

---

**РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ ЗА СЪСТОЯНИЕТО НА МРЕЖАТА**

---

## РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ ЗА СЪСТОЯНИЕТО НА МРЕЖАТА

1. ОБЩ КОНТЕКСТ.....	5
1.1. Изисквания на ЕС към Референтния документ на мрежата.....	5
1.2. Цели на Референтния документ .....	5
1.3. Съдържание на Референтния документ за състоянието на мрежата.....	5
2. РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ ЗА СЪСТОЯНИЕТО НА МРЕЖАТА НА ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ „ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА” .....	7
2.1. Обща информация.....	7
2.2. Цел .....	7
2.3. Законова рамка .....	7
2.4. Състояние на настоящия документ и процедури по обжалване.....	8
2.5. Структура на референтния документ за състоянието на мрежата .....	8
2.6. Период на валидност на настоящия документ .....	9
2.7. Условия за издаване и продажба на референтния документ за състоянието на мрежата.....	10
2.8. Контакти.....	10
2.8.1 На държавно ниво .....	10
2.8.2 Съседни европейски железопътни мрежи и пунктове за комплексно обслужване (ПКО) – On-Stop-Shop (OSS) sales network.....	10
2.8.3 Речник на термините.....	10
3. УСЛОВИЯ ЗА ДОСТЪП ДО ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА МРЕЖА.....	10
3.1. Законова рамка .....	10
3.2. ОБЩИ УСЛОВИЯ ЗА ДОСТЪП .....	11
3.2.1. Кандидати, които могат да имат достъп до мрежата или част от мрежата, управлявана от ДП "НКЖИ" .....	11
3.2.2. Процедури за достъп.....	12
3.3. Общи търговски условия .....	13
4. ИНФРАСТРУКТУРА.....	13
4.1. Определение .....	13
4.2. Описание на железопътната мрежа .....	14
4.2.1. Географска идентификация.....	14
4.2.1.1. Линии.....	14
4.2.1.2. Гари .....	14
4.2.1.3. Гранични преходи:.....	15
4.2.1.4. Пристанища: .....	15
4.2.1.5. Съоръжения: .....	16
4.2.1.6. Състояние на осигурителната техника и телекомуникациите.....	16
4.2.1.6.1. Осигурителна техника.....	16
4.2.1.6.2. Телекомуникации.....	18
4.2.1.7. Електрозахранване.....	20
4.2.1.8. Енергийни съоръжения.....	20
4.2.2. Техническо описание и възможности .....	21
4.3. ОГРАНИЧЕНИЯ ЗА ТРАФИКА .....	21
4.3.1. Опасни товари .....	21

