва изцяло да прилагат тези ръководства и указания.
4. Дейностите, които оперативният мениджър трябва да изпълнява във връзка с неизправности и/или спиране работата на софтуера и/или оборудването поради небрежна употреба, свързана с неспазване на указанията, предоставени от оперативния мениджър или поради употреба, която не съответства на споразуменията между страните, не представляват част от настоящия Договор за достъп.
5. Правото на интелектуална собственост върху софтуера, предлаган от оперативния мениджър на железопътното предприятие за достъп и използване на помощни и допълнителни информационни услуги, принадлежи на оперативния мениджър. Правото на интелектуална собственост върху данни, предлагани от оперативния мениджър на железопътното предприятие за достъп и използване на помощни и допълнителни информационни услуги, принадлежи на оперативния мениджър. Съгласно Договора за достъп оперативният мениджър предоставя на железопътното предприятие разрешение за използване на гореспоменатите софтуер и данни за помощни и допълнителни информационни услуги, по начин, посочен от оперативния мениджър.
6. Размножаването, предоставянето и/или търговската експлоатация на софтуера и оборудването, предоставено от оперативния управител за достъп и използване на помощни и допълнителни информационни услуги, и/или използване от или за трети страни или други услуги или системи на железопътното предприятие и/или неговия помощен персонал, не е позволено без предварителното писмено съгласие на управителя на мрежата.

Член 9. Разпределяне на капацитет

1. Управителят на мрежата е отговорен за разпределянето на капацитета съгласно процедурата, описана в Глава 4.4 от Референтния документ, както и условията на решението, посочено в чл. 61, ал. 1 от Закона за железопътния транспорт;



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

2. Разпределеният капацитет под формата на влакови маршрути е разпределен за максимална продължителност на даден период от графика.
3. Железопътното предприятие няма право да прехвърля разпределения капацитет или да го предоставя за ползване на трета страна.
4. Разпределеният капацитет не важи в случай на извънредна ситуация и ако е абсолютно необходимо при повреда, в резултат на която железопътната линия не може временно да бъде използвана. Рисковете от повреди в близкото бъдеще се разглеждат като фактически такива. В случай на бъдещ риск, управителят на мрежата следва да предостави конкретни данни и основания за необходимостта от възстановителни мерки, за да се предотврати появата на фактическа повреда, която да окаже негативно влияние върху безопасното движение на влаковете и/или безпроблемното осъществяване на влаковите превози.
5. Ако железопътното предприятие, в продължение на период от поне четири последователни седмици в рамките на една година, използва влаков маршрут под прага на стойността, определена в Глава 4.6 на настоящия Референтен документ, железопътното предприятия следва да се откаже от този маршрут за останалия период от време за тази година, освен ако тази ниска ползваемост не се дължи на причини, различни от икономически, които не зависят от железопътното предприятие.
6. Управителят на мрежата си запазва правото да оттегля или променя заявления капацитет:
 - а. когато му е наредено да прави това от компетентните органи или за да предотврати даването на подобни нареждания, при условие че те са дадени във връзка със ситуация, определена в подходящи конкретни срокове.
 - б. съгласно обществения ред;
 - в. в съответствие с доклада, описан в чл. 7, ал. 2 на тези Общи срокове & условия.
 - г. когато капацитетът се отнася за пътнически транспортни услуги за влак и когато железопътното предприятие вече няма право да изпълнява подобни услуги съгласно условията на Закона за пътническите превози 2000.
7. Когато упражнява правата съгласно горепосочената алинея, управителят на мрежата ще положи всички усилия, за да ограничи негативните последствия във връзка с това за железопътното предприятие по отношение на продължителността и линията. Управителят на мрежата ще се консултира с железопътното предприятие предварително, ако желае да упражни правото си, посочено в предходната алинея, за да предотврати издаването на указания от компетентния орган.

Член 10. Използване на железопътни превозни средства от железопътното предприятие

1. Управителят на мрежата има право, по силата на съответното национално и международно законодателство, Концесията и/или съдебно и/или арбитражно решение, да извърши допълнителна проверка на (поправените) железопътни превозни средства, която не е включена в проверката, извършена съгласно Сертификата за допускане или допълнителното разрешение за предоставяне на услуги.



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

2. В съответствие с резултатите от допълнителната оценка, за която се споменава в първата алинея, управителят на мрежата може да даде указания за и/или да определи условия и/или ограничения за използването на железопътните линии или да преустанови използването на конкретни железопътни превозни средства. Резултатите от оценката се докладват писмено на железопътното предприятие.
3. Условията и ограниченията, за които се говори във втората алинея, може да включват:
 - а. определяне на срок за повторна оценка;
 - б. повторна оценка след промените, които са направени на железопътното превозно средство;
 - в. (Временно) искане за класификация;
 - г. (Временно) искане за приемливи и необходими мерки относно инфраструктурата за сметка на железопътното предприятие;
1. Железопътното предприятие ще предостави информация на управителя на мрежата за определянето и наличността на възможностите и ограниченията за железопътните превозни средства, използвани от железопътното предприятие.
2. При първо поискване от страна на управителя на мрежата, железопътното предприятие трябва да предостави, във връзка със съответното железопътно превозно средство, валидно ЕС становище за проверка и/или съгласно чл. 39а, т. б, Решение за железопътния транспорт, валиден Сертификат за допускане и/или освобождаване в съответствие с чл. 4б от Закона за железопътния транспорт, в сила от 1.04.2012 г. или (допълнително) разрешение за услуги.
3. Задължението на железопътното предприятие към използвано железопътно превозно средство се прекратява веднага след като друго железопътно предприятие е използвало или задвижило това средство, или е уведомило управителя на мрежата, че поема отговорност към това средство.
4. Ако дадено железопътно предприятие, освен ако не е освободено съгласно чл. 36, ал. 9 и 10 от Закона за железопътния транспорт, действа в противоречие на забраната съгласно чл. 36, ал. 1 от Закона за железопътния транспорт или не притежава валиден Сертификат за допускане или (допълнително) разрешение за услуги и/или железопътното предприятие не използва жп линиите в съответствие с оценката, посочена в този член, управителят на мрежата има правото незабавно да откаже на железопътното предприятие използването на превозното средство по жп линиите и да прекрати незабавно подобно използване. Последващите разходи ще са за сметка на железопътното предприятие. Управителят на мрежата има правото да откаже използването на железопътното средство, ако то не отговаря на техническите спецификации, с които е било оценено по време на процеса на допускане. Подобни превозни средства, ако са използвани от железопътното предприятие, могат единствено да бъдат задвижвани от ЖП под негова отговорност, с разрешение на управителя на мрежата и при определени условия.



