



бул. „Мария Луиза” №110, София 1233  
тел.: (+359 2) 932 6565  
факс: (+359 2) 932 6404

[www.rail-infra.bg](http://www.rail-infra.bg)  
[b\\_mincev@rail-infra.bg](mailto:b_mincev@rail-infra.bg)

ОДОБРЯВАМ:

МИЛЧО ЛАМБРЕВ

ГЕНЕРАЛЕН ДИРЕКТОР  
ДП „Национална Компания  
Железопътна Инфраструктура“

ДОКЛАД  
ЗА  
ФАКТИЧЕСКОТО СЪСТОЯНИЕ НА  
ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

/РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ/

10 февруари 2013 година

---

**ДОКЛАД**  
**ЗА**  
**ФАКТИЧЕСКОТО СЪСТОЯНИЕ НА**  
**ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА**  
**/РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ/**

---

# СЪДЪРЖАНИЕ

## на ДОКЛАД ЗА ФАКТИЧЕСКОТО СЪСТОЯНИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

|   |    |
|---|----|
| 1. ОБЩ КОНТЕКСТ.....  | 5  |
| 1.1. Съдържание на Доклада за фактическото състояние на железопътната инфраструктура .....                                    | 5  |
| 2. ДОКЛАД ЗА ФАКТИЧЕСКОТО СЪСТОЯНИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА.....  | 6  |
| 2.1. Обща информация.....   | 6  |
| 2.2. Цел .....  | 6  |
| 2.3. Законова рамка .....   | 6  |
| 2.5. Структура на Доклада за фактическото състоянието на железопътната инфраструктура .....                                   | 8  |
| 2.6. Период на валидност на настоящия доклад за фактическото състояние на железопътната инфраструктура .....                  | 8  |
| 2.7. Условия за издаване и продажба на Доклад за фактическото състояние на железопътната инфраструктура .....                 | 9  |
| 2.8. Контакти.....  | 9  |
| 2.8.1. На държавно ниво .....   | 9  |
| 2.8.2. Съседни европейски железопътни мрежи и пунктове за комплексно обслужване (ПКО) – On-Stop-Shop (OSS) sales network..... | 9  |
| 2.8.3. Речник на термините.....   | 10 |
| 3. УСЛОВИЯ ЗА ДОСТЪП ДО ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА МРЕЖА.....  | 10 |
| 3.1. Законова рамка .....   | 10 |
| 3.2. ОБЩИ УСЛОВИЯ ЗА ДОСТЪП .....   | 10 |
| 3.2.1. Кандидати, които могат да имат достъп до мрежата или част от мрежата, управлявана от ДП "НКЖИ" .....                   | 10 |
| 3.2.2. Процедури за достъп.....   | 11 |
| 3.3. Общи търговски условия .....   | 12 |
| 4. ИНФРАСТРУКТУРА.....  | 13 |
| 4.1. Определение .....  | 13 |
| 4.2. Описание на железопътната мрежа .....  | 13 |
| 4.2.1. Географска идентификация.....  | 13 |
| 4.2.1.1. Линии.....   | 13 |
| 4.2.1.2. Гари.....  | 14 |
| 4.2.1.3. Гранични преходи: .....  | 14 |
| 4.2.1.4. Пристанища: .....  | 14 |
| 4.2.1.5. Съоръжения: .....  | 15 |
| 4.2.1.6. Състояние на осигурителната техника, телекомуникациите и електроснабдяването и енергиен контрол .....                | 15 |
| 4.2.1.6.1. Осигурителна техника .....   | 15 |
| 4.2.1.6.2. Телекомуникации .....  | 17 |
| 4.2.1.7. Електроснабдяване и енергиен контрол .....   | 19 |
| 4.2.1.8. Енергийни съоръжения.....  | 19 |
| 4.2.2. Техническо описание и възможности .....  | 20 |
| 4.3. ОГРАНИЧЕНИЯ ЗА ТРАФИКА .....   | 21 |

|                     |                                       |           |
|---------------------|---------------------------------------|-----------|
| РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ | Версия 01<br>Промяна 06/ 30.10.2013г. | стр. 2/44 |
|---------------------|---------------------------------------|-----------|

|  |    |
|--|----|
| 4.3.1. Опасни товари .....   | 21 |
| 4.3.2. Ограничения за тунели и мостове .....   | 21 |
| 4.3.3. Работно време. ....   | 21 |
| 5. РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА КАПАЦИТЕТА.....  | 22 |
| 5.1. Законова рамка .....  | 22 |
| 5.2. Описание на процеса.....  | 22 |
| 5.3. Техничко-икономическо изследване. Оценка на капацитета .....  | 23 |
| 5.4. Схема за искане на маршрут и процеси на разпределение на капацитета .....   | 23 |
| 5.4.1. Искане за маршрут на влак.....  | 24 |
| 5.4.2.Общи предвиждания .....  | 24 |
| 5.4.3. График на услугите за Година (Г + 1) .....  | 25 |
| 5.4.4. График на услугите за Година (Г + 2) .....  | 25 |
| 5.5. Процес за съставяне на график за движение на влаковете и определяне на маршрути.....  | 27 |
| 5.5.1. Подготовка на нормативите за ГДВ. Процес на координация .....   | 27 |
| 5.5.1.1. Задължения и действия от страна на ДП "НКЖИ". Нормативи за ГДВ от ДП "НКЖИ" .....   | 27 |
| 5.5.1.2. Задължения и действия от страна на "ЖП". Нормативи за ГДВ от "ЖП"...  | 27 |
| 5.5.1.3. Разработване на ГДВ. Етапи и процес на координация .....  | 28 |
| 5.5.2. Промяна на ГДВ през валидностния му период .....  | 29 |
| 5.5.3.Общи предвиждания, приложими за всички линии .....   | 29 |
| 5.5.4. Специални предвиждания, приложими за най-натоварените линии .....   | 29 |
| 5.5.5. Процедура за обработка на жалбите след разработване на проекто-графика за движение на влаковете .....                         | 30 |
| 5.5.6. Претоварени линии .....   | 30 |
| 5.6. Поддръжка и строителни работи по железопътната мрежа на ДП "НКЖИ" .....   | 31 |
| 5.6.1. Общи.....   | 31 |
| 5.6.2. Периоди за реализация на утвърдена работа.....  | 31 |
| 5.6.3. Интервали за извършване на специални работи .....   | 31 |
| 5.6.4. Ненасрочени работи.....   | 32 |
| 5.7. Ползване на предоставения капацитет и правила за анулиране.....   | 32 |
| 5.8. Изключителен транспорт и опасни товари .....  | 33 |
| 5.9. Специални мерки в случай на неизправност .....  | 33 |
| 6. УСЛУГИ.....   | 34 |
| 6.1. Законова рамка .....  | 34 |
| 6.2. Минимален пакет услуги. ....  | 34 |
| 6.3. Услуги за обслужване и поддръжка. ....  | 34 |
| 6.4. Допълнителни услуги .....   | 34 |
| 6.5. Съпътстващи услуги .....  | 35 |
| 7. ТАКСИ .....   | 36 |
| 7.1. Законова рамка .....  | 36 |
| 7.2. Методика на таксуване .....   | 36 |
| 7.2.1. Определяне на разходите на ДП „НКЖИ” произтекли директно в следствие на извършването на влаковата услуга (преки разходи)..... | 36 |
| 7.2.2. Видове разходи по дейности. ....  | 36 |
| 7.2.3. Определяне на инфраструктурната такса на база преки разходи за поддържане на железопътната инфраструктура. ....               | 40 |
| 7.3. Начин на изчисляване на дължимите такси. ....   | 41 |
| 7.3.1. Начин на изчисляване на дължимата променлива такса за преминаване по железопътната инфраструктура. ....                       | 41 |

|   |    |
|---|----|
| 7.3.2. Начин на изчисляване на дължимата променлива такса за заявен и не използван капацитет. ....  | 42 |
| 7.3.3. Прилагане на инфраструктурното таксуване .....   | 42 |
| 7.3.4. Надбавки към таксите. ....   | 42 |
| 7.4. Тарифа за инфраструктурните такси и цени за предоставяни от ДП „НКЖИ” услуги .....   | 43 |
| 7.4.1. Тарифа за инфраструктурните такси – в сила от 01.01.2013 г. ....   | 43 |
| 7.4.1.а. Тарифа за инфраструктурните такси – в сила от 01.01.2014 г. ....   | 43 |
| 7.4.2. Цени за услуги за обслужване и поддръжка.....  | 43 |
| 7.4.3. Цени за съпътстващи услуги.....  | 43 |
| 7.4.4. Цени за други услуги предлагани от ДП "НКЖИ" .....   | 43 |
| 7.4.5. Цена за разпределение на тягова електрическа енергия през разпределителните мрежи на железопътния транспорт (в сила от 01.01.2013 г.) .. | 44 |
| 7.5. Изменение на таксите .....   | 44 |
| 7.5.1. Процедура по промяна на нивата на инфраструктурните такси. ....  | 44 |
| 7.6. Процедура за фактуриране и плащане .....   | 44 |
| 7.7. Схеми отчитащи функционирането .....   | 44 |

# 1. ОБЩ КОНТЕКСТ

Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. изисква от всеки частен или държавен Управител на железопътна инфраструктура (УИ) да издаде Доклад за фактическото състояние на железопътната инфраструктура (член 3).

*"Референтен документ за мрежата" означава документ, в който са определени детайлно основните правила, крайните срокове, процедури и критерии, касаещи схемите за таксуване и разпределяне на капацитет. Той съдържа също така друга информация, каквато е необходима за целите на кандидатстването за инфраструктурен капацитет (чл.2, т."й").*

*„Референтния документ за мрежата информира за характера на инфраструктурата, която е на разположение на железопътните предприятия. Той съдържа информация, определяща условията за достъп до съответната железопътна инфраструктура” (чл.3, ал.2).*

## 1.1. Съдържание на Доклада за фактическото състояние на железопътната инфраструктура

Национална компания „Железопътна инфраструктура”, след консултации със заинтересованите страни изготвя ежегоден Доклад за фактическото състояние на железопътната инфраструктура, който съдържа задължително:

1. параметрите на железопътната инфраструктура, предназначена за ползване от железопътните превозвачи и условията за достъп до нея.
2. принципите на таксуване и тарифи, включително информация за таксите и тарифите, прилагащи се за предоставени услуги по достъпа, в това число услугите за обслужване и поддръжка, допълнителните и съпътстващите услуги.
3. използваните процедури за инфраструктурно таксуване, включително добавки, компенсации и отстъпки, както и информация за очаквани промени на таксите.
4. принципите и критериите за разпределяне на капацитета, включващи параметрите на капацитета на инфраструктурата, предназначена за ползване от железопътните превозвачи, както и ограниченията по отношение на използването му, включително и планираните за предстоящата година строителни и ремонтни работи по железопътната инфраструктура.
5. процедури и крайни срокове във връзка с процеса на разпределение на капацитета.

|                     |                                       |           |
|---------------------|---------------------------------------|-----------|
| РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ | Версия 01<br>Промяна 06/ 30.10.2013г. | стр. 5/44 |
|---------------------|---------------------------------------|-----------|

## **2. ДОКЛАД ЗА ФАКТИЧЕСКОТО СЪСТОЯНИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА**

### **2.1. Обща информация**

Държавно Предприятие "Национална компания Железопътна инфраструктура" (ДП „НКЖИ”), държавна компания (статут на държавно предприятие по чл.62, ал.3 от Търговския закон), учредена въз основа на разпоредбите на Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ) бон. ДВ, бр.97 от 28.11.2000 год. в сила от 01.01.2002 год., т.9, р.4, No. 592, има задължението:

- да стопанисва и управлява предоставеното и имущество – публична и държавна собственост;
- да изгражда, поддържа, развива, оптимизира и експлоатира железопътната инфраструктура на националната железопътна мрежа;
- управлява системите за контрол и безопасност на движението;
- предоставя на железопътните превозвачи равно поставен достъп (чл.3, ал.1 на Наредба 41).

Съгласно политиката на прозрачност и не дискриминация, задължителна за постигането на тази цел за развитие, ДП "НКЖИ" изготви настоящия Доклад, свързан с ползването на железопътната инфраструктура съобразно изискванията на Директива 2001/14/ЕО (чл.3 и Приложение 1), ЗЖТ, Наредба 41 (чл.8), Наредба 57 и Наредба 59.

### **2.2. Цел**

Настоящият Доклад за състоянието на железопътната инфраструктура включва цялата информация, необходима на потенциалните превозвачи и железопътни предприятия, които желаят да ползват националната железопътна мрежа за предлагане на транспортни услуги за пътници и товари.

### **2.3. Законова рамка**

Общата законова рамка, приложима за достъп и ползване на националната железопътна мрежа, до днес, се състои от следните закони и правила:

- Закон за железопътния транспорт (ЗЖТ) обн. ДВ, бр.97 от 28.11.2000 год. в сила от 01.01.2002 год., т.9, р.4, No. 592.
- Търговски закон;
- Административно процесуален кодекс;
- Наредба 41 от 27.06.2001 год. за достъп и използване на железопътната инфраструктура, издадена от Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, обн. ДВ, бр.64 от 20.07.2001 год. в сила от 01.01.2002 год.; бр. 36 от 10.05. 2011 доп.,бр.50 от 30.05.2003 г.; в сила от 01.01.2002 г.; изм. и доп., бр.87 от 27.10.2006 г.; изм. и доп., бр.70 от 08.08.2008 г. изм. и доп., бр. 44 от 12.06.2009 г., в сила от 01.01.2010 г.; изм., г.; и доп., от 08.11.2011 г.
- Наредба № 42 от 06.07.2001 г. за лицензиране на железопътни предприятия за превоз на пътници и/или товари издадена от Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, (Загл. изм. – ДВ, бр.11 от 2012 г.) обн. – ДВ, бр.67 от 31.07.2001 г.; доп., бр. 14 от 12.02.2003 г.в сила от 12.02.2003 г.; бр.97 от 02.12.2005 г.; изм. и доп.,бр.95 от 24.11.2006 г.; изм. и доп., бр. 11 от 07.02.2012 г.
- Наредба № 44 от 10.10.2001 г. за превоз на товари с железопътния транспорт издадена от Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, обн. ДВ, бр.92 от 26.10.2001 г.изм. и доп.,бр.3 от 11.01.2011 г.

|                     |                                       |           |
|---------------------|---------------------------------------|-----------|
| РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ | Версия 01<br>Промяна 06/ 30.10.2013г. | стр. 6/44 |
|---------------------|---------------------------------------|-----------|

- Наредба № 45 от 01.01.2002 г. правила за номериране на международни и на вътрешни пътнически и товарни влакове издадена от Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, обн. ДВ, бр.107 от 11.12.2001 г., изм. ДВ. бр.36 от 04.05.2007 г.