4.3.2. Ограничения за тунели и мостове .....	22
4.3.3. Работно време.....	22
5. РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА КАПАЦИТЕТА.....	22
5.1. Законова рамка .....	22
5.2. Описание на процеса.....	23
5.3. Техничко-икономическо изследване. Оценка на капацитета .....	23
5.4. Схема за искане на маршрут и процеси на разпределение на капацитета .....	24
5.4.1. Искане за маршрут на влак.....	24
5.4.2.Общи предвиждания .....	24
5.4.3. График на услугите за Година (Г + 1) .....	25
5.4.4. График на услугите за Година (Г + 2) .....	25
5.5. Процес за съставяне на график за движение на влаковете и определяне на маршрути.....	27
5.5.1. Подготовка на нормативите за ГДВ. Процес на координация .....	27
5.5.1.1. Задължения и действия от страна на ДП "НКЖИ". Нормативи за ГДВ от ДП "НКЖИ" .....	27
5.5.1.2. Задължения и действия от страна на "ЖП". Нормативи за ГДВ от "ЖП" .....	27
5.5.1.3. Разработване на ГДВ. Етапи и процес на координация .....	28
5.5.2. Промяна на ГДВ през валидностния му период .....	29
5.5.3.Общи предвиждания, приложими за всички линии .....	29
5.5.4. Специални предвиждания, приложими за най-натоварените линии .....	29
5.5.5. Процедура за обработка на жалбите .....	30
5.5.6. Претоварени линии .....	30
5.6. Поддръжка и строителни работи по железопътната мрежа на ДП "НКЖИ" .....	31
5.6.1. Общи.....	31
5.6.2. Периоди за реализация на утвърдена работа.....	31
5.6.3. Интервали за извършване на специални работи .....	31
5.6.4. Ненасрочени работи.....	32
5.7. Ползване и правила за анулиране .....	32
5.8. Изключителен транспорт и опасни товари .....	32
5.9. Специални мерки в случай на неизправност .....	32
6. УСЛУГИ.....	32
6.1. Законова рамка .....	32
6.2. Минимален пакет услуги.....	32
6.3. Услуги за обслужване и поддръжка.....	33
6.4. Допълнителни услуги .....	33
6.5. Съпътстващи услуги .....	33
7. ТАКСИ .....	33
7.1. Законова рамка .....	33
7.2. Методика на таксуване .....	34
7.2.1. Определяне на маргиналните разходи .....	34
7.2.2. Иконометричен модел. ....	35
7.2.3. Определяне на инфраструктурните такси на база маргинални разходи за поддържане на железопътната инфраструктура. ....	36
7.3. Система на таксуване.....	37
7.3.1. Структура на инфраструктурните разходи.....	37
7.3.2. Определяне глобалния размер на таксите .....	38
7.3.3. Формиране на таксите.....	39
7.3.4. Определяне на общата такса за достъп и използване на железопътната инфраструктура .....	39

7.3.5. Прилагане на инфраструктурното таксуване .....	41
7.4. Тарифи.....	41
7.4.1. Тарифа за инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура.....	41
7.4.2. Цени за услуги за обслужване и поддръжка.....	41
7.4.3. Цени за съпътстващи услуги:.....	49
7.4.4. Цени за други услуги предлагани от ДП "НКЖИ" .....	49
7.4.5. Цена за разпределение на тягова електрическа енергия през разпределителните мрежи на железопътния транспорт .....	49
7.5. Изменение на таксите .....	49
7.5.1. Процедура по промяна на нивата на инфраструктурните такси. ....	49
7.5.2. Процедура по промяна на нивата на инфраструктурните такси.....	43
7.6. Процедура за фактуриране и плащане .....	50
7.7. Схеми отчитащи функционирането .....	50

# 1. ОБЩ КОНТЕКСТ

## 1.1. Изисквания на ЕС към Референтния документ на мрежата

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

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

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

## 1.2. Цели на Референтния документ

Директивата 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26.02.2001 год. описва принципите и процедурите, които трябва да се приложат по отношение на определянето и плащанията на таксите за железопътна инфраструктура и разпределянето на капацитета на железопътната инфраструктура.

Страните-членки (СЧ) трябва да гарантират, че схемите за плащания и разпределение на капацитета на железопътната инфраструктура спазват принципите, определени в тази Директива, и по този начин да позволят на УИ да продават и постигнат оптималното ефективно ползване на наличния капацитет на инфраструктурата.

Директивата се прилага за използването на железопътната инфраструктура за местни и международни железопътни услуги.

Страните-членки могат да изключат от обхвата на тази Директива (чл.1, ал.3):

- Самостоятелните местни и регионални железопътни мрежи за пътнически услуги по железопътна инфраструктура.
- Мрежи, предназначени само за градски или извънградски железопътни пътнически услуги.
- Регионални мрежи, които се използват за извършването на регионални услуги за превоз на товари от едно железопътно предприятие (ЖП), което е извън обхвата на Директива 91/440, докато друг кандидат не поиска капацитет по тази мрежа
- Частно притежавана железопътна инфраструктура, която съществува единствено за ползване от собственика на инфраструктурата за негови собствени товарни превози.