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

Член 11. Безопасност и околна среда

1. Железопътното предприятие може единствено да извършва дейности на разпределителните гари, които са различни от пристигането, заминаването, преминаването или разполагането на влаковете на странични коловози или смяна на локомотиви, ако за това има издадено решение за околната среда. Железопътните предприятия трябва да предоставят на управителя на мрежата възможността за предварителна оценка дали предложените действия в разпределителните гари съответстват на условията на Закона за управление на околната среда и приложимото решение за околната среда. Железопътните предприятия, които (възнамеряват да) извършват действия в разпределителните гари трябва да имат издадено решение за околната среда, като са длъжни да се консултират и се съобразяват с условията на това въпросно решение.
2. Железопътното предприятия ще използва железопътната инфраструктура в съответствие с ограниченията за използване и наредбите, посочени в чл. 3.4.1 и Приложение 9 от Референтния документ.
3. Освен това, железопътното предприятие приема, че управителя на мрежата наблюдава спазването на задълженията от страна на железопътното предприятие, за да се постигне съгласуваност с решението за околна среда и решенията за ползване, издадени на управителя на мрежата.
4. Железопътното предприятие следва незабавно да уведоми управителя на мрежата за всякакъв риск от повреда, нанесена от железопътното предприятие на жп линиите и/или околната среда и/или относно безопасността на трети страни. Това уведомление не бива да оказва влияние върху законовите и договорните задължения на железопътното предприятие.
5. Управителят на мрежата има правото, по силата на съответното национално и международно законодателство и/или съдебно или арбитражно решение, да реши дали определени процеси на експлоатация от страна на железопътното предприятие, могат да бъдат извършвани върху железопътните линии или могат да бъдат единствено изпълнявани на местата, определени от управителя на мрежата и/или съгласно поставени от него условия и/или използването на съоръжения, разположени на обекта.

Експлоатационните процеси включват:

- а. вътрешно и външно почистване на железопътното превозно средство;
 - б. изпитване на превозното средство;
 - в. зареждане;
 - г. вкарване на превозното средство в странични коловози;
 - д. отстраняване на отпадъци в резултат от експлоатационните процеси и от жп превозно средство;
 - е. проверка и поддръжка на и/или поправка на превозното средство;
6. Железопътното предприятие следва да се въздържа от действия, които генерират шум извън границите определени в Закона за управление на околната среда или които



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

нарушават съответните условия на разрешенията, издадени съгласно Закона за защита на околната среда.

7. Управителят на мрежата може да даде инструкции на железопътното предприятие в случай на възможно нарушаване на границите на генерирания шум или условията, посочени в предходната алинея.

Член 12. Съхраняване на течности, необходими за движението на железопътното превозно средство

1. Железопътното предприятие има правото да превозва екологично опасни течности, необходими за задвижването на железопътните превозни средства, както и да използва оборудването на подходящи места, посочени от управителя на мрежата съгласно Приложение 22 от Референтния документ (системи за зареждане).

Член 13. Мерки за възстановяване на влаковите превози

1. Страните, в случай на прекъсване на превозите, следва да направят всичко възможно, което се очаква от тях, за да се справят с това прекъсване и ограничат негативните последици.
2. В това отношение управителят на мрежата може да предприеме различни мерки, включително задържане, отклоняване, вмъкване, забавяне или ускоряване на влаковете или отмяна на влакови маршрути. Управителят на мрежата следователно прилага съответните разпореджения на Референтния документ както е посочено в чл. 2.1 от Работните условия.
3. Ако управителят на мрежата предложи замяна на влаков маршрут в случаите съгласно алинея 2 и чл. 8, ал. 6, потребителската такса за подмяната няма да бъде по-висока от първоначално обявената за влаковия маршрут.

Член 14. Съдействие от страна на железопътното предприятие

1. Железопътното предприятие трябва да спазва Правилата за управление на системата. Управителят на мрежата си запазва правото да променя тези правила, след обсъждане със съответните партньори в системата. Промените следва да станат ефективни след консултиране на допълнението към Референтния документ относно линия Betuwe, както и към датата на публикуване на промяната от страна на управителя на мрежата на техния уебсайт (www.keyrail.nl).
2. Железопътното предприятие, съгласно указания на управителя на мрежата, следва да окаже съдействие при мерките, предприети при повреда, независимо от причината за това. Ако управителят на мрежата сметне за необходимо, железопътното предприятие ще предостави оборудването и помощния си персонал на разположение, доколкото те са подходящи за тази цел.
3. Разходите по съдействието, за което се споменава в алинея 1, от страна на железопътното предприятие, което не е причинило повредата, ще бъдат за сметка на управителя на мрежата.
4. Ако повредата е в следствие и е причинена от железопътното предприятие, при първо поискване от страна на управителя на мрежата, то следва да обезщети управителя за



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

разходите, упоменати в алинея 2, както и за всички други разходи, направени от управителя на мрежата за разрешаването на този проблем.

5. Ако железопътното предприятие, което оказва съдействие, независимо от това, че го прави с необходимото внимание, причини повреда на железопътното предприятие, което получава съдействие и/или управителя на мрежата или ако върху самото ЖП е нанесена повреда, загубите ще бъдат отговорност и за сметка на страната, на която се приписва повредата.
6. Ако ЖП, което оказва съдействие, независимо от това, че го прави с необходимото внимание, причини повреда на трета страна, която няма участие в повредата, последвалата загуба ще бъде приписана и за сметка на страната, която е причинила повредата. Страната, която причинява повредата, следва да обезщети, ако е необходимо, другите страни, които са били засегнати, срещу искания за компенсации от подобни трети страни.
7. Железопътното предприятие трябва да се присъедини към организация, справяща се с бедствия съгласно разпореденията на Договора за достъп, чл. 4.1 от Работните условия.
8. Управителят на мрежата може да определи пътища при почистване на линиите съгласно изискванията за разумност и справедливост.

Член 15. Достъп на хора до железопътните линии

1. Ако железопътното предприятие позволи на (помощния си) персонал да стои на или до железопътните линии, то следва да поеме риска и разходите за това;
2. ЖП следва да се увери, че помощния му персонал, съгласно алинея 1, е получил необходимите инструкции за безопасното и правилно стоене на железопътните линии.
3. Помощният персонал на ЖП, който работи по линиите, трябва да може да се идентифицира с помощта на билет за пропуск или писмена инструкция, че е помощен персонал на ЖП.

Член 16. Проверки и инструкции

1. Управителят на мрежата има правото, с цел да изпълнява задачите и отговорностите съгласно съответното национално и международно законодателство и/или съдебно и арбитражно решение, да извършва проверки и/или да дава необходимите инструкции на (помощния персонал) на ЖП, което следва да ги съблюдава без забавяне. Служителите на управителя на мрежата, които имат правото да изпълняват горепосоченото задължение, са посочени в Договора за достъп.
2. Правото на управителя на мрежата, както се посочва в алинея първа, може да бъде упражнявано изключително за целите на опазване на жп линиите, предотвратяване или контролиране на нарушенията върху околната среда и други ползватели на жп линиите, както и безопасното и ефективно използване на железопътните линии.
3. Проверките и инструкциите следва да възпрепятстват възможно най-малко нормалните дейности на ЖП и ще бъдат извършвани или издавани, съответно, по начин, който причинява минимални пречки. Управителят на мрежата ще получи достъп до железопътните превозни средства, системи и оборудване на ЖП, във връзка с проверката.



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

4. ЖП ще се съобрази с инструкциите, дадени от управителя на мрежата, съгласно Общите срокове & условия. В случай на неспазване на законова инструкция, според Общите срокове & условия, ЖП незабавно ще понесе дължима глоба от EUR 5,000 за нарушение, без това да попречи на правото на управителя на мрежата да изисква пълна компенсация. Ако неспазването на инструкциите се състои от серия нарушения, правото на управителя на мрежата да изисква незабавно плащане на глоба от EUR 5,000 за нарушение, става EUR 25,000 за няколко нарушения.
5. Ако ЖП не спазва инструкциите дадени от управителя на мрежата, което е необходимо за предотвратяване на щети, възможни щети, прекратяване на неправилни действия, нарушения и/или за бързо възстановяване на трафика, съгласно чл. 12, ал. 1 от настоящите Общи срокове&условия, управителят на мрежата има правото да предприеме тези действия и/или работа, произтичаща от инструкциите, на отговорност и за сметка на ЖП.

