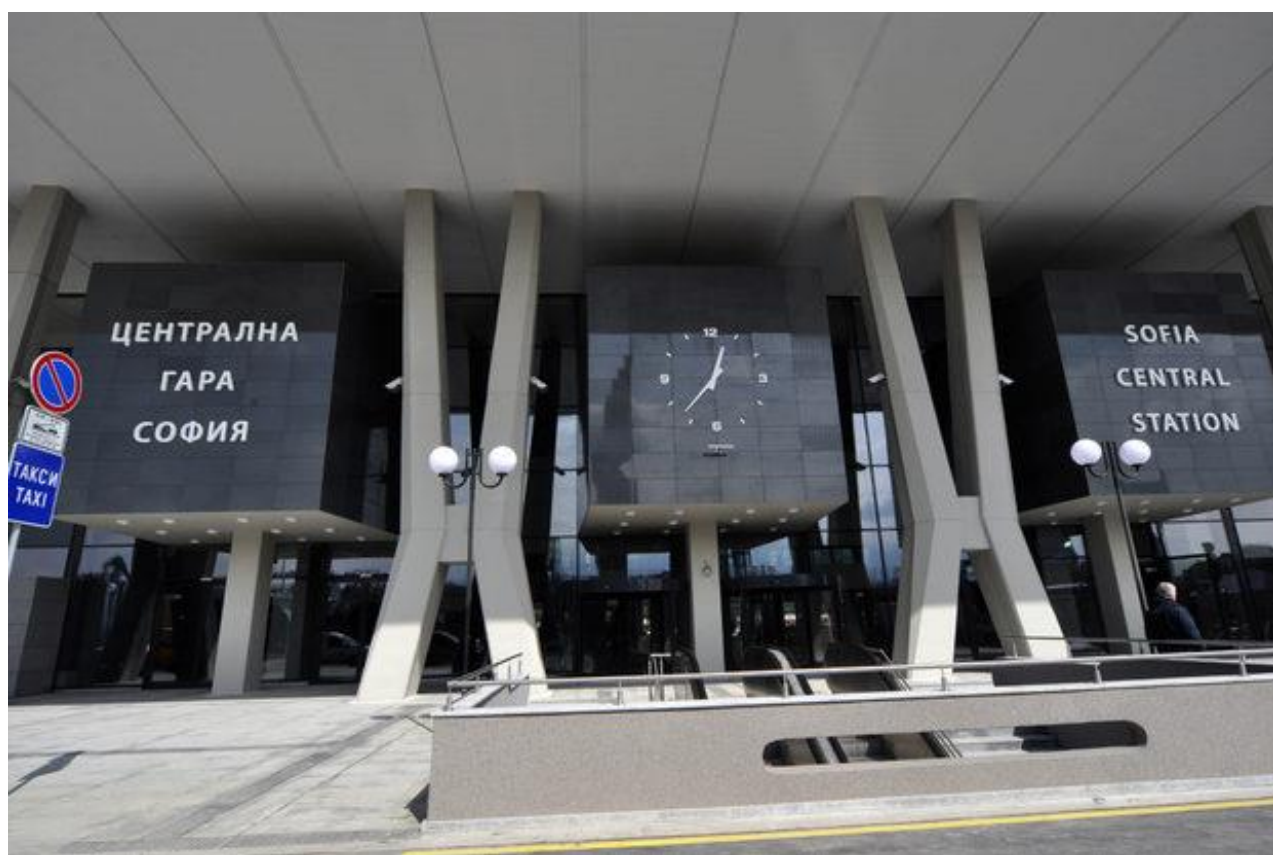


**ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „НАЦИОНАЛНА
КОМПАНИЯ „ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“**

**РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА
МРЕЖА**

2017-2018 ГОДИНА



Валиден от 10.12.2017 г. до 08.12.2018 г.

КОНТРОЛ НА ВЕРСИИТЕ

Версия	Дата на версията	Описание на промяната
0	11.12.2016 г.	Публикуване на документа
1	23.12.2016 г.	Референтен документ: т.2.2.3., 2.4., 3.5.1.5., 3.5.1.8., 3.5.1.9., 4.3.2., 4.5., 5.3.1.6., 5.3.1.8.; Приложения: 1, 3, 4.1, 4.2.
2	24.03.2017 г.	Референтен документ: т.3.3.1.1., 3.3.2.3. Приложения: 22, 26, 27, 28.
3	10.12.2017 г.	Референтен документ: т.1.9., 1.10., 2.2.3., 2.2.5., 2.4., 2.6., 3.2.3., 3.2.4., 3.3.1.1., 3.3.3., 3.6.2., 3.7., 5.3.8, 6.3.2. Приложения: 4, 4.1, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 19, 22, 26, 27, 28, 33, 34, 35.
4	31.01.2018 г.	Референтен документ: т. 2.5. Приложения: 16, 17, 26, 28, 31, 32.

СЪДЪРЖАНИЕ

ГЛАВА 1. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ	10
1.1. Общи положения	10
1.2. Цел	10
1.3. Законова рамка	10
1.4. Правен статус	11
1.4.1. Общи забележки	11
1.4.2. Юридическа отговорност	11
1.4.3. Процедура по обжалване	11
1.5. Структура на Референтен документ на железопътната мрежа	12
1.6. Валидност и процес на обновяване	12
1.6.1. Период на валидност	12
1.6.2. Процес на обновяване	12
1.7. Публикуване	12
1.8. Контакти	13
1.9. Товарни жп коридори /ТЖК/	13
1.10. Международно сътрудничество	13
1.10.1. Обслужване на едно гише (OSS)	14
1.10.2. Инструменти на RNE	14
1.10.2.1. Система за координация на трасета PCS /Path Coordination System/	14
1.10.2.2. Информационна система за влаковете TIS /Train Information System/	14
1.10.2.3. Информационна система за такси CIS /Charging Information System/	14
ГЛАВА 2. УСЛОВИЯ ЗА ДОСТЪП	16
2.1. Общи положения	16
2.2. Общи условия за достъп	16
2.2.1. Условия за разпределяне на капацитет	16
2.2.2. Условия за достъп до железопътната инфраструктура	17
2.2.3. Лицензии	17
2.2.4. Сертификат за безопасност	17
2.2.5. Финансово покритие на гражданската отговорност на железопътните превозвачи	18
2.3. Общи бизнес/търговски условия	18
2.3.1. Рамково споразумение	18
2.3.2. Договори с лицензирани железопътни превозвачи	18
2.3.3. Договори с железопътни предприятия	18
2.4. Експлоатационни правила	19
2.5. Специализирани превози	19

2.6. Опасни товари.....	19
2.7. Насоки за процеса по приемане на подвижен състав.....	20
2.8. Процес по приемане на персонал	20
ГЛАВА 3. ИНФРАСТРУКТУРА	24
3.1. Общи положения.....	24
3.2. Разширяване на мрежата	24
3.2.1. Ограничения.....	24
3.2.2. Свързани жп мрежи	24
3.2.3. Допълнителна информация	24
3.3. Описание на мрежата	26
3.3.1. Географска идентификация	26
3.3.1.1. Топология на линии	26
3.3.1.2. Междурелсия	26
3.3.1.3. Гари и възли	27
3.3.2. Възможности	27
3.3.2.1. Натоварване	27
3.3.2.2. Максимални наклони.....	27
3.3.2.3. Линейна скорост	27
3.3.2.4. Максимална дължина на влака	27
3.3.2.5. Система за хранене с тягова електрическа енергия.....	28
3.3.3. Контрол на трафика и комуникационни системи.....	28
3.3.3.1. Сигнализационни системи	28
3.3.3.2. Системи за контрол на трафика.....	29
3.3.3.3. Комуникационни системи	29
3.3.3.4. Системи за контрол на влаковете.....	31
3.4. Ограничения на трафика.....	32
3.4.1. Специализирана инфраструктура.....	32
3.4.2. Ограничения на околната среда.....	32
3.4.3. Опасни товари	33
3.4.4. Ограничения при тунели.....	33
3.4.5. Ограничения при мостове.....	33
3.5. Наличност на инфраструктура.....	33
3.6. Обслужващи съоръжения	35
3.6.1. Пътнически гари	35
3.6.2. Товарни терминали.....	35
3.6.3. Разпределителни гари и информация за влакови съоръжения, включително маневрени съоръжения.....	36
3.6.4. Коловози, които могат да се използват за гариране	36
3.6.5. Съоръжения за поддръжка	36
3.6.6. Технически съоръжения за почистване и измиване	36
3.6.7. Морски и вътрешни пристанищни съоръжения.....	37

3.6.8. <i>Спомагателни съоръжения</i>	37
3.6.9. <i>Съоръжения за зареждане с гориво</i>	37
3.6.10. <i>Други съоръжения</i>	37
3.7. Развитие на инфраструктурата	37
ГЛАВА 4. РАЗПРЕДЕЛЯНЕ НА КАПАЦИТЕТ	39
4.1. Общи положения	39
4.2. Описание на процеса	40
4.3. График за заявки за трасе и процес на разпределяне	41
4.3.1. <i>График за работно разписание</i>	41
4.3.2. <i>График за заявки за влаково трасе извън процеса на съставяне на графика (Извънредни или „ad-hoc” заявки)</i>	41
4.4. Процес на разпределяне	42
4.4.1. <i>Процес на координация</i>	43
4.4.2. <i>Процес на разрешаване на спорове</i>	43
4.4.3. <i>Претоварена инфраструктура: определение, критерии за приоритет и процес</i>	43
4.4.4. <i>Влияние на рамковите споразумения</i>	44
4.5. Разпределяне на капацитет за работи по поддържането, подновяването и разширяването	44
4.6. Правила за отмяна на разпределен капацитет	46
4.7. Специализирани превози и опасни товари	46
4.8. Специални мерки, които се предприемат в случай на прекъсване на движението	46
4.8.1. <i>Принципи</i>	46
4.8.2. <i>Регулиране на експлоатацията</i>	46
4.9. Разпределяне на капацитет за обслужващи съоръжения	48
ГЛАВА 5. УСЛУГИ	50
5.1. Общи положения	50
5.2. Минимален пакет за достъп	50
5.3. Достъп до обслужващи съоръжения и предоставяне на услуги	50
5.3.1. <i>Пътнически гари</i>	51
5.3.2. <i>Товарни гари</i>	51
5.3.3. <i>Разпределителни гари и съоръжения за композиране на влакове, вкл. маневрени съоръжения</i>	51
5.3.4. <i>Коловози, които могат да се използват за гариране</i>	51
5.3.5. <i>Съоръжения за поддържане</i>	51
5.3.6. <i>Други технически съоръжения, вкл. съоръжения за почистване и измиване</i>	51
5.3.7. <i>Морски и речни пристанищни съоръжения</i>	52
5.3.8. <i>Съоръжения за осигуряване на техническа помощ</i>	52
5.3.9. <i>Съоръжения за зареждане на гориво</i>	52

5.4. Допълнителни услуги	52
5.4.1. Снабдяване с тягова електрическа енергия.....	52
5.4.2. Услуги за влакове.....	52
5.4.3. Услуги за специализирани превози и опасни товари	52
5.4.4. Други допълнителни услуги	52
5.5. Спомагателни услуги.....	53
5.5.1. Достъп до телекомуникационна мрежа	53
5.5.2. Предоставяне на допълнителна информация.....	53
5.5.3. Технически преглед на подвижния състав.....	53
5.5.4. Билетни услуги в пътническите гари	53
5.5.5. Специализирани услуги за тежко поддържане	53
5.5.6. Други спомагателни услуги.....	53
5.6. Други услуги.....	53
ГЛАВА 6. ТАКСИ	55
6.1. Принципи за определяне на таксите	55
6.1.1. Минимален пакет за достъп.....	55
6.1.2. Достъп до съоръженията	56
6.1.3. Допълнителни услуги.....	56
6.1.4. Спомагателни услуги	56
6.1.5. Достъп до други услуги	56
6.2. Система от такси	56
6.3. Тарифи.....	56
6.3.1. Минимален пакет за достъп.....	57
6.3.2. Предоставяне на услуги в обслужващи съоръжения.....	58
6.3.3. Допълнителни услуги.....	58
6.3.4. Спомагателни услуги	58
6.3.5. Други услуги	58
6.4. Финансови санкции и стимули.....	59
6.4.1. Такси при неизползване.....	59
6.4.2. Такси за отмяна.....	59
6.4.3. Намалена такса за рамкови споразумения.....	59
6.4.4. Отстъпки за ERTMS.....	59
6.5. Схема, отчитаща функционирането	59
Схемата, отчитаща функционирането е описана в Приложение 33.....	59
6.6. Промени в таксите	59
6.7. Заплащане на услуги	60

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1 Специални мерки в случай на смущения

Приложение 2 Рамка за разпределяне на инфраструктурен капацитет по железопътен коридор за конкурентоспособни товарни превози 7 (ТЖК 7)

Приложение 3 Правила за начисляване на инфраструктурни такси, цени за използвани услуги, срокове и начин на заплащане

Приложение 4 Процес на заявяване, разпределяне на инфраструктурен капацитет, ползване и анулиране на разпределения капацитет

Приложение 4.1 Подробно описание на процесите и сроковете за заявяване и разпределяне на капацитет

Приложение 4.2 Образец на заявка за заявяване за трасе извън годишната заявка за инфраструктурен капацитет

Приложение 5 Ценова листа на ДП „НКЖИ“

Приложение 6 Карта на железопътната инфраструктура на ДП „НКЖИ“

Приложение 7 Карта на системи за телекомуникации

Приложение 8 Карта на системи за осигуряване движението на влаковете в експлоатационните пунктове

Приложение 9 Карта на системи за осигуряване движението на влаковете в междугарията

Приложение 10 Карта на системи за контрол движението на влаковете (АЛС/ETCS)

Приложение 11 Карта на ТЖК 7

Приложение 12 Карта ограничение по фидерни зони

Приложение 13 Карта на електрифицираните железопътни линии

Приложение 14 Таблица списък на електрифицирани/неелектрифицирани жп линии

Приложение 15 Таблица списък на гарите и информация за тях по отношение на обслужване на пътници

Приложение 16 Таблица с информация за километричното положение на гарите по жп мрежа

Приложение 17 Таблица списък на спирките и километричното им положение по съответните линии

Приложение 18 Таблица капацитет на инфраструктурата, предназначен за железопътни превозвачи за ГДВ 2017/2018 г.

Приложение 19 Таблица на обслужващи съоръжения

Приложение 20 Таблица с номерата на честотните групи на ВДРВ (влакови диспечерски радиовръзки)

Приложение 21 Таблица с местоположението на аварийните телефонни колонки

Приложение 22 Таблица списък с местоположението на неутралните вставки в жп мрежа

Приложение 23 Таблица със списък на железопътните мостове

Приложение 24 Таблица списък на тунелите

Приложение 25 Таблица с максимални наклони по жп линии

Приложение 26 Таблица допустими максимални скорости по железен път в ГДВ 2017/2018 г.