## 1.3. Съдържание на Референтния документ за състоянието на мрежата

Съгласно Приложение 1 на Директива 2001/14/ЕО, Референтен документ на мрежата трябва да включва известна индикативна информация.

*„Референтният документ за състояние на мрежата, описан в Чл.2, т."й" и Член 3, трябва да съдържа следната информация:*

1. Раздел, определящ характера на инфраструктурата, която е на разположение на железопътните предприятия и условията за достъп до нея (Подробности се дават в Приложение 2).

2. Раздел за принципите на таксуване и тарифите. Тук трябва да се съдържат съответните подробности за схемата на плащане на таксите, както и достатъчно информация за таксите, които се прилагат за услугите, изброени в Анекс II, които се предоставят само от един доставчик. Тук се описва подробно методологията, правилата и, където е приложимо, тарифните таблици за прилагането на Член 7 ал.4 и ал.5 и Членове 8 и 9. Този раздел трябва да съдържа също така и информация за промените в таксите, които вече са договорени или предвидени.

3. Раздел за принципите и критериите за предоставяне на капацитета. Той трябва да съдържа общите характеристики на капацитета на инфраструктурата, която е на разположение на железопътните предприятия и всякакви ограничения, свързани с нейното използване, включително възможните изисквания за поддръжка на капацитета. Тя трябва също така да определя процедурите и крайните срокове, които се отнасят до процеса на предоставяне на капацитета. Разделът следва да съдържа специфични критерии, които се използват по време на този процес, а именно:

а) процедурите, съгласно които кандидатите имат право да изискат капацитет от управителя на инфраструктурата;

б) изискванията по отношение на кандидатите;

в) схемата за прилагане на процесите на разпределяне;

г) принципите, на които се подчинява процесът на координиране;

д) процедурите, които трябва да се спазват и критериите, които се използват в случаите на претоварване на инфраструктурата;

е) подробности за ограниченията при използването на инфраструктурата;

ж) условия, с които се отчитат предишните нива на използване на капацитета при определяне приоритетите за процеса на разпределяне.

В него се описват подробно и в детайли приетите мерки за правилната обработка на услугите за товарни превози, международните услуги и заявленията предмет на *ad hoc* процедура.

## **2. РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ ЗА СЪСТОЯНИЕТО НА МРЕЖАТА НА ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”**

### **2.1. Обща информация**

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

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

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

### **2.2. Цел**

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

### **2.3. Законова рамка**

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

- Директиви 91/440/ЕС от дата 29 юли 1991 г., 2001/12/ЕС, подновена от Директива 2004/51/ЕС;
- Директиви 95/18/ЕС от дата 19 юни 1995 г., 2001/13/ЕС и 2004/49/ЕС;
- Директива 2001/14/ЕС от 26 февруари 2001 г.;
- Директиви 96/48/ЕС, 2001/16/ЕС и 2004/50/ЕС за Участие в друго капиталово дружество;
- Директива 2004/51/ЕС за Международния товарен транспорт.

Всички тези Директиви могат да бъдат намерени на Европейския уеб сайт: [www.europa.eu.int](http://www.europa.eu.int) и на интернет сайта на ИА «ЖА».

Освен всички тях, съществуващото Национално законодателство, кодекси, наредби и др. също трябва да се посочат.

- Закон за железопътния транспорт (ЗЖТ) обн. ДВ, бр.97 от 28.11.2000 год. в сила от 01.01.2002 год., т.9, р.4, No. 592.
- Търговски закон;
- Закон за концесиите;