Точка IV. Отговорност

Член 17. Общи условия относно отговорността

1. Условието на CUI, Точка III, се прилага съответно към Договора за достъп, сключен между железопътното предприятие и управителя на мрежата, така че да останат непроменени в Точка IV на настоящите Общи срокове & условия.
2. Ограничението на отговорността на дадена страна, както е посочено в Точка IV, не се прилага, ако загубата е резултат от действие или небрежност на тази страна, която или преднамерено причинява спомената загуба или подхожда неразумно и е наясно с вероятността от настъпване на подобна загуба.
3. Управителят на мрежата и железопътното предприятие поемат отговорността за своя помощен персонал.
4. Всяка претенция от страна на помощния персонал на ЖП към управителя на мрежата по отношение на отговорността към загубата, причинена от управителя на мрежата, както и всяка претенция на помощния персонал на управителя на мрежата към ЖП по отношение на отговорността към загубата, причинена от ЖП, може, независимо от правните основания, единствено да бъде направена при спазване на условията и ограниченията на Общите срокове & условия.
5. Разходите за дейността са свързани със стойността на загубата, състояща се от злополуки (наранявания и смърт), имуществени щети, щети върху товара, разходи за спасяване и евакуация, разходи за експерти както и извънредни разходи, които са определени съгласно таблицата по-долу:



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

Стойност на загубата	Разходи
от € 0 до € 100,000	2.5% от стойността на загубата
от € 100,000 до € 250,000	2% от стойността на загубата
от € 250,000 до € 1,000,000	1.5% от стойността на загубата
от € 1,000,000 до € 5,000,000	1% от стойността на загубата
> € 5,000,000	Фактически разходи

Ако загубата представлява единствено финансова загуба, разходите за дейността могат да бъдат определени на базата на фактическите разходи. Административните разходи, направени за рисковото събитие, следователно, се определят съгласно таблицата по-долу, където относителната загуба представлява допълнителни служебни разходи и разходи за комуникация, разходи за повторно планиране на оперативните дейности и разходите за допълнителен персонал, необходим по време на периода, в който това рисково събитие възпрепятства нормалната работа:

Относителна загуба			Административни разходи
€ 5,000	до	€ 10,000	€ 350
€ 10,000	до	€ 30,000	€ 375
€ 30,000	до	€ 50,000	€ 475
€ 50,000	до	-----	1% от относителната загуба

Ако отговорността за рисковото събитие се потвърди навреме от управителя на мрежата без възражения и обезщетението се плати веднага, административните разходи ще се ограничат до 50% от сумите посочени в таблицата по-горе.

Член 18. Отговорност на управителя на мрежата към железопътното предприятие

1. Управителят на мрежата поема отговорност към железопътното предприятие:
 - а. за злополука, а именно смърт или друга форма на телесна или емоционална повреда;
 - б. за имуществена вреда, а именно причината за всички щети върху движимо и недвижимо имущество;



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

в. за финансова загуба, поради неизправност на жп линиите, с която са се сблъскали ЖП и неговия помощен персонал по време на използването им;

Освен ако не се уточни друго в Договора за достъп, същото задължение ще важи и във връзка с използването на допълнителни съоръжения, управлявани от управителя на мрежата и допълнителни услуги, предоставени от управителя на мрежата; като се вземе предвид алинея шеста относно услугите и/или софтуера.

2. Отговорността за финансова загуба, за която се говори в алинея първа, е ограничена изключително до видовете загуба, споменати по-горе, в съответствие с условията на всяка загуба, с изключение на загубата на оборот и печалба;

а. за финансова загуба представляваща обезщетение, дължимо от страна на ЖП към страните, с които то е сключило споразумения за превози или на други трети страни:

- единствено обезщетението, дължимо от страна на ЖП съгласно условията на националното, европейско или договорно законодателство, което то трябва да плати на страните, с които е сключило споразумения за превози или на други трети страни.

б. За финансова загуба представляваща приемливи разходи за спасение и евакуация, включително разходите за временни съоръжения за персонала, разходи за експерти, разходи за дейността и приемливи разходи за определяне на отговорността и размера на загубата:

-всички направени разходи.

в. За финансова загуба представляваща разходите за замяна на транспорт и разходите за дейността, при изричното условие че, ако поради причина, дължаща се на управителя на мрежата, ЖП не може в рамките на най-малко 8 (осем) последователни часа, считано от възникване на причината, да използва напълно разпределения му капацитет:

- разходите за замяна на транспорта, както и разходите за дейността.

г. За финансова загуба представляваща разходите за замяна на транспорта в Холандия за пътнически и товарни превози, участващи директно в рисковото събитие:

- разходите за замяна на транспорта за тези пътници и товарни превози, при които „пътниците и товарите, участващи директно в рисковото събитие“, означават пътници и товари, които използват железопътното превозно средство, участващо в рисковото събитие, както и тези пътници и товари, които използват превозно средство със сравнително големи неизправности поради рисковото събитие, така че последиците от това събитие за пътниците и/или товарите са едни и същи и са разрешени по един и същи начин.

3. Управителят на мрежата е освободен от отговорността, посочена в първата алинея:

а. в случай на злополука и финансова загуба, в резултат на обезщетение, дължимо от ЖП съгласно Единните условия на CUI:

1. ако рисковото събитие е причинено от обстоятелства, извън действията на управителя на мрежата, които той, независимо от полагането на



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

необходимата грижа, налагана от обстоятелствата, не е успял да избегне и предотврати последиците от него,

2. доколкото рисковото събитие може да се дължи на лице, което е претърпяло загубата;
3. ако рисковото събитие се дължи на действията на трета страна, която, независимо от полагането на необходимата грижа, налагана от обстоятелствата, не е успяла да избегне и предотврати последиците от него.

б. в случай на злополука и финансова загуба, в резултат на обезщетение, дължимо от ЖП съгласно Единните условия на СИ, при което загубата е причинена от ЖП или инструкция на ЖП, която не се дължи на управителя на мрежата или на обстоятелства, чиито последиствия управителя на мрежата не е могъл да избегне.

в. В случай на финансова загуба, различна от гореспоменатите в точка а и б:

1. ако рисковото събитие се дължи на ЖП или на инструкция, дадена от ЖП, което не е причинено от управителя на мрежата.
 2. ако рисковото събитие е причинено от обстоятелства, като форс мажор или действия на трета страна, което управителя на мрежата, независимо от полагането на необходимата грижа, налагана от обстоятелствата, не е успял да избегне и чиито последици не е успял да предотврати.
4. Управителят на мрежата не поема отговорността за загуби, причинени от ЖП в резултат на указания на управителя на мрежата, които съгласно Договора за достъп са законови и дадени съгласно условията на чл. 15 от тези Общи срокове & условия, както и поради последиците от прилагането на този чл. 8, ал. 5 на настоящите Общи срокове & условия.
5. ЖП няма да подава иски срещу управителя на мрежата за обезщетения по-малки от EUR 5,000 за рисковото събитие, с изключение на тези случаи:
- а. При които управителят на мрежата носи отговорност съгласно чл. 6:175 от Гражданския кодекс на Холандия.
 - б. при които загубата произтича от всяко нарушение от страна на управителя на мрежата на законово разпореждане по отношение на използването на железопътните линии; и при приемане, че това обезщетение за финансовата загуба, съгласно ал. 2а, е поискано само когато тази загуба надвишава EUR 5,000 за загуба.
 6. Оперативният мениджър носи отговорност за загуба, причинена от информация, която не е била предоставена навреме и предоставяне на некоректни и/или непълни данни като част от предоставените услуги/софтуер от управителя на мрежата съгласно ал. 5.5 на Референтния документ, когато тази загуба е последица от неоспоримия неуспех на управителя на мрежата да спазва обема на услугите за предоставяне на информация, за който се говори в чл. 8, ал. 1 на настоящите Общи срокове & условия.