- Наредба № 46 от 30 ноември 2001 год. за железопътен превоз на опасни товари, обн.–ДВ, бр.107 от 11.12.2001 г.; в сила от 01.01.2002 г.; изм.и доп., бр.99 от 08.12.2006 г.; изм. и доп., бр. 63 от 03.08.2007 г.; изм. и доп., бр. 44 от 12.06. 2009 г. ;

- Наредба за категоризация на железопътните линии в Република България, включени в железопътната инфраструктура, и закриване на отделни линии или участъци от линии.

- Наредба № 57 За постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз (заг. изм. – ДВ, бр. 88 от 2007 г., бр. 84 от 2010 г., бр. 5 от 2012 г.) (обн., ДВ, бр. 55 от 25.06.2004 г., в сила от 26.06.2005 г., попр., бр.60 от 9.07.2004 г., изм. и доп., бр.91 от 15.11.2005 г., в сила от 1.01.2007 г., бр. 84 от 26.10.2010 г., бр. 5 от 17.01.2012 г.)

- Наредба № 58 от 01.11.2006 г. За правилата за техническа експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт издадена от Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, обн. ДВ, бр. 73. от 05.09.2006 г., изм. ДВ бр.88 от 02.11.2007 г., изм. ДВ. бр. 43 от 09.06.2009 г.

- Наредба № 59 от 5 декември 2006 г. За управление на безопасността в железопътния транспорт, издадена от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (Обн. ДВ. бр.102 от 19 Декември 2006г., изм. ДВ. бр.88 от 2 Ноември 2007г, и доп., бр.47 от 22.06.2010 г, бр.101 от 28.12.2010 г);

- Тарифа за инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура, одобрена с ПМС № 302 от 21.12.2001 год.

## 2.4. Състояние на настоящия документ и процедури по обжалване

Доклада за фактическото състояние на железопътната инфраструктура е изготвен за потенциални и настоящи железопътни превозвачи и за всички заинтересувани от товарните и пътнически железопътни транспортни услуги страни.

***Всички договори или споразумения, сключени между ДП „НКЖИ“ и някой Железопътен превозвач, ползващ националната железопътна мрежа, се основават на правилата, определени от настоящия документ.***

В случай на оспорване на или несъгласие на някоя от страните с едно или друго разпореждане на настоящия документ, пред Железопътния регулаторен орган ИА „ЖА” може да бъде представена жалба съгласно Закона за железопътния транспорт (в сила от 01.01.2002 год.), и съгласно чл.29, ал.1, т.1 на Наредба №41. Изпълнителният директор на ИА "ЖА" се произнася с мотивирано решение по жалбата в срок до два месеца от постъпването и, като дава съответните задължителни разпореждания за отстраняване на нередностите (чл.30, ал.1 от Наредба №41). От своя страна решенията на ИА "ЖА", относно жалбата по чл.29, ал.1, могат да бъдат обжалвани по реда на Административен процесуалния кодекс (чл.30, ал.2 от Наредба №41).

Решенията взети от регулаторния орган се изпращат на всички заинтересовани страни.

|                     |                                       |           |
|---------------------|---------------------------------------|-----------|
| РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ | Версия 01<br>Промяна 06/ 30.10.2013г. | стр. 7/44 |
|---------------------|---------------------------------------|-----------|



## **2.5. Структура на Доклада за фактическото състояние на железопътната инфраструктура**

Доклада за фактическото състояние на железопътната инфраструктура, в изпълнение на чл.8 на Наредба 41, съдържа:

- Обща информация.
- Параметрите на железопътната инфраструктура, предназначена за ползване от железопътните превозвачи и условията за достъп до нея.
- Принципите и критериите за разпределяне на капацитета, включващи параметрите на капацитета на инфраструктурата, предназначена за ползване от железопътни превозвачи, както и ограниченията по отношение на използването му, включително и планираните за предстоящата година строителни и ремонтни по железопътната инфраструктура.
- Процедурите и крайните срокове във връзка с процеса на разпределяне на капацитета.
- Принципите за таксуване и тарифи, включително информация за таксите и тарифите, прилагащи се за предоставяните услуги по достъпа, в това число услугите за обслужване и поддръжка, допълнителните и съпътстващите услуги.
- Използваните процедури за инфраструктурно таксуване, включително добавки, компенсация и отстъпки, както и информация за очаквани промени на таксите.

## **2.6. Период на валидност на настоящия доклад за фактическото състояние на железопътната инфраструктура**

Доклада за фактическото състояние на инфраструктурата се издава 4 месеца преди крайния срок за подаване на заявки за инфраструктурен капацитет (чл.9. ал.1 на Наредба 41). Заявките за получаване на капацитет от инфраструктурата се подават най-малко 6 месеца преди промяна на Графика за движение на влаковете (чл.13, ал.1 на Наредба 41), която се осъществява в полунощ на втората събота на месец декември или в срокове, определени съгласувано с европейските администрации (чл.11, ал.2 на Наредба 41 и чл.14, ал.1 от Наредба 42).

Крайната дата за приемане на заявления за капацитет, които да се включат в работното разписание, е не-повече от 12 месеца преди влизане в сила на ГДВ (Приложение 3, т.3 на Директива 2001/14/ЕО). Не по-късно от 11 месеца преди влизане в сила на ГДВ, управителите на инфраструктурата в сътрудничество с другите разпределящи органи, посочени в чл.15, осигуряват установяването на предварителните международни маршрути. Управителите на инфраструктури осигуряват, доколкото е възможно, придържането към тях по време на следващите процеси (Приложение 3, т.4 на Директива 2001/14/ЕО).

ДП Национална компания „Железопътна инфраструктура”, след консултации със заинтересованите страни, актуализира доклада за фактическото състояние на железопътната инфраструктура, като се отчитат и отразяват настъпилите промени в железопътната инфраструктура и правилата за разпределение на капацитет и моделите и тарифите за определяне на инфраструктурните такси.

Настоящият Доклад за състоянието на железопътната инфраструктура е валиден от датата на смяна на ГДВ до влизане в сила на следващия ГДВ (12 месеца) и отговаря на валидността на графика действащ за същия период от време.

При необходимост Доклада подлежи на актуализация (чл.9, ал.2, Наредба 41).

|                     |                                       |           |
|---------------------|---------------------------------------|-----------|
| РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ | Версия 01<br>Промяна 06/ 30.10.2013г. | стр. 8/44 |
|---------------------|---------------------------------------|-----------|

В случай на съществена промяна, поради изменение на закона или на важна инвестиция, настоящият доклад може да бъде обновен. Законът и други законови текстове се прилагат независимо от състоянието на обновяването на Доклада за фактическото състояние на железопътната инфраструктура.

## **2.7. Условия за издаване и продажба на Доклад за фактическото състояние на железопътната инфраструктура**

Настоящият Доклад за фактическото състояние на железопътната инфраструктура е изготвен от ДП "НКЖИ" на български и на английски език може да бъде намерен на интернет страницата [www.rail-infra.bg](http://www.rail-infra.bg). В случай на несъответствия или трудности при тълкуването на различните версии, предимство ще има само версията на български език.

Доклада за фактическото състояние на инфраструктурата се предоставя срещу заплащане стойността на направените разходи за издаването му (чл.9, ал.3 на Наредба 41), по заявка адресирана до:

ДП "НКЖИ", 1233 гр. София, България, бул. "Княгиня Мария Луиза" №110

## **2.8. Контакти**

### **2.8.1. На държавно ниво**

Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ упражнява контрол и извършва проверки по своя инициатива или по жалба на заинтересувано лице за начина, по който се третират отделните превозвачи, по отношение на:

1. доклада за фактическото състояние на железопътната инфраструктура и критериите, заложиени в него;
2. процедура за разпределение на капацитетите;
3. прилагането на тарифите;
4. приложението на изискванията за наличие на сертификат за безопасност;
5. контрола върху нормите и правилата за безопасност.

При осъществяване на дейността по горното Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ може да изисква информация от управителя на инфраструктурата, кандидатите, подали заявление за предоставяне на капацитет и други заинтересовани лица, която трябва да ѝ бъде предоставена незабавно.

### **2.8.2. Съседни европейски железопътни мрежи и пунктове за комплексно обслужване (ПКО) – On-Stop-Shop (OSS) sales network.**

Членовете на създаденото сдружение на управители на инфраструктури от Европейския съюз Rail Net Europe (RNE) имат подписано споразумение за организация за общи продажби и маркетинг на международния капацитет на инфраструктурата, наречена Европейска железопътна мрежа. Това сдружение на Управители на инфраструктури (RNE) поддържат „Пунктове за комплексно обслужване“ ПКО (OSS), работещи като мрежа от отделни точки за контакт с клиентите в рамките на RNE. За искания за международни маршрути, Железопътното предприятие трябва да се свърже с някой от тези ПКО (OSS), който ще координира целия процес на разпределение на международните маршрути.

Представителите за контакт с клиентите се публикуват на интернет страницата на RNE - [www.railneteurope.com](http://www.railneteurope.com). Всеки управител на инфраструктура има представител за връзка с клиентите.

|                     |                                       |           |
|---------------------|---------------------------------------|-----------|
| РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ | Версия 01<br>Промяна 06/ 30.10.2013г. | стр. 9/44 |
|---------------------|---------------------------------------|-----------|

### **2.8.3. Речник на термините**

Речник на термините, използвани в настоящия документ, е приложен в Анекс 1 на Доклада.

## **3. УСЛОВИЯ ЗА ДОСТЪП ДО ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА МРЕЖА**

### **3.1. Законова рамка**

Законовата рамка за достъп до инфраструктурата е описана в българския Закон за железопътния транспорт, Наредби 41 за достъп и използване на железопътната инфраструктура, Наредба 42 за лицензиране на железопътните предприятия за превоз на пътници и/или товари и Наредба 59 за управление на безопасността в железопътния транспорт.

### **3.2. ОБЩИ УСЛОВИЯ ЗА ДОСТЪП**

#### **3.2.1. Кандидати, които могат да имат достъп до мрежата или част от мрежата, управлявана от ДП "НКЖИ"**

Железопътната мрежа е равноправно достъпна за:

1. Държавно предприятие "Национална компания Железопътна инфраструктура", за извършване на превози за собствени нужди (технологични превози).

2. Лицензирани железопътни превозвачи, които притежават сертификат за безопасност (чл.31, ал.1 от ЗЖТ и чл.4 от Наредба 41) и удостоверение за безопасност (чл.26 и чл.34 на Наредба 59 за управление на безопасността в железопътния транспорт).

Лицензията може да се издаде за превоз на пътници и/или товари в отделни части от територията на страната (чл.4, ал.4, т.2. от Наредба 42).

Изискванията и начина за лицензиране са подробно описани в Наредба 42 за лицензиране на железопътните предприятия за превоз на пътници и/или товари.

Наличието на сертификат за безопасност гарантира, че железопътният превозвач е изградил система за управление на безопасността в съответствие с изискванията на Наредба 59 и отговаря на изискванията за оперативна съвместимост и е в състояние да експлоатира мрежата по безопасен начин (чл.34, ал.1 от Наредба 59). Сертификатът за безопасност се издава от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация", като той е поименен, не подлежи на преотстъпване и се издава за срок от 5 години (чл.28 от Наредба 59).

В сертификата за безопасност се отразяват видът и размерът на дейностите, извършвани от железопътния превозвач. То се състои от две части (приложение № 4 на Наредба 59):

- част "А" удостоверява, че железопътният превозвач има системата за управление на безопасността в съответствие с изискванията по чл. 22, ал. 2 на Наредба 59, като тази част е валидна за територията на ЕС;

- част "Б" удостоверява, че железопътният превозвач отговаря на специфичните изисквания за безопасна експлоатация на съответната железопътна инфраструктура в страната (чл.35 на Наредба 59).

Превозвачи, притежаващи сертификат за безопасност, издаден в страна членка на Европейския съюз, подават заявление пред Националния орган по безопасността за издаване на сертификат за безопасност част "Б" (чл.37 на Наредба 59).

Сертификатите за безопасност на железопътни превозвачи, издадени в страни,

|                     |                                       |            |
|---------------------|---------------------------------------|------------|
| РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ | Версия 01<br>Промяна 06/ 30.10.2013г. | стр. 10/44 |
|---------------------|---------------------------------------|------------|

които не са членки на Европейския съюз, се признават за валидни, ако това е уговорено в двустранните или многостранните договори, по които Република България е страна (чл.38 на Наредба 59).

Сертификатът за безопасност се издава за цялата железопътна мрежа на Република България или за определена част от нея и осигурява равнопоставен достъп до нея (чл.36 от Наредба 59).

3. Железопътни превозвачи, притежаващи лиценз за извършване на железопътни превози, издаден от държава-членка на Европейския съюз, могат да осъществяват железопътни превози на територията на Република България, като имат право на достъп до железопътната инфраструктура при условията на действащото в Република България законодателство.

4. Превозвачи, лицензирани от чужди железопътни администрации извън случаите по т. 3, могат да извършват железопътни превози по железопътната инфраструктура, ако това е уговорено в международни договори, по които Република България е страна. (чл. 43 от ЗЖТ)

### **3.2.2. Процедури за достъп**

Взаимоотношенията между ДП „НКЖИ” и превозвачите във връзка с достъпа до и за ползването на инфраструктурата се уреждат с договор (чл.6 на Наредба 41).

Железопътните превозвачи трябва да изпратят официално писмо-искане за сключване на договор за достъп до мрежата на ДП "НКЖИ" на адрес: 1233 гр. София, Република България, бул. "Княгиня Мария Луиза" №110.

Писмото, написано на български език, трябва да бъде придружено от следните преведени, легализирани и заверени копия на документи:

- Лиценз за извършване на железопътни транспортни услуги, издаден в България или в Страна-членка на ЕС (вж. ЗЖТ и Приложение No 1 към чл.4, ал.4, т.1 от Наредба 42 при превоз на пътници и/или превоз на товари на цялата територията на страната и Приложение 2 към чл.4, ал.4, т.2 от Наредба 42 при превоз на пътници и/или превоз на товари в отделни части от територията на страната – регионални линии). Този документ гарантира, че изискванията, свързани със съответствието, професионалния и финансов капацитет са изпълнени и че клиентите и трети страни са защитени от рискове по всяко време.

- Списък на превозните средства, който ЖП желае да използва.