- Административно процесуален кодекс;
- Наредба 41 от 27.06.2001 год. за достъп и използване на железопътната инфраструктура, издадена от министъра на транспорта и съобщенията, обн. ДВ, бр.64 от 20.07.2001 год. в сила от 01.01.2002 год.; бр. 36 от 10.05. 2011 доп.,бр.50 от 30.05.2003 г.; в сила от 01.01.2002 г.; изм. и доп., бр.87 от 27.10.2006 г.; изм. и доп., бр.70 от 08.08.2008 г. изм. и доп., бр. 44 от 12.06.2009 г., в сила от 01.01.2010 г.; изм., г.; и доп., от 08.11.2011 г.
- Наредба № 46 от 30 ноември 2001 год. за железопътен превоз на опасни товари, обн.–ДВ, бр.107 от 11.12.2001 г.; в сила от 01.01.2002 г.; изм.и доп., бр.99 от 08.12.2006 г.; изм. и доп., бр. 63 от 03.08.2007 г.; изм. и доп., бр. 44 от 12.06. 2009 г. ;
- Наредба за категоризация на железопътните линии в Република България, включени в железопътната инфраструктура, и закриване на отделни линии или участъци от линии.
- Наредба № 57 За постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз (заг. изм. – ДВ, бр. 88 от 2007 г., бр. 84 от 2010 г., бр. 5 от 2012 г.) (обн., ДВ, бр. 55 от 25.06.2004 г., в сила от 26.06.2005 г., попр., бр.60 от 9.07.2004 г., изм. и доп., бр.91 от 15.11.2005 г., в сила от 1.01.2007 г., бр. 84 от 26.10.2010 г., бр. 5 от 17.01.2012 г.)
- Наредба № 59 от 5 декември 2006 г. За управление на безопасността в железопътния транспорт, издадена от Министерството на транспорта (Обн. ДВ. бр.102 от 19 Декември 2006г., изм. ДВ. бр.88 от 2 Ноември 2007г., и дол., бр.47 от 22.06.2010 г., бр. 101 от 28.12.2010 г.);
- Тарифа за инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура, одобрена с ПМС № 302 от 21.12.2001 год.

2.4. Състояние на настоящия документ и процедури по обжалване

Референтният документ на мрежата е изготвен за потенциални и настоящи превозвачи и Железопътни предприятия и за всички заинтересувани от товарните и пътнически железопътни транспортни услуги страни.

***Всички договори или споразумения, сключени между НК "ЖИ" и някое Железопътно предприятие, ползващо националната железопътна мрежа, се основават на правилата, определени от настоящия документ.***

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

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

## **2.5. Структура на референтния документ за състоянието на мрежата**

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

- Обща информация.



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

## **2.6 Период на валидност на настоящия документ**

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

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

Преди да бъде издаден, референтния документ се актуализира, като се отчитат и отразяват настъпилите промени в железопътната инфраструктура и правилата за разпределение на капацитет и моделите и тарифите за определяне на инфраструктурните такси.

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

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

В случай на съществена промяна, поради изменение на закона или на важна инвестиция, настоящият документ може да бъде обновен, ако ДП "НКЖИ" го счита за необходимо. Законът и други законови текстове се прилагат независимо от състоянието на обновяването на Референтният документ на мрежата.

## **2.7. Условия за издаване и продажба на референтния документ за състоянието на мрежата**

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

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

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

## **2.8. Контакти**

### **2.8.1 На държавно ниво**

Всички молби за прецизиране или допълнителна информация, свързани с общите разпоредби, включени в Референтния документ на мрежата, трябва да бъдат адресирани до Железопътния регулаторен орган (ИА "ЖА"):

- По пощата:
- По факса:
- По електронната поща:
- По телефона:

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

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

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

### **2.8.3 Речник на термините.**

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

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

### **3.1. Законова рамка**

Законовата рамка за достъп до инфраструктурата е описана в българския Закон за железопътния транспорт, Наредби 41 за достъп и използване на железопътната инфраструктура, Наредба 42 за лицензиране на железопътните предприятия за превоз

на пътници и/или товари и на лицата издаващи сертификата за безопасност и Наредба 59 за управление на безопасността в железопътния транспорт.