Оперативният мениджър няма да носи отговорност за:



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

а. последвала загуба включваща загуба на печалба, загубени спестявания и загуба поради прекъсване на дейността

или

б. загуби, които надвишават сумата, за която са се споразумели страните при сключване на договора за обема на услугите, като възнаграждение за конкретната услуга за предоставяне на информация.

Член 19. Отговорност на железопътното предприятие към управителя на мрежата

1. Железопътното предприятие е отговорно към управителя на мрежата:

а. за телесна повреда, а именно смърт, или всяка друга форма на физическа и емоционална травма;

б. за материални щети, а именно унищожаване или всички щети по движимо и недвижимо имущество,

в. за финансова загуба, понесена от управителя на мрежата или негов помощен персонал при използването на железопътната инфраструктура от оперираните релсовите превозни средства или от превозваните лица или товари. Освен ако не е договорено друго в Договора за достъп, същата отговорност се прилага за използването на допълнителни съоръжения, управлявани от управителя на мрежата и за допълнителни услуги, предоставяни от управителя на мрежата.

2. Отговорността за финансова загуба, посочена в алинея първа, се ограничава единствено до щетите изброени по-долу, при условията отнасящи се до всяка щета и с изрично изключване на загубата на оборот и печалба.

а. За финансовата загуба, представляваща компенсация, дължима от управителя на мрежата на трети страни:

- само компенсацията, която железопътното предприятие е длъжно да заплати на трети страни по силата на национално, европейско или договорно право.

б. За финансовата загуба, представляваща разумните разходи по спасяване и евакуация, включително разходите за съответните временни съоръжения за персонала, разходите за експерти, разходи за обработка и разумни разходи за определяне на отговорността и размера на щетата:

- всички направени разходи.

в. За финансовата загуба, предмет на изричното условие, че ако по причина от страна на железопътното предприятие, частично или изцяло не е можал да бъде осъществен превоз върху железопътната инфраструктура или част от нея за период от най-малко осем последователни часа, изчислени от началото на събитието:

- разумните разходи по отмяна и ново планиране на дейност, която е била планирана да бъде извършена в периода, през който рисковото събитие възпрепятства нормалната работа и чиято дейност не може да бъде извършена поради това рисково събитие, както и разходите за обработка.



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

3. Железопътното предприятие е освободено от отговорността, посочена в алинея първа:
- а. В случай на телесна повреда:
1. ако рисковото събитие е причинено от обстоятелства извън дейностите на железопътното предприятие, които железопътното предприятие, въпреки необходимите грижи, положени според тези обстоятелства, не е могло да избегне и чиито последици не е могло да предотврати.
 2. доколкото рисковото събитие се дължи на лицето, което е претърпяло щетата,
 3. ако рисковото събитие се дължи на действията на трета страна, което железопътното предприятие, въпреки необходимите грижи, положени според тези обстоятелства, не е могло да избегне и чиито последици не е могло да предотврати.
- б. В случай на материална щета, когато щетата се дължи на управителя на мрежата или на инструкция от управителя на мрежата, което не може да бъде приписано на железопътното предприятие или посредством обстоятелства, които железопътното предприятие не е могло да избегне, нито да предотврати последиците от тях.
- в. В случай на телесна повреда:
1. ако рисковото събитие се дължи на управителя на мрежата или на инструкция, дадена от управителя на мрежата, което не може да бъде приписано на железопътното предприятие,
 2. ако рисковото събитие е причинено от обстоятелства, като форсмажор или действия на трета страна, които управителят на мрежата, въпреки необходимите грижи, положени според тези обстоятелства, не е можал да избегне и чиито последици не е можал да предотврати.
4. Управителят на мрежата няма да представя на железопътното предприятие искове за обезщетение по-малки от 5000 € за рисково събитие, с изключение на случаите:
- а. при които железопътното предприятие е отговорно, съгласно член 6:175 от Гражданския процесуален кодекс на Холандия, във връзка с член 8:1670 и последващите от същия кодекс.
- б. при които щетата е в резултат от неспазване на коя да е законова разпоредба, касаеща използването на железопътната инфраструктура от страна на железопътното предприятие;
- в. и при положение че компенсация от финансовата загуба, посочена в § 2а, е дължима само ако щетата надвишава € 5,000 за щета.
5. Железопътното предприятие обезщетява управителя на мрежата срещу всички искове, свързани с нарушение на коя да е законова наредба по вина на железопътното предприятие.
- б. В случай на материална щета по железопътната инфраструктура, уреждането на обезщетение се прилага само ако управителят на мрежата действително има полза от възстановяването на материалната щета. Това се предполага само ако, във връзка с планирането на управителя на мрежата, ремонтът на материалната щета дава резултат със закъснение с повече от



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

пет години от следващото пълно подновяване на елемента на инфраструктурата (който не е единичен компонент) от които ремонтираната собственост е част. При поискване, Управителният на мрежата ще предостави на железопътното предприятие съответното планиране/график. В случай на жалба за уреждане на обезщетение, Управителният на мрежата ще предостави доказателства за планирането/графика.

Член 20. Отговорност между железопътни предприятия

1. Железопътното предприятие е отговорно към друго железопътно предприятие:
 - а. за телесна повреда,
 - б. за загуба и повреда на имущество, независимо от мястото на собствеността,
 - в. за финансова загуба, понесена от железопътното предприятие или негов помощен персонал при използването на железопътните линии от оперираните релсовите превозни средства или от превозваните лица или товари. Освен ако не е договорено друго в Договора за достъп, същата отговорност се прилага за използването на допълнителни съоръжения, управлявани от управителя на мрежата.
2. Отговорността за финансовата загуба, посочена в алинея първа се ограничава единствено до щетите изброени по-долу, при условията отнасящи се до всяка щета и с изрично изключване на загубата на оборот и печалба.
 - а. За финансовата загуба, представляваща компенсация, дължима от другото железопътното предприятие на страни, с които има сключени договори за превоз или други трети страни:
 - само компенсацията, която железопътното предприятие е длъжно да заплати на страни, с които има сключени договори за превоз или други трети страни, по силата на национално, европейско или договорно право.
 - б. За финансовата загуба, представляваща разумните разходи по спасяване и евакуация, включително разходите за съответните временни съоръжения за персонала, разходите за експерти, разходи за дейността и разумни разходи за определяне на отговорността и размера на щетата:
 - всички направени разходи.
 - в. За финансовата загуба, представляваща разходите за замяна на транспорт в Холандия, както и разходите за дейността, предмет на изричното условие, че ако по причина от страна на железопътно предприятие, превоз върху жп инфраструктура или част от нея не е бил осъществен частично или изцяло за период от най-малко осем последователни часа, изчислени от началото на събитието: начисленият разход за замяна на транспорт (от трети страни):
 - разходите за замяна на транспорт, както и разходите за обработка.
 - г. За финансовата загуба, представляваща разходите за замяна транспорт в Холандия за пътнически и товарни превози, замесени пряко в рисковото събитие:
 - разходите за замяна на транспорт за онези пътнически и товарни превози, като под "пътнически и товарни превози, замесени пряко в рисковото събитие" се разбира тези пътнически и/или товарни превози, които използват релсово превозно средство, участващо в рисковото събитие, както и тези пътнически и товарни превози, които използват релсово превозно средство, което в известна



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

степен е възпрепятствано от рисковото събитие, в смисъл, че последствията от рисковото събитие за намесените пътнически и/или товарни превози са едни и същи, и са били решени по един и същ начин.