Приложение 27 Таблица постоянни намаления на скоростите в ГДВ 2017/2018 г.

Приложение 28 Списък на гарите и информация за тях

Приложение 29 Таблица с разстояния между експлоатационните пунктове от железопътната инфраструктура, управлявана от ДП „НКЖИ“ използвани за изчисляване на инфраструктурни такси и цени за услуги

Приложение 30

Приложение 31 Образец на договор за достъп и използване на железопътната инфраструктура с лицензирани железопътни превозвачи

Приложение 32 Образец на договор за достъп и използване на железопътната инфраструктура с железопътни предприятия

Приложение 33 Схема, отчитаща функционирането

Приложение 34 Методики за изчисляване на такси и цени, събирани от управителя на железопътната инфраструктура

Приложение 35 Списък на граничните гари и информация за тях



ГЛАВА 1. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

1.1. Общи положения

Държавно Предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ (ДП „НКЖИ“) е търговец със статут на държавно предприятие, създадено по чл.62, ал.3 от Търговския закон, съгласно чл. 9, ал. 1 от [Закона за железопътния транспорт](#) (ЗЖТ). Предметът на дейност на ДП „НКЖИ“ е определен в чл. 10 от ЗЖТ, а именно: осигуряване използването на железопътна инфраструктура от лицензирани превозвачи при равнопоставени условия; извършване на дейности по развитието, ремонта, поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура; определяне и събиране на инфраструктурните такси от лицензираните железопътни превозвачи в съответствие с методика, приета от Министерския съвет по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и други.

Държавно Предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ е управител на железопътната инфраструктура.

ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура“ притежава Удостоверение за безопасност № BG 2120130001.

1.2. Цел

Настоящият Референтен документ на железопътната мрежа има за цел да запознае детайлно заявителите с общите правила, сроковете, процедурите и критериите относно схемите за налагане на такси и за разпределяне на капацитета, включително допълнителна информация, необходима за подаването на заявки за инфраструктурен капацитет. Референтният документ на железопътната мрежа съдържа и информация относно условията за достъп до релсов път, до обслужващи съоръжения и до услуги, предоставяни в тези съоръжения.

1.3. Законова рамка

Общата законова рамка, приложима за достъп и използване на националната железопътна мрежа се състои от:

- Закон за железопътния транспорт (ЗЖТ);
- Наредба № 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура (Наредба № 41);
- Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/545 на Комисията от 7 април 2016 година относно процедурите и критериите за рамкови споразумения за разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура;
- Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/10 на Комисията от 6 януари 2015 година относно критериите спрямо заявителите на железопътен инфраструктурен капацитет и за отмяна на Регламент (ЕС) № 870/2014;

- Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 22 септември 2010 година относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз;
- Регламент (ЕС) 2015/909 на Комисията от 12.06.2015 година относно реда и условията за изчисляване на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга;
- Директива 2012/34/ЕС НА Европейския Парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство.

1.4. Правен статус

1.4.1. Общи забележки

ДП „НКЖИ” изготвя референтен документ на железопътната мрежа на основание чл. 23, ал. 1 от [Закона за железопътния транспорт](#) и чл. 8, ал. 1 и 2 от [Наредба № 41](#) за достъп и използване на железопътната инфраструктура.

1.4.2. Юридическа отговорност

ДП „НКЖИ” изготвя ежегодно референтен документ на железопътната мрежа, който съдържа параметрите за експлоатация на железопътната инфраструктура, параметрите на съоръженията по нея, включително защитните съоръжения, информация за условията за достъп до нея и обслужващите съоръжения, приложимите инфраструктурни такси и цени за услуги по ценова листа, принципите и критериите за разпределение на капацитета, ограниченията при ползването на инфраструктурата, сроковете и процедурите за подаване на заявките за получаване на капацитет и други. Посочените в референтния документ на железопътната мрежа процедури, срокове, условия и цени са обвързващи за ДП „НКЖИ” и за ползвателите на предоставяните услуги.

1.4.3. Процедура по обжалване

Съгласно чл. 116 от ЗЖТ Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИА“ЖА“) упражнява контрол по своя инициатива или по жалба на заявители, които считат, че са третирани несправедливо, дискриминирани или увредени по какъвто и да е начин, както и по жалби срещу решения на управител на инфраструктура, на железопътно предприятие или на оператор на обслужващо съоръжение по отношение на:

1. проекта и окончателния вариант на референтния документ на железопътната мрежа;
2. установените в референтния документ критерии;
3. процеса на разпределяне на капацитет и неговия резултат;
4. схемата за налагане на такси;
5. равнището или структурата на таксите за ползване на инфраструктурата, чието заплащане дължат или може да им бъде наложено;
6. правилата за достъп до железопътната инфраструктура, включително за извършване на международни услуги за превоз на пътници, до обслужващите съоръжения и допълнителните услуги;
7. достъпа и налагането на такси за услугите в обслужващите съоръжения, за допълнителните и съпътстващите услуги.

1.5. Структура на Референтен документ на железопътната мрежа

Настоящият Референтен документ на железопътната мрежа прилага общата структура на Референтния документ на RNE така, че всички заявители да имат достъп в различните страни до подобни документи, като намират една и съща информация на едно и също място във всеки Референтен документ с цел улесняване на обмена на информация.

Референтният документ на железопътната мрежа е структуриран съгласно законовите изисквания на Република България и в съответствие с приета уеднаквена структура от RNE:

- 1. Обща информация;**
- 2. Условия за достъп;**
- 3. Инфраструктура;**
- 4. Разпределяне на капацитет;**
- 5. Услуги;**
- 6. Такси;**
- 7. Приложения.**

1.6. Валидност и процес на обновяване

1.6.1. Период на валидност

Настоящият Референтен документ на железопътната мрежа е валиден от датата на смяна на Графика за движение на влаковете до влизане в сила на следващия График за движение на влаковете (12 месеца) и отговаря на валидността на графика, действащ за същия период от време. Валидността на настоящия Референтен документ на железопътната мрежа е от 10 декември 2017 до 08 декември 2018 г.

1.6.2. Процес на обновяване

Референтният документ на железопътната мрежа при необходимост подлежи на актуализация (чл.9, ал.2 от [Наредба № 41](#)).

При съществени промени на железопътната инфраструктура, изменения в правилата за предоставяне на капацитет, промени в принципа на определянето и начина на таксуване, както и начисляваните от управителя на железопътната инфраструктура такси, актуализирането и изменението на Референтния документ на железопътната мрежа се извършва след консултации със заинтересованите страни.

1.7. Публикуване

Управителят на железопътната инфраструктура след консултации със заинтересованите страни изготвя и публикува ежегоден Референтен документ на железопътната мрежа. (чл.8, ал.1 на Наредба № 41).

Референтният документ на железопътната мрежа се издава 6 месеца преди крайния срок за подаване на заявки за инфраструктурен капацитет (чл.9, ал.1 на Наредба № 41), като се публикува в електронен формат на интернет страницата на управителя на железопътната инфраструктура на български и английски език. В случай на несъответствие се прилага версията на български език. Референтният документ на железопътната мрежа може да бъде предоставен и срещу заплащане на стойността на направените разходи за предоставяне му (чл. 9, ал. 3 от Наредба № 41), по заявка подадена на адрес: ДП „НКЖИ“, 1233 гр. София, България, бул. „Княгиня Мария Луиза“ №110.

1.8. Контакти

Членовете на сдружение на управители на железопътна инфраструктура 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 Управителите на инфраструктура (RNE) поддържат „Единно гише за обслужване“ (One Stop Shop - 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 OSS, който ще координира целия процес на разпределение на международните маршрути.

Представителите за контакт с клиентите се публикуват на интернет страницата на RNE - <http://www.rne.eu/>. Всеки управител на инфраструктура има представител за връзка с клиентите.

За контакт с OSS на ДП „НКЖИ“, моля да използвате следния електронен адрес – **oss@rail-infra.bg**.

Транспортните коридори, управлявани от RNE се вляха в мрежата от товарни коридори, създадени в съответствие с Регламент 913/2010 на ЕС, а RNE коридор № 11 е закрит и се очаква да се трансформира в товарен коридор Алпи – Западни Балкани.

1.9. Товарни жп коридори /ТЖК/

В изпълнение на Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 22 септември 2010 г., относно европейска железопътна мрежа за конкурентен превоз на товари бяха създадени 10 железопътни коридори за приоритетен превоз на товари, които преминават през териториите на страните-членки на ЕС. Товарен коридор № 7 (Ориент-Източно Средиземноморие) преминава през територията на Република България и ДП „НКЖИ“ е отговорна за управлението на трафика по българската част от коридора, неговото поддържане и модернизация. Основният маршрут на коридора е: Прага – Виена/Братислава – Будапеща – Букурещ – Констанца, Арад - Крайова – Видин – София – Кулата – Солун – Атина и София – Пловдив – Свиленград, и алтернативни маршрути Виделе – Русе разпределителна – Синдел разпределителна – Карнобат - Нова Загора - Симеоновград – Свиленград, Нова Загора – Стара Загора – Димитровград – Симеоновград, Пловдив – Стара Загора - Карнобат – Бургас - [Приложение 11](#). Подробна информация за ТЖК 7 може да се намери на интернет страницата на коридора на адрес <http://www.rfc7.eu/>.

Националните управители на инфраструктурата и органите за разпределение на капацитет на страните, членки на ТЖК 7, предоставят предварително договорени трасета и резервен капацитет на единното гише за обслужване на клиенти C-OSS (Corridor One Stop Shop).

1.10. Международно сътрудничество

ДП „НКЖИ“ членува в UIC, CER, RNE, в Товарен Железопътен Коридор 7 „Ориент/Източно Средиземноморие“, SERG (Регионална група на страните от Югоизточна Европа), Асоциация коридор X Plus, Платформата на европейските управители на железопътна инфраструктура (PRIME) и поддържа широкообхватно, двустранно сътрудничество с управителите на железопътна инфраструктура на съседните на България страни.

ДП НКЖИ работи активно и в организацията ОСЖД, където пълноправен член е българската държава, представяна от МТИТС. ДП НКЖИ е подписала „Хартата за социална отговорност по гарите“ и Меморандум за сътрудничество с управителя на железопътна инфраструктура на Австрия (ОВВ – Infra), Споразумение за борба с климатичните промени, което е изготвено от UIC.

ДП НКЖИ е редовен участник в Международния ден за безопасно преминаване през железопътните прелези“ (ILCAD), който се провежда ежегодно под патронажа на UIC.

1.10.1. Обслужване на едно гише (OSS)

В ДП „НКЖИ“ функционира единно гише за обслужване на клиенти. Заявителите на капацитет могат да получат цялостна информация на електронен адрес oss@rail-infra.bg.

1.10.2. Инструменти на RNE

1.10.2.1. Система за координация на трасета PCS /Path Coordination System/

PCS е уеб базирана международна система за координиране и съгласуване на заявките за влакови трасета между кандидатите и съответните управители на железопътна инфраструктура или органи за разпределение капацитет. Информация за системата може да намерите на следния адрес: <http://pcs.rne.eu>

1.10.2.2. Информационна система за влаковете TIS /Train Information System/

TIS е уеб базирана международна система за следене на местоположението на влаковете в реално време. Системата е достъпна за регистрирани потребители. Информация за системата може да намерите на следния адрес: <http://tis.rne.eu/>.

1.10.2.3. Информационна система за такси CIS /Charging Information System/

CIS е уеб базирана информационна система, която дава информация за дължимите инфраструктурни такси при преминаването на влак през териториите на страните членки на RNE. Системата е достъпна за регистрирани потребители. <http://cis.rne.eu/>.



ГЛАВА 2. УСЛОВИЯ ЗА ДОСТЪП

2.1. Общи положения

Достъпът до железопътната инфраструктура се осъществява съобразно разпоредбите на [Закона за железопътния транспорт](#), [Наредба 41](#) от 27.06.2001 г. 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.

2.2. Общи условия за достъп

Общите условия за достъп до жп инфраструктура са регламентирани в Закона за железопътния транспорт и Наредба № 41. На основание чл.31 от ЗЖТ използването на железопътната инфраструктура се извършва от лицензирани железопътни превозвачи, които притежават сертификат за безопасност. Железопътните превозвачи имат право на равнопоставен достъп до железопътната инфраструктура, обслужващите съоръжения, както и при извършване на трансгранични услуги при условията, предвидени в ЗЖТ и международните договори, по които Република България е страна. Това право включва достъп до инфраструктурата, която свързва морските и речните пристанища с другите обслужващи съоръжения, и до инфраструктурата, която обслужва или би могла да обслужва повече от един краен потребител.

Железопътно предприятие, което не притежава лицензия за извършване на товарни превози, има право на достъп до първата гара от железопътната инфраструктура, необходима за извършване на дейностите на дружества и предприятия от вътрешния железопътен транспорт на Министерството на вътрешните работи, Министерството на отбраната и други ведомства, дружества или предприятия. Достъпът се осъществява при наличие на сертификат за безопасност и договор за застраховка "Гражданска отговорност", след което се сключва договор с управителя на железопътната инфраструктура.

2.2.1. Условия за разпределяне на капацитет

Заявките за разпределяне на капацитет в рамките на коридора се отправят от заявителите към единното гише за обслужване на клиенти C-OSS (Corridor One Stop Shop) на електронен адрес coss@rfc7.com. Условията за получаване на капацитет са описани в „Документа с информация за коридора”, публикуван на електронен адрес www.rfc7.eu. Принципите за разпределяне на предварително договорените трасета и резервен капацитет от C-OSS са описани в Приложение 2 „Рамка за разпределяне на инфраструктурен капацитет по железопътен коридор за конкурентноспособни товарни превози 7 ”. Съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/545 на Комисията от 7 април 2016 г. относно процедурите и критериите за рамкови споразумения за разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура, Изпълнителният съвет на коридора определя рамката за разпределяне на инфраструктурен капацитет в коридора.

Заявките за разпределяне на капацитет в рамките на коридора се отправят от заявителите към единното гише за обслужване на клиенти C-OSS (Corridor One Stop Shop) на електронен адрес coss@rfc7.com. Условията за получаване на капацитет са описани в „Документа с информация за коридора”, публикуван на електронен адрес [http://www.rfc7.eu/](http://www.rfc7.eu).

Принципите за разпределяне на предварително договорените трасета и резервен капацитет от С-OSS са описани в „Рамка за разпределяне на инфраструктурен капацитет по железопътен коридор за конкурентноспособни товарни превози 7” [Приложение 2](#).