## **3.2. ОБЩИ УСЛОВИЯ ЗА ДОСТЪП**

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

Железопътната мрежа е равноправно достъпна за:

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

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

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

Изискванията и начина за лицензиране и придобиване на сертификата за безопасност са подробно описани в Наредба 42 за лицензиране на железопътните предприятия за превоз на пътници и/или товари, и на лицата издаващи, сертификата за безопасност.

Наличието на удостоверението за безопасност гарантира, че железопътният превозвач е изградил система за управление на безопасността в съответствие с изискванията на Наредба 59 и отговаря на изискванията за оперативна съвместимост (Наредба № 57 от 2004 г. и е в състояние да експлоатира мрежата по безопасен начин (чл.34, ал.1 от Наредба 59). Удостоверението за безопасност се издава от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация", като то е поименно, не подлежи на преотстъпване и се издава за срок от 5 години (чл.28 от Наредба 59).

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

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

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

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

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

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

3. Превозвачи, лицензирани от чужди железопътни администрации, могат да извършват транспортни услуги в железопътната инфраструктура, ако това е уговорено в двустранните и многостранните международни споразумения, по които Република България е страна (чл.43 от ЗЖТ и чл.4, ал.3 от Наредба 41).

Лицензите на чуждестранни железопътни превозвачи, издадени от чужди железопътни администрации, се признават за валидни, ако това е уговорено в едностранните и многостранни договори, по които Република България е страна, а условията за достъп до инфраструктурата се осъществява при условията на Наредба 41 за достъп и използване на железопътната инфраструктура и превозите се извършват при наличие на техническа съвместимост и съответна квалификация на персонала, зает с управление на возилата, съобразени с територията на Република България (чл.2 от Наредба 42 за лицензиране на железопътните предприятия за превоз на пътници и/или товари и на лицата издаващи сертификат за безопасност).

4. Могат да бъдат пропуснати през железопътната инфраструктура возила без сертификат за безопасност при еднократно преминаване по определен маршрут (локомотиви на чужди администрации, специални вагони, извънгабаритни возила и др.). Движението на тези возила се допуска след издаване на заповед на Генерален директор на ДП „НКЖИ”, в която се посочват всички ограничителни условия (чл.30, ал.8 на Наредба 42), съгласно „Правила за реда за еднократно преминаване, по определен маршрут, на железопътни возила без сертификат за безопасност”, публикувани на интернет страницата на компанията.

### **3.2.2. Процедури за достъп**

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

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

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

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

- Сертификат за безопасност, удостоверяващ годността на возилата и персонала за безопасна експлоатация по железопътната инфраструктура (вж. ЗЖТ и Приложение No 6 към чл.30, ал.4, т.1 на Наредба 42 за движение по железопътната мрежа без ограничение). Предвиден е и сертификат за безопасност за движение по железопътната мрежа при ограничителни условия – габарит, междурелсие, без автоматична локомотивна сигнализация, специални условия на движение и др. (вж. ЗЖТ и Приложение No 7 към чл.30, ал.4, т.2 на Наредба 42). Списъкът на лицата от персонала, заети пряко с управлението на возилата, за които е издаден сертификатът, е неразделна част от него. Този документ гарантира, че всички изисквания за безопасност, свързани с изискваните услуги, са изпълнени.

- Списък на превозните средства, който ЖП желае да използва, със съответния сертификат за безопасност.

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

- Видове транспортни услуги, които ЖП предприятие желае да извършва.
- Удостоверение за безопасност.
- Документ за застраховка или еквивалентен документ, показващ общата застрахователна сума в случай на произшествие, касаещо мрежата, железопътния персонал и клиентите. Ако ДП "НКЖИ" счете застрахователната сума за недостатъчна, тя уведомява Железопътния регулаторен орган (ИА"ЖА").