3. Железопътното предприятие е освободено от отговорността, посочена в алинея първа ако рисковото събитие:

а. се дължи на другото железопътно предприятие или на инструкция, дадена от другото железопътно предприятие, което не може да бъде приписано на железопътното предприятие.

б. е причинено от обстоятелства, като форсмажор или действие на трета страна, което железопътното предприятие, въпреки необходимите грижи, положени според тези обстоятелства, не е могло да избегне и чиито последици не е могло да предотврати.

4. Железопътното предприятие няма да представя на друго железопътно предприятие искове за обезщетение по-малки от 5000 € за рисковото събитие, с изключение на случаите:

а. при които отговорността е въз основа на Член 6:175 от Гражданския процесуален кодекс на Холандия, във връзка с член 8:1670 и последващите от Гражданския процесуален кодекс на Холандия.

б. при които щетата е в резултат от неспазване от страна на другото железопътно предприятие на коя да е законова разпоредба, касаеща използването на железопътната инфраструктура.

5. Настоящият член е клауза за трети страни, посочена в член 6:253 от Гражданския процесуален кодекс на Холандия. Железопътното предприятие приема, че друго железопътно предприятие приело настоящите Общи условия също има право да се позове пряко на условията в тези Общи условия, които имат отношение към взаимоотношенията между железопътните предприятия.

Член 21. Виновно неизпълнение

Без да се засягат разпоредбите на Раздел IV по-горе, страна, която по своя вина не успее да изпълни задълженията си, след като е била уведомена за неизпълнението и е даден разумен срок да отстраняване на нарушението, но въпреки това не успява да направи това, е отговорна за загубата понасяна от другата страна освен в случай на умисъл и/или умишлена непредпазливост, при положение, че загуба на оборот или печалба от другата страна не отговаря на изискванията за обезщетение. Член 17, параграф 5 и член 18, параграф 4 от настоящите Общи условия се прилагат със съответните изменения.

Член 22. Ограничаване на отговорност, давност и непреодолима сила

1. Отговорността на страните независимо под каква форма се ограничава до предвиденото в дял IV, без да се засяга правото на страните да искат изпълнение на разпоредбите на Договора за достъп и/или настоящите Общи условия.
2. Иск от железопътното предприятие или управителя на мрежа въз основа на Договора за достъп и/или настоящите Общи условия е с давност три години считано от датата на събитието, което е дало основание за иска.



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

3. В случай на смърт на лица се прилага краен срок от три години, считано от деня след смъртта, но без срокът да надвишава 5 години, считано от деня след произшествието.
4. Ако искът от управителя на мрежата е базиран на събитие, във връзка с което железопътното предприятие има право на иск срещу другата страна по договор за превоз, сключен от железопътното предприятие, обратният иск от управителя на мрежата към железопътното предприятие отпада един месец преди изтичането на крайния срок, който се прилага по закон или по договор по отношение на иска от железопътното предприятие към другата страна по договора за превоз, сключен от железопътното предприятие.
5. Ако искът от железопътното предприятие е базиран на събитие, уредено с договор за превоз, сключен от железопътното предприятие, при което железопътното предприятие поема обратен иск срещу управителя на мрежата, искът от железопътното предприятие към управителя на мрежата ще отпадне един месец след изтичането на срока, който се прилага по закон или договор, по отношение на иска, уреден с договора за превоз.
6. Давността спира да тече ако една от страните представи спора пред орган, по смисъла на член 29 или ако въпросът се решава от арбитражна комисия.
7. В случай на форсмажор, управителят на мрежата и/или железопътното предприятие не носи отговорност за каквато и да е щети. По смисъла на настоящите Общи условия, форсмажор включва и значението по закон и законови прецеденти. Като форсмажор се разглеждат също и прекъсвания в електрозахранването, които не са по вина на управителя на мрежата, самоубийствата или опитите за самоубийство, поведението на животните, национални или местни стачки или прекъсвания в работата на предприятието на управителя на мрежата и/или на железопътната предприятие, независимо дали са организирани или не.
8. Разпоредбите на член 7 не засягат задълженията на управителя на мрежата по силата на член 7, параграф 2 от Закона за Железопътния Транспорт.
9. В случай, че помощен персонал понася вреди, които се дължат както на управителя на мрежата, така и на железопътното предприятие, управителят на мрежата и железопътното предприятие понякога се обезщетяват взаимно срещу всякакви иски за компенсация от страна на помощния персонал, доколкото това се дължи на управителя на мрежата и железопътното предприятие, съответно. Това обезщетение се прилага и при иски за обезщетение, които са изцяло свързани с управителя на мрежата, и за които помощния персонал внася иск срещу железопътното предприятие, и обратно.
10. В случай на прилагане на схема за компенсиране на конкретно рисково събитие между управителя на мрежата и железопътното предприятие, управителят на мрежата и железопътното предприятие понякога се обезщетяват взаимно срещу всякакви иски от помощния персонал, който има отношение към въпросното рисково събитие, ангажиран от управителя на мрежата и железопътното предприятие, съответно.



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

Дял V. Парични договорености

Член.23 Такси за ползване и такси за резервация

1. Таксите за ползване се изчисляват при спазване на съответните разпоредби на Референтния Документ за мрежата.
2. Железопътното предприятие и управителят на мрежата се споразумяват за такса за ползване на нулева стойност за използването на железопътната инфраструктура при изпълнение на инструкции от управителя на мрежата във връзка с управлението на железопътната инфраструктура.
3. Влакове, за които, съгласно условията на настоящата разпоредба, не се дължи такса за ползване няма да получат помощ за изготвянето на график от Органа за комплексно обслужване на управителя на мрежата. За да се определи таксата за ползване за услугата, посочена в член 2а от Приложение 2 на Директива 2001/14/ЕО, железопътното предприятие ще предостави на управителя на мрежата фактури, включително съответни доказателства за плащане на тяговата мощност закупена от железопътното предприятие. Железопътното предприятие упълномощава управителя на мрежата да провери заедно с доставчика на тягова мощност, дали представените фактури покриват цялата предоставена тяговата мощност,
4. Управителят на мрежата ще фактурира таксите за ползване и, ако е приложимо, таксата за резервация за календарен месец. Ако управителят на мрежата изпрати временна фактура, в рамките на 6 месеца тя ще бъде последвана от окончателна фактура. Окончателното уреждане на дължимите суми по силата на схема за ефективност ще се фактурира в рамките на 6 месеца след изтичане на периода, за който се отнася схемата за ефективност.
5. Окончателното уреждане на дължимите суми по силата на схема за ефективност ще се фактурира в рамките на 2 месеца от изпращането на фактурата за предишния срок на периода, за който се отнася схемата за ефективност.
6. Дължимата такса за ползване не подлежи на прихващане по смисъла на член 6:127 ал.2 от Гражданския процесуален кодекс на Холандия, с изключение на прихващането на неоспорвани иски и иски въз основа на съдебно решение или решение на арбитражна комисия.
7. В случай на основателно съмнение относно кредитоспособността на железопътното предприятие, управителят на мрежата може по всяко време да поиска от железопътното предприятие издаване на банкова гаранция или да гарантира обезпечение на финансовите си задължения по силата на Договора за достъп и Общите условия, както е посочено в член 22 от настоящите Общи условия.
8. Разходите за гаранцията, посочена в предходния параграф, се поемат от железопътното предприятие.