2.2.2. Условия за достъп до железопътната инфраструктура

Съгласно чл.31, ал.1 от ЗЖТ използването на железопътната инфраструктура се извършва от лицензирани железопътни превозвачи, които притежават сертификат за безопасност. Железопътните превозвачи имат право на равнопоставен достъп до железопътната инфраструктура и до обслужващите съоръжения, което включва достъп до инфраструктурата, която свързва морските и речните пристанища с другите обслужващи съоръжения, както и до инфраструктурата, която обслужва или би могла да обслужва повече от един краен потребител. Условие за достъп до железопътната инфраструктура е представяне на лицензия, включително приложението към нея относно финансово покритие на гражданската отговорност съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/171 на Комисията от 4 февруари 2015 г. относно някои аспекти на процедурата за лицензиране на железопътни предприятия (ОВ, L 29/3 от 5 февруари 2015 г.), и сертификат за безопасност.

Железопътен превозвач, притежаващ лицензия за железопътни превози и сертификат за безопасност - част "А", издадени в друга държава - членка на Европейския съюз, може да извършва железопътни транспортни услуги на територията на Република България след получаване на сертификат за безопасност - част "Б", издаден по реда на [Наредба № 59](#) от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт.

Сертификат за безопасност на железопътен превозвач, издаден в държава, която не е член на Европейския съюз, се признава за валиден, ако това е уговорено в двустранни или многостранни договори, по които Република България е страна.

Железопътно предприятие, което не притежава лицензия за извършване на товарни превози, има право на достъп до първата гара от железопътната инфраструктура, необходима за извършване на дейностите му след представяне на сертификат за безопасност и договор за застраховка „Гражданска отговорност”.

2.2.3. Лицензии

Съгласно чл.37, ал.1 от ЗЖТ лицензия за извършване на железопътни превози на пътници и/или товари се издава от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията или от упълномощено от него длъжностно лице и е валидна за територията на Европейския съюз.

Адрес: гр. София 1000; ул. „Дякон Игнатий“ № 9 и интернет страница: <https://www.mtitc.government.bg>.

Изпълнителна Агенция „Железопътна Администрация“ е отговорна за прегледа на заявлението и приложените към него документи, изискващи се от законодателството за издаване на лицензи в Република България, с адрес: гр. София 1000; ул. „Ген. Й. Гурко“ № 5 и интернет страница: <http://www.iaja.government.bg/>.

2.2.4. Сертификат за безопасност

Съгласно чл. 26, ал. 1 от [Наредба № 59](#) от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт изпълнителният директор на Изпълнителна Агенция „Железопътна Администрация“ издава сертификати за безопасност. Адрес: гр. София 1000; ул. „Ген. Й. Гурко“ № 5 и интернет страница: www.iaja.government.bg.

2.2.5. Финансово покритие на гражданската отговорност на железопътните превозвачи

Съгласно чл.9 а от Наредба № 42 от 6.07.2001 г. за лицензиране на железопътни предприятия за превоз на пътници и/или товари, след получаване на лицензия превозвачът представя в ИА“ЖА“ документ за сключена застраховка за гражданската си отговорност спрямо пътниците, багажите, товарите, пощата и трети лица в съответствие с действащото законодателство или че е предприел еквивалентни мерки за финансово обезпечаване на размера на задължението си за застраховка.

В срок до 7 работни дни от представяне на този документ изпълнителният директор на ИА“ЖА“ издава документ за финансово обезпечаване на гражданската отговорност по образец - приложение 1б. към Наредба № 42, който е неразделна част от лицензията.

2.3. Общи бизнес/търговски условия

2.3.1. Рамково споразумение

ДП „НКЖИ“ не предлага рамкови споразумения.

2.3.2. Договори с лицензирани железопътни превозвачи

Съгласно чл.33 от [ЗЖТ](#) взаимоотношенията между управителя на железопътната инфраструктура и железопътния превозвач във връзка с достъпа до инфраструктурата се уреждат с писмен договор за достъп и използване на железопътната инфраструктура след представяне на лицензия, включително приложението към нея относно финансово покритие на гражданската отговорност съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/171 на Комисията от 4 февруари 2015 г. относно някои аспекти на процедурата за лицензиране на железопътни предприятия (ОВ, L 29/3 от 5 февруари 2015 г.), и сертификат за безопасност.

Условията на договора са недискриминационни и прозрачни, и се съгласуват с Изпълнителна агенция "Железопътна администрация".

Железопътно предприятие, което не притежава лицензия за извършване на товарни превози, има право на достъп до първата гара от железопътната инфраструктура, необходима за извършване на дейностите на дружества и предприятия по чл. 2, т. 3 от ЗЖТ. Договорът за достъп се сключва при наличие на сертификат за безопасност и застраховка „Гражданска отговорност“.

Приложение 31 Образец на договор за достъп и използване на железопътната инфраструктура

2.3.3. Договори с железопътни предприятия

Съгласно чл. 31, ал.3 и 4 от ЗЖТ железопътно предприятие, което не притежава лицензия за извършване на товарни превози, има право на достъп до първата гара от железопътната инфраструктура, необходима за извършване на дейностите на дружества и предприятия по чл. 2, т. 3 от ЗЖТ. Договорът за достъп се сключва при наличие на сертификат за безопасност и застраховка "Гражданска отговорност".

Приложение 32 Образец на договор за достъп и използване на железопътната инфраструктура

2.4. Експлоатационни правила

Експлоатационните правила свързани с осигуряване движението на влаковете и извършване на маневрена работа по железопътната инфраструктура управлявана от ДП „НКЖИ“ са: [Наредба № 58](#) от 2.08.2006г. за правилата за техническа експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт, [Правила за техническа експлоатация на железопътната инфраструктура на НК“ЖИ“ \(ПТЕ\)](#) и [Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт](#) (ПДВ и МР).

Наредба № 58 се издава на основание чл. 115 от Закона за железопътния транспорт от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Адрес: гр. София 1000; ул. „Дякон Игнатий“ № 9, интернет страница: <https://www.mtitc.government.bg/>

Изпълнителна Агенция „Железопътна Администрация адрес: гр. София 1000; ул. „Ген. Й. Гурко“ № 5, интернет страница: www.iaja.government.bg.

Отговорен за публикуването на ПТЕ и ПДВ и МР е Генерален директор на ДП „НКЖИ“, адрес: ДП „НКЖИ“, 1233 гр. София, България, бул. "Княгиня Мария Луиза" №110, интернет страница: www.rail-infra.bg.

2.5. Специализирани превози

ДП „НКЖИ“ управлява специализираните превози (тестови влакове, возила с високо натоварване на ос, превози на опасни товари и др.) в съответствие с вътрешните правила за управление на движението на влакове за специализиран превоз и международните правила за извършване на такива превози. Основните документи, които се отнасят до управление на движението на влаковете, които извършват специализирани превози са Наредба № 46 от 30.11.2001 г. за железопътен превоз на опасни товари, Наредба 58 от 2.08.2006 г. за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт и фиш № 502-1 на UIC.

[Наредба № 58](#) и [раздел VI. Вкл. във влаковете на вагони, натоварени с дълги предмети и негабаритни или тежки товари от ПДВ и МР.](#)

В ДП „НКЖИ“ отговорни за управлението на движението, предоставянето на трасета и поддръжката на железния път за извършване на такива превози са следните поделения и лица:

- Поделение УДВК, e-mail: d.georgiev@rail-infra.bg;
- Инспекторат „Безопасност“, e-mail: b_minchev@rail-infra.bg;
- Поделение „Железен път и съоръжения“, e-mail: h.beshirov@rail-infra.bg.
- Поделение „Сигнализация и телекомуникации“, e-mail: k.kostadinov@rail-infra.bg.

2.6. Опасни товари

„Опасни товари“ са веществата и изделията, чийто превоз по железопътен транспорт е забранен или разрешен единствено при изпълнението на определени условия.(§ 1, т. 2 от Допълнителните разпоредби на [Наредба №46](#) от 30.11.2001 г. за железопътен превоз на опасни товари).

Условията за превоз са регламентирани подробно в Наредба № 46. 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).

По железопътната инфраструктурата, управлявана от ДП „НКЖИ“ се спазват разпоредбите на: Наредба № 46 от 30.11.2001 г. за железопътен превоз на опасни товари и Правилник за международни превози на опасни товари (RID).

В сайта на ДП „НКЖИ“ са публикувани [заповед № 442/16.03.2015 г.](#) и [заповед № 769/27.04.2015 г.](#), [заповед № 2260/09.11.2017 г.](#) на Генерален директор на ДП „НКЖИ“, с които са определени гарите в мрежата на ДП „НКЖИ“, в които могат да се товарят, разтоварват и складираат опасни товари класове от 2 до 9 по RID.

В „Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт“, одобрен от Генерален директор на ДП „НКЖИ“ в [Глава II, раздел V](#) Включване във влакове на вагони, натоварени с опасни товари са разписани условията за превоз на опасни товари по железопътната инфраструктура.

2.7. Насоки за процеса по приемане на подвижен състав

Първоначално разрешение за въвеждане в експлоатация на превозно средство се издава, когато превозното средство е в съответствие с изискванията на ТСОС, които са в сила към момента. Допълнително разрешение за въвеждане в експлоатация се издава за превозни средства, за които има издадено първоначално разрешение за въвеждане в експлоатация в друга държава-членка, отговарят на приложимите ТСОС, които са в сила към този момент, но трябва да бъдат оценени по националните правила за безопасност до изграждането на инфраструктура в съответствие с ТСОС.

Първоначално разрешение за въвеждане в експлоатация на превозно средство, което не е в съответствие с ТСОС, се издава за превозно средство, което не отговаря на всички приложими ТСОС, които са в сила към момента на въвеждане в експлоатация, както и за превозно средство, за което е поискано отклонение или когато важна част от съществените изисквания не е установена в ТСОС. Допълнително разрешение за въвеждане в експлоатация на превозни средства, които не са в съответствие с ТСОС, се издава на превозни средства, които имат издадено в друга държава-членка разрешение преди 19 юли 2008 г. или първоначално разрешение за въвеждане в експлоатация на превозно средство, което не е в съответствие с ТСОС, издадено в друга държава-членка.

Изпълнителна Агенция „Железопътна Администрация“ издава разрешения за въвеждане в експлоатация на железопътни превозни средства, съгласно [Наредба № 57](#) от 9.06.2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз, адрес: гр. София 1000; ул. „Ген. Й. Гурко“ № 5 и интернет страница: www.iaja.government.bg.

2.8. Процес по приемане на персонал

В [Наредба № 56](#) се уреждат изискванията, условията и редът за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност, изисквана от лицата, изпълняващи дейности, свързани с безопасността на превозите в железопътния транспорт.

За признаване на такава правоспособност и редът за провеждане на изпитите за проверка знанията на лицата, отговарящи за безопасността на превозите в системата на:

управителя на железопътна инфраструктура; железопътни предприятия; търговски дружества или предприятия, извършващи дейности по строителство и поддържане на железопътната инфраструктура и ведомства, дружества или предприятия, извършващи вътрешен железопътен транспорт по смисъла на чл. 2, т. 3 от Закона за железопътния транспорт.

Кандидатите за придобиване на правоспособност трябва да са лица, които са навършили 18 години, преминали са курс за теоретично и практично обучение и са положили успешно изпит за придобиване на съответната правоспособност и имат необходимата професионална квалификация. Правно основание за издаване на документи за правоспособност на персонала в железопътния транспорт са:

- [Закон за железопътния транспорт](#);
- [Наредба № 56](#) от 14.02.2003 г. за изискванията, условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност, изисквана от персонала, отговорен за безопасността на превозите с железопътен транспорт, или признаване на такава правоспособност и реда за провеждане на проверочните изпити на лицата от персонала, отговорен за безопасността на превозите.

Свидетелството за правоспособност е документ, който е безсрочен и дава право на притежателя с придобита правоспособност, да кандидатства за заемане на длъжности в железопътния транспорт, дейностите по които са свързани с безопасността на превозите.

Свидетелството за правоспособност, за длъжностите от железопътния транспорт, дейностите по които са свързани с безопасността на превозите се издават от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“.

Лицата заемащи длъжност от железопътния транспорт, която е свързана с безопасността на превозите, полагат изпити за проверка на знанията им по нормативните документи, свързани с безопасността на превозите. Изпитите за проверка на знанията на лицата, отговорни за безопасността на превозите се провеждат от комисия, назначена със заповед на Изпълнителния директор на ИА„ЖА“. В ИА„ЖА“ се издава заповед за провеждане на проверовъчен изпит. За проведен изпит се съставя протокол, който се съхранява 5 години. В срок до 7 дни протоколът се изпраща на работодателя. При издържан изпит се издава удостоверение по образец. За издаване на дубликат на изгубено удостоверение се подава писмено заявление в ИА„ЖА“.

На основание Наредба 56 „Изискванията, условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност, изисквана от персонала, отговорен за безопасността на превозите с железопътен транспорт, или признаване на такава правоспособност и реда за провеждане на проверочните изпити на лицата от персонала, отговорен за безопасността на превозите „ се въвеждат изискванията на Директива (ЕС) 2016/882 на Комисията от 1 юни 2016 г. за изменение на Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на езиковите изисквания (ОВ, L 146 от 2016 г.), както следва:

1. Машинистите, които комуникират с управителя на железопътната инфраструктура по важни въпроси на безопасността, следва да притежават езикови умения на поне единия от езиките, посочени от управителя на съответната инфраструктура. Езиковите им умения следва да бъдат такива, че да могат да комуникират активно и ефективно в рутинни, влошени и аварийни условия. Те трябва да могат да използват съобщенията и метода за връзка, посочени в ТСОС „Експлоатация и управление на движението“.

2. За да удовлетворяват изискванията в т. 1, машинистите трябва да могат да разбират (при слушане и четене) и да общуват (устно и писмено) съгласно ниво В1 на Общата европейска референтна рамка за езиките (ОЕРР), установена от Съвета на Европа.

3. В случай на участъци между границите и гари, разположени в близост до границите, и определени за трансгранични операции, машинисти на влакове, експлоатирани от дадено железопътно предприятие, могат да бъдат освободени от управителя на инфраструктурата от изискванията по т. 2, при условие че се прилага следната процедура:

а) железопътното предприятие иска дерогация от управителя на инфраструктура за съответните машинисти; с цел да се гарантира справедливо и равно третиране на заявителите, за всяко представено искане за дерогация управителят на инфраструктурата прилага една и съща процедура за оценяване, която е част от референтния документ на мрежата;

б) управителят на инфраструктурата предоставя дерогация, ако железопътното предприятие може да докаже, че са взети достатъчни мерки за осигуряване на комуникация между съответните машинисти и персонала на управителя на инфраструктурата в рутинни, влошени и аварийни условия, както е предвидено в т. 1;

в) железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата отговарят за това, съответният персонал да е запознат с тези правила и мерки и да преминава подходящо обучение в рамките на техните системи за управление на безопасността.“

Допълнителна разпоредба

§ 2. С тази наредба се въвеждат изискванията на Директива (ЕС) 2016/882 на Комисията от 1 юни 2016 г. за изменение на Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на езиковите изисквания (ОВ, L 146 от 2016 г.).