- Списък на основните участъци на железопътната мрежа, до които Железопътното предприятие желае да има достъп при издаване на лиценз за регионален превозвач (вж. Списък на основните участъци, достъпни за железопътни предприятия (ЖП) в Анекс 2 на Доклада).

- Видове транспортни услуги, които ЖП предприятие желае да извършва.

- Сертификат за безопасност.

- Документ за застраховка или еквивалентен документ, показващ общата застрахователна сума в случай на произшествие, касаещо мрежата, железопътния персонал и клиентите. Ако ДП "НКЖИ" счете застрахователната сума за недостатъчна, тя уведомява Железопътния регулаторен орган (ИА”ЖА”).

- Ако всички условия и процедури са изпълнени, ЖП може да има достъп до мрежата за срок, който не надвишава периода на валидност на различните представени документи.

ЖП трябва да подновява своята молба за достъп в съответните срокове.

|                     |                                       |            |
|---------------------|---------------------------------------|------------|
| РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ | Версия 01<br>Промяна 06/ 30.10.2013г. | стр. 11/44 |
|---------------------|---------------------------------------|------------|

### **3.3. Общи търговски условия**

Ефективната експлоатация на мрежата на ДП "НКЖИ" се постига след сключването на писмен договор за използване на влаковите маршрути, подписан от Железопътното предприятие и ДП "НКЖИ" (чл.33, ал.1 на ЗЖТ). ДП „НКЖИ” и железопътните превозвачи работят съвместно, като се съобразяват с особеностите и изискванията за използване на инфраструктурата. Всяка страна е длъжна да предостави на другата цялата информация, необходима за осигуряване на високо ниво на ефективност на превозите и безопасност на движението(чл.26 от Наредба 41).

В случай, че превозвачът не започне осъществяването на дейността по превоз на пътници и товари в срок до 3 месеца след сключване на договора, ДП „НКЖИ” може да го прекрати едностранно без предизвестие (чл.27 на Наредба 41).

Договорът, с който се уреждат взаимоотношенията между ДП „НКЖИ” и превозвачите се сключва за срок *от 5 години* . Той се сключва в срок до 6 месеца от издаване на лицензията на превозвача (чл.33, ал.3 от ЗЖТ).

Съгласно чл.18, от Наредба 41, ДП НКЖИ може да сключва рамкови споразумения, с превозвачите за предоставяне на капацитет.

|                     |                                       |            |
|---------------------|---------------------------------------|------------|
| РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ | Версия 01<br>Промяна 06/ 30.10.2013г. | стр. 12/44 |
|---------------------|---------------------------------------|------------|

## 4. ИНФРАСТРУКТУРА

### 4.1. Определение

"Обекти на железопътната инфраструктура" са всички железни пътища и стационарни съоръжения, без тези по чл. 2, необходими за движението на железопътните возила и за сигурността на движението, включително железопътните линии и прилежащите и принадлежащите към тях терени и пожарозащитни пояси; изкуствените съоръжения - мостове, тунели, надлези, подлези и съоръжения за предпазване от лавини и падащи камъни, както и други защитни съоръжения; горното строене на железния път - релси, траверси, релсови скрепления, стрелки и баластова призма; железопътните прелези и техните съоръжения; коловозното развитие на посредните, участъковите, разпределителните, пътническите и товарните гари, пероните и товароразтоварните рампи към тях; осигурителните, сигнализационните и съобщителните съоръжения и инсталациите и съоръженията за производство, преобразуване и пренос на електрическа енергия, използвани само за тяхното захранване; осветителните съоръжения и инсталации за осигуряване на безопасно движение в района на гарите; съоръженията за трансформиране и пренасяне на електроенергия за тягови нужди, включително тяговите подстанции, захранващите линии и контактната мрежа, стълбовете и другите съоръжения на енергосистемата за тягови нужди; терените и сградите, служещи за осигуряване на контрола по поддържането на железопътната инфраструктура; железопътните фериботни комплекси, приемните сгради в железопътните гари; терените и сградите в железопътните гари, в които се осъществяват дейностите по управлението на движението на влаковете и другите технологични операции, свързани с експлоатацията на железопътната инфраструктура и безопасността на движението, терените, върху които са разположени техническите средства за осигуряване безопасността на движението

В Наредбата за категоризация на железопътните линии в Република България, включени в железопътната инфраструктура, и закриване на отделни линии или участъци от линии, чл.8, ал.1, 2 и 3 и свързаните с тях Приложение 1, 2 и 3 са дадени линиите, част от железопътната инфраструктура.

Железопътната мрежа на ДП "НКЖИ" дава достъп до съседните железопътни мрежи, до пристанища и до индустриални клонове на частни фирми и предприятия.

### 4.2. Описание на железопътната мрежа

По-долу са описани основните елементи от Мрежата на ДП "НКЖИ".

#### 4.2.1. Географска идентификация

##### 4.2.1.1. Линии

Основни параметри на железопътната мрежа

##### а) Технически данни

- Обща разгъната дължина (ОРД) – 6 635 км, в т.ч.:
- единични жп линии с нормално междурелсие (1435 мм.) – 2 967 км (44,74% от ОРД)
- двойни жп линии - 1 954 км (29,44 % от ОРД)

|                     |                                       |            |
|---------------------|---------------------------------------|------------|
| РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ | Версия 01<br>Промяна 06/ 30.10.2013г. | стр. 13/44 |
|---------------------|---------------------------------------|------------|

- гарови коловози с нормално междурелсие (1435 мм.) – 1 557 км (23,94% от ОРД)
- теснопътни жп линии (междурелсие 760 мм) — 125 км (1,88% от ОРД)
- теснопътни гарови коловози(междурелсие 760 мм) — 16 км (1,88% от ОРД)
- гарови коловози с широко междурелсие (междурелсие 1520 мм) - 15 км
- Жп стрелки - 7 400 бр.
- Жп тунели - 186 бр. с обща дължина 47,5 км
- Жп мостове - 965 бр. с обща дължина 41,4 км
- Прелези - 787 бр.
- Средна гъстота на жп мрежата - 60,3 км/1000 км<sup>2</sup> територия

#### **б) Специфични особености**

- Криви с радиус до 500 м с обща дължина 1077 км.
- Обща дължина на участъците по главните жп линии с:
- нарушен междуремонтен цикъл — около 2 400 км (35.2% от ОРД)
- ограничения на скоростта - 172.4 км (4,7%-от ОРД на главните жп линии)

Таблиците и картите, свързани с информация за железопътната мрежа са представени в Анекс 2, табл. 1.1 :- 1.3, табл.2, табл.3, 3А, 3Б и табл.4.1 :- 4.10 на Доклада.

#### **4.2.1.2. Гари**

Мрежата има 307 железопътни гари и 22 разделни поста. Подробна информация за гарите и разделните постове – видове, кодове, коловози, съоръжения и др. е представена в Таблица 5 на Приложения на Доклада.

#### **4.2.1.3. Гранични преходи:**

**- с Република Турция** – железопътен граничен преход Свиленград – Капъ куле с разменна гранична гара Капъ куле и гранична гара Свиленград;

##### **- с Република Гърция:**

• железопътен граничен преход Свиленград – Дикеля с разменна гранична гара Свиленград и гранична гара Дикеля;

• железопътен граничен преход Кулата – Промахон с разменна гранична гара Кулата и гранична гара Промахон;

**- с Република Сърбия** – железопътен граничен преход Драгоман – Димитровград ЖС с обща гранична гара Димитровград ЖС и гранични гари Драгоман и Калотина запад;

##### **- с Република Румъния:**

• железопътен граничен преход Русе – Гюргево север с обща гранична гара за товарни влакове Русе разпределителна и за пътнически влакове Русе, и с гранична гара Гюргево север;

• железопътен граничен преход Кардам – Негру вода с разменна гранична гара Негру вода и гранична гара Кардам.

**- фериботен комплекс Варна** – осигурява транспортиране на жп вагони през Черно море към други пристанища;

**- с Република Македония** – нямаме железопътна връзка.

#### **4.2.1.4. Пристанища:**

Пристанища на Черно море, които имат връзка с железопътната мрежа на Република България са Варна и Бургас.

|                     |                                       |            |
|---------------------|---------------------------------------|------------|
| РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ | Версия 01<br>Промяна 06/ 30.10.2013г. | стр. 14/44 |
|---------------------|---------------------------------------|------------|

Пристанища на река Дунав, които имат връзка с железопътната мрежа на Република България са: Видин, Лом, Свищов, Русе Север и Русе Запад.

#### **4.2.1.5. Съоръжения:**

Списък на тунелите и мостовете в железопътната мрежа по километрично е представен в Анекс 2 (табл.4.1-4.10). Част от прелезите са дадени в таблицата с гарите (табл.5) на Доклада.

#### **4.2.1.6. Състояние на осигурителната техника, телекомуникациите и електроснабдяването и енергиен контрол**

Системите и устройствата на осигурителната техника, телекомуникациите и електроснабдяването и енергиен контрол (ОТ, ТК и ЕС и ЕК) в ДП „НК ЖИ” са елементите от железопътната инфраструктура, които осигуряват управлението, контрола и безопасността на влаковото движение.

Осигурителната техника осъществява: обективен контрол на местоположението на подвижния ж.п. състав върху железния път чрез релсови вериги или броячи на оси; контрол и управление на елементите от железопътната инфраструктура (светофори и стрелки) чрез гаровите централизации (МРЦ, ЕЦ-М, ЕМЦ и други) и междугаровите системи (автоблокировка, полуавтоматична блокировка); контрол и управление на скоростта на движение на влаковете чрез системата ETCS (АЛС) и централизирано диспечерско управление на движението на влаковете (ДЦ).

Телекомуникационните съоръжения реализират всички видове съобщителни връзки в железопътната инфраструктура – служебни вътрешногарови, междугарови, диспечерски, влакови диспечерски радиовръзки, маневрени, общослужебни телефонни, телексни, селекторни и други.

Устройствата за ЕС и ЕК осигуряват непрекъснатото и ефективно електрозахранване на нетяговите консуматори в компанията.

Експлоатационната готовност и ремонтът на системите се осигуряват от добре подготвени специалисти в съответните области, организирани в три експлоатационни звена на териториален принцип в йерархична структура на ръководство и управление.

Карти на осигурителната техника и телекомуникациите - Системи за осигуряване движението на влаковете, Системи за осигуряване движението на влаковете (АЛС) и Системи за телекомуникации са дадени в Анекс 2 (фигури 2, 2а и 3) на Доклада.

##### **4.2.1.6.1. Осигурителна техника**

Състоянието на тази система влияе пряко на безопасността, качеството и ефективността на железопътната услуга. Неизправностите на осигурителната техника са предпоставка за произшествие и увеличават риска за ползвателя на железопътния транспорт.

##### **Сигнализация**

Безопасното движение на влаковете по железопътната мрежа се сигнализира (разрешава), чрез подаване на светлинни сигнали от светофори. Светофорите дават показания по скоростната или по обикновената сигнализация. Сигналните показания са съгласно действащата нормативна база (Наредба №58 на МТ от 2006г., Наредба за изменение и допълнение на Наредба №58 на МТ от 2006г. за правилата за техническа

|                     |                                       |            |
|---------------------|---------------------------------------|------------|
| РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ | Версия 01<br>Промяна 06/ 30.10.2013г. | стр. 15/44 |
|---------------------|---------------------------------------|------------|



експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт обн., ДВ, бр. 73 от 2005 г.; изм., бр. 88 от 2007 г.; обн., ДВ, бр. 43 от 09.06.2009г., в сила от 09.09.2009г.).

Към настоящия момент в железопътната мрежа на ДП „НК ЖИ” са в експлоатация устройства и системи на осигурителната техника в гарите и междугарията, както следва:

#### **Гарови осигурителни инсталации**

Съоръжеността на действащи в момента гари и разделни постове с осигурителни системи е, както следва:

- Маршрутно - компютърни централизации - 6 бр.;
- Релейни централизации с микрокомпютърна визуализация ЕЦ–М -МКВ -4бр.;
- Релейни централизации тип МРЦ, ЕЦ – 190 бр.;
- Електромеханични централизации - 39 бр.;
- Релейни уредби за ключови зависимости - 82 бр.;
- Без осигурителна инсталация (пултове за временно управление) - 19 бр.

Гаровите централизации управляват обръщането на стрелки, заключването им в маршрути или индивидуално, подаване на разрешителен сигнал при заключен маршрут за влака, контрол на преминаването на влака по маршрута, като контролират всички условия за безопасност на маршрутите, определени в нормативните документи.

#### **Централизирани диспечерски системи за управление и контрол**

Движението на влаковете в участъка Пирдоп – Сопот от III ж.п. линия и в участъка Катуница – Ябълково от I ж.п. линия се осигурява от централизирани диспечерски системи.

#### **Автоматични прелезни устройства**

От всички железопътни прелези (общо 787) 477 броя са оборудвани с елементи и устройства, осигуряващи безопасното преминаване на влак през прелеза, а 179 бр. са съоръжени с шосейни светофари с трета бяла светлина, както следва:

- електрически бариери - 126 бр.
- автоматични прелезни устройства с бариери - 83 бр.
- автоматични прелезни сигнализации - 268 бр.

#### **Система ERTMS/ETCS**

По протежение на железопътната линия София - Пловдив - Бургас (разгъната дължина 603 km) е инсталирана система за **автоматична локомотивна сигнализация – ETCS-L1**, която не допуска надвишаването на максималната разрешена скорост за движение на влака и не позволява подминаването на червен сигнал. Системата е от началните версии и подлежи на обновяване, за да отговори на изискванията на директивите на ЕС.

#### **Междугарови осигурителни системи**

За осигуряване безопасността на движението на влаковете в междугарията се използват системите:

|                     |                                       |            |
|---------------------|---------------------------------------|------------|
| РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ | Версия 01<br>Промяна 06/ 30.10.2013г. | стр. 16/44 |
|---------------------|---------------------------------------|------------|

- ПАБ — релейна полуавтоматична блокировка, с която са съоръжени около 2270 km от ж.п. мрежата;
- Автоблокировка с проходни сигнали - 452 km (разгъната дължина) от ж.п. мрежата;
- Автоблокировка без проходни сигнали с броячи на оси - съвременна система не изискваща направата на изолирани джонтове, с която са съоръжени 1284 km от ж.п. мрежата (разгъната дължина).
- МАБ (междугарова автоблокировка) – 31 km;
- Директна обвързка – 14 km.

#### **Система за контрол на загрети букси**

В междугарието Зимница – Стралджа работи в реални условия първата в България система за следене на състоянието на подвижния влаков състав. Тази модерна система следи за изправността на колоосите на вагоните и локомотивите и намалява причините за дерайлирането на влаковете и запалването на вагони от прегрели спирачки. Втора подобна система се изгражда в района на гара Калотина запад.