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

Член 24 Условия на плащане

1. Железопътното предприятие и Управителят на мрежата ще плати дължимите суми по силата на Договора за достъп и Общите условия не по-късно от 30 дни след получаване на фактурата. В случай на безкасови плащания, датата на получаване от банката на получателя се счита за дата на плащане.
2. Ако управителят на мрежата или железопътното предприятие не изплатят дължимите суми в съответствие с Договора за достъп и Общите условия и съгласно условията, посочени по-горе, както причината за това е една от двете страни - управителя на мрежата или железопътното предприятие, дължимата сума се увеличава със законната лихва в съответствие с Чл. б: 119а от Холандския Гражданско процесуален кодекс, считано от последния ден, на която е трябвало да бъде направено плащане.
3. Всички суми, дължими по Договора за достъп и/или настоящите Общи условия са посочени в евро и са с включен ДДС.
4. Железопътното предприятие може да представи възражения срещу сумата на окончателната фактура на управителя на мрежата в писмен вид в рамките на 2 месеца от получаването на фактурата. След изтичане на този срок, железопътното предприятие губи правото си да обжалва сумата на фактурата. Систематичните дефекти, които излизат наяве при обработката на своевременно подадено възражение срещу фактура, биха могли да доведат до преизчисляване на предишни фактури, за които срокът за възражение вече е изтекъл.

VI. Спиране и прекратяване на Договора за достъп

Член. 25 Прекратяване на Договора за достъп

1. Управителят на мрежата и/или железопътното предприятие може частично или напълно да спре изпълнението на Договора за достъп на основание на член б:52 от Холандския Гражданско-процесуален кодекс.
2. В случай на плащане от страна на железопътното предприятие след срока, посочен в Член 23, параграф 1 от настоящите Общи условия, Управителят на мрежата може да спре изпълнението на Договора за достъп, ако железопътното предприятие е пресрочил срока за плащане за две последователни периодични плащания или за две плащания в срок от 12 месеца.
3. По време на спирането на договора, железопътното предприятие и управителят на мрежата са длъжни да предприемат необходимите мерки за предотвратяване и ограничаване на възникване на евентуални загуби.
4. Железопътното предприятие може отново да упражнява пълните си претенции към договорения капацитет от четвъртия ден след възобновяване на действието на договора.



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

Член 26. Прекратяване от страна на Управителя на мрежата

1. Управителят на мрежата може, без предварително уведомление за неизпълнение на задълженията или съдебна намеса, да прекрати Договора за достъп с препоръчано писмо, ако:
 - а. Управителят на мрежата губи концесията, изцяло или частично, или в частта, която е от значение за предоставянето на услуги на железопътното предприятие;
 - б. Железопътното предприятие е обявено в несъстоятелност или в неплатежоспособност.
 - в. Железопътното предприятие е с обявен мораториум.
 - г. Железопътното предприятие не е използвало разпределения капацитет за период от най-малко една година.
 - д. Железопътното предприятие вече не е оторизирано да участва в железопътния трафик.
 - е. Железопътното предприятие има просрочени плащания на две последователни вноски и за сума, по-голяма от потребителските такси за един месец
 - ж. За повече от две вноски и за сума, равна на таксите за ползване на два месеца.
2. Управителят на мрежата може да прекрати Договора за достъп чрез препоръчано писмо изпратено като предизвестие 2 месеца предварително, в случай на:
 - а. Задължителна промяна в съответните регламенти, последиците от която не могат да бъдат предвидени, и която накърнява задълженията на Управителя на мрежата и възпрепятства управителя на мрежата при изпълнение на задълженията си.
 - б. Железопътното предприятие умишлено не изпълнява или проявява груба небрежност по отношение на съществени договорни задължения, различни от тези, посочени в параграф 1 г.
3. Ако изпълнението на Договора за достъп е спряно на основание на Член 25, параграф 1, на Общите условия, управителят на мрежата може, след предоставяне на разумен срок за коригиране на ситуацията от страна на железопътното предприятие, да прекрати Договора за достъп, ако железопътното предприятие остава в забава.



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

Член 27. Прекратяване от железопътното предприятие

1. Железопътното предприятие може, без предварително уведомление за неизпълнение на задълженията или съдебна намеса, да прекрати незабавно Договора за достъп с препоръчано писмо, в следните случаи:
 - а. Управителят на мрежата губи концесията, изцяло или частично, или в частта, която е от значение за предоставянето на услуги на железопътното предприятие;
 - б. Железопътното предприятие е обявено в несъстоятелност или в неплатежоспособност.
 - в. Железопътното предприятие е с обявен мораториум.
 - г. Железопътното предприятие просрочва значително договорно задължение, което се отнася до безопасността на хора или стоки, включително превозвани товари.
2. Железопътното предприятие има право да прекрати Договора за достъп, с двумесечно предизвестие, в случай на:
 - а. Задължителна промяна в съответните регламенти, последиците от която не могат да бъдат предвидени, и която накарнява задълженията на железопътното предприятие и възпрепятства железопътното предприятие да изпълнява задълженията си.
 - б. Управителя на мрежата умишлено не изпълнява или проявява груба небрежност по отношение на съществени договорни задължения.

В случаите, различни от тези, посочени в първите два параграфа, железопътното предприятие може да прекрати Договора за достъп чрез препоръчано писмо, спазвайки срока на предизвестие, посочен в Договора за достъп.

3. Ако изпълнението на Договора за достъп е спряно на основание на член 25, параграф 1 от тези Общи условия, железопътното предприятие може, след предоставяне на управителя на мрежата на разумен срок за коригиране на ситуацията, да прекрати Договора за достъп, ако управителят на мрежата остава в забава.
4. Ако управителя на мрежата променя Договора за достъп и/или Общите условия, железопътното предприятие може в случай, че се противопоставя на промяната, да прекрати Договора за достъп, при спазване период на предизвестие от три месеца от момента на влизане в сила на промяната.

Член 28. Обезщетение при прекратяване на Договора за достъп

В случай на прекратяване на Договора за достъп по силата на Раздел VI, не се дължи каквато и да е компенсация, с изключение на случаите на прекратяване на основание на мораториум, несъстоятелност или виновно неизпълнение.