Изпълнителна Агенция „Железопътна Администрация“ издава документи за правоспособност на персонала в железопътния транспорт и провежда проверовъчни изпити като издава удостоверения след издържането им. адрес: гр. София 1000; ул. „Ген. Й. Гурко“ № 5 и интернет страница: www.iaja.government.bg.



ГЛАВА 3. ИНФРАСТРУКТУРА

3.1. Общи положения

Предоставената информация в настоящия документ описва железопътната мрежа на ДП „НКЖИ“ и е актуална за периода на действие на Референтния документ от 10 декември 2017 до 08 декември 2018 г.

Европейският регистър на железопътната инфраструктура е в процес на изготвяне. - уеб страница на ERA <https://rinf.era.europa.eu/Rinf/Home>.

3.2. Разширяване на мрежата

3.2.1. Ограничения

Ограничения по фидерни зони

Съгласно „Техническа спецификация за оперативна съвместимост“ за подсистема “Енергия“, приета с решение на Европейската комисия за транспортната железопътна система (нотифицирано под номер С(2011) 2740), точка 4.2.4.1. Максимален ток на влака - Управителят на инфраструктурата декларира максималния ток на влака - 500 А за свързващи линии - каквито са повечето от ел. жп линии и за модернизирани - 600 А, показани в [Приложение 12](#) Карта Ограничение по фидерни зони.

3.2.2. Свързани жп мрежи

Фериботен комплекс Варна фериботна осъществява връзка с държавите от Черноморския регион с междурелсие 1520 мм. В гара Варна фериботна се извършва митническа обработка, граничен контрол и предаване/приемане на вагоните и товарите, които се превозват чрез фериботен транспорт.

В гара Септември се осъществява свързване между нормалната и теснопътната жп линия с междурелсие 760 мм. в участъка Септември – Добринище.

3.2.3. Допълнителна информация

Железопътната инфраструктура, управлявана от ДП „НКЖИ“ е свързана с железопътните инфраструктури на Сърбия, Румъния, Република Турция, Република Гърция.

Гранични преходи:

3.2.3.1. Граничният железопътен преход между Република България и Сърбия е между гарите Димитровград/Инфраструктура Железница Сърбия/ - Калотина запад - Драгоман по I-ва жп линия Калотина запад – София – Пловдив – Свиленград. Граничният преход е електрифициран. Информация за гарите от граничния преход е дадена в [Приложение 35](#).

Граничната обработка на влаковете се извършва, както следва:

- Митническата обработка и граничният контрол на пътните влакове се осъществява от компетентните органи на Република България в гара Калотина запад.
- Митническата обработка на товарните влакове се осъществява от компетентните органи на Република България в гара Драгоман.
- Граничният контрол на товарните влакове се осъществява от компетентните органи на Република България в гара Калотина запад.

- Предаването и приемането на влаковете между българските и сръбските железопътни предприятия се осъществява в гара Димитровград /Инфраструктура Железница Сърбия/.

3.2.3.2. Граничният железопътен преход между Република България и Република Турция е между гарите Свиленград и Капъкуле по I-ва жп линия Калотина запад – София – Пловдив – Свиленград. Граничният преход е електрифициран. Информация за гарите от граничния преход е дадена в **Приложение 35**.

Граничната обработка на влаковете се извършва, както следва:

- Митническата обработка и граничният контрол на всички категории влакове се осъществява от компетентните органи на Република България в гара Свиленград.

- Предаването и приемането на влаковете между българските и турските железопътни предприятия се осъществява в гара Капъкуле /Република Турция/.

3.2.3.3. Граничните железопътни преходи между Република България и Република Гърция са:

3.2.3.3.1. Между гарите Свиленград и Дикея по I-ва жп линия Калотина запад – София – Пловдив – Свиленград. Граничният преход не е електрифициран. Информация за гарите от граничния преход е дадена в **Приложение 35**.

- Митническата обработка и граничният контрол на всички категории влакове се осъществява от компетентните органи на Република България в гара Свиленград.

- Предаването и приемането на влаковете между българските и гръцките железопътни предприятия се осъществява в гара Свиленград.

3.2.3.3.2. Между гарите Кулата и Стримон по V –та жп линия София – Владая – Перник – Кулата. Граничният преход не е електрифициран. Информация за гарите от граничния преход е дадена в **Приложение 35**.

- Митническата обработка и граничният контрол на всички категории влакове се осъществява от компетентните органи на Република България в гара Кулата.

- Предаването и приемането на влаковете между българските и гръцките железопътни предприятия се осъществява в гара Кулата.

3.2.3.4. Граничните железопътни преходи между Република България и Румъния са:

3.2.3.4.1. Между гарите Русе – Русе разпределителна – Гюргево Норд по IV-та жп линия Русе – Горна Оряховица – Стара Загора – Димитровград – Подкова. Граничният преход не е електрифициран. Информация за гарите от граничния преход е дадена в **Приложение 35**.

- Митническата обработка и граничният контрол на пътническите влакове се осъществява от компетентните органи на Република България и Румъния в общата гранична гара Русе.

- Предаването и приемането на пътническите влакове между българските и румънските железопътни предприятия се осъществява в общата гранична гара Русе.

- Митническата обработка и граничният контрол на товарните влакове се осъществява от компетентните органи на Република България и Румъния в общата гранична гара Русе разпределителна.

- Предаването и приемането на товарните влакове между българските и румънските железопътни предприятия се осъществява в общата гранична гара Русе разпределителна.

3.2.3.4.2. Между гарите Видин пътническа – Видин товарна - Голенци по VII-ма жп линия Мездра – Видин. Граничният преход не е електрифициран. Информация за гарите от граничния преход е дадена в **Приложение 35**.

- Митническата обработка и граничният контрол на пътническите влакове се осъществява от компетентните органи на Република България и Румъния в общата гранична гара Видин пътническа.
- Предаването и приемането на пътническите влакове между българските и румънските железопътни предприятия се осъществява в общата гранична гара Видин пътническа.
- Митническата обработка и граничният контрол на товарните влакове се осъществява от компетентните органи на Република България и Румъния в общата гранична гара Видин товарна.
- Предаването и приемането на товарните влакове между българските и румънските железопътни предприятия се осъществява в общата гранична гара Видин товарна.

3.2.3.4.3. Между гарите Кардам – Негру Водъ по 28-ма жп линия Разделна – Повеляново – Кардам. Граничният преход не е електрифициран. Информация за гарите от граничния преход е дадена в [Приложение 35](#).

- Митническата обработка и граничният контрол на всички категории влакове се осъществява от компетентните органи на Република България в гара Кардам.
- Предаването и приемането на всички категории влакове между българските и румънските железопътни предприятия се осъществява в гара Кардам.

3.3. Описание на мрежата

3.3.1. Географска идентификация

В [Приложение 6](#) е показана железопътната инфраструктура, стопанисвана от ДП „НКЖИ“.

3.3.1.1. Топология на линии

- Обща разгъната дължина (ОРД) на железопътната инфраструктура на ДП „НКЖИ“ е 6475 км;
- Жп линии с нормално междурелсие 1435 мм – 6322 км. в т.ч. единични жп линии с нормално междурелсие (1435 мм) – 3904 км, двойни жп линии – 989 км; гарови коловози с нормално междурелсие (1435 мм.) – 1 429 км;
 - теснопътни жп линии (междурелсие 760 мм) - 125 км;
 - теснопътни гарови коловози (междурелсие 760 мм) - 13 км;
 - гарови коловози с широко междурелсие (междурелсие 1520 мм) - 15 км;
 - Жп тунели - 186 бр. с обща дължина 47,9 км;
 - Жп мостове - 1 003 бр. с обща дължина 42,8 км;
 - Прелези - 758 бр.

Списъкът на жп мостове и тунели е показан в таблици:

[Приложение 23](#) Списък на жп мостове.

[Приложение 24](#) Списък на жп тунели.

3.3.1.2. Междурелсия

По железопътната инфраструктура на ДП „НКЖИ“ съществуват:

- жп линии със стандартни междурелсия 1435 мм;
- теснопътни жп линии с междурелсие 760 мм;

- за коловози в предфериботния парк на Фериботен комплекс Варна-1520 мм.

3.3.1.3. Гари и възли

Основните характеристики на железопътните гари и разделни постове на железопътната мрежа, управлявана от ДП „НКЖИ“, както и максималната полезна дължина на приемно отправните коловози (ПОК) в метри са показани в [Приложение 28](#).

3.3.2 Възможности

3.3.2.1. Натоварване

Строителният габарит за жп участъци и линии на железопътната инфраструктура е определен в [Заповед № 2164/25.10.2016 г.](#) на Генерален директор на ДП „НКЖИ“.

Допустимото осно натоварване и габарити на натоварването за жп участъци и линии на железопътната инфраструктура са определени в [Заповед № 2165/25.10.2016 г.](#) на Генерален директор на ДП „НКЖИ“.

Ограничения в теглото

Осното натоварване на железопътните линии ДП „НКЖИ“ е определено в [Заповед № 2165/25.10.2016 г.](#) на Генерален директор на ДП „НКЖИ“.

3.3.2.2. Максимални наклони

Максималните наклони по железопътните линии на ДП „НК ЖИ“ са посочени в [Приложение 25](#).

3.3.2.3. Линейна скорост

Приложение 26 - Сведение за допустимите максимални скорости по железен път в графика за движение на влаковете 2017/2018 г. [Приложение 26](#).

Приложение 27 – Сведение за постоянни намаления на скоростите в графика за движение на влаковете 2017/2018 г. [Приложение 27](#).

3.3.2.4. Максимална дължина на влака

Дължината на влак представлява дължината на вагонния състав и не включва дължините на необходимите локомотиви в работно състояние. Максималната дължина на влак за всеки експлоатационен пункт представлява сбора от дължината на влака и от дължините на необходимите локомотиви в работно състояние и се определя от дължината на най-дългия приемно-отправен коловоз за съответния експлоатационен пункт. Максималната дължина на влак за даден участък се определя от дължината на най-дългия приемно отправен коловоз на гарата с най-късите коловози.

Информация за максималната дължина на влака, включително на локомотивите в работно състояние, за всеки експлоатационен пункт е дадена в графа 9 на [Приложение 28](#). За даден участък максималната разрешена дължина на влака, включително на локомотивите в работно състояние е минималната от максималните посочени дължини показани в [Приложение 28](#) за съответния участък.

Движение на влакове с по-голяма дължина от посочените може да се движи, като влак при специални условия, съгласно Глава IV, раздел I Движение на влак с увеличен брой оси (дългосъставен) от [ПДВ и МР](#).

3.3.2.5. Система за захранване с тягова електрическа енергия

В Република България е електрифицирана над 70% от общата дължина на железопътната мрежа. В [Приложение 14](#) са посочени електрифицираните/неелектрифицираните железопътни линии на ДП „НКЖИ“.

Системата за захранване с тягова електроенергия в Република България е въздушна контактна мрежа с напрежение и честота – АС 25kV-50Hz, схема на електрифицираните железопътни линии на ДП „НКЖИ“ е показана в [Приложение 13](#).

Списък с местоположението на неутралните вставки в железопътната мрежа на ДП „НКЖИ“ е показан в [Приложение 22](#).

Разрешени за използване са следните видове профили на плъзгачи на пантографи – (1950 mm) и (1600 mm (EP)), със среден контактен натиск - Fm от 60 до 90 N.

3.3.3. Контрол на трафика и комуникационни системи

Управлението, контрола и безопасността на влаковото движение по железопътната инфраструктура на ДП „НКЖИ“ се осигурява чрез системи и устройства на осигурителна техника, телекомуникации и електроснабдяване и енергиен контрол.

Осигурителната техника (сигнализацията) 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 и междугаровите системи; контрол и управление на скоростта на движение на влаковете чрез системата ETCS (АЛС) и централизирано диспечерско управление на движението на влаковете (ДЦ). Безопасното преминаване на влаковете през железопътните прелези се осъществява чрез автоматични прелезни устройства (АПУ).

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

3.3.3.1. Сигнализационни системи

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 МТИТС от 2006 г).

[Приложение 8](#) Карта на системи за осигуряване движението на влаковете в експлоатационните пунктове.

[Приложение 9](#) Карта на системи за осигуряване движението на влаковете в междугарията.

Поради строителни дейности може да бъде прекъснато действието на осигурителната техника в ремонтираните гари, като сигналите на входните светофори се управляват от временни пултове (ПВУ).

3.3.3.2. Системи за контрол на трафика

В ДП „НКЖИ“ са въведени следните системи за контрол на трафика:

- РОВР – система за ръководене и отчитане на влаковата работа. Системата служи за следене на движението на влаковете в реално време, изготвяне на оперативни разписания, отпечатване на изпълнения график за движение на влаковете, изготвяне на справки и анализ.
- АРАМИС – система за диспечерско управление на влаковото движение в участъка Крумово – Димитровград. Чрез нея участъка се ръководи от едно място/диспечерския център/ и същевременно обслужва и информационните табла в гарите.

3.3.3.3. Комуникационни системи

Телекомуникационните системи са дадени в [Приложение 7](#) Карта на Системи за телекомуникации в ДП „НКЖИ“.

- **Комутационна система – телефонни централи**

Телефонните централи покриват напълно цялата железопътна мрежа в страната и предоставящи стандартни общослужебни телефонни връзки за организиране на технологичните железопътни процеси и превози. Въведено е 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 „НКЖИ“ има положени в зоната на отчуждение на железния път (сервитутната ивица), по протежение на железния път магистрални медни кабели. 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 и основни участъци има положени оптични кабели с различен капацитет от 24 до 36 оптични нишки. В железопътен възел София има изграден оптичен градски ринг, който обхваща всички сгради на ДП „НКЖИ“ и нейните поделения, намиращи се на територията на град София.

- **Преносни системи**

В телекомуникационната мрежа са внедрени и още 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 всяко от оптичните кабелни трасета има изградени високоскоростни системи за цифров пренос, както и необходимото мултиплексно оборудване за нискочестотно аналогово и ниско скоростно цифрово преобразуване.

Аналоговите преносни системи задоволяват основно нуждите на компанията и не позволяват предоставянето на допълнителни услуги, но по изградените и изграждащите се

ежегодно нови цифрови преносни системи е възможно скоростно пренасяне на големи обеми от трафична информация.

- **Мрежа за предаване на данни**

Мрежата за предаване на данни се състои от 4 главни възела, свързани помежду си и 19 второстепенни възела, които са свързани на регионално ниво към главните възли. Мрежата 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).