Съоръжеността на участъците са посочени в Приложения – фигура 2а „Системи за осигуряване движението на влаковете” на Доклада.

### **4.2.1.6.2. Телекомуникации**

#### **Комутационна система – телефонни централи**

Телефонните централи са с общ капацитет около 28 500 абонатни поста, покриващи напълно цялата железопътна мрежа в страната и предоставящи стандартни общослужебни телефонни връзки за организиране на технологичните железопътни процеси и превози. В по-големите и главни железопътни възли телефонните централи са цифрови, а в част от гарите и обслужващи отделни локални участъци – малки аналогови координатни телефонни централи. Въведено и се ползва напълно автоматично избиране в цялата мрежа, както и към съседни железопътни инфраструктурни администрации. Цифровите телефонни централи предоставят и редица допълнителни услуги, характерни за цифровите системи и по желание на абонатите, включително и връзки към обществените телекомуникационни мрежи за абонатите в някои големи ж.п. възли.

#### **Кабелни системи**

ДП „НК ЖИ” има положени в зоната на отчуждение на железния път (сервитутната ивица), по протежение на железния път магистрални медни кабели тип МККАЕПБПж 4x4x1.2+15x4x1.2 с дължина 4 818 km. В гарите са положени вътрешногарови кабели за нуждите на телекомуникациите ТЗА и ТППБ с различен капацитет, съобразно нуждите.

По някои ж.п. линии и участъци има положени оптични кабели със различен капацитет от 24 до 36 оптични нишки. Това са 6-та ж.п. линия София – Перник – Радомир – Гюешево, участък от 5-та жп линия Благоевград – Кулата, 1-ва жп линия в участъците София – Драгоман – Калотина запад, Веринско – Костенец и Пловдив-Първомай, както и в участъка Русе – Дунав мост Русе. В железопътен възел София има изграден оптичен градски ринг, който обхваща всички сгради на ДП „НК ЖИ” и

|                     |                                       |            |
|---------------------|---------------------------------------|------------|
| РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ | Версия 01<br>Промяна 06/ 30.10.2013г. | стр. 17/44 |
|---------------------|---------------------------------------|------------|

нейните поделенията, намиращи се на територията на град София. Общата дължина на оптичните магистрални кабели към края на 2012 г. е 448 km.

### **Преносни системи**

В телекомуникационната мрежа са внедрени и се използват основно 12 канални аналогови високо честотни уредби за пренос на глас и данни, работещи по медните магистрални кабелни системи. ВЧ уредби са запълнени на 100%, с малки възможности и ограничен брой канали, не отговарят на високите изисквания на мрежата за предаване на данни (скоростите максимално са до 19.6 kb/s).

По оптичните кабелни трасета има изградени високоскоростни системи за цифрови пренос от синхронна цифрова йерархия SDH с капацитети STM 1 и STM 4, както и STM 16 за участъка Пловдив-Първомай.

Аналоговите преносни системи задоволяват основно нуждите на компанията и не позволяват предоставянето на допълнителни услуги, но по изградените и изграждащите се цифрови преносни системи е възможно скоростно пренасяне на големи обеми от трафична информация.

### **Мрежа за предаване на данни**

Мрежата за предаване на данни е изградена на базата на съществуващата телекомуникационна медна преносна система. По тази причина позволява пренос на данни със скорост до 33,6 kBit/s по протокол X25. В участъците с изграден оптичен кабел и цифров пренос са възможни и значително по-високи скорости и съвременни услуги за пренос на данни (2MBit/s, 10MBit/s).

Всички изброени дотук системи от ведомствената телекомуникационна мрежа на ДП "НКЖИ" се предоставят на лицензирани железопътни превозвачи като услуги, които са изброени в раздел II на Анекс 7 – „Допълнителни и съпътстващи услуги“ на Доклада.

Следните системи от телекомуникационната мрежа са основни и непосредствено свързани с ръководството, организацията и безопасността на железопътното движение и превозите.

### **Диспечерски системи**

Специалните диспечерски системи са предназначени основно и само за нуждите на ДП "НКЖИ" – предназначени са да осигурят гласовата комуникация между диспечерите и дежурните ръководители в гарите, осъществяващи ръководството по движение на влаковете. Използват се от звената заети с непосредствената експлоатация и поддръжка на ж.п. линиите и осигурителната техника. Специалните диспечерски системи са изградени независимо от общослужебната телекомуникационна мрежа, съгласно изискванията на държавните нормативни документи.

### **Телексни връзки**

ДП „НК ЖИ“ поддържа и експлоатира за свои нужди и за нуждите на лицензираните железопътни оператори вътрешноведомствена телексна мрежа, предназначена за бързо и точно документирано предаване на разпореждания и сведения, свързани с оперативното ръководство на движението на влаковете. Предаването и получаването на документна информация може да се извършва както по класическия начин (телекс), така и чрез електронна поща (емайл) с електронен подпис.

### **Селекторни връзки**

|                     |                                       |            |
|---------------------|---------------------------------------|------------|
| РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ | Версия 01<br>Промяна 06/ 30.10.2013г. | стр. 18/44 |
|---------------------|---------------------------------------|------------|

В системата на железниците се използват селекторни конферентни връзки за нуждите на координацията на движението на влаковете между Централно Диспечерско Ръководство, регионалните диспечерски центрове и главните железопътни възли.

#### **Радиовръзки (ВДРВ и маневрени)**

За нуждите на безопасността на движението на влаковете и съобразно нормативните документи на Министерството на транспорта, ДП „НК ЖИ“ има изградени специализирани влакови диспечерски и маневрени радио връзки. Влаково–диспечерските радио връзки са предназначени и устроени само за връзка на локомотивните машинисти със съответните влакови диспечери и дежурни ръководители движение в гарите от ж.п. участъците и са задължителни за всички участници в движението по съответната ж.п. линия. Влаковата диспечерска радиовръзка работи в честотния диапазон 450 MHz (0.7 m). Покрити с радиосигнал са всички главни магистрални ж.п. линии – 2400 km.

Маневрените радиовръзки са предназначени за осигуряване и подпомагане на маневрена, вагоноописвачна и други дейности във всички влакообразуващи и с маневрена дейност гари. Използва се честотен ресурс в обхвата на 150 MHz (2 m).

Телекомуникационни системи са дадени в Приложения – Фигура 3 „Системи за телекомуникации“ на Доклада.

#### **4.2.1.7. Електроснабдяване и енергиен контрол**

Съоръженията за електроснабдяване и енергиен контрол (ЕС и ЕК) служат за захранване на съоръженията на осигурителни и телекомуникационни техники, отопление на железопътни стрелки, пилонно и перонно осветление, осветление на работни площадки, чакални, вътрешни сградни инсталации. Снабдяват с електроенергия наематели на площи отдадени под наем. Те включват 310 броя трафопоста 20 (10) kV/ 0.4 kV, 1029 бр. пилони за осветление и 1930 бр. отоплявани стрелки и 2440 km захранващи въздушни и кабелни линии средно напрежение (СН) и ниско напрежение (НН) до потребителите.

Основните светлинни източници на пилоните, които се експлоатират са лампи с мощност 150W, 250W и 400W.

#### **4.2.1.8. Енергийни съоръжения**

По степен на завършена електрификация Република България заема водещо място в сравнение със страните от Източна Европа. От общата разгъната дължина електрифицираните железопътните линии са 5 102 km, което представлява 70% от общата дължина на железопътната мрежа.

На територията на Република България са разположени 53 бр. стационарни тягови подстанции (ТПС). Проблем са комутационните съоръжения, акумулаторни батерии и др. с ниска надеждност, неотговарящи на изискванията за телеуправление и на Европейските норми и стандарти.

Параметри на контактната мрежа (напрежение, честота и др.)

Съгласно EN БДС 50163 параметрите на захранващото напрежение на системи за електрическа тяга са:

- Номинално напрежение – 25 kV;
- Минимално напрежение – 19 kV;

|                     |                                       |            |
|---------------------|---------------------------------------|------------|
| РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ | Версия 01<br>Промяна 06/ 30.10.2013г. | стр. 19/44 |
|---------------------|---------------------------------------|------------|

- *Максимално напрежение – 27,5 kV;*
- *Честота 50 Hz;*

В Анекс 2 на Доклада са представени ТПС - схема на тягови подстанции и секционни постове (фиг.4) и ЕРП – схема на електроразпределителните подрайони (фиг.5). Табл. 8 списък на електрифицирани/неелектрифицирани жп линии на ДП „НКЖИ” и табл. 9 списък с местоположението на неутралните вставки в жп мрежата на ДП „НКЖИ”.

*Заплащане на тяговата електроенергия.*

За момента „ТРЕН” ЕООД продава електроенергия на железопътните превозвачи, които я разпределят помежду си, съгласно реализираните брутотонкилометри.

*Ограничения по фидерни зони.*

Съгласно „Техническа спецификация за оперативна съвместимост за подсистема “Енергия““, приета с решение на Европейската комисия за транспортната железопътна система, Приложение 4 към член 5, ал. 1 на Наредба № 57, Приложение “0” т.0.2. Максималният разрешен ток на влака е определен на 500 А за свързващи линии - каквито са повечето от нашите ел. жп линии, а за модернизирани - 600 А, каквито са линиите в електрифицираните участъци Дупница – Кулата/Петрич, Крумово-Димитровград и Свиленград-Турска граница.

#### **4.2.2. Техническо описание и възможности**

Подробни технически характеристики на железопътната мрежа на ДП "НКЖИ" са дадени в Анекс 2 на Доклада. Те включват:

Железен път

- междугария, разстояния, разстояния всичко, меродавни наклони и теглителни норми на локомотивите във влаково движение (табл.1.1 :- 1.3);
- международни железопътни коридори, преминаващи през Република България (фиг.6);
- сведение за допустимите максимални скорости по железен път в графика за движение на влаковете 2012/2013 г. - (табл.2)
- сведение за допустимите максимални скорости по железен път в графика за движение на влаковете 2013/2014 г. (табл.2.1)
- постоянни намаления в график за движение на влаковете 2012/2013 г.(табл.2А)
- постоянни намаления на скоростите в график за движение на влаковете 2013/2014 г.(табл.2.1А)
- сравнителна таблица на допустимите максимални скорости по железен път в график за движение на влаковете 2011/2012 г. и 2012/2013 г. (табл.3)
- сравнителна таблица на допустимите максимални скорости по железен път в график за движение на влаковете 2012/2013 г. и 2013/2014 г. (табл.3.1)
- информация за планови прозорци определени въз основа на планиваните ремонти по железния път и съоръженията и графика за работа на тежка пътна механизация на ДП „НКЖИ” за 2013 г.(табл.3А);
- информация за планови прозорци определени въз основа на планиваните ремонти по железния път и съоръженията и графика за работа на тежка пътна механизация на ДП „НКЖИ” за 2014 г.(табл.3.1А);
- скорости при движение през стрелките на гарите и разделните постове в график за движение на влаковете 2012/2013 г.(табл.3Б);
- скорости при движение през стрелките на гарите и разделните постове в график за движение на влаковете 2013/2014 г.(табл.3.1Б);
- тунели и мостове (табл.4.1 :- 4.10);

|                     |                                       |            |
|---------------------|---------------------------------------|------------|
| РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ | Версия 01<br>Промяна 06/ 30.10.2013г. | стр. 20/44 |
|---------------------|---------------------------------------|------------|

- карта на структурата на жп секциите (фиг.1);
- списък с гарите и информация за тях (табл.5);
- натоварване на ос (табл.7);

Системи за сигнализация и телекомуникации.

- системи за осигуряване движението на влаковете(фиг.2);
- системи за осигуряване движението на влаковете(АЛС) (фиг.2а);
- системи за телекомуникация (фиг.3);

Енергетика

- параметри на енергийната мрежа;
- карта на тягови подстанции и секционни постове (фиг.4);
- карта на енергоразпределителните подрайони (фиг.5);
- ограничения по фидерни зони;

Подробните технически спецификации за всеки участък от линията са налични при поискване до НК "ЖИ".

Железопътните превозвачи определят времепътуванията по междугария по маршрутите на движение на техните влакове, чрез тягови разчети, базирани на информацията от табл.1.1 :- 1.3.

### **4.3. ОГРАНИЧЕНИЯ ЗА ТРАФИКА**

#### **4.3.1. Опасни товари**

Условията за превоз са регламентирани подробно в Наредба № 46 от 30 ноември 2001 год. за железопътен превоз на опасни товари.

Има ограничения спрямо гарите, като опасните товари се приемат за превоз само като отделна вагонна пратка от и до гари, открити за търговска дейност и за работа с конкретния вид товар (чл.29, ал.1 от Наредба 46). . По изключение могат да се приемат и получават пратки в гари, неоткрити за търговска дейност или за работа с конкретния вид товар, по предложение на ДП "НКЖИ" или железопътните превозвачи, само след писмено разрешение от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация”. (чл.29, ал.2 от Наредба 46).

#### **4.3.2. Ограничения за тунели и мостове**

Подробни данни за тунелите и мостовете и разположението им в железопътната инфраструктура са дадени в табл.4 в Анекс 2 на Доклада.

#### **4.3.3. Работно време.**

Определени гари са закрити за част от денонощието за служба движение. Закриването на гарите за част от денонощието за служба движение **не води до ограничение в капацитета** и използване на железопътната инфраструктура. Реда и начина за работа за тези гари е описан в Приложения таблица 5 на Доклада.

|                     |                                       |            |
|---------------------|---------------------------------------|------------|
| РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ | Версия 01<br>Промяна 06/ 30.10.2013г. | стр. 21/44 |
|---------------------|---------------------------------------|------------|

## **5. РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА КАПАЦИТЕТА**

### **5.1. Законова рамка**

Правилата за разпределение на железопътния капацитет уреждат взаимоотношенията между „Управител на Инфраструктура” (УИ), в случая ДП „НКЖИ” и „Лицензирани Железопътни Превозвачи” за краткост „Железопътни Предприятия”. Отношение към разпределяне на капацитета има Наредба № 41 от 27.06.2001 год. и Наредба № 58 от 01.10.2006 год..

Разпределението на влаковите маршрути отговаря на качествените и количествени нужди, изразени от железопътните предприятия и използвания от тях подвижен железопътен състав от една страна и възможностите на инфраструктурата от друга. Като се изключат превозите, свързани с реализация на обществени услуги и в отделни елементи на железопътната инфраструктура за извършване на специфични дейности, предимство се дава на международния трафик - пътнически и товарен и след това на местния пътнически и товарен трафик.