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

Член 29. Обхват, приложим закон и разрешение на спорове

1. Настоящите Общи условия са неразделна част от Договора за достъп
2. Договорът за достъп и Общите условия се уреждат от холандското законодателство, включително международните договори, приложими в Холандия, по-специално COTIF 1999 г. и Приложенията му.
3. Всички спорове, с изключение на тези, които произтичат от член 61 от Закона за железопътния транспорт и постановленията на МС, базирани на нея, произтичащи от Договора за достъп и/или настоящите Общи условия, които страните не могат да разрешат помежду си ще бъдат внесени в компетентния граждански съд в Утрехт или отнесени до комитет, назначен от страните, в които страните назначават равен брой членове, който е натоварен с да се произнесе дали между страните може да бъде постигнато доброволно уреждане на спора.
4. В отклонение от параграф 3, страните се споразумяват, че споровете, посочени в този параграф, ще бъдат решени в съответствие с приложимите разпоредби на Арбитражния съд на Холандия. Арбитражният състав, който ще се произнесе, в съответствие със закона, може да се състои от един или трима арбитри. Арбитражът се провежда в Утрехт.
5. Параграфи от 1 до 4 от настоящия член, не се отнасят до член 71 от Закона за железопътния транспорт.



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

Приложение 7:

Условия за експлоатация, вътрешните правила и процедура при неправилно използване на железопътните линии



European Union



NATIONAL
STRATEGIC
REFERENCE FRAMEWORK
2007 – 2013



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



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

Условия за експлоатация, вътрешни правила и процедура при неправилно използване на железопътните линии

Преглед на условията за експлоатация, вътрешните правила и процедурата при неправилно използване на железопътните линии, които се прилагат към този Договор за достъп са поместени в Приложение 6 на Референтния документ за 2014 г. за линия Betuwe, който е с преимущество при подписване на този Договор за достъп. Референтният документ за 2014 г. за линия Betuwe е достъпен на www.keyrail.nl.



European Union



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

Приложение 8:

Оперативните правила за управление за линия Havenspoorlijn и Ръководни Правила и Цели



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

Правила за оперативно управление за линия Havenspoorlijn

Ръководните Правила и Цели са следните:

(Международният) железопътен товарен транспорт включва няколко връзки. Общата цел е да се осигури безопасен превоз на товари до определени дестинации, по възможно най-ефективен и надежден начин. Това изисква цялостно планиране и внимателно планиране и координация между последователните партньори в логистичната верига. Всички партньори по веригата се стремят към гладко протичане на транспортния процес от началото до края, и за всички влакове. По този начин, ние работим като се съобразяваме с нуждите на клиента и изискванията на пазара.

За да служим на пазара по-възможно най-подходящия начин, ние осигуряваме кристално ясни споразумения за планиране и протичане на транспортните дейности в рамките на железопътната инфраструктура. Всички участващи страни се адаптират към евентуални отклонения, като Кийрейл координира оптимизацията на цялостния процес на планиране.

Чрез регулярната оценка на изпълнението и верижните споразумения с нашите партньори, ние постоянно подобряваме работните характеристики на железопътния продукт. Където е необходимо, това става и чрез структурни подобрения.

Откриването на Maasvlakte 2 води до значително нарастване на обема на товарния железопътен транспорт. Като се има предвид ограничения капацитет на железопътната инфраструктура, ние можем да улесни този растеж чрез ефективно управление на наличната железопътна и железопътния транспорт, спазвайки основните принципи за безопасност, ефективност и надеждност.

За постигане на тази цел, страните могат да сключват допълнителни споразумения. За момента, страните се задължават да спазват основните Оперативни правила за управление, които се отнасят до това Споразумение за достъп, както е посочено в Приложение 5 на Референтния документ за линия Betuwe за 2014 г, който съществува при подписването на това споразумение. Референтният документ за линия Betuwe е достъпен на www.Кийрейл.nl.

Следващата страница представляват Основните Ръководни Правила и Цели, подписани по време на среща на Управителния Съвет на 20 ноември 2013 година.



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

Key to Europe

KEYRAIL

Ambitie ketenregie

Het (internationale) railgoederenvervoer verloopt via verschillende schakels. Het gezamenlijk doel is de goederen veilig, efficiënt en betrouwbaar naar de bestemming te transporteren. Dit vraagt om een integrale planning en afstemming met opeenvolgende partners in de logistieke keten. De ketenpartners hebben als focus de naadloze aansluiting van het vervoersproces: van begin tot eind voor alle treinen. We werken daarbij klant- en marktgericht.

Om de markt zo goed mogelijk te bedienen, maken we heldere afspraken over de planning en uitvoering van het transport over het spoor. Eenieder anticipeert op afwijkingen en Keyrail coördineert de optimalisering van de integrale planning.

Door regelmatig de prestaties en de ketenafspraken te evalueren met de ketenpartners, verbeteren we continu de prestaties van het spoorproduct. Waar nodig worden structurele verbeterpunten gezamenlijk gerealiseerd.

De ingebruikname van de Tweede Maasvlakte leidt tot een grote groei van het spoorgoederenvervoer. Omdat de capaciteit van de railinfrastructuur beperkt is, kunnen we die groei alleen faciliteren door een strakke regie te voeren op de beschikbare capaciteit van het spoor en het spoorvervoer. Veiligheid, efficiëntie en betrouwbaarheid staan hierbij centraal.

Overeengekomen en ondertekend te Rotterdam, 20 november 2013

Captrain Benelux

DB Schenker Rail Nederland

ERS Railways

HSL Logistiek

HTRS Nederland

KombiRail Europe

LOCON Benelux

LTE Netherlands

Rheincargo

Rotterdam Rail Feeding

RurtalBahn Benelux

SBB Cargo International

Traingroup

TX Logistics AG

Keyrail



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

ПРИЛОЖЕНИЕ 4: Проект на ПМС за допълнение на методиката за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура, приета с Постановление № 92 на Министерския съвет от 2012 г

ПОСТАНОВЛЕНИЕ № XXX

от дата: 2015 г.

ЗА ПРИЕМАНЕТО НА МЕТОДИКА ЗА ИЗЧИСЛЕНИЕ НА ИНФРАСТРУКТУРНИТЕ ТАКСИ ЗА ДОСТЪП, СЪБИРАНИ ОТ УПРАВИТЕЛЯ НА ИНФРАСТРУКТУРАТА

МИНИСТЕРСКИ СЪВЕТ РЕШИ:

Единствен член. Одобрява методика за изчисление на таксите за достъп до инфраструктурата, събирани от Управителя на инфраструктурата.

Допълнително условие

§ 1. Методиката въвежда изискванията на Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21.11.2012 г. за разпределянето на капацитета на железопътната инфраструктура и събирането на такси за използване на железопътната инфраструктура.

Окончателни условия

§ 2. Настоящото решение отменя Тарифата за таксите за достъп до използването на инфраструктурата, събирани от Управителя на инфраструктурата, одобрена с Решение № 92 на Министерския съвет от 2012 г.

§ 3. Методиката е приета съгласно чл. 35, ал. 2 от Закона за железопътния транспорт.

§ 4. Решението влиза в сила от 01.01.2016 г..

Министър - председател: Бойко Борисов

От името на Главен секретар на Министерски съвет: Веселин Даков.