- **Диспечерски системи**

Специалните диспечерски системи са предназначени основно и само за нуждите на ДП „НКЖИ“ – да осигурят гласовата комуникация между диспечерите и дежурните ръководители в гарите, осъществяващи ръководството по движение на влаковете. Специалните диспечерски системи са изградени независимо от общослужебната телекомуникационна мрежа, съгласно изискванията на националните нормативни документи.

- **Телексни връзки**

ДП „НКЖИ“ поддържа и експлоатира за свои нужди и за нуждите на лицензираните железопътни оператори вътрешноеведомствена 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**

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, ДП „НКЖИ“ 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 – 1769 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).

- **GSM-R**

Инсталирана е GSM-R (MSC) централа – 1 брой в Пловдив и оборудване GSM-R за Voice/Data; в участъка София – Пловдив - Свиленград е изградена система базови станции BSS с ниво на покритие за ETCS ниво 1. Системата работи в условия на тестване в реални експлоатационни условия.

- **Информационни уредби за пътници**

На всички модерни участъци и самостоятелно ремонтирани гари (с извършен основен ремонт) по програми на ЕС и национално финансиране, се инсталират съвременни информационни уредби и системи за пътници – оповестителни високоговорещи и електронни табла (в чакални и на перони). На останалите гари работят основно оповестителни информационни уредби за пътници.

- **Хронометрична система**

Във всички служебни помещения, свързани с организацията на превозните процеси и движението на влаковете по гарите, както и в голяма част от административно-служебните помещения и сградите на ДП“НКЖИ“ има функциониращи часовникови системи, показващи точното време.

3.3.3.4. Системи за контрол на влаковете

Участъците Подуяне - Белово и Скуtare - Стара Загора (страна Пловдив) са съоръжени със система за автоматична локомотивна сигнализация EBICAB-700 (TSI CCS Annex B)– JZG 703 ниво 0, производство на Ericsson.

Жп възел Пловдив, включващ гарите Пловдив разпределителна (изток), Тракия, Филипово и участъка Стара Загора – Бургас е съоръжен с ETCS ниво 1 – версия 1.2.0/1999 г. ALTRACS BDZ.

Действието на АЛС е прекъснато в междугарието Подуяне – Искър, в междугарието Пловдив - Пловдив разпределителна и в участъка от гара Стара Загора до гара Бургас. Поради строителни дейности действието на АЛС е прекъснато в участъка от гара Белозем до гара Оризово.

В процес на въвеждане в експлоатация съгласно изискванията на НАРЕДБА № 57 са следните участъци, на които е изградено полеовото оборудване:

- Дунав мост 2 (Видин) – Видин пътническа – 16,314 км. ETCS ниво 1 – версия 2.3.0d;
- Крумово- Свиленград - ETCS ниво 1 – версия 2.3.0d и GSM-R Voice;
- Пловдив-Септември – ETCS ниво 1 – версия 2.3.0d и GSM-R Voice;

Монтирани са следните устройства за контрол на ПЖПС:

- В междугарието Септември – Пазарджик Система за контрол на ПЖПС на км. 110+200;

- В междугарието Тодор Каблешков – Стамболийски за контрол на ПЖПС на км. 141+800;
- В междугарието Пловдив разпределителна изток – Крумово Система за контрол на горещи букси и колела (ГБК) на км. 161+840;
- В междугарието Ябълково – Димитровград Система за контрол на горещи букси и колела (ГБК) Димитровград запад на км. 227+228;
- В междугарието Димитровград – Нова Надежда Система за контрол на горещи букси и колела (ГБК) Димитровград изток на км. 238+239;
- В междугарието Димитровград – Хасково Система за контрол на горещи букси и колела (ГБК) Димитровград юг на км. 3+874;
- В междугарието Любимец - Свиленград Система за контрол на горещи букси и колела (ГБК) Свиленград запад на км. 291+183;
- В междугарието Свиленград – Капъкуле Система за контрол на горещи букси и колела (ГБК) Свиленград изток на км. 302+000.

Приложение 10 Карта на системи за контрол движението на влаковете (АЛС/ETCS).

3.4. Ограничения на трафика

3.4.1. Специализирана инфраструктура

ДП „НКЖИ“ има изградена специализирана железопътна инфраструктура:

- с междурелсие 760 мм. - участъка Септември-Добриница с дължина 125 км., приемно отправни коловози с дължина 13 км.;
- с междурелсие 1520 мм. - В пристанищен комплекс Варна фериботна с дължина 15 км.

3.4.2. Ограничения на околната среда

На основание Наредба № 3 от 25.04.2006 г. за изискванията за създаването, поддържането и съдържанието на регистрите на агломерациите, основните пътища, железопътните линии и летищата в страната еквивалентното ниво на шум в db(A) на териториите подложени на въздействието на железопътния транспорт са както следва: ден - 65 db, вечер - 60 db и нощ 55 db.

Нормите за шум са регламентирани в следните нормативни документи:

В националното законодателство:

- Закон за защита от шума в околната среда;
- Наредба № 3 от 25.04.2006 г. за изискванията за създаването, поддържането и съдържанието на регистрите на агломерациите, основните пътища, железопътните линии и летищата в страната;
- Наредба № 6 от 26.06.2006 г. за показателите за шум в околната среда, отчитащи степента на дискомфорт през различните части на денонощието, граничните стойности на показателите за шум в околната среда, методите за оценка на стойностите на показателите за шум и на вредните ефекти от шума върху здравето на населението;
- Наредба за съществените изисквания и оценяване съответствието на машини и съоръжения, които работят на открито, по отношение на шума, излъчван от тях във въздуха;
- Наредба за изискванията към разработването и съдържанието на стратегическите карти за шум и към планове за действие.

В Европейското законодателство:

- Директива (ЕС) 2015/996 на Комисията от 19.05.2015 г. за установяване на общи методи за оценка на шума в съответствие с Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета;
- Директива 2002/49/ЕС за оценка и управление на шума в околната среда;
- Директива 2000/14/ЕС относно шумовите емисии на съоръженията, предназначени за употреба извън сградите.
- ТСОС „ШУМ“ 2011/229/ЕС

Няма ограничения за определени отсечки или часове по железопътната инфраструктура.

3.4.3. Опасни товари

Движението на опасни товари по железопътната инфраструктура се извършва в съответствие изискванията на:

- [Наредба № 46 от 30 ноември 2001 г. за железопътен превоз на опасни товари](#);
- Правилника за международни превози на опасни товари (RID).
- [Глава II, раздел V Включване във влаковете на вагони, натоварени с опасни товари от Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт от 2006 г.](#)

3.4.4. Ограничения при тунели

В железопътната инфраструктура, управлявана от ДП „НКЖИ“ няма ограничения при движението на влакове и подвижен железопътен състав през тунели.

3.4.5. Ограничения при мостове

В железопътната инфраструктура, управлявана от ДП „НКЖИ“ няма ограничения при движението на влакове и подвижен железопътен състав през мостове.

3.5. Наличност на инфраструктура

През 2018 г. ще се извършват планови строително - ремонтни работи по модернизация, рехабилитация и текущо поддържане в следните участъци:

3.5.1. Участъци за модернизация, финансирани по оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“:

3.5.1.2. В участъка София – Волуяк движението на влаковете ще се осъществява по единия от текущите пътища, докато по съседния се извършват строително ремонтни дейности. Гара Волуяк ще работи с намален капацитет;

3.5.1.3. Централна гара София. Планира се да се извършват ремонтни работи по коловози от 1-ви до 10 – ти. Влаковото движение ще се осъществява от 11-ти до 14-ти коловози, като осигурителната техника в гарата ще бъде частично изолирана. Планира се гара София да стане посредна гара, а влаковете по направление София – Пловдив – София да започват/приключват движението си в гара София север. Ще бъде осигурен постоянен достъп до техническа гара Надежда и депо София;

3.5.1.4. София – Септември. Движението на влаковете в участъците София - Вакарел и Веринско - Септември ще се извършва по единия от текущите пътища, докато по другия се извършват строително-ремонтни дейности. Скоростта на движение по пътя в експлоатация ще е ограничена до 60 км/ч. Осигурителната техника в гарите ще бъде частично или напълно изолирана;

3.5.1.5. В участък Скуtare-Оризovo се планира да се работи в условията на ежедневно 8 часово прекъсване на движението на влаковете. В участъкa Белозем – Оризovo се планира пълно прекъсване на движението за периода, посочен в [Приложение 18](#). За времето на прекъсване гара Белозем ще бъде достъпна откъм гара Скуtare;

3.5.1.6. В участъкa Скуtare – Белозем се планира пълно прекъсване на движението за периода, посочен в [Приложение 18](#). За времето на прекъсване гара Белозем ще бъде достъпна откъм гара Оризovo;

3.5.1.7. В междугарието Стралджа – Церковски движението на влаковете ще се осъществява по единия от текущите пътища, докато по съседния се извършват строително ремонтни дейности;

3.5.1.8. В участъкa Ямбол - Зимница – Завой ще се изгражда ново трасе. За превключване от новото към старото трасе се планира пълно прекъсване на движението за периода, посочен в [Приложение 18](#);

3.5.1.9. За реконструкция на гара Зимница се планира частично и поетапно прекъсване на движението по част от коловозното развитие на гарата и междугарията Желю войвода – Зимница и Завой – Зимница, за периодите, посочени в [Приложение 18](#).

3.5.2. Механизирано подновяване на обекти по инвестиционни проекти с национално финансиране:

3.5.2.1. Междугарието Синдел – Провадия. Подновяването ще се извършва поетапно, в условията на пълно прекъсване на единия от текущите пътища, докато по другия се осигурява движението на влаковете, в посочените в [Приложение 18](#) периоди;

3.5.2.2. Гара Пирдоп. Подновяването ще се извършва в условието на пълно прекъсване на движението за посочения в [Приложение 18](#) период;

3.5.2.3. Междугарието Копривщица – Стряма. Ще се изпълнява механизирано подновяване на 7-ми тунел. Подновяването ще се извърши в условията на ежедневно 7-часово прекъсване на движението за 120 дни и пълно прекъсване на движението за период от 180 дни за посочените в [Приложение 18](#) периоди;

3.5.2.4. Междугарието Ботев – Калофер. Подновяването ще се извърши в условията на ежедневно 8-часово прекъсване на движението за 120 дни през 2018 и 2019 г. за посочените в [Приложение 18](#) периоди;

3.5.2.5. Междугарието Търнак – РП Струя. Подновяването ще се извършва в условията на 5 часово прекъсване на движението за посочения в [Приложение 18](#) период;

3.5.2.6. Междугарието Юнак - Синдел разпределителна. Подновяването ще се извършва в условията на пълно прекъсване на движението за посочения в [Приложение 18](#) период.

3.5.3. Обекти, финансирани с капиталов трансфер и с инфраструктурни такси:

3.5.3.1. Междугарието Реброво – Своге. Подновяването ще се извършва по път № 2 за периода, публикуван в [Приложение 18](#);

3.5.3.2. Междугарието Карлово – Ботев. Подновяването ще се извършва в условията на ежедневно 8 часово прекъсване на движението за периода, посочен в [Приложение 18](#);

3.5.3.3. Междугарието Самуил Висока – Поляна. Подновяването ще се извършва в условията на на ежедневно 7 часово прекъсване на движението за периода, посочен в [Приложение 18](#);

3.5.3.4. Участъкa Хитрино – Каспичан. Подновяването ще се извършва в условията на ежедневно 7 часово прекъсване на движението за периода, посочен в [Приложение 18](#).

3.6. Обслужващи съоръжения

Описание и подробна информация на обслужващите съоръжения, с които разполага ДП „НКЖИ“ е предоставена в „Таблица за обслужващите съоръжения“ – [Приложение 19](#).

3.6.1. Пътнически гари

В мрежата на ДП „НКЖИ“ има 284 бр. гари, и 9 бр. разделни постове, в които има налични съоръжения за обслужване на пътници.

Списък и информация за тези гари и разделни постове са предоставени в [Приложение 15](#).

Списък и информация за местоположението на спирките е публикуван в [Приложение 17](#).

Билетоиздаването на пътниците, качили се от спирките се извършва от влаковия персонал на съответния влак.

3.6.2. Товарни терминали

В жп мрежата, управлявана от ДП „НКЖИ“ съществуват следните интермодални терминали:

- гара Драгоман - Достъпът до него се осъществява чрез гара Драгоман. Терминалът разполага с два коловоза с дължина по 300 м и вместимост от 20 вагона на които се предоставя възможност за товарене и разтоварване на товарни автомобили на и от вагони.
- „Интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България – Пловдив“
- *Местоположение:*

От северната страна на гара Тодор Каблешков, на жп линия „София – Пловдив“, на км. 146+555.149.

- *Капацитет:*
Капацитетът на терминала е 57 600 ТЕУ/г.

- *Вид на терминала*

Терминалът е специализиран за обработка на контейнери и претоварване от/на автомобилен/ железопътен транспорт.

- *Предлагани услуги*

Експлоатацията на терминала е отдадена за опериране от Концесионер. Договорът за концесия е подписан през септември 2017 г., като принципал от страна на държавата е МТИТС. През месец ноември 2017 г. ще се извърши предаване на обекта на Концесионера, след което той ще започне реалното функциониране. От концесионера зависи вида на предлаганите услуги, но се предвижда той да предлага: товаро-разтоварни операции на контейнери от/на жп на/от автомобилен транспорт; складиране на контейнери (вкл. хладилни); поддръжка на контейнери; спедиторски услуги; митнически услуги.

- *Видове транспорт*
Терминалът е жп-шосе.

- *Оборудване*

Предвижда се операциите по обработка на контейнерите да се извършва с мобилни товари, които ще бъдат доставени от Концесионера.

- *Информация*

По-подробна информация за терминала ще бъде налична след започване на реалната му експлоатация от Концесионера.

3.6.3. Разпределителни гари и информация за влакови съоръжения, включително маневрени съоръжения

По железопътната инфраструктура, управлявана от ДП „НКЖИ“ съществува една разпределителна гара. Това е гара Пловдив разпределителна.

Гарата е съоръжена с гърбична автоматична централизация (ГАЦ) за работа на автоматичен и ръчен режим за предоставяне услуга по разкомпозиране на влакове на железопътните предприятия. ГАЦ тип „Саксби“ – осигурява автоматично управление на стрелките, скоростта на отцепите и управлението на вагонозадържателите с определена скорост. Понастоящем в експлоатация са 2 и 3 разпределителни снопа с по 6 разпределителни коловоза.

Максималната дължина на влаковете, които могат да се композират и изпратят от гарата са:

- в приемно-отправен парк 60 (шестдесети) коловоз с полезна дължина 875 метра;
- в разпределително-отправен парк коловоз 33 (тридесет и трети) с полезна дължина 705 метра.

Контактна точка за получаване на допълнителна информация на адрес ДП „НКЖИ“ бул. Мария Луиза 110 Поделение УДВК.