Въз основа на горния принцип при разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура се предоставя достъп до нея с приоритет за:

1. превози, които се предоставят в изпълнение на задължения за извършване на обществени превозни услуги;

2. услуги, които се предоставят в отделни елементи на железопътната инфраструктура, построени или развити за извършване на специфични дейности (по специализирани високоскоростни отсечки, товарни линии и др.) (чл.32 от ЗЖТ);

3. транзитните железопътни превози и превозите в комбинирано съобщение транзит през Република България и превозите в международно съобщение.

В условия на бедствия приоритетът в разпределението на капацитета на железопътната инфраструктура се определя от Изпълнителната агенция "Железопътна администрация".

При изготвяне на ГДВ и в случаите, когато инфраструктурата е обявена за наситена, управителят прилага критериите за приоритет, предвидени в чл. 32 от Закона за железопътен транспорт. При определяне на приоритета се взема предвид и важността на услугите, главно тези в международно съобщение (чл.20, ал.4 от Наредба 41).

ДП „НКЖИ” е длъжна, доколкото е възможно, да удовлетвори всички заявки за капацитет на инфраструктурата, особено онези, които се отнасят до трасета, пресичащи повече от една мрежа (чл.15, ал.1 от Наредба 41)

При удовлетворяване на заявките управителят задължително спазва следната поредност, като се съобразява с по-горното изискване регламентирано в чл.15, ал.1 от Наредба 41: експресни пътнически влакове, бързи пътнически влакове, пътнически влакове, директни товарни влакове, участъково-групови влакове, товарни влакове, маневрени влакове. Работните товарни влакове имат предимство пред останалите само в случаите по чл.14, ал.4 (чл.15, ал.2 на Наредба 41).

### **5.2. Описание на процеса**

При разпределение на железопътния капацитет се спазва следната последователност:

1. Подготовка на нормативите за графика за движение на влаковете.

2. Оценка на капацитета (пропускателната способност на железопътната инфраструктура) по участъци.

|                     |                                       |            |
|---------------------|---------------------------------------|------------|
| РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ | Версия 01<br>Промяна 06/ 30.10.2013г. | стр. 22/44 |
|---------------------|---------------------------------------|------------|

3. Разработване на нов ГДВ в отделни участъци от железопътната мрежа или за цялата железопътна мрежа наложени от:

- нова стратегия за превози на ЖП;
- промяна на техническите параметри на железопътната инфраструктура в отделни участъци;

4. Промяна на нормативите, заложи в ГДВ през валидността му период.

5. Провеждане на съвместни мерки за подсилване капацитета в участъци с изчерпана (изчерпваща се) пропускателна способност:

6. Оперативни промени в ГДВ породени от възникнали произшествия, строително-ремонтни работи или реализация на допълнителен обем превози:

7. Оперативно взаимодействие при планиране и управление на превозите и експлоатация на железопътната инфраструктура:

### **5.3. Техничко-икономическо изследване. Оценка на капацитета**

Целта на технико-икономическото изследване е:

- Да се придобие по-добра представа за очакваното търсене на маршрути;
- Да се изпълнят последователни консултации с Железопътните предприятия;
- Да се предвиди отговора на ДП "НКЖИ", когато искането за маршрут е действително подадено.

Техничко-икономическото проучване може да бъде поискано не по-късно от 12 месеца преди датата на влизане в сила на графика за движение на влаковете, така че да могат да се изпълнят горните цели.

При изготвяне на графика управителят провежда консултации и координация със заинтересованите лица, като в течение на 30 календарни дни им дава възможност да предоставят своите забележки и коментари (чл.19 от Наредба 41).

Процедурата за провеждане на **консултации по капацитета на инфраструктурата** е представена подробно в Анекс 4 (Раздел IV. "Консултации по капацитета на инфраструктурата") на Доклада.

### **5.4. Схема за искане на маршрут и процеси на разпределение на капацитета**

В ГДВ, който се изготвя ежегодно се разпределят исканите маршрути от ЖП подадени в съответните срокове, като се спазват следните основни правила:

- В едно трасе могат да се заложи различни номера влакове на един или няколко превозвачи, съобразно календарния план на заявката им за капацитет;
- Заложените в годишния график за движение на влаковете номера влакове са валидни само за датите, дните или периодите определени в заявката за капацитет на съответния железопътен превозвач;
- В останалите свободни дати, дни или периоди за влаковете по т. 5.4.2. УИ разпределя капацитета на база на хронологичния ред на постъпване на заявките;
- Незаетия капацитет спада към остатъчния капацитет на мрежата и може да бъде разпределян от Управителя на железопътната инфраструктура на общо основание;
- Маршрутът по договорено трасе може да се използва изцяло или за част от него, само с номера на влака, за който е утвърден. За неизползваната част

|                     |                                       |            |
|---------------------|---------------------------------------|------------|
| РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ | Версия 01<br>Промяна 06/ 30.10.2013г. | стр. 23/44 |
|---------------------|---------------------------------------|------------|



от маршрута за даденото денонощие се дължи таксата за заявен и неизползван капацитет. Неизползваната част от маршрута се причислява и разпределя по условията за остатъчен капацитет;

- Разработени трасета, на база заявката на превозвача с определени номера на влакове, и в следствие без обявени дати, дни или периоди за движение не се залагат в годишния ГДВ;
- За периоди на завишени превози с неритмичен характер „ЖП” заявяват допълнителни трасета за влакове, в съответствие с чл.15 ал.3 от Наредба 41;
- За всяка заявка за предоставяне на капацитет, свързана с допълнителен обем на превози от железопътен превозвач, се разработва ново трасе от остатъчния капацитет със съответен номер на влак и се залага в ГДВ само за определените със заявката дати, дни или периоди за движение;
- ЖП не могат да преотстъпват трасета.

#### 5.4.1. Искане за маршрут на влак

Превозвачите подават писмени заявки за получаване на капацитет и трасета от Управителя на железопътната инфраструктура:

5.4.1.1. Един път годишно за годишния ГДВ, като в срок до **15 ноември** подписват списъка на годишно заложените в ГДВ влакове;

5.4.1.2. Един път месечно, до **17-то число** на предходния месец, за потребността от утвърдените в ГДВ трасета и съответстващи им номера влакове и необходимостта от промяна на предварително заложените режими за ползването им за следващия календарен месец.

5.4.1.3. Всяко искане за международно трасе извън годишната заявка за капацитет трябва да бъде изпратено до ДП "НКЖИ" като се използва приложения формуляр - заявка за международно трасе (Анекс 6) на Доклада.

5.4.1.4. Всяко искане за вътрешно трасе извън годишната заявка за капацитет трябва да бъде изпратено до ДП "НКЖИ" като се използва приложения формуляр за заявка за вътрешно трасе (Анекс 6) на Доклада.

5.4.1.5. Маршрутите, предназначени за комбиниран (контейнерен и Ро-Ла) транспорт и на товари клас I по RID, трябва да бъдат посочени по време на искането, като техните специфични условия за включване се посочат в диаграмата на влаковете.

#### 5.4.2.Общи предвиждания

Предвид нормативно-плановия режим на опериране на железопътния транспорт и търговските нужди на железопътните предприятия, капацитетът се разпределя посредством изготвяне на ежегоден график за движение на влаковете, чрез който се регламентира предоставяне на трасета и услуги на ЖП.

Капацитетът, останал след това разпределение, се нарича "остатъчен капацитет". Той може да бъде използван за удовлетворяването на:

- Искане за трасе за маршрут, получено от ЖП след крайния срок за подаване на заявки за капацитет;
- Искане за трасе за маршрут от и до определено място за удовлетворяване на извънредни нужди на Железопътните предприятия.

Разработване на трасе в остатъчния капацитет се заплаща от ЖП по реда и условията определени в ценовата листа на ДП „НКЖИ”. Цената се заплаща независимо от използването на разработеното и утвърдено с документ от УИ трасе.

Дните, датите, периодите за използване на трасето се регламентират в документа издаден от УИ.

|                     |                                       |            |
|---------------------|---------------------------------------|------------|
| РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ | Версия 01<br>Промяна 06/ 30.10.2013г. | стр. 24/44 |
|---------------------|---------------------------------------|------------|

В Доклада за фактическото състояние на железопътната инфраструктура се използват означенията:

(Г+1, Г+2), където Г е годината на Документа, а Г+1, Г+2) - означава първата или втората година след публикуването на Документа.

#### 5.4.3. График на услугите за Година (Г + 1)

След влизане в сила на Доклада за фактическото състояние на железопътната инфраструктура, ДП "НКЖИ" може да разпредели само остатъчния капацитет.

Исканията се обработват в реда, в който са получени от ДП "НКЖИ".

Времето за отговор е:

- До 2 календарни дни, ако трябва да се създаде трасе по поръчка;
- краткосрочно оперативно планиране на влаковата работа - в рамките на текущото денонощие.

Оперативното взаимодействие при планиране и разпределяне на остатъчния капацитет (последователност от действия) е представено подробно в Анекс 4 (Раздел VII "Оперативно взаимодействие при планиране и управление на превозите и експлоатация на железопътната инфраструктура") на Доклада.

#### 5.4.4. График на услугите за Година (Г + 2)

Тук влизат всички международни трасета (например такива, които се договарят с RNE).

В тази точка са описани услугите, които се планират до годината след тази, в която ГДВ влиза в сила, което обхваща периода от Г-48м до Г-11м (година на влизане в сила на ГДВ, а 48м и 11м са съответния брой месеци) и механизма на заявяване на международни трасета.

Фаза А: Маршрутни профили, проучване на стратегическите нужди за период над една година - **период Г-48м до Г-24м**, където Г е годината на влизане на новото разписание на влаковете, влизащ в сила в полунощ на втората събота срещу неделя на декември, 48м и 24м са съответния брой месеци.

През тази фаза се хармонизират капацитетните профили на коридорите на RNE, като се решават проблемите с тесните места и се намират най-добрите решения за свеждане до минимум на ограниченията. Периодът завършва с проект на RNE за стратегическо разписание на съответните железопътни предприятия на Г-24м.

##### **Период Г-23м до Г-12м.**

Консултиране на железопътните предприятия. Позициите, изразени в тази рамка, не обвързват ИМ, тъй като все още не са фиксирани всички фактори и приоритети.

**Международни влакови маршрути (каталожни трасета) - публикуват се в Г-11м.**

Целта на тези влакови маршрути е да покажат на заинтересованите клиенти възможностите за международни трасета, както за годишното разписание, така и като отговор на ad-hoc заявки. Във връзка с това ДП "НКЖИ" представя технически стандартни национални трасета, които са предварително планирани и които могат да влязат в състава на каталожните трасета. Каталогът на трасета може да бъде променен в следствие работи по поддръжка или основен ремонт, които се извършват по инфраструктурата от един или повече членове. Това се съобщава ясно и се информират своевременно железопътните предприятия.

Период Г-14м до Г-11м ИМ координират действията си по отношение на работата по международните трасета и ги съгласуват така, че да е възможно безпроблемното пресичане на границите.

|                     |                                       |            |
|---------------------|---------------------------------------|------------|
| РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ | Версия 01<br>Промяна 06/ 30.10.2013г. | стр. 25/44 |
|---------------------|---------------------------------------|------------|

ИМ се срещат през Г-12м, за да постигнат окончателно решение за каталожните трасета, които ще бъдат публикувани.

Каталожните трасета се публикуват в един общ формат, установен от RNE използван от всички ИМ. Форматът включва: каталожни трасета на RNE отнесени към всяка страна; дни за движение; допустими дължина и тегло на влака, характеристики на локомотива; начало / дестинация; главни гари; забележка.

Каталогът се издава до края на Г-11м.

Международните търговски трасета се публикуват на сайта на RNE.

#### **Фаза Б: Предварителни проучвания (Г-18м до Г-9м).**

Международни проучвания се изискват от един кандидат, който има права да се движи по цялата дължина на пътуването или от група ЖП (в рамките на FTE), които съчетават правата си за движение по цялата дължина на пътуването. Отговорът на такова едно предварително проучване е ангажимент, че то може да бъде използвано по време на фазата на разпределяне на капацитета.

#### **Фаза В: Подробно разпределяне на трасетата за годишното разписание (Г-9м до Г+12м).**

##### **Период Г-8м до Г-6м .**

Заявките за получаване на капацитет от инфраструктурата се подават най-малко 6 месеца преди промяната на графика за движение на влаковете, която се извършва в полунощ на втората събота срещу неделя на декември.

Всеки ИМ събира националните заявки за международен трафик, които могат да бъдат разпределяни.

##### **Период Г-6м до Г-5м.**

ИМ се събират, за да се уверят, че поръчките са били изпълнени според заявките. Прави се проверка дали всички трасета съвпадат на границите. За заявки, които не са получили положителен отговор и няма изгледи да бъде намерено решение, се уведомяват ЖП на национално ниво с подробни разяснения на причините за отказа.

На срещата се обсъждат допълнителни трасета, заявени наскоро от ЖП. Ако няма налични трасета в каталога трасета, то тези заявки ще бъдат разпределени в остатъчния капацитет, ако има възможност за това.

Заявки за влакови трасета изпратени след Г-8м, могат да бъдат изпълнявани само на база на оставащия капацитет.

Не по-късно от 4 месеца след крайния срок за представяне на заявки от железопътните превозвачи, управителят на инфраструктурата изготвя проекто-график

#### **Фаза Г: Разпределяне на трасета в остатъчния капацитет.**

Остатъчен капацитет означава капацитет, останал в рамките на вече разпределените трасета и планираните работи.

**Крайното разписание за новия график се уточнява не по-късно от 15 ноември.**

**След този срок, до влизане в сила на новия график, не се приемат заявки за разпределяне на капацитет и коригиране на вече разпределен капацитет.**

**Разпределяне на трасета в остатъчния капацитет по време на действащото разписание.**

Във всички случаи, разпределянето на трасетата по време на действащото разписание се прави в остатъчния капацитет (виж т. 5.4.2. Общи предвиждания).

Всички международни трасета се договарят и се определят след съгласуване на разписанията на влаковете съвместно с ЖП на Forum Train Europe (FTE), като се отчитат вече разработените и съществуващи каталожни трасета. Тези трасета се

|                     |                                       |            |
|---------------------|---------------------------------------|------------|
| РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ | Версия 01<br>Промяна 06/ 30.10.2013г. | стр. 26/44 |
|---------------------|---------------------------------------|------------|

установяват не по-късно от 11 месеца преди графика за движение на влаковете да влезе в сила.