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

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

### **3.3. Общи търговски условия**

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

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

Договорът, с който се уреждат взаимоотношенията между ДП „НКЖИ” и превозвачите се сключва за срок от 5 години и се продължава за нов период след преразглеждане на лицензията на превозвача по реда на чл.41 от ЗЖТ и чл.13 от Наредбата за лицензиране на железопътни предприятия за превоз на пътници и/или товари и на лицата издаващи сертификат за безопасност (чл.33, ал.2 от ЗЖТ и чл.28 от Наредба 41). Той се сключва в срок до 3 месеца от издаване на лицензията на превозвача (чл.33, ал.3 от ЗЖТ).

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

## **4. ИНФРАСТРУКТУРА**

### **4.1. Определение**

Железопътна инфраструктура са (допълнителни разпоредби на ЗЖТ, &1, т.1):

- всички железни пътища и стационарни съоръжения, без тези по чл.2 от ЗЖТ, необходими за движението на железопътните возила и за сигурността на движението, включително железопътните линии и прилежащите към тях терени и пожарозащитни пояси;

- изкуствените съоръжения – мостове, тунели, надлези, подлези и съоръжения за предпазване от лавини и падащи камъни;

- горното строене на железния път – релси, траверси, релсови скрепления, стрелки и баластова призма;

- железопътните прелези и техните съоръжения;

- коловозното развитие на посредните, участъковите, разпределителните, пътническите и товарните гари, пероните товаро-разтоварните рампи към тях;
- осигурителните, сигнализационните и съобщителните съоръжения и инсталациите и съоръженията за производство, преобразуване и пренос на електрическа енергия за тяхното захранване;
- осветителните съоръжения и инсталации за осигуряване на безопасно движение в района на гарите;
- съоръженията за трансформиране и пренасяне на електроенергия за тягови нужди, включително тяговите подстанции, захранващите линии и контактната мрежа, стълбовете и другите съоръжения на енергосистемата за тягови нужди;
- терените и сградите, служещи за осигуряване на контрола по поддържането на железопътната инфраструктура;
- железопътните фериботни комплекси;
- терените и сградите в железопътните гари, които се осъществяват дейностите по управлението на движението на влаковете и другите технологични операции, свързани с експлоатацията на железопътната инфраструктура и безопасността на движението, терените, върху които са разположени средства за осигуряване безопасността на движението.

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

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

## **4.2. Описание на железопътната мрежа**

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

Имайки предвид обема на информацията и трудностите при осъвременяването на данните са възможни някои несъответствия между описанието по-долу и действителното състояние при реални условия. Следователно, на железопътните компании се препоръчва да се консултират с ДП "НКЖИ" за всички уточнения, които могат да са им необходими.

### **4.2.1. Географска идентификация**

#### **4.2.1.1. Линии**

##### **Основни параметри на железопътната мрежа**

##### **а) Технически данни**

- Обща разгъната дължина (ОРД) – 6 637 км, в т.ч.:
  - единични жп линии – 2 969 км (44,74% от ОРД)
  - двойни жп линии - 1 954 км (29,44 % от ОРД)
  - теснопътни жп линии (междурелсие 760 мм) — 125 км (1,88% от ОРД)
  - гарови коловози - 1 589 км (23,94 % от ОРД)
- Жп стрелки - над 7 500 бр.
- Жп тунели - 186 бр. с обща дължина 47,5 км
- Жп мостове - 982 бр. с обща дължина 41,4 км

- Прелези - 806 бр.
- Средна гъстота на жп мрежата - 61,3 км/1000 км територия

#### **б) Специфични особености**

- Криви с радиус до 500 м - 1694 бр., с обща дължина 618 км (9% от ОРД)
- Обща дължина на участъците по главните жп линии с:
- нарушен междуремонтен цикъл — около 2400 км (35.2% от ОРД)
- ограничения на скоростта - 162.0 км (4,4% от ОРД на главните жп линии)

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

#### **4.2.1.2. Гари**

Мрежата има 312 железопътни гари и 24 разделни поста. Подробна информация за гарите и разделните постове – видове, кодове, коловози, съоръжения и др. е представена в **Таблица 5** на Приложения към документа.