3.6.4. Коловози, които могат да се използват за гариране

Наличието, броят и полезната дължина на коловозите, които могат да се използват за гариране за всяка гара са публикувани в [Приложение 19](#) Таблица на обслужващи съоръжения.

3.6.5. Съоръжения за поддръжка

ДП „НКЖИ“ не разполага със съоръжения за поддръжка.

3.6.6. Технически съоръжения за почистване и измиване

В мрежата, управлявана от ДП „НКЖИ“ съществуват следните съоръжения за дезинфекция:

- Дезинфекционни рамки – служат за извършване на външна дезинфекция на влизащите влакове през граничните преходи. Обслужват се от служители на ДП „НКЖИ“;
- Дезинфекционна станция – служи за извършване на вътрешно почистване, измиване, дезинфекция и дезинсекция на вагони преди натоварване и след разтоварване на товарите, определени в Наредба № 48 „За железопътен превоз на специфични товари, на товари без опаковка и на товари, изискващи особена опаковка“.

Дезинфекционните станции са отдадени под наем за упражняване на дейността и стопанисване.

Информация за дезинфекционните станции и дезинфекционните рамки е публикувана в [Приложение 19](#).

3.6.7. Морски и вътрешни пристанищни съоръжения

ДП „НКЖИ“ не управлява морски и вътрешни пристанищни съоръжения.

3.6.8. Спомагателни съоръжения

ДП „НКЖИ“ не управлява спомагателни съоръжения.

3.6.9. Съоръжения за зареждане с гориво

ДП „НКЖИ“ не управлява съоръжения за зареждане с гориво.

3.6.10. Други съоръжения

ДП „НКЖИ“ не управлява други съоръжения.

3.7. Развитие на инфраструктурата

- „Рехабилитация на жп линията Пловдив - Бургас - фаза 2“

В обхвата на проект „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив - Бургас, Фаза 2“ е включено строителството в част „Железен път“, „Контактна мрежа“ и „Осигурителна техника“ в участъка Скуtare - Манолe - Белозем - Оризово с проектна скорост до 130 км/ч. и в участъка Страджа - Церковски с проектна скорост 160 км/ч. Скоростите на движение ще бъдат завишени на 120 км/ч в участъка Скуtare - Манолe - Белозем и по главните коловози на гара Манолe. По главните коловози на гара Белозем и в междугарието Белозем - Оризово скоростта ще се завиши на 130 км/ч. В гарите Манолe и Белозем ще се изградят нов тип МКЦ. Строителство ще се извършва и в участъка Оризово - Михайлово с достигане на проектна скорост за целият участък от 160 км/ч с превключвания към съществуващото трасе. Гарите Черна гора и Свобода ще бъдат преобразувани в спирки.

Строителство ще се извършва и в участъка Ямбол - Зимница - изцяло ново трасе с превключвания към съществуващото трасе за скорост от 160 км/ч. В обхвата на проект „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив - Бургас, Фаза 2“ е включено и премахването на прелезите и изграждане на подлези/надлези.

- „Модернизация на железопътната линия София - Септември“ - Предстои модернизация на железопътния участък София - Септември.
Предстои електрифициране на железопътна линия № 83 Нова Загора - Симеоновград.

Основни проекти за развитие на железопътната инфраструктура:

- „Внедряване на ETCS по жп линията Русе - Каспичан“;
- „Играждане на ETCS по жп линията София - Пловдив, участък София - Септември“;
- „Реконструкция на приемните здания на гарите: Подуяне, Искър, Казичене, Стара Загора, Нова Загора, Карнобат, разположени на участъци по които се реализират железопътни инфраструктурни проекти“.
- „Развитие на железопътен участък София - Волуяк, вкл. гара Волуяк и гара София“.



ГЛАВА 4. РАЗПРЕДЕЛЯНЕ НА КАПАЦИТЕТ

4.1. Общи положения

Инфраструктурен капацитет представлява възможността за планиране на влаковите маршрути, заявени за един елемент от инфраструктурата за определен период.

Разпределянето на капацитета на железопътната инфраструктура се извършва от съответния Управител на инфраструктурата (УИ), а за товарните железопътни коридори, включени в мрежата коридори по Регламент 913/2010 на ЕС, от съответното единно гише за обслужване на клиенти.

Заявките за получаване на капацитет от Управителя на железопътната инфраструктура се подават по реда предвиден в раздел III от [Наредба № 41](#) от 27.06.2001 г.

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.

Правилата за разпределение на железопътния капацитет, уреждащи взаимоотношенията между „Управител на Инфраструктура“ (УИ), в случая ДП „НКЖИ“ и „Лицензираните Железопътни Превозвачи“ за краткост „ЖП“ и Заявители на инфраструктурен капацитет се основават на [Закона за железопътния транспорт](#), [Наредба № 41](#) от 27.06.2001 г. и [Наредба № 58](#) от 01.10.2006 г.

Разпределянето на капацитета се извършва ежегодно с утвърждаването на графика за движение на влаковете (ГДВ), чрез който се регламентира предоставянето на трасета и услуги на железопътните превозвачи и другите заявители. ГДВ се изготвя веднъж за една календарна година. Промяната на годишния ГДВ се извършва в полунощ на втората събота срещу неделя на месец декември. При разпределяне на инфраструктурния капацитет УИ запазва резерв за извършване на строителни или ремонтни работи по инфраструктурата, като адекватно отчита влиянието върху заявителите (чл. 14, ал.2 от Наредба № 41). Такъв резерв се запазва дори и в случаите на наситена инфраструктура.

Капацитетът на инфраструктурата, предназначена за ползване от железопътните предприятия, ограниченията по отношение на използването му включително и планираните строително ремонтни работи по железопътната инфраструктура за предстоящата година е публикуван в [Приложение 18](#).

Разпределянето на капацитет се извършва на справедлива и недискриминационна основа при спазването на действащото законодателство.

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 едно трасе могат да се зложат различни номера влакове на един или няколко превозвачи, съобразно календарния план на заявката им за капацитет.

Разработени трасета, на база заявката на превозвача с определени номера на влакове, и в последствие без обявени дати, дни или периоди за движение не се залагат в годишния ГДВ.

Капацитетът, останал свободен след разпределянето на годишните заявки, се нарича „остатъчен капацитет“.

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 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.

За периоди на завишени превози с неритмичен характер заявителите заявяват допълнителни трасета за влакове, в съответствие с чл.15 ал.7 от [Наредба № 41](#);

За всяка заявка за предоставяне на капацитет, свързана с допълнителен обем на превози от железопътен превозвач (ad-hoc заявка), 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.

Железопътните предприятия и Заявителите не могат да преотстъпват трасета. Не се счита за преотстъпване използването на капацитет от железопътно предприятие, когато последното извършва дейността на заявител, който не е железопътно предприятие.

4.2. Описание на процеса

Процесът на разпределяне на капацитет стартира 12 месеца преди влизането на графика за движение на влаковете с публикуването на Референтния документ.

Период от 12 месеца до 11 месеца преди влизане на съответния ГДВ.

Определят се предварително установените международни маршрути между управителите на инфраструктурата.

Публикуването и разпределянето на предварително уговорените влакови трасета по ТЖК 7 се извършва от C-OSS на ТЖК 7, съгласно одобрена „Рамка за разпределяне на инфраструктурен капацитет по железопътен коридор за конкурентноспособни товарни превози 7 (ТЖК 7)” - [Приложение 2](#).

Основната информация за трасетата може да бъде намерена на електронен адрес www.rfc7.eu. По-подробна информация може да бъде намерена в международната система за координиране и съгласуване на разписанията Path Coordination System (PCS) на електронен адрес www.rne.eu.

Период от 11 месеца до 6 месеца преди влизане на съответния ГДВ.

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 месец декември.

Период от 6 месеца до 5 месеца преди влизане на съответния ГДВ.

Управителите на инфраструктурата 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 заявителите на национално ниво с подробни разяснения на причините за отказа.

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

Период от 5 месеца до 2 месеца преди влизане на съответния ГДВ.

Не по-късно от 4 месеца след крайния срок за представяне на заявки от железопътните превозвачи, управителят на инфраструктурата изготвя проекто-график. Проектно-графикът се съгласува с железопътните превозвачи, а за пътнически превози и с общините.

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 втория петък на месец октомври.

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

В срок до 15 ноември се подписват списъка на годишно заложените в ГДВ влакове.

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

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

Във всички случаи, разпределянето на трасетата по време на действащото разписание се прави в остатъчния капацитет.

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

Актуализацията на годишния ГДВ се извършва на датите, определени от RNE и публикувани на електронен адрес www.rne.eu.

Оперативно удовлетворяване на „ad-hoc заявки” се извършва ежедневно.

4.3. График за заявки за трасе и процес на разпределяне

Железопътните предприятия подават писмени заявки за получаване на капацитет и трасета до ДП „НКЖИ“.

4.3.1. График за работно разписание

Заявките за предоставяне на капацитет за годишния ГДВ се предоставят на ДП „НКЖИ“ в срок до:

- **За влакове в международно съобщение:**
 - Ранни заявки за разпределяне на капацитет - до втория понеделник на месец април;
 - Късни заявки за разпределяне на капацитет - до втория понеделник на месец август. Тези заявки са с по-нисък приоритет и удовлетворяването им се извършва в свободния капацитет след удовлетворяването на ранните заявки.
- **За влакове във вътрешно съобщение** - до втория понеделник на месец юни съгл. чл.13 ал.1 от [Наредба №41](#).

Крайното разписание за новия график се уточнява не по-късно от втория петък на месец октомври.

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

В срок до 15 ноември се подписва списъка на годишно заложените в ГДВ влакове.

Подробно описание на сроковете и съдържанието на заявката се съдържа в **Приложение 4.1**.

4.3.2. График за заявки за влаково трасе извън процеса на съставяне на графика (Извънредни или „ad-hoc” заявки)

Подаване на „ad-hoc” заявки за промяна на ГДВ през валидността му период

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 ДП „НКЖИ”.

- **Актуализация на годишния ГДВ.**

Актуализацията на годишния ГДВ се извършва на датите, определени от RNE и публикувани на електронен адрес <http://www.rne.eu/>. Кандидатите, нуждаещи се от актуализация на вече разпределения капацитет, могат да подават заявки не по-късно от 30 дни преди тези дати. По-подробна информация за процеса на актуализация се съдържа в [Приложение 4](#).

- **Оперативно удовлетворяване на „ad-hoc заявки”**

Извън датите, посочени в т. 4.3.2.1., „ad-hoc заявки” се подават и удовлетворяват ежедневно в оперативен порядък. Подаването на заявката се извършва по образец – [Приложение 4.2](#). Сроковете за подаване на заявката са описани подробно в т. II от [Приложение 4.1](#).

- **Всяко искане за международно трасе** извън годишната заявка за капацитет трябва да бъде изпратено до ДП „НКЖИ“ като се използва приложения формуляр – заявка за трасе [Приложение 4.2](#).
- **Всяко искане за вътрешно трасе** извън годишната заявка за капацитет трябва да бъде изпратено до ДП "НКЖИ".
- **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.

4.4. Процес на разпределяне

Съгласно чл. 32 ал. 1 от ЗЖТ, при разпределянето на заявките за разпределяне на капацитет, в случай на конфликтни заявки, с приоритет се предоставя достъп за:

1. превози, които се предоставят в изпълнение на задължения за извършване на обществени превозни услуги;
2. услуги, които се предоставят в отделни елементи от железопътната инфраструктура, построени или развити за извършване на специфични дейности (по специализирани високоскоростни отсечки, товарни линии и други);
3. транзитните железопътни превози и превозите в комбинирано съобщение транзит през Република България и превозите в международно съобщение.

В условия на бедствия приоритетът в разпределянето на капацитета на железопътната инфраструктура се определя от Изпълнителната агенция "Железопътна администрация" (чл. 32 ал. 2 от ЗЖТ).

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).

Съгласно чл.15, ал.6 на [Наредба № 41](#), при удовлетворяване на заявките УИ задължително спазва следната поредност: 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 от Наредба № 41.

Когато заявките са с еднакъв приоритет по чл. 32 ал. 1 от ЗЖТ и поредност по (чл.15, ал.6 на Наредба № 41), се спазва следната приоритетност на удовлетворяване на заявките:

1. за влакови трасета, които реализират повече влакилометри;
2. за влакови трасета с повече дни на движение;

3. по реда на постъпването им.

В условия на бедствия приоритетът в разпределението на капацитета на железопътната инфраструктура се определя от Изпълнителната агенция "Железопътна администрация" (чл. 32 ал. 2 от ЗЖТ).

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](#)).

4.4.1. Процес на координация

Управителят на инфраструктурата е длъжен, 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](#)).

В случаите, когато заявките за капацитет изискват координиране, управителят на железопътната инфраструктура може да предложи на заявителите инфраструктурен капацитет, който се различава от заявления. Процесът на координация при удовлетворяване на заявките за разпределение на капацитет е описан в:

- Т. IV от [Приложение 4.1](#) на документа „Разработване на ГДВ” при разработване на годишния ГДВ;

- Т. V от [Приложение 4.1](#) на документа „Промяна на ГДВ през валидностния му период” при удовлетворяване на „ad-hoc” заявките.

4.4.2. Процес на разрешаване на спорове

Разрешаване на случаи на несъвместимост на заявките за разпределяне на капацитет се извършва по пътя на преговори, взаимни консултации и обмен на мнения между ДП „НКЖИ“ и засегнатите кандидати. За целта на заявителите се предоставя следната информация:

- Влакови маршрути, поискани от всички други заявители по същите маршрути.
- Влакови маршрути, разпределени временно на всички други заявители по същите маршрути.
- Влаковите маршрути, предложени в замяна на заявления капацитет.
- Критериите, използвани в процеса на разпределяне на капацитета

Тази информация се предоставя, без да се разкриват другите заявители, освен ако съответните заявители не са изразили съгласие за това.

Ако отново не бъде постигнато съгласие, може да бъде поискано преразглеждане от ИА „ЖА“.

4.4.3. Претоварена инфраструктура: определение, критерии за приоритет и процес

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 ИА

„ЖА“ и в Референтен документ на железопътната мрежа, който е публикуван на интернет страницата на компанията.

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 важноста 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](#)).

4.4.4. Влияние на рамковите споразумения

ДП „НКЖИ“ не предлага рамкови споразумения.

4.5. Разпределяне на капацитет за работи по поддържането, подновяването и разширяването

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 10-годишна програма за развитие на железопътния транспорт и на железопътната инфраструктура и нейната безопасна и надеждна експлоатация, включително при 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 ал. 2 от ЗЖТ). Годишната програма се утвърждава след приемането на закона за държавния бюджет на Република България за съответната година (чл.28 ал. 3 от ЗЖТ).