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

МЕТОДИКА

За изчисление на инфраструктурните такси за достъп, събирани от Управителя на инфраструктурата

1. Общи условия

Методиката определя таксите за минималния пакет за достъп и за достъпа до железопътната инфраструктура в рамките на обслужващите съоръжения. Таксите се определят въз основа на преките разходи на Управителя на инфраструктурата (наричан по-долу за краткост „УИ“), произтичащи от извършването на влаковата услуга за услугите, свързани с изпълняване на железопътни дейности дефинирани като част от „минималния пакет достъп“, включен в Приложение I към настоящото Решение.

2. Определяне на разходите на УИ, произтичащи пряко от извършването на влаковата услуга – преки разходи.

Таксите за минималния пакет за достъп и за достъпа до железопътната инфраструктурата в рамките на обслужващите съоръжения, се определят от разходите, произтичащи директно вследствие на извършването на влаковата услуга.

УИ изчислява разходите за всеки процес на базата на въведената аналитична счетоводна система отчитаща разходите за дейностите. Определянето на таксите за достъп до инфраструктурата (наричани по-долу за краткост инфраструктурни такси) се базира на разходите, отчетени съгласно българското счетоводно законодателство, по икономически дейности и икономически елементи и в съответствие с принципите на изчисление на преките разходи на Директива 2012/34/ЕС и Регламента за изпълнение 909/2015 относно определянето на таксите за достъп до използването на железопътната инфраструктура – публична собственост. Следва да се вземат предвид единствено разходите, произтичащи директно от извършването на влаковата услуга.

2.1 Референтен документ за състоянието на мрежата

Референтният документ, публикуван годишно от НКЖИ, ще включва всички такси и цени, валидни за следващото годишно работно разписание.

3. Формиране на инфраструктурните такси и определяне на тарифните елементи

Инфраструктурните такси съдържат уникално ценово разграничение, в съответствие със следните критерии: класове влакове според теглото и категории линии, което налага отчитане на участието на оперативните звена и техните разходи, свързани с извършването на влаковата услуга.

Формирането на инфраструктурните такси и определянето на тарифните елементи се базира на данните за преките разходи и за обема на реализираната дейност по железопътната инфраструктура за последните 3 (три) години. Изчислението на преките разходи следва да се извършва на база на система от „разходни центрове“ с регистриране на разходите по категории за всеки разходен център. Преките разходи се определят въз основа на дефиницията за допустими разходи посочена в Регламента за изпълнение (919/215/ЕС/12.06.2015 г.).

3.1. Определяне на елементите на компонентите, сформиращи инфраструктурните такси



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

Инфраструктурните такси са променливи такси (такса за фактическото използване на железопътната инфраструктура), които зависят от фактически изминатите по железопътната инфраструктура километри. Това е таксата, която УИ събира като компенсация на разходите, пряко свързани с извършването на влаковата услуга по железопътната инфраструктура.

Дефинициите за влак-км, теглови класове на влаковете и категории линии са както следва:

- а) влак – километър – броят на километрите, изминати от даден;
- б) теглови класове на влаковете – таксите за достъп се различават за в зависимост от класа на влака, определен от теглото му;
- в) категория линии – таксите за достъп се различават, в зависимост от състоянието/категорията на железния път;

3.2. Публикуване на тарифата

Тарифата на инфраструктурните такси ще се публикува в Референтния документ на УИ през м. януари с валидност за следващото работно разписание в сила от м. декември.

4. Взаимно свързаност

Въз основа на гореспоменатите критерии, УИ разработва методиката за определяне на инфраструктурните такси, включена в Референтния документ.

5. Такси за достъп до и използване на обслужващи съоръжения

Таксите ще се базират на изчисляване на пълните разходи плюс разумна печалба. Те подлежат на регулаторна проверка.

6. Допълнителни и спомагателни услуги

Допълнителните и спомагателни услуги се определят на базата на пълните разходи и могат да бъдат таксувани на пазарна цена или на база на пълните разходи, свързани с предоставяне на услугата, плюс разумна печалба.

7. Други елементи на системата за таксуване

Другите елементи на системата за таксуване включват:

- Експлоатационна схема
- Такси за анулиране
- Неустойки
- Стимули
- Надбавки

Те се определят на базата на анализ на разходите и подлежат на регулаторна проверка.

7. Правилно изчисление от страна на НКЖИ и проверка от Регулаторния орган

УИ следва да демонстрира на Регулаторния орган, че всички такси, споменати по-горе, са правилно изчислени.



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

8. Адаптация на модела

Управителят на инфраструктурата може да реши постепенно да премине към адаптация на модела на изчисление в период на не повече от 4 (четири) години след влизането в сила на Регламента за изпълнение на ЕС (не по-късно от м. юни 2019 г.).

9. Законова съгласуваност

Всяко несъответствие между настоящото Постановление и българското законодателство следва да бъде адресирано в периода от четири години, посочен по-горе.

В случай на несъответствие между Решение 92 и Директива 2012/34/ЕС, Директивата следва да има предимство.



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

ПРИЛОЖЕНИЕ I – Минимален пакет достъп:

УСЛУГИ, ПРЕДОСТАВЯНИ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ПРЕДПРИЯТИЯ (съгласно условията на Приложение II, Директива 2012/34/ЕС)

1. Пакетът за минимален достъп обхваща:

- а) обработка на заявките за ползване на железопътен инфраструктурен капацитет;
- б) право на ползване на предоставения капацитет;
- в) използване на железопътната инфраструктура, включително на стрелки и железопътни възли;
- г) управление на движението на влаковете, включително сигнализация, регулиране, диспечерски контрол, както и предаване и осигуряване на информацията относно движението на влаковете;
- д) използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, когато има такава;
- е) всякаква друга информация, необходима за прилагането или извършването на услугата, за която е предоставен капацитетът.

2. Достъп, включително достъп до релсов път, до следните обслужващи съоръжения, когато съществуват такива, и до услуги, предоставяни в тези съоръжения:

- а) пътнически гари, техните сгради и други съоръжения, включително обозначаване на пътна информация и подходящо място за билетно обслужване;
- б) товарни терминали;
- в) разпределителни гари и съоръжения за композиране на влакове, в това число съоръжения за маневриране;
- г) странични коловози за гарирание;
- д) съоръжения за поддръжка, с изключение на съоръжения за тежка поддръжка, предназначени за високоскоростни влакове или други видове подвижен състав, изискващи специални съоръжения;
- е) други технически съоръжения, включително съоръжения за почистване и измиване;
- ж) морски и вътрешни пристанищни съоръжения, свързани с железопътните дейности;
- з) съоръжения за осигуряване на техническа помощ
- и) съоръжения за зареждане на гориво и доставката на гориво в тези съоръжения, таксите за която са представени във фактурата отделно.

3. Допълнителните услуги могат да включват:

- а) задвижваща електроенергия, таксите за която са представени във фактурата отделно от таксите за използване на електрозахранващо оборудване, без да се накръпява прилагането на Директива 2009/72/ЕО;
- б) предварително затопляне на пътнически влакове;



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

в) специални договори за:

- контрол на транспорта на опасни товари,
- съдействие при движението на влакове със специално предназначение.



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

4. Спомагателните услуги могат да включват:

- а) достъп до телекомуникационни мрежи;
- б) предоставяне на допълнителна информация;
- в) технически преглед на подвижния състав;
- г) билетно обслужване на пътническите гари;
- д) услуги за тежка поддръжка, предоставяни в съоръжения за поддръжка, предназначени за високоскоростни влакове или други видове подвижен състав, изискващ специални съоръжения.