#### **4.2.1.3. Гранични преходи:**

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

##### **- с Република Гърция:**

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

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

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

##### **- с Република Румъния:**

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

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

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

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

#### **4.2.1.4. Пристанища:**

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

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

#### **4.2.1.5. Съоръжения:**

Списък на тунелите и мостовете в железопътната мрежа по километрично е представен в Анекс 2 (табл.2). Част от презлетите са дадени в таблицата с гарите (табл.3).

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

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

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

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

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

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

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

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

Състоянието на тази система пряко зависи от безопасността, качеството и ефективността на железопътната услуга. Неизправностите на ОТ са предпоставка за произшествие и увеличават риска за ползвателя на жп транспорт.

##### **Сигнализация**

Безопасното движение на влаковете по жп мрежата се сигнализира (разрешава), чрез подаване на светлинни сигнали - от светофори. Светофорите дават сигнали по скоростната или по обикновената сигнализация. Сигналните показания са съгласно действащата нормативна база (Наредба №58 на МТ от 2006г., Наредба за изменение и допълнение на Наредба №58 на МТ от 2006г. за правилата за техническа експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт обн., ДВ, бр. 73 от 2005 г.; изм., бр. 88 от 2007 г.; обн., ДВ, бр. 43 от 09.06.2009 г., в сила от 09.09.2009г.).

Към настоящия момент в жп мрежата на ДП "НКЖИ" са в експлоатация устройства и системи на осигурителната техника в гарите и междугарията, както следва:

##### **Гарови осигурителни инсталации**



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

- Маршрутно - компютърни централизации - 4 бр.;
- Релейни централизации с микрокомпютърна визуализация ЕЦ-М - МКВ - 4бр.;
- Релейни централизации тип МРЦ, ЕЦ – 190бр.;
- Електромеханични централизации - 39бр.;
- Релейни уредби за ключови зависимости – 84 бр.;
- Без осигурителна инсталация (пултове за временно управление) - 14бр.

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

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

Движението на влаковете в участъка Златица – Карлово се управлява от диспечерски център в София.

### **Автоматични прелезни устройства**

От всички железопътни прелези, **506броя са оборудвани с елементи и устройства, осигуряващи безопасното преминаване на влак през прелеза, а 155 са съоръжени с шосейни светофори с трета бяла светлина** както следва:

- електрически бариери – 134 бр.
- автоматични прелезни устройства с бариери - 94бр.
- автоматични прелезни сигнализации - 278 бр.
- ръчни бариери с електрическо задвижване- 8 бр.

### **Система ERTMS/ETCS**

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

### **Междугарови осигурителни системи**

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

- **ПАБ — релейна полуавтоматична блокировка**, с която са съоръжени около 2153 от жп мрежата;

- **Автоблокировка с проходни сигнали** – 422 km (разгъната дължина) от жп мрежата;

- **Автоблокировка без проходни сигнали с броячи на оси** - съвременна система не изискваща напавата на изолирани джонтове, с която са съоръжени 1022 km от жп мрежата (разгъната дължина).

**МAB (междугарова автоблокировка) – 38 km.**

**Директна обвързка – 6 km.**

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

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

Съоръжеността на участъци са посочени в приложение - **карта „Системи за осигуряване движението на влаковете“**.

### **4.2.1.6.2. Телекомуникации**

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

Телефонните централи са с общ капацитет около 27 000 абонатни поста, покриващи напълно цялата железопътна мрежа в страната и предоставящи стандартни общослужебни телефонни връзки за организиране на технологичните железопътни процеси и превози. В по големите и главни железопътни възли телефонните централи са цифрови, а в част от гарите и обслужващи отделни локални участъци – малки аналогови координатни телефонни централи. Въведено и се ползва напълно автоматично избиране в цялата мрежа, както и към съседни железопътни инфраструктурни администрации. Цифровите телефонни централи предоставят и редица допълнителни услуги, характерни за цифровите системи и по желание на абонатите, включително и връзки към обществените телекомуникационни мрежи за абонатите в някои големи жп възли.