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, информационните технологии и съобщенията. Във връзка с това се определят плановите прозорци, които да бъдат заложиени в ГДВ.

В т. VII от [Приложение 4.1](#) на документа „Разпределяне на капацитет за строителни, ремонтни работи по поддържане, подновяване и разширяване на железопътната инфраструктура, както и за работи по външни за железопътната инфраструктура обекти” са описани процедурите за планиране и заявяване на капацитет за извършване на работи по поддържането.

Капацитет за работите по разширяването/модернизацията на мрежата в участъците:

- Волюяк – София – прекъсване на движението по път 1 или път № 2 поетапно;
- гара София – прекъсване на движението от 1-ви до 10-ти коловози за периода, посочен в [Приложение 18](#);
- София – Вакарел и Веринско - Септември - денонощно прекъсване на един от двата или на двата текущи пътя;
- Реброво – Своге по път № 2 за периода, посочен в [Приложение 18](#);
- Синдел – Провадия - прекъсване на движението по път 1 или път № 2 поетапно за периода, посочен в [Приложение 18](#);
- Гара Пирдоп - прекъсване на движението в гарата за периода, посочен в [Приложение 18](#);
- Копривщица – Стряма - ежедневно 7-часово прекъсване на движението и пълно прекъсване на движението за периодите, посочени в [Приложение 18](#);
- Карлово – Ботев - 8-часово прекъсване на движението за периода, посочен в [Приложение 18](#);
- Ботев – Калोфер - 8-часово прекъсване на движението за периода, посочен в [Приложение 18](#);
- Желю войвода – Зимница пълно прекъсване на движението за периода, посочен в [Приложение 18](#);
- Търнак – РП Струя - 5-часово прекъсване на движението за периода, посочен в [Приложение 18](#);
- Юнак - Синдел разпределителна - прекъсване на движението за периода, посочен в [Приложение 18](#);
- Змейово – Стара Загора - 8-часово прекъсване на движението за периода, посочен в [Приложение 18](#);
- Скуtare – Оризово - ежедневно прекъсване на движението по 8 часа;
- Скуtare – Оризово - прекъсване на движението за периода, посочен в [Приложение 18](#);
- Ямбол - Завой – Зимница прекъсване на движението за периода, посочен в [Приложение 18](#);
- Стралдажа - Церковски - денонощно прекъсване на движението по един от двата текущи пътя;
- Самуил – Висока Поляна - 7-часово прекъсване на движението за периода, посочен в [Приложение 18](#);
- Хитрино – Каспичан - 7-часово прекъсване на движението за периода, посочен в [Приложение 18](#).

4.6. Правила за отмяна на разпределен капацитет

Един път месечно, до 17-то число на предходния месец, се подават заявки за отмяна на разпределен капацитет за следващия календарен месец. Отмяната може да бъде за целия или за част от договорения маршрут. При месечната отмяна на разпределен капацитет заявителят не дължи такса за заявен и неизползван капацитет.

Оперативна заявка за отмяна на разпределен капацитет.

При възникване на оперативна необходимост от отмяна на договорено трасе или част от него, железопътният превозвач отправя писмена заявка до ДП „НКЖИ”, като се използва приложения формуляр за заявка за отмяна на влак ([Приложение 4.2.](#)).

4.7. Специализирани превози и опасни товари

При превоз на опасни товари железопътният превозвач е длъжен да спазва разпоредбите на [Наредба № 46](#):

- При необходимост по време на превоза превозвачът е длъжен да предоставя на управителя на железопътната инфраструктура бърз и неограничен достъп до данните за опасния товар.
- При възникване или реална опасност от възникване на авария, произшествие или инцидент по време на превоза машинистът уведомява дежурния влаков диспечер и дежурния ръководител движение на най-близката гара по маршрута за превозваните опасни товари.
- При уведомяването машинистът посочва точните наименования, класа на товара, рисковете, за които се изискват етикети, групата на съвместимост за клас 1 и количеството и местоположението на опасните товари.

4.8. Специални мерки, които се предприемат в случай на прекъсване на движението

4.8.1. Принципи

В случай на прекъсване на движението на влаковете, предизвикано от техническа повреда или инцидент, управителят на инфраструктура предприема всички необходими мерки за възстановяване на нормалното положение. За тази цел той изготвя план за действие в непредвидени ситуации, в който са посочени различните органи, които следва да бъдат уведомени в случай на тежки произшествия или сериозно прекъсване на движението на влаковете.

В извънредна ситуация и когато е абсолютно необходимо предвид авария, която прави инфраструктурата временно неизползваема, разпределените влакови маршрути могат да бъдат отнети без предупреждение за времето, необходимо за ремонтване на системата.

Управителят на инфраструктура може, ако счете това за необходимо, да поиска от железопътните предприятия да му предоставят ресурсите, които счита най-подходящи за възможно най-бързото възстановяване на нормалното положение на инфраструктурата.

4.8.2. Регулиране на експлоатацията

В случаите на събития, възникнали при извършване на железопътен превоз на пътници и/или товари, довели до вредни последици за железопътната система и/или

обществото или околната среда, или създали предпоставки за такива последици, които правят железопътната инфраструктура временно неизползваема, се допуска:

- по искане на железопътния превозвач или ДП „НКЖИ” определени (заявени) маршрути за влакове през тази част от инфраструктурата да бъдат отказани (респективно влакове от всички категории могат да бъдат отменяни), без да се спазват разпоредбите на чл.201 от [Наредба № 58](#) и чл.чл.49 и 50 от ПДВ и МР, до възстановяване на експлоатацията на същата;
- по искане на ЖП или ДП „НКЖИ” определени маршрути за влакове през алтернативна част от инфраструктурата да бъдат поръчвани (респективно влакове от всички категории могат да бъдат назначавани), без да се спазват разпоредбите на чл.201 от [Наредба № 58](#) и чл.чл.49 и 50 от ПДВ и МР, до възстановяване на експлоатацията на същата.
- Дежурните диспечери на ДП „НКЖИ” и на железопътните превозвачи на регионално и централно ниво, съвместно изготвят проект на оперативен план за действие включващ:
- подробна (пономерна) организация за движение на пътническите влакове засегнати от зоната на смущението с:
 - а) отмяна на незаминали от начална гара пътнически влакове по целия маршрут за движение;
 - б) отмяна на незаминали от начална гара пътнически влакове само в участъка попадащ в зоната на смущението;
 - в) спиране, след предварително съгласуване на намиращи се в движение пътнически влакове в гари извън зоната на смущението и отклоняването им по обходен маршрут и информиране чрез превозните бригади на пътниците за причините, редът и начина на превозване;
 - г) разработване на организация за трансбордиране на пътниците;
 - д) спиране на намиращи се в движение пътнически влакове в определените за трансбордиране на пътниците гари извън зоната на смущението и информиране чрез превозните бригади на пътниците за причините, приблизителния час на трансбордиране, редът и начинът на извършването му;
 - е) отклоняване, при наличие на обходни маршрути на незаминали от начална гара пътнически влакове и уведомяване чрез превозните бригади и гаровите радиоуредби на пътниците за причините, редът и начина за превозване по новия маршрут.
- подробна (пономерна) организация за движение на товарните влакове засегнати от зоната на бедственото положение с:
 - а) отмяна на незаминали от начална гара товарни влакове когато зоната на смущението се намира след влакообразуващата за тях гара по маршрута за движение;
 - б) отмяна на товарни влакове само за участъка, попадащ в зоната на смущението;
 - в) спиране на намиращи се в движение товарни влакове в гари извън зоната на смущението и отклоняването им по обходен маршрут;
 - д) отклоняване на незаминали от начална гара товарни влакове по обходен маршрут;
 - е) спиране на намиращи се в движение товарни влакове в гари извън зоната на смущението и намаляване в тези гари.
- подробна (пономерна) преобвързка на композиции, мотрисни влакове, локомотиви и влакови бригади обслужващи пътническите влакове засегнати от зоната на смущението;
- подробна (пономерна) преобвързка на локомотиви и влакови бригади обслужващи товарните влакове засегнати от зоната на смущението.

- Изготвеният и съгласуван проект на оперативен план за действие става задължителен за изпълнение от служителите на ДП „НКЖИ” и железопътните превозвачи след утвърждаване от дежурния старши влаков диспечер на ДП „НКЖИ” с диспечерска заповед.
- С писмени заявки по горе установения ред железопътните превозвачи уведомяват ДП „НКЖИ” за изготвяне разписания на отклонени по обходни маршрути влакове съгласно утвърдения оперативен план.
- Движението на аварийно- възстановителните, работни влакове и други возила нужни за възстановяване и използването на железопътната инфраструктурата става въз основа на искане на структурите по „Безопасност“ в ДП „НКЖИ“.
- На основа изготвения оперативен план и въз основа на клаузите от договорите между ДП „НКЖИ” и железопътните превозвачи за достъп и използване на железопътната инфраструктура – публична държавна собственост, железопътните превозвачи предоставят подвижен състав и обслужващ персонал (локомотивни бригади, маневрени и превозни бригади).

4.9. Разпределяне на капацитет за обслужващи съоръжения

ДП „НКЖИ“ предоставя по недискриминационен начин на всички железопътни предприятия равнопоставен достъп при използване на обслужващите съоръжения стопанисвани от него.



ГЛАВА 5. УСЛУГИ

5.1. Общи положения

ДП „НКЖИ“ предоставя достъп до съоръжения и услуги, съгласно Приложение № 1 към [Наредба № 41](#):

1. Минимален пакет за достъп – т. 5.2;
2. Осигуряване на достъп, включително достъп до релсов път, до обслужващи съоръжения, и до услуги, предоставяни в тези съоръжения - т. 5.3;
3. Допълнителни услуги – т. 5.4;
4. Спомагателни услуги – т. 5.5.

ДП „НКЖИ“ предоставя услугите от т. 5.2 до т. 5.5 на всички лицензирани железопътни превозвачи, сключили договор за достъп и използване.

ДП „НКЖИ“ предоставя услугите от т. 5.3 до т. 5.5 на железопътни предприятия, които не притежават лицензия за извършване на товарни превози, но имат право на достъп до първата гара от железопътната инфраструктура, необходима за извършване на дейностите на дружества и предприятия по чл. 2, т. 3 от ЗЖТ.

5.2. Минимален пакет за достъп

Минимален пакет за достъп включва:

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

5.3. Достъп до обслужващи съоръжения и предоставяне на услуги

ДП „НКЖИ“ осигурява достъп, включително достъп до релсов път, до обслужващи съоръжения, когато съществуват такива, и до услуги, предоставяни в тези съоръжения:

- пътнически гари, техните сгради и други съоръжения, включително обозначаване на пътна информация и подходящо място за билетно обслужване;
- товарни терминали;
- разпределителни гари и съоръжения за композиране на влакове, в това число съоръжения за маневриране;
- странични коловози за гариране;

- съоръжения за поддръжка, с изключение на съоръжения за тежка поддръжка, предназначени за високоскоростни влакове или други видове подвижен състав, изискващ специални съоръжения;
- други технически съоръжения, включително съоръжения за почистване и измиване;
- морски и вътрешни пристанищни съоръжения, свързани с железопътните дейности;
- съоръжения за осигуряване на техническа помощ
- съоръжения за зареждане на гориво и доставката на гориво в тези съоръжения, таксите за която са представени във фактурата отделно.

5.3.1. Пътнически гари

ДП „НКЖИ“ предоставя достъп до пътническите гари на всички лицензирани железопътни превозвачи, сключили договор за достъп и използване.

Информация за обслужващите съоръжения в пътническите гари се съдържа в [Приложение 15](#).

5.3.2. Товарни гари

ДП „НКЖИ“ предоставя достъп до товарни гари на всички лицензирани железопътни превозвачи, сключили договор за достъп и използване.

Информация за обслужващите съоръжения в товарните гари се съдържа в [Приложение 19](#).

5.3.3. Разпределителни гари и съоръжения за композиране на влакове, вкл. маневрени съоръжения

ДП „НКЖИ“ предоставя достъп до разпределителните гари на всички лицензирани железопътни превозвачи, сключили договор за достъп и използване.

Информация за обслужващите съоръжения в разпределителни гари се съдържа в т.3.6.3.

5.3.4. Коловози, които могат да се използват за гариране

ДП „НКЖИ“ предоставя достъп до коловози, които могат да се използват за гариране на всички лицензирани железопътни превозвачи, сключили договор за достъп и използване.

ДП „НКЖИ“ предоставя достъп до коловози, които могат да се използват за гариране и на собственици/ползватели на подвижен железопътен състав след сключване на договор. Коловозите, които могат да се използват за гариране, са публикувани в [Приложение 19](#).

5.3.5. Съоръжения за поддръжане

ДП „НКЖИ“ предоставя и осигурява достъп, чрез управляваната от него железопътна инфраструктура до свързана железопътна инфраструктура, осигуряваща достъп до съоръжения за поддръжка.

5.3.6. Други технически съоръжения, вкл. съоръжения за почистване и измиване

ДП „НКЖИ“ предоставя достъп до съоръжения за почистване и измиване, посочени в т. 3.6.6.

5.3.7. Морски и речни пристанищни съоръжения

ДП „НКЖИ“ предоставя и осигурява достъп, чрез управляваната от него железопътна инфраструктура до свързана железопътна инфраструктура на морски и речни пристанища, осигуряваща свързаност с пристанищни съоръжения.

5.3.8. Съоръжения за осигуряване на техническа помощ

ДП „НКЖИ“ не предоставя съоръжения за осигуряване на техническа помощ.

5.3.9. Съоръжения за зареждане на гориво

ДП „НКЖИ“ предоставя и осигурява достъп, чрез управляваната от него железопътна инфраструктура до свързана железопътна инфраструктура, осигуряваща свързаност до съоръжения за зареждане на гориво.

5.4. Допълнителни услуги

5.4.1. Снабдяване с тягова електрическа енергия

Снабдяването с тягова електрическа енергия се предоставя от лицензирани търговци, съгласно Закона за енергетиката, при спазване на Директива 2009/72/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 юли 2009 г. относно общите правила за вътрешния пазар на електроенергия и за отмяна на Директива 2003/54/ЕО, транспонирана в Закона за енергетиката (ДВ, бр. 54 от 2012 г., в сила от 17.07.2012 г.).

5.4.2. Услуги за влакове

ДП „НКЖИ“ не предоставя допълнителни услуги, свързани с предварително затопляне, снабдяване с вода, почистване на тоалетни и др.

5.4.3. Услуги за специализирани превози и опасни товари

ДП „НКЖИ“ предоставя управляваната от него железопътна инфраструктура, за превоз на опасни товари на лицензирани железопътни превозвачи, при стриктното спазване разпоредбите на:

- Наредба № 46 от 30 ноември 2001 г. за железопътен превоз на опасни товари;
- Правилника за международни превози на опасни товари (RID).
- Глава II, раздел V Включване във влаковете на вагони, натоварени с опасни товари от Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт от 2006 г., както и на поднормативни документи издадени от управителя на железопътната инфраструктура.