## **5.5. Процес за съставяне на график за движение на влаковете и определяне на маршрути**

### **5.5.1. Подготовка на нормативите за ГДВ. Процес на координация**

Целта на процеса за координация е разпределението на всички искани маршрути. Всяка заявка за капацитет трябва да бъде удовлетворена, съгласно добрата практика при съставянето на графика за движение на влаковете.

#### **5.5.1.1. Задължения и действия от страна на ДП "НКЖИ". Нормативи за ГДВ от ДП "НКЖИ"**

ДП "НКЖИ" представя на "ЖП" проект за нормативи за ГДВ, влизащ в сила от в полунощ на втората събота срещу неделя на декември.

Нормативите включват данни за:

- Максимално допустими скорости за движение на пътнически и товарни влакове по отношение на железния път по междугария (Приложения таблица 2) към настоящия Доклад;

- Постоянни ограничения на скоростите за движение на пътнически и товарни влакове с километричното им положение по междугария (Приложения таблица 2А) на Доклада;

- Максимално допустими скорости за движение на влакове при преминаване през стрелки в гари, разделни постове и на междугария (Приложения таблица 3Б) на Доклада;

- Участъци и междугария, в които при изправни устройства на осигурителната техника е разрешено обезличено движение на влаковете (Приложения таблица № 10) на Доклада.

ДП "НКЖИ" предоставя на „ЖП“ данни за планирани строителни и ремонтни работи по железопътната инфраструктура (Приложения таблица 3А) на Доклада с посочени:

- периоди и технология за изпълнението им;
- размери и времетраене на технологично необходимите „прозорци“;
- налагащи се от технологията ограничения в скоростите за движение на влаковете.

Действията, сроковете и задълженията от страна на ДП "НКЖИ", относно предоставяне на информация и данни за нормативите за ГДВ са представени подробно в Анекс 4 на Доклада (Раздел II "Проекто-нормативи за ГДВ от ДП "НК ЖИ").

Сроковете за международните трасета са съгласно, Закона за железопътния транспорт, Наредба 41, Директива 2001/14/ЕО и приетите от RNE.

#### **5.5.1.2. Задължения и действия от страна на "ЖП". Нормативи за ГДВ от "ЖП".**

"ЖП" предоставя скоростите за движение по междугария по отношение на подвижния железопътен състав (ПЖПС) и проект на съкратени разписания на влаковете по ГДВ, влизащ в сила в полунощ на втората събота срещу неделя на декември. Съкратените разписания включват следните данни за всички категории влакове:

|                     |                                       |            |
|---------------------|---------------------------------------|------------|
| РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ | Версия 01<br>Промяна 06/ 30.10.2013г. | стр. 27/44 |
|---------------------|---------------------------------------|------------|

- час на тръгване от начална гара и час на пристигане в крайна гара, като за определени влакове се посочва кой е приоритетен – часът на тръгване или часът на пристигане;

- гари и спирки за спиране по маршрута и размери на престоите;
- задължителни връзки във възелни гари;
- максималната брутна маса;
- минимален спирачен процент;
- максимално допустима скорост за движение;
- календарен план за движение;
- тип на обслужващ локомотив / локомотиви или мотрисни влакове по участъци;
- технологични времена за извършване на маневрена работа в попътни гари и режим на работа на гаровите маневри;
- гари и технологични времена за смяна на локомотиви, извършване на попътен технически преглед и други задължителни технологични изисквания;
- график за обвързка на локомотиви, подвижния състав и на превозните бригади;
- схеми на кореспонденциите (или в цифри, обобщени по категории влакове) по полигони на железопътната мрежа.

Железопътните превозвачи могат да заявяват допълнителни трасета в остатъчния капацитет. За тези влакове се дават данните описани по-горе.

Действията, сроковете и задълженията от страна на "ЖП", относно предоставяне на информация и данни за нормативите за ГДВ са представени подробно в Анекс 4 на Доклада (Раздел III "Проекто-нормативи за ГДВ" от ДП "НКЖП").

### **5.5.1.3. Разработване на ГДВ. Етапи и процес на координация**

Основните етапи при разработване на ГДВ са:

- консултации по капацитета на инфраструктурата;
- разработване от ДП "НКЖИ" и представяне на „ЖП” работен екземпляр на комплект графически разписания, като се посочват зоните на „прозорците” за строително-ремонтни работи и текущо подържане по междугария в отделните участъци от железопътната мрежа;
- разглеждане на представения от ДП "НКЖИ" проекто–график и писмени предложение за необходими корекции от страна на "ЖП";
- отразяване на предложените от „ЖП” корекции в графика;
- провеждане на срещи от страна на ДП "НКЖИ" с представители на области и общини за съгласуване на разписанията и организацията за обслужването на населението с пътнически влакове, като се отразяват наложените се, след това корекции в графика;
- съгласуване със съседните железопътни администрации на разписанията и плана за композиране на влаковете през граничните преходи;
- подготвяне и предаване на „ЖП” на разписанията на пътническите влакове необходими за издаване на пътеводител, съкратено разписание и други информационни материали;
- подготвяне и предаване за печат на служебните книжки–разписания и графичните разписания за движение на влаковете.

Действията, сроковете и задълженията от страна на ДП "НКЖИ" и "ЖП" при разработване на ГДВ, влизащ в сила в полунощ на втората събота срещу неделя на месец декември същата година и съобразени с гореописаните етапи са представени подробно в Анекс 4 на Доклада (Раздел IV "Консултации по капацитета на инфраструктурата" и Раздел V "Разработване на ГДВ").

|                     |                                       |            |
|---------------------|---------------------------------------|------------|
| РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ | Версия 01<br>Промяна 06/ 30.10.2013г. | стр. 28/44 |
|---------------------|---------------------------------------|------------|

### 5.5.2. Промяна на ГДВ през валидностния му период

ДП "НКЖИ" си запазва правото при възникване на непредвидени обстоятелства или подобрени възможности на железопътната инфраструктура да променя заложените в ГДВ нормативи по отношение на:

- максимално допустими скорости за движение;
- километрични положения и/или стойности на постоянни намаления;
- допустими скорости за преминаване през стрелки;
- състояние на устройствата на ОТ и контактната мрежа;
- невъзможност за експлоатация по технически причини на отделни участъци от железопътната инфраструктура.

За горните промени ДП "НКЖИ" уведомява своевременно с писмо „ЖП“, като посочва и периода на действието им.

ЖП" си запазват правото:

- при възникнали потребности да заявяват промени в разписанията, режима за ползване,
- периода и/или календарния план за движение;
- промени в организацията за обслужване с локомотиви, вагони или мотриси и превозни бригади;
- да заявява допълнителни трасета (непредвидени в ГДВ).

Когато това не налага промяна на разписанията, „ЖП“ имат правото да извършват промени на плана за композиране, брутната маса на влаковете, организацията за обслужване на влаковете с локомотиви, вагони или мотриси и персонал. За горните промени „ЖП“ информират писмено ДП "НКЖИ" в срокове съгласно нормативната уредба.

Телеграми до заинтересованите служби подготвят и издават:

- ДП "НКЖИ" при промени на разписанията, календарния план за движение и на техническите параметри (скорости за движение, минимален спирачен процент, тип на обслужвания тягов подвижен състав налагащи промяна на разписанията), за извънредни трасета;

- „ЖП“ при промени на плана за композиране, на максималната брутна маса и тип на обслужвания подвижен състав, неналагащи промяна на разписанията.

Описание на промените на ГДВ през валидностния му период е дадено в Анекс 4 (Раздел VI "Промяна на ГДВ през валидностния му период") на Доклада.

### 5.5.3.Общи предвиждания, приложими за всички линии

Съгласно стратегията за железопътен транспорт, определена на държавно ниво, предимство се дава на международния трафик.

За да се постигне оптимална ефективност, влаковете са организирани в групи с максимално допустими скорости на движение, в зависимост от подвижния железопътен състав и предсигналните спирачни разстояния.

### 5.5.4. Специални предвиждания, приложими за най-натоварените линии

За да се улесни координирането на най-натоварените линии от мрежата, ДП „НКЖИ" разработва за всяко направление програма за разпределение на капацитета, която съдържа следната информация:

- Описание на настоящата ситуация;
- Предвидима еволюция на търсенето;

|                     |                                       |            |
|---------------------|---------------------------------------|------------|
| РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ | Версия 01<br>Промяна 06/ 30.10.2013г. | стр. 29/44 |
|---------------------|---------------------------------------|------------|

- Решения, които могат да бъдат осъществени в кратко време за оптимизиране на предлагания капацитет;
- Таблици за разпределение на капацитета.

#### **5.5.5. Процедура за обработка на жалбите след разработване на проекто-графика за движение на влаковете**

Когато някой кандидат не е удовлетворен от направеното предложение за разпределяне на капацитет, което не съответства на подадената от него заявка, уведомява писмено за това ДП "НК ЖИ". ДП „НКЖИ” изпраща оплакването до другите засегнати кандидати за преразглеждане и решаване по пътя на преговори, взаимни консултации и обмен на мнения.

Ако все още няма съгласие, може да бъде поискано преразглеждане от Железопътния регулаторен орган.

#### **5.5.6. Претоварени линии**

В случаите, когато след осъществяване на координация на исканията се окаже невъзможно да бъдат приети цялостно всички заявки за капацитети на инфраструктурата, ДП "НКЖИ" незабавно обявява участъка от тази инфраструктура за наситен. Тези действия се предприемат и когато са налице достатъчни основания да се приеме, че в близко бъдеще участъкът от инфраструктурата ще стане наситен (чл.20, ал.1 и ал.2 от Наредба 41). ДП "НКЖИ" декларира дадената линия за "претоварена" и тази декларация се изпраща на железопътния регулаторен орган и в Доклада публикуван на интернет страницата.

В срок до 6 месеца след обявяване на инфраструктурата за наситена управителят прави анализ на капацитета (чл.20, ал.3 от Наредба 41). Целта на анализа на капацитета е да се определят ограниченията на капацитетите на инфраструктурата, които пречат за цялостно удовлетворяване на заявките за капацитети, както и да се предложат методи за изпълнението на допълнителни заявки (чл.21, ал.1 от Наредба 41).

При инфраструктура обявена за наситена, управителят прилага критериите за приоритет, предвидени в чл.32 от ЗЖТ, като при определяне на приоритета се взема предвид и важността на услугите, главно тези в международно съобщение (чл. 20, ал.4 от Наредба 41).

Предвидените мерки могат да се отнасят до промяна на маршрута, ново програмиране на услугите, промяна в скоростите подобряване на инфраструктурата и др. (чл.21, ал.3 от Наредба 41).

След приключване на анализа на капацитетите, но не по-късно от 6 месеца управителят изготвя план за подсилване на капацитетите (чл.22 от Наредба 41).

Планът за подсилване на капацитетите се изготвя след консултации с ползвателите на инфраструктурата и съдържа: причини за насищането; вероятното развитие на трафика; пречките, които спъват развитието на инфраструктурата; решенията за подсилване на капацитетите и тяхната стойност, в т.ч. и по отношение необходимостта от промяна на таксите; действия, които следва да се предприемат и график за изпълнението им (чл.23 от Наредба 41).

|                     |                                       |            |
|---------------------|---------------------------------------|------------|
| РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ | Версия 01<br>Промяна 06/ 30.10.2013г. | стр. 30/44 |
|---------------------|---------------------------------------|------------|

## **5.6. Поддръжка и строителни работи по железопътната мрежа на ДП "НКЖИ"**

### **5.6.1. Общи**

Една от основните задачи на ДП "НКЖИ" е: "извършване на дейности по развитието, ремонта, поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура" (чл.10, ал.1, т.2 от ЗЖТ).

Поддръжката и строителните работи са необходими за запазване и увеличаване капацитета на мрежата, за да се удовлетворят формулираните искания от превозвачите.

Министерският съвет по предложение на министъра на транспорта информационните технологии и съобщенията приема дългосрочна програма за развитие на железопътната инфраструктура и нейната безопасна и надеждна експлоатация, включително при кризисни ситуации (природни бедствия, терористични действия и военни конфликти) (чл.27 от ЗЖТ).

Министърът на транспорта информационните технологии и съобщенията утвърждава годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура. В тази програма се предвижда, също така, организиране на ремонта за възстановяване на отделни елементи от железопътната инфраструктура след стихийни бедствия и производствени аварии (чл.28 от ЗЖТ).

### **5.6.2. Периоди за реализация на утвърдена работа**

Управителят на инфраструктурата запазва резерв от капацитета за извършване на строителни или ремонтни работи по инфраструктурата, като адекватно отчита влиянието върху кандидатите за капацитет. Запазва се резерв на капацитета дори и в случаите на наситена инфраструктура (чл.14, ал.2 на Наредба 41).

Това се прави на база приетата от Министерският съвет дългосрочна програма за развитие на железопътната инфраструктура и на база годишната програма утвърдена от Министърът на транспорта и съобщенията. Във връзка с това се определят плановите прозорци, които да бъдат заложили в ГДВ.

### **5.6.3. Интервали за извършване на специални работи**

Ежегодно в срок до 30 март ДП "НКЖИ" предоставя на „ЖП“ информация за планирани строителни и ремонтни работи по железопътната инфраструктура с посочени:

- периоди и технология за изпълнението им;
- размери и времетраене на технологично необходимите „прозорци“;
- налагащи се от технологията ограничения в скоростите за движение на влаковете.

- обекти, които се планира да бъдат въведени през валидностния период на новия график в експлоатация, с техните технически и експлоатационни параметри и дати на въвеждането им.

За участъци и междугария, където ще се извършват действия по текущо подържане на железопътната инфраструктура, в ГДВ се залага ползването на технологични „прозорци“ в размер до 6 часа в зависимост от капацитета на съответния участък.

При консултациите по разпределение на капацитета на железопътната инфраструктура между ДП "НКЖИ" и ЖП трябва да се гарантира изпълнението на планираните строителни и ремонтни работи по железопътната инфраструктура.

|                     |                                       |            |
|---------------------|---------------------------------------|------------|
| РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ | Версия 01<br>Промяна 06/ 30.10.2013г. | стр. 31/44 |
|---------------------|---------------------------------------|------------|



Не по-късно от **15 юли** отдел „Разписания на влаковете” при ДП ”НКЖИ” разработва и представя на „ЖП” работен екземпляр на комплект графически разписания и на магнитни носители подробните разписания на заложените в проекто-графика влакове.

Зоните на „прозорците” за строително-ремонтни работи и текущо подържане по междугария в отделните участъци от железопътната мрежа се посочват в работния екземпляр графически разписания.