Условията и редът за превоз на специализирани превози и опасни товари са описани в Приложение 4, раздел IV, т. 7.3. „Изключителен транспорт и опасни товари“ към Референтния документ.

5.4.4. Други допълнителни услуги

- Изготвяне на разписание по допълнителна заявка извън годишния график за движение на влаковете;
- Издаване на диспечерска заповед;

- Разработване на планирано прекъсване на движение на влаковете (прозорец).

5.5. Спомагателни услуги

ДП „НКЖИ“ предлага следните спомагателни услуги:

- а) достъп до телекомуникационни мрежи;
- б) предоставяне на допълнителна информация;
- в) билетно обслужване на пътническите гари.

5.5.1. Достъп до телекомуникационна мрежа

ДП „НКЖИ“ предоставя достъп до телекомуникационна мрежа след сключване на договор.

5.5.2. Предоставяне на допълнителна информация

В случай на поискване ДП „НКЖИ“ може да предостави допълнителна информация, с която разполага в съответствие с действащото законодателство на Република България.

5.5.3. Технически преглед на подвижния състав

ДП „НКЖИ“ не предоставя такава услуга.

5.5.4. Билетни услуги в пътническите гари

ДП „НКЖИ“ предоставя услуга „Продажба на билети“ при сключване на допълнителен договор.

5.5.5. Специализирани услуги за тежко поддържане

ДП „НКЖИ“ не предоставя такава услуга.

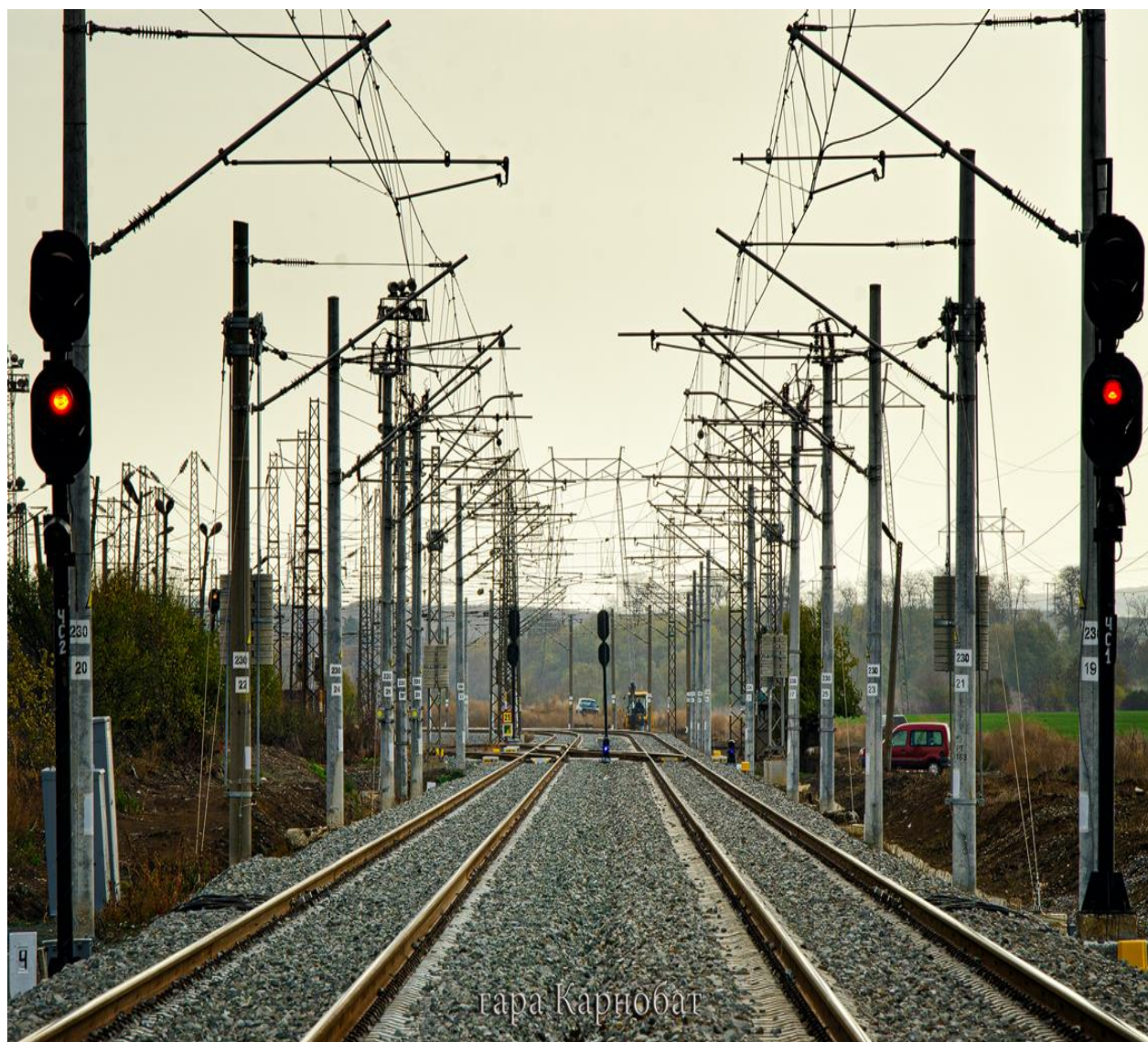
5.5.6. Други спомагателни услуги

ДП „НКЖИ“ предлага следните спомагателни услуги:

- Ремонт и ревизия, ползване и поддържане на радио съоръжения, маневрени връзки и пътнически информационни системи;
- Пренос на данни чрез мрежа за предаване на данни.

5.6. Други услуги

ДП „НКЖИ“ предоставя други услуги, съгласно [Приложение 5](#) Ценова листа на ДП „НКЖИ“.



ГЛАВА 6. ТАКСИ

6.1. Принципи за определяне на таксите

Определянето на таксите събирани от ДП „НКЖИ“ се основава на принципите залегнали в Директива 2012/34/ЕС, Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/909 на Комисията от 12 юни 2015 г. относно реда и условията за изчисляване на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга, [Закона за железопътния транспорт](#) и [Наредба №41](#) за достъп и използване на железопътната инфраструктура и Постановление № 92 от 04.05.2012 г. за приемане на [Методика за изчисляване на инфраструктурните такси](#), събирани от управителя на жп инфраструктура. Въз основа на тях е въведена аналитична счетоводна отчетност по отношение на осчетоводяването на разходите за дейността, отразяваща процесите в ДП „НКЖИ“ и даваща възможност за определяне на себестойността на всеки един от тях. По този начин се дава възможност за детайлно отчитане на разходите за всеки процес, включващо в себе си определяне и разграничаване на пълни и преки разходи по отношение на извършването на влаковата услуга.

Определянето на настоящите такси е на база горепосочената аналитична отчетност. За определяне на нивата на инфраструктурните такси за минималния пакет услуги са използвани само преките разходи произтекли директно в следствие на извършването на влаковата услуга. Определените ставки на такси не включват:

- надценки;
- такси за недостиг на капацитет;
- такси свързани с въздействието върху околната среда.

При определянето на таксите не са прилагани изключенията от принципите на таксуване дадени в чл. 32 на Директивата.

В определените такси са предвидени отстъпки за блок-влакове за комбинирани превози в съответствие с чл. 33, параграф 3 от Директивата, при спазване на изискванията на чл. 56, т. 1 от Закона за железопътния транспорт.

Прилагат се и договорените с железопътните предприятия и заявителите санкции, засягащи схемата, отчитаща функционирането.

Съгласно постигнатите договорености няма таван на плащанията.

Подробно описание на начина на прилагане е публикуван в т. 6.5. Схема, отчитаща функционирането.

Методиките за изчисляване на такси и цени, събирани от управителя на железопътната инфраструктура са публикувани в [Приложение 34](#).

6.1.1. Минимален пакет за достъп

Определените такси на база на горе описаните принципи се отнасят и прилагат за минималния пакет за достъп, който включва:

- обработка на заявките за ползване на железопътен инфраструктурен капацитет;
- право на ползване на предоставения капацитет;
- използване на железопътната инфраструктура, включително на стрелки и железопътни възли;

- управление на влаковете, включително сигнализация, регулиране, диспечерски контрол, както и предаване и осигуряване на информация относно движението на влаковете;
- използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, когато има такова;
- всякаква друга информация, необходима за прилагането или извършването на услугата, за която е предоставен капацитетът.

Разпределението на тягова електроенергия през разпределителните мрежи на ДП „НКЖИ” на електрическия тягов подвижен състав на железопътни предприятия е съгласно [„Правила за работа с потребители на ДП „НКЖИ” в качеството му на електроразпределително предприятие“](#).

Железопътните предприятия, заплащат на управителя на железопътната инфраструктура, цена за разпределение на тягова електрическа енергия в размер на 146,73 (сто четиридесет и шест лева и седемдесет и три) лева/MWh, без ДДС, утвърдена с Решение № Ц-49 от 30.12.2015 г. на Комисията за енергийно и водно регулиране.

6.1.2. Достъп до съоръженията

Достъпът до съоръженията, упоменати в т. 5.3., съгласно [Приложение 5](#) Ценова листа на ДП „НКЖИ“.

6.1.3. Допълнителни услуги

Достъпът до допълнителни услуги, упоменати в т. 5.4., съгласно **Приложение 5** Ценова листа на ДП „НКЖИ“

6.1.4. Спомагателни услуги

Достъпът до спомагателни услуги, упоменати в т. 5.5., съгласно **Приложение 5** Ценова листа на ДП „НКЖИ“.

6.1.5. Достъп до други услуги

Достъпът до други услуги, упоменати в т. 5.6., съгласно **Приложение 5** Ценова листа на ДП „НКЖИ“.

6.2. Система от такси

ДП „НКЖИ“ начислява такси за използване на железопътната инфраструктура на база влаккилометри и брутотонкилометри.

6.3. Тарифи

Тарифа за инфраструктурните такси – в сила от 05.04.2014 г.:

1. 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.

2. Такса за реализираните брутотонкилометри от комбинирани превози с блок-влакове – 0,0023 лв. за брутотонкилометър, независимо от категорията и вида на железопътната линия.
3. Такса за реализираните брутотонкилометри от превоз на товарни автомобили с блок-влакове – 0,0018 лв. за брутотонкилометър, независимо от категорията и вида на железопътната линия.
4. 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.
5. Такса за реализираните влаккилометри от комбинирани превози с блок-влакове – 0,7112 лв. за влаккилометър, независимо от категорията и вида на железопътната линия.
6. Такса за реализираните влаккилометри от превоз на товарни автомобили с блок-влакове – 0,5531 лв. за влаккилометър, независимо от категорията и вида на железопътната линия.
7. 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.
8. Такса за заявен и неизползван капацитет за комбинирани превози с блок-влакове – 0,2183 лв. за влаккилометър от неизползвания заявен и утвърден с годишния график за движение на влаковете капацитет, под формата на трасе на влак, независимо от категорията и вида на железопътната линия.
9. Такса за заявен и неизползван капацитет за превоз на товарни автомобили с блок-влакове – 0,1698 лв. за влаккилометър от неизползвания заявен и утвърден с годишния график за движение на влаковете капацитет, под формата на трасе на влак, независимо от категорията и вида на железопътната линия.

6.3.1. Минимален пакет за достъп

Такса за действително използване на железопътната инфраструктура

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

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.

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:

- „Железен път и съоръжения”.
- „Сигнализация и телекомуникации”.
- „Управление на движението”.
- Разходи за поддръжка на тежка пътна механизация и стрелки в гаровите коловози.

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 ДП „НКЖИ“ 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.

6.3.2. Предоставяне на услуги в обслужващи съоръжения

ДП „НКЖИ“ предоставя услуги в обслужващи съоръжения, упоменати в т. 5.3., съгласно [Приложение 5](#) Ценова листа на ДП „НКЖИ“.

6.3.3. Допълнителни услуги

- Изготвяне на разписание и/или корекция на разписание по допълнителна заявка извън годишния график за движение на влаковете - съгласно **Приложение 5** Ценова листа на ДП „НКЖИ“ ;
- Издаване на диспечерска заповед - съгласно **Приложение 5** Ценова листа на ДП „НКЖИ“;
- Разработване на планирано прекъсване на движение на влаковете (прозорец) - съгласно **Приложение 5** Ценова листа на ДП „НКЖИ“.

6.3.4. Спомагателни услуги

- използване на телекомуникационни мрежи – след сключване на договор;
- билетно обслужване на пътническите гари - след сключване на договор;
- ремонт и ревизия, ползване и поддържане на радио съоръжения, маневрени връзки и пътнически информационни системи – съгласно **Приложение 5** Ценова листа на ДП „НКЖИ“;
- пренос на данни чрез мрежа за предаване на данни – съгласно **Приложение 5** Ценова листа на ДП „НКЖИ“.

6.3.5. Други услуги

- Услугите за обслужване и поддръжка, заедно с цените за използването им са дадени в Раздел I на **Приложение 5** Ценова листа на ДП „НКЖИ“.

- Съпътстващите услуги заедно с цените за използването им са дадени в Раздел II на **Приложение 5** Ценова листа на ДП „НКЖИ“.
- Списък с други услуги и съответните цените за използването им са дадени в Раздел III на **Приложение 5** Ценова листа на ДП „НКЖИ“.

6.4. Финансови санкции и стимули

6.4.1. Такси при неизползване

Не се прилагат такси за неизползване.

6.4.2. Такси за отмяна

Такса за заявен и неизползван капацитет осигурява стимул за ефективно използване на капацитета. Тя представлява такса, която покрива разходите на ДП „НКЖИ“, направени за поддържане на 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 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 влакилометри.

Размерът на ставката се определя, като отношение между разходите на управителя на железопътната инфраструктура, направените за поддържането на железопътната мрежа в състояние, позволяващо осигуряване на нормално и безпрепятствено извършване на влаковата услуга за предходната година и реализираната обща влакова работа от превозвачите по железопътната инфраструктура изразена във влакилометри за същия период.

Такса за заявен и неизползван капацитет се изчислява на влакилометър 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.

6.4.3. Намалена такса за рамкови споразумения

Не се прилагат такси за рамкови споразумения.

6.4.4. Отстъпки за ERTMS

Отстъпка за ERTMS не се прилага.

6.5. Схема, отчитаща функционирането

Схемата, отчитаща функционирането е описана в [Приложение 33](#).

6.6. Промени в таксите

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, компенсация 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.

6.7. Заплащане на услуги

Услугите, предоставени от ДП „НКЖИ“ се заплащат, съгласно условията и сроковете, определени в сключените договори и ценовата листа, публикувана в [Приложение 5](#) Ценова листа на ДП „НКЖИ“.