#### **5.6.4. Ненасрочени работи**

В случай на смущения в движението на влаковете поради технически дефект или произшествие Генералният директор на ДП ”НКЖИ” изготвя оперативен план за действие и намеса, в който се посочват органите за съдействие за отстраняване на смущението (чл.14, ал.4 от Наредба 41).

По изключение при наличие на дефект или произшествие, които правят инфраструктурата неизползваема за момента, предоставянето на трасета може да се преустанови без предизвестие за времето, необходимо за възстановяване на годността на инфраструктурата за експлоатация (чл.14, ал.5 на Наредба 41).

Действията и специалните мерки в случай на смущения са описани в Анекс 3 на Доклада.

### **5.7. Ползване на предоставения капацитет и правила за анулиране**

5.7.1. Всички разпределени и утвърдени в годишния ГДВ трасета на подалите заявка превозвачи са редовни за датите, дните или периодите за тяхното движение утвърдени с ГДВ със съответстващите им номера на влакове.

5.7.2. Управителят на инфраструктурата може да наложи отказ от предоставено трасе (предимно в случаите на наситена инфраструктура), когато превозвачът го използва по-малко от 50 % от утвърдения с ГДВ план за движение в рамките на един календарен месец. Тази мярка не се прилага за международните трасета и в случаите, когато неизползваното на трасето е по причина на Управителя.

5.7.3. Управлението на разпределените влакови трасета в реално време се извършва по условията на чл. 204 от Наредба 58, като влаковете имат предимство по категории, както следва:

1. възстановителни и противопожарни влакове, релсови самоходни специализирани машини за ремонт и поддържане на железния път и контактната мрежа (РССМ), снегорини, изолирани локомотиви, мотриси и моторни дрезини, когато се назначават за оказване на помощ при авария или катастрофа, за възстановяване на железния път, железопътните съоръжения, съобщенията и контактната мрежа, както и за гасене на пожари и при тежки трудови злополуки;

2. пътнически влакове със специално предназначение;

3. експресни пътнически влакове;

4. бързи пътнически влакове;

5. международни пътнически;

6. крайградски пътнически влакове;

7. обикновени пътнически влакове и трудово-служебни влакове;

8. смесени влакове;

9. възстановителни и противопожарни влакове и РССМ при завръщане в гарите на домуването им, когато са били назначени по условията на т.1, помощни локомотиви за бързи и пътнически влакове, пътеизмерителна вагон-лаборатория, вагон-лаборатория за контактната мрежа, като те се назначават с номера на директни товарни влакове;

|                            |   |                   |
|----------------------------|---|-------------------|
| <b>РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ</b> | <b>Версия 01</b><br><b>Промяна 06/ 30.10.2013г.</b> | <b>стр. 32/44</b> |
|----------------------------|---|-------------------|

10. международни товарни влакове за комбинирани превози;
11. експресни товарни влакове;
12. директни товарни влакове и помощни локомотиви за товарни влакове;
13. локални товарни влакове;
14. работни влакове;
15. маневрени влакове, изолирани локомотиви и всички други возила.

Категорията на военните влакове се определя при назначаването им.

При разминаване на два влака, от една категория при равни други условия, влаковете се пропускат по преценка на влаковия диспечер.

5.7.4. Допуска се използване на утвърдено в ГДВ трасе на **товарен влак** със съответен номер до **60 мин.** преди и след определения начален час за заминаване от началната гара. Извън тези граници трасето се счита за **неизползвано и се дължи предвидената за това такса за заявен и неизползван капацитет**. Трасето със съответен номер на влак не може да бъде коригирано и не може да бъде използвано в рамките на същото денонощие. Същото ограничение важи и за технологичните трасета през гранични гари.

5.7.5. При използване на част от маршрута за начална гара се счита действителната гара на заминаване, а за крайна действителната гара на пристигане. За останалата част от маршрута **се дължи** предвидената такса за заявен и неизползван капацитет.

5.7.6. За всяка промяна от договорените параметри на дадено трасе, което е свързано с регулирането на движението на влаковете, се договаря ново по установения ред.

## **5.8. Изключителен транспорт и опасни товари**

Цялата информация, свързана с особените стокови пратки, трябва да бъде предоставена на ДП "НКЖИ" при подаването на заявката за капацитет.

## **5.9. Специални мерки в случай на неизправност**

Мерките, приложими при управлението на неизправности, са определени в Анекс 3 на Доклада.

|                     |                                       |            |
|---------------------|---------------------------------------|------------|
| РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ | Версия 01<br>Промяна 06/ 30.10.2013г. | стр. 33/44 |
|---------------------|---------------------------------------|------------|

## **6. УСЛУГИ**

### **6.1. Законова рамка**

Услугите се предоставят въз основа на Закона за железопътния и Наредба № 41 за достъп и използване на железопътната инфраструктура.

Приетата заявка дава право на използване на железопътната инфраструктура за минималния пакет услуги със заплащане на съответните инфраструктурни такси, определени от управителя на железопътната инфраструктура, съгласно „Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура”, приета от Министерския съвет и публикувани в настоящия Доклад в Тарифа за инфраструктурните такси.

При допълнителна договореност между превозвача и ДП "НК ЖИ" срещу заплащане могат да бъдат осигурени услуги за обслужване и поддръжка, допълнителните и съпътстващи съгласно приложението, въз основа на обявена и публикувана в настоящия Доклад от ДП „НКЖИ” ценова листа.

Използването и заплащането на услугите за обслужване и поддръжка, както и на допълнителни и съпътстващи услуги не се включва в размера на инфраструктурните такси .

### **6.2. Минимален пакет услуги.**

Услуги, включващи се в достъпа до железопътната инфраструктура са:

1. Обработка на заявките за ползване капацитета на инфраструктурата;
2. Право за използване на предоставените капацитети;
3. Използване на железопътните коловози в експлоатационни пунктове;
4. Сигнализация, регулиране, управление на движението, комуникация и предлагане на информация за движение на влаковете;
5. Друга информация, необходима за въвеждането и експлоатацията на обслужването, за което е предоставен капацитет.

### **6.3. Услуги за обслужване и поддръжка.**

Услугите за обслужване и поддръжка са:

1. Използване на системите за енергозахранване на ел.тракция, при наличие на такава;
2. Ползване на съоръжения за зареждане с гориво;
3. Използване на сгради и други съоръжения в пътническите гари;
4. Използване на товаро-разтоварни площадки или терминали;
5. Използване на разпределителните гари;
6. Използване на гарите за композиране на влаковете;
7. Използване на коловози за гарирание на возила;
8. Използване на съоръжения за поддръжка и други технически съоръжения.

### **6.4. Допълнителни услуги**

Допълнителните услуги са:

1. Осигуряване на тракционен електрически ток;
2. Предварително затопляне на пътническите вагони;
3. Доставка на гориво и създаване на условия за маневрена дейност;
4. Изпълнение на договори за превоз на опасни товари, в т.ч. контролни дейности, съдействие при движението на специални влакови композиции.

|                     |                                       |            |
|---------------------|---------------------------------------|------------|
| РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ | Версия 01<br>Промяна 06/ 30.10.2013г. | стр. 34/44 |
|---------------------|---------------------------------------|------------|

## **6.5. Съпътстващи услуги**

Съпътстващите услуги са:

- Осигуряване на достъп до телекомуникационната мрежа;
- Предоставяне на допълнителна информация;
- Осигуряване на технически контрол на подвижния състав и други.

## 7. ТАКСИ

### 7.1. Законова рамка

Достъпът и използването на железопътната инфраструктура се третира от:

- Закона за железопътния транспорт;
- Наредба 41 за достъп и ползване на железопътната инфраструктура.

### 7.2. Методика на таксуване

Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси определя таксата за минималния пакет за достъп до железопътната инфраструктура и е въз основа на разходите на ДП „НКЖИ” произтекли директно в следствие на извършването на влаковата услуга.

#### 7.2.1. Определяне на разходите на ДП „НКЖИ” произтекли директно в следствие на извършването на влаковата услуга (преки разходи)

На база на въведена аналитична счетоводна отчетност по отношение на осчетоводяването на разходите за дейността, ДП „НКЖИ” отчита себестойността на всеки процес. Определянето на инфраструктурната такса се извършва на база отчетените разходи, съгласно българското счетоводно законодателство по икономически дейности и икономически елементи. За определянето на таксата за използване на железопътната инфраструктура – публична държавна собственост се вземат само размера на разходите произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга.

#### 7.2.2. Видове разходи по дейности.

##### 7.2.2.1. Общи разходи по икономически елементи по отчет за 2011 г.

| <i>№ по ред</i> | Разходи                                 | 2011 г.<br>(хил.лв.) |
|-----------------|---|----------------------|
| <b>I</b>        | <b>Разходи по икономически елементи</b> | <b>341 744</b>       |
| 1               | Разходи за материали                    | 33 179               |
| в т.ч.:         | Материали                               | 21 177               |
|                 | Горива                                  | 5 336                |
|                 | Електроенергия                          | 6 305                |
|                 | Топлоенергия                            | 361                  |
| 2               | Външни услуги                           | 30 010               |
| 3               | Разходи за амортизации                  | 104 610              |
| 4               | Разходи за възнаграждения               | 116 928              |
| 5               | Разходи за осигуровки                   | 33 667               |
| 6               | Други разходи                           | 23 350               |

**7.2.2.2. Дял на преките и непреките разходи в общите разходи за 2011 г.**

| <b>Видове разходи</b>                       | <b>Общо<br/>разходи<br/>(в хил. лв.)</b> | <b>Преки<br/>разходи по<br/>чл. 7 от дир.<br/>2001/14 ЕС</b> | <b>Преки<br/>разходи<br/>за ЕРП</b> | <b>Разходи, не<br/>включени<br/>по чл.7,<br/>ал.1</b> | <b>Общи<br/>постоянни<br/>разходи</b> |
|---|--|--|-------------------------------------|---|---------------------------------------|
| 1   | 2  | 3  | 4                                   | 5   | 6                                     |
| <b>Материали</b>                            | 21 177                                   | 18 672   | 1 047                               | 3   | 1 455                                 |
| <b>Гориво</b>                               | 5 336                                    | 3 898  | 828                                 |   | 610                                   |
| <b>Електроенергия</b>                       | 6 305                                    | 5 277  | 120                                 | 8   | 900                                   |
| <b>Топлоенергия</b>                         | 361                                      | 209  | 21                                  |   | 131                                   |
| <b>Външни услуги</b>                        | 30 010                                   | 19 923   | 582                                 | 86  | 9 419                                 |
| <b>Амортизации в т.<br/>ч.:</b>             | 104 610                                  | 20 184   | 21 053                              |   | 63 373                                |
| <b>разходи за ремонт<br/>на механизация</b> |  | 20 184   |                                     |   |                                       |
| <b>Възнаграждения в<br/>т.ч.:</b>           | 116 928                                  | 14 530   | 10 644                              | 50  | 91 704                                |
| <b>УДВК</b>                                 |  | 6 005  |                                     |   |                                       |
| <b>ЖПС</b>                                  |  | 8 525  |                                     |   |                                       |
| <b>Социални<br/>осигуровки в т.ч.:</b>      | 33 667                                   | 4 025  | 3 026                               | 14  | 26 602                                |
| <b>УДВК</b>                                 |  | 1 571  |                                     |   |                                       |
| <b>ЖПС</b>                                  |  | 2 454  |                                     |   |                                       |
| <b>Други разходи</b>                        | 23 350                                   | 3 701  | 1 830                               | 2   | 17 817                                |
| <b>Общо разходи</b>                         | <b>341 744</b>                           | <b>90 419</b>  | <b>39 151</b>                       | <b>163</b>  | <b>212 011</b>                        |

|  |        |        |       |        |
|--|--------|--------|-------|--------|
| <b>Относителен дял спрямо общите разходи</b> | 26,46% | 11,46% | 0,05% | 62,04% |
|--|--------|--------|-------|--------|

### 7.2.2.3. Общо преки разходи за 2011 г., база за изчисляване на ИТ

| <b>Видове разходи</b>  | <b>Преки разходи<br/>(в хил.лв.)</b> |
|--|--------------------------------------|
| 1  | 2                                    |
| Материали, влагани при текущо поддържане на железния път и съоръженията към него   | 18 672                               |
| Гориво за жп механизация и транспортни средства за поддръжка на железопътната инфраструктура   | 3 898                                |
| Електроенергия захранваща жп съоръжения, производствени сгради, гарово осветление, невключваща трафична ел.енергия   | 5 277                                |
| Топлоенергия за отопление на производствени сгради   | 209                                  |
| Външни услуги за поддръжка на съоръжения, производствени сгради, почистване на гарови помещения, вода за производствени нужди                                    | 19 923                               |
| Разходи за ремонт на механизация   | 20 184                               |
| Възнаграждения на диспечерския персонал, свързан пряко с превозната дейност и на работниците заети в подд. на жел. път   | 14 530                               |
| Социални осигуровки върху възнагражденията на диспечерския персонал  | 4 025                                |
| Други разходи-имуществени застраховки, данъци такси, свързани с производствени помещения, работно, предпазно и униформено облекло, охрана на труда, командировки | 3 701                                |
| <b>Общо разходи</b>  | <b>90 419</b>                        |

#### 7.2.2.4. Преки разходи по дейности за 2011 г.

| Дейности                         | Всичко преки разходи<br>(в хил. лв.) | в това число: |        |             |               |               |                                  |         |                 |       |
|----------------------------------|--------------------------------------|---------------|--------|-------------|---------------|---------------|----------------------------------|---------|-----------------|-------|
|                                  |                                      | материали     | гориво | ел. енергия | топло енергия | външни услуги | Разходи за ремонт на механизация | заплати | соц. осигуровки | други |
| 1                                | 2                                    | 3             | 4      | 5           | 6             | 7             | 8                                | 9       | 10              | 11    |
| Управление на движението         | 20 964                               | 568           | 591    | 3 287       | 123           | 7 481         |                                  | 6 005   | 1 571           | 1 338 |
| Железен път и съоръжения         | 64 792                               | 16 162        | 3 091  | 635         | 25            | 11 608        | 20 184                           | 8 525   | 2 454           | 2 108 |
| Сигнализация и телекомуникации   | 4 663                                | 1 942         | 216    | 1 355       | 61            | 834           |                                  |         |                 | 255   |
| Общо                             | 90 419                               | 18 672        | 3 898  | 5 277       | 209           | 19 923        | 20 184                           | 14 530  | 4 025           | 3 701 |
| Признати от ИА“ЖА“ преки разходи | 78 419                               | 18 672        | 3 898  | 5 277       | 209           | 19 923        | 8 184                            | 14 530  | 4 025           | 3 701 |

Признатите от ИА“ЖА“ преки разходи по дейности за 2011 г. са в размер на 78 419 хил. лв. Разходите за поддържане на тежка пътна механизация са намалени с 12 000 хил. лв., като за преки разходи са признати 8 184 хил. лв.

#### 7.2.2.4.а. Преки разходи по дейности за 2012 г.

| Дейности                       | Всичко преки разходи<br>(в хил. лв.) | в това число: |        |             |               |               |         |                 |       |
|--------------------------------|--------------------------------------|---------------|--------|-------------|---------------|---------------|---------|-----------------|-------|
|                                |                                      | материали     | гориво | ел. енергия | топло енергия | външни услуги | заплати | соц. осигуровки | други |
| 1                              | 2                                    | 3             | 4      | 5           | 6             | 7             | 9       | 10              | 11    |
| Управление на движението       | 14 448                               | 591           | 386    | 3 521       | 136           | 3 136         | 5 110   | 1 119           | 449   |
| Железен път и съоръжения       | 34 391                               | 14 335        | 3 135  | 563         | 11            | 6 497         | 6 779   | 1 350           | 1 721 |
| Сигнализация и телекомуникации | 2 937                                | 1 097         | 238    | 1 356       | 53            | 193           |         |                 |       |
| Общо                           | 51 776                               | 16 023        | 3 759  | 5 440       | 200           | 9 826         | 11 889  | 2 469           | 2 170 |



### **7.2.3. Определяне на инфраструктурната такса на база преки разходи за поддържане на железопътната инфраструктура.**

#### **7.2.3.1. Определяне на компонентите формиращи инфраструктурната такса.**

Инфраструктурната такса съдържа в себе си два компонента, измервани в брутотонкилометри и във влакилометри, съответно отчитащи участието на експлоатационните звена в извършването на влаковата услуга и направените за тази цел преки разходи.

#### **7.2.3.2. Формиране на таксата и определяне на размера на ставките на инфраструктурната такса.**

Формирането на таксата и определяне на размера на ставките на инфраструктурната такса, са на база отчетени преки разходи и извършена работа по железопътната инфраструктура за предходна година.

#### **7.2.3.3. Формиране на таксата.**

Инфраструктурната такса за достъп и използване на железопътната инфраструктура е под формата на променлива такса, отразяваща действителното използване на железопътната инфраструктура и направените във връзка с това преки разходи за използване на:

7.2.3.3.1. „Железен път и съоръжения”.

7.2.3.3.2. „Сигнализация и телекомуникации”.

7.2.3.3.2. „Управление на движението”.

7.2.3.3.4. Разходи за поддръжка на тежка пътна механизация и стрелки в гаровите коловози.

#### **7.2.3.4. Определяне на размера на ставките на компонентите формиращи инфраструктурната такса.**

Инфраструктурната такса представлява променлива такса (такса за преминаване - такса за действително използване на железопътната инфраструктура), която зависи от действително изминатите километри по железопътната инфраструктура. Това е такса, която Управителя на железопътната инфраструктура трябва да получи за направените разходи, произтекли директно в следствие на извършването на влаковата услуга.

Таксата за преминаване по железопътната инфраструктура е независимо от вида на влаковете и е еднаква за всички железопътни линии от железопътната инфраструктура.

Размера на ставките на компонентите влакилометър и брутотонкилометър се определят както следва:

- за влакилометър – преките разходите произтекли директно в следствие на извършването на влаковата услуга за „Сигнализация и телекомуникации”, и „Управление на движението” за предходна година, отнесени към реализираната обща влакова работа от превозвачите по железопътната инфраструктура изразена във влакилометри за същия период.

- за брутотонкилометър - преките разходи в „Железен път и съоръжения” и „Разходи за поддръжка на тежка пътна механизация и стрелки в гаровите коловози” за предходна година, отнесени към реализираната обща влакова работа от превозвачите по железопътната инфраструктура изразена в брутотонкилометри за същия период.

#### **7.2.3.5. Такса за заявен и не използван капацитет.**

##### **7.2.3.5.1. Определение.**

Такса за заявен и не използван капацитет осигурява стимул за ефективно използване на капацитета. Тя представлява такса, която покрива разходите на Управителя на железопътната инфраструктура, направени за поддържане на

|                     |                                       |            |
|---------------------|---------------------------------------|------------|
| РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ | Версия 01<br>Промяна 06/ 30.10.2013г. | стр. 40/44 |
|---------------------|---------------------------------------|------------|

железопътната мрежа в състояние позволяващо осигуряване на нормално и безпрепятствено извършването на влаковата услуга, в зависимост от потребностите на железопътните превозвачи, заявени и утвърдени с годишния график за движение на влаковете. Таксата възстановява допустимите разходи за фонд работна заплата определени в преките разходи по т. 3.3.3. „Управление на движението”.

#### 7.2.3.5.2. Определяне на размера на ставката.

Таксата представлява променлива такса, която зависи от размера на неизползвания заявен и утвърден капацитет, под формата на трасе с годишния график за движение на влаковете, изразено във влаккилометри.

Размера на ставката се определя, като отношение между допустимите разходи за фонд работна заплата включени в преките разходи по т. 3.3.3. „Управление на движението”, за предходна година и реализираната обща влакова работа от превозвачите по железопътната инфраструктура изразена във влаккилометри за същия период.

#### 7.2.3.5.3. Прилагане.

Такса за заявен и не използван капацитет се изчислява на влаккилометър за неизползвания заявен и утвърден с годишния график за движение на влаковете капацитет, под формата на трасе на влак. Таксата е независимо от вида на влаковете и е еднаква за всички железопътни линии от железопътната инфраструктура.

### 7.3. Начин на изчисляване на дължимите такси.

#### 7.3.1. Начин на изчисляване на дължимата променлива такса за преминаване по железопътната инфраструктура.

##### 7.3.1.1. Такса за преминаване по железопътната инфраструктура

$T_{\text{прем.}} = T_{\text{брткм}} + T_{\text{влкм}}$ , лв.

където:

$T_{\text{прем}}$  – такса за действителното използване на железопътната инфраструктура;

$T_{\text{брткм}}$  – такса за реализираните брутотонкилометри по преминатия маршрут;

$T_{\text{влкм}}$  – такса за реализираните влаккилометри по преминатия маршрут;

##### 7.3.1.2. Изчисляване на такса за реализираните брутотонкилометри.

$T_{\text{брткм}} = \sum L_{ij} \cdot Q_{ij} \cdot C_{\text{брткм}}$ , лв.

където:

$L_{ij}$  – дължина в километри на j-тия участък по маршрута на i-тия влак

$Q_{ij}$  – брутно тегло в тона на i-тия влак за j-тия участък

$C_{\text{брткм}}$  - инфраструктурна такса за брутотонкилометър

##### 7.3.1.3. Изчисляване на такса за реализираните влаккилометри.

$T_{\text{влкм}} = L \cdot C_{\text{влкм}}$ , лв.

където:

$L$  – дължина в километри на действително преминатия маршрут

|                     |                                       |            |
|---------------------|---------------------------------------|------------|
| РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ | Версия 01<br>Промяна 06/ 30.10.2013г. | стр. 41/44 |
|---------------------|---------------------------------------|------------|

Свълкм - инфраструктурна такса за влаккилометър.

### **7.3.2. Начин на изчисляване на дължимата променлива такса за заявен и не използван капацитет.**

$$T_{\text{кап}} = L * C_{\text{кап}}, \text{ лв.}$$

където:

**L** – дължина в километри на неизползвания заявен и утвърден с годишния график за движение на влаковете капацитет, под формата на трасе на влак

**Cкап** - такса за заявен и не използван капацитет за влаккилометър.

### **7.3.3. Прилагане на инфраструктурното таксуване**

7.3.3.1. Таксата за преминаване по железопътната инфраструктура е независимо от вида на влаковете и е еднаква за всички железопътни линии от железопътната инфраструктура. Таксата се заплаща за фактическите реализираните влаккилометри и брутотонкилометри от съответния номер влак.

7.3.3.2. Таксата за заявен и неизползван капацитет се заплаща на ДП „НКЖИ” от „ЖП”, изразен във влаккилометри. Таксата се заплаща за датите, дните или периодите на неизползване на заявения капацитет, изразен във влаккилометри в зависимост от изготвения и подписан списък на утвърдените в ГДВ трасета и съответстващи им номера влакове съгласно Анекс 5 на Доклада.

7.3.3.3. В случай, че трасето и съответстващия му номер на влак се използват само в част от маршрута, ЖП заплаща на ДП НКЖИ таксата по т. 7.3.3.2. за частта на неизползвания маршрут изразен във влаккилометри.

7.3.3.4. Таксата по т. 7.3.3.2. и т. 7.3.3.3. не се заплаща от „ЖП” в случай че неизползването на заявения капацитет е по причина на ДП „НКЖИ”.

7.3.3.5. Инфраструктурните такси за използването на железопътната инфраструктура се заплащат след приключване движението на влака, до 15-о число на месеца, следващ месеца, за който се дължи.

7.3.3.6. Не се събират инфраструктурни такси за движението на възстановителни и противопожарни влакове или локомотиви назначени за възстановяване на прекъснато движение на влаковете и при природни бедствия за определени райони на страната, обездружителни и кантарни влакове.

### **7.3.4. Надбавки към таксите.**

В определените нива на инфраструктурните такси на база „Методика за изчисляване на инфраструктурните такси събирани от управителя на железопътната инфраструктура” не са включени надбавки и печалба.

|                     |                                       |            |
|---------------------|---------------------------------------|------------|
| РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ | Версия 01<br>Промяна 06/ 30.10.2013г. | стр. 42/44 |
|---------------------|---------------------------------------|------------|

## **7.4. Тарифа за инфраструктурните такси и цени за предоставяни от ДП „НКЖИ” услуги**

### **7.4.1. Тарифа за инфраструктурните такси – в сила от 01.01.2013 г.**

7.4.1.1. Такса за реализираните брутотонкилометри – 0,0038 лв. за брутотонкилометър, независимо от вида на влаковете, техните категории, както и от категорията и вида на железопътната линия.

7.4.1.2. Такса за реализираните влаккилометри – 0,8203 лв. за влаккилометър, независимо от вида на влаковете, техните категории, както и от категорията и вида на железопътната линия.

7.4.1.3. Такса за заявен и неизползван капацитет – 0,2425 лв. за влаккилометър от неизползвания заявен и утвърден с годишния график за движение на влаковете капацитет, под формата на трасе на влак, независимо от вида на влаковете, техните категории, както и от категорията и вида на железопътната линия.

### **7.4.1.a. Тарифа за инфраструктурните такси – в сила от 01.01.2014 г.**

7.4.1.1.a. Такса за реализираните брутотонкилометри – 0,0025 лв. за брутотонкилометър, независимо от вида на влаковете, техните категории, както и от категорията и вида на железопътната линия.

7.4.1.2.a. Такса за реализираните влаккилометри – 0,7902 лв. за влаккилометър, независимо от вида на влаковете, техните категории, както и от категорията и вида на железопътната линия.

7.4.1.3.a. Такса за заявен и неизползван капацитет – 0,2425 лв. за влаккилометър от неизползвания заявен и утвърден с годишния график за движение на влаковете капацитет, под формата на трасе на влак, независимо от вида на влаковете, техните категории, както и от категорията и вида на железопътната линия.

### **7.4.2. Цени за услуги за обслужване и поддръжка**

Услугите за обслужване и поддръжка заедно с цените за използването им са дадени в Раздел I на Анекс 7 на Доклада.

### **7.4.3. Цени за съпътстващи услуги**

Съпътстващите услуги заедно с цените за използването им са дадени в Раздел II на Анекс 7 на Доклада.

### **7.4.4. Цени за други услуги предлагани от ДП "НКЖИ"**

Списък с други услуги и съответните цените за използването им са дадени в Раздел III на Анекс 7 на Доклада.

|                     |                                       |            |
|---------------------|---------------------------------------|------------|
| РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ | Версия 01<br>Промяна 06/ 30.10.2013г. | стр. 43/44 |
|---------------------|---------------------------------------|------------|

#### **7.4.5. Цена за разпределение на тягова електрическа енергия през разпределителните мрежи на железопътния транспорт (в сила от 01.01.2014 г.).**

Железопътните превозвачи, с монтирани средства за търговско измерване на електрическата енергия в електрическия подвижен състав, заплащат на управителя на железопътната инфраструктура, цена за разпределение в размер на 158,19 (сто петдесет и осем лева и деветнадесет) лева/MWh/. Железопътните превозвачи, без монтирани средства за търговско измерване на електрическата енергия в електрическия подвижен състав, заплащат на управителя на железопътната инфраструктура използваната електрическа енергия на база брутотон/километър и съгласно подписано, между железопътните превозвачи и ДП "НКЖИ", споразумение за разпределение на разходите за тягова електроенергия.

### **7.5. Изменение на таксите**

#### **7.5.1. Процедура по промяна на нивата на инфраструктурните такси.**

Ежегодно до 30 юни ДП "НКЖИ" предоставя на ИА "ЖА" информация за фактически извършените разходи за текущо поддържане на железопътната инфраструктура за предходната година и определя необходимото ниво на размера на инфраструктурните такси за следващата година.

В необходимото ниво на таксите могат да бъдат включени и надбавки, компенсации и/или отстъпки, произтичащи от реализацията на инфраструктурни проекти, от трафика за движение и от изискванията на транспортния пазар, диференцирано за части от железопътната инфраструктура, които се обявяват публично.

Промяната в размера на инфраструктурните такси се обявява публично 3 месеца преди влизането и в сила.

### **7.6. Процедура за фактуриране и плащане**

Чрез тези процедури се определят дължимите такси за достъп и използване на железопътната инфраструктура.

Подробно те са описани в Анекс 5: "ПРОЦЕС НА ТАКСУВАНЕ И ПЛАЩАНЕ" на Доклада.

### **7.7. Схеми отчитащи функционирането**

Чрез схема, отчитаща функционирането се насърчават железопътните предприятия и управителя на инфраструктурата да минимизират прекъсванията и да подобрят работата на мрежата. Тя може да включва санкции за действия, които разстройват работата на мрежата, компенсации за предприятия, които са потърпевши от прекъсването и бонуси за възнаграждение на функциониране, по-добро от планираното.

Подробно те са описани в "СХЕМИ ОТЧИТАЩИ ФУНКЦИОНИРАНЕТО" към настоящия Доклад.

|                     |                                       |            |
|---------------------|---------------------------------------|------------|
| РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ | Версия 01<br>Промяна 06/ 30.10.2013г. | стр. 44/44 |
|---------------------|---------------------------------------|------------|