#### **Кабелни системи**

ДП "НКЖИ" има положени в зоната на отчуждение на железния път (сервитутната ивица), по протежение на железния път магистрални медни кабели тип МККАЕПБПж 4x4x1.2+15x4x1.2. В гарите са положени вътрешно -гарови кабели за нуждите на телекомуникациите ТЗА и ТППБ с различен капацитет, съобразно нуждите. Общата дължина на положените медни кабели е 3 800 km.

По някои жп линии и участъци има положени оптични кабели със различен капацитет от 24 до 36 оптични нишки. Това са 6-та жп линия София – Перник – Радомир – Гюешево, участък от 5-та жп линия Благоевград – Кулата, 1-ва жп линия в участъците София – Драгоман – Калотина запад и Веринско – Костенец и Пловдив – Първомай, както и в участъка Русе – Дунав мост Русе. В жп възел София има изграден оптичен градски ринг, който обхваща всички сгради на ДП "НКЖИ" и поделенията и, намиращи се в град София. Общата дължина на оптичните магистрални кабели към 2011 г. е 395 km.

#### **Преносни системи**

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

По оптичните кабелни трасета има изградени високоскоростни системи за цифрови пренос от синхронна цифрова йерархия SDH с капацитети STM 1 и STM4, както и STM 16 за участъка Пловдив-Първомай.

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

изграждащите се цифрови преносни системи е възможно скоростно пренасяне на големи обеми от трафична информация.

### **Мрежа за предаване на данни**

Мрежата за предаване на данни е изградена на базата на съществуващата телекомуникационна медна преносна система. По тази причина позволява пренос на данни със скорост до 33,6 kBit/s по протокол X.25. В участъците с изграден оптичен кабел и цифров пренос са възможни и значително по-високи скорости и съвременни услуги за пренос на данни (2MBit/s, 10MBit/s).

Всички изброени дотук системи от ведомствената телекомуникационна мрежа на ДП "НКЖИ" могат да предоставят на лицензирани железопътни превозвачи услуги, изброени в раздел II на Анекс 7 – Допълнителни и съпътстващи услуги.

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

### **Диспечерски системи**

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

### **Телексни връзки**

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

### **Селекторни връзки**

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 жп възли.

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

За нуждите на безопасността на движението на влаковете и съобразно нормативните документи на Министерството на транспорта, 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 жп участъците и са задължителни за всички участници в движението по съответната жп линия. Влаковата диспечерска радиовръзка работи в честотния диапазон 450 MHz (0.7 m). Покрити с радиосигнал са всички главни магистрални жп линии – 2400 km.

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

Конкретното приложение на телекомуникационните системи е дадено в Анекс 2 – фигура 3 карта „Системи за телекомуникации“.

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

Съоръженията за електроснабдяване и енергиен контрол (ЕС и ЕК) служат за захранване на съоръженията на осигурителни и телекомуникационни техники, отопление на железопътни стрелки, пилонно и перонно осветление, осветление на перонни площадки, чакални, вътрешни сградни инсталации. Снабдяват с електроенергия, наематели на площи отдадени под наем. Те включват 314 броя трафопоста 20 (10) kV/0.4 kV, 1081 бр. пилони за осветление и 2086 бр. отоплявани стрелки и 2697 km. Захранващи въздушни и кабелни линии средно напрежение (СН) и ниско напрежение (НН) до потребителите.

Основните светлинни източници на пилоните, които се експлоатират, са лампи с мощност 1500 W, 250W, 400W

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

По степен на завършена електрификация България заема водещо място в сравнение със страните от Източна Европа. От общата разгъната дължина електрифицираните железопътните линии са 4 882 km, което представлява 67% от общата дължина на железопътната мрежа.

На територията на Република България са разположени 49 бр. стационарни и една подвижна тягови подстанции (ТПС). Проблем са комутационните съоръжения, акумулаторни батерии и др. с ниска надеждност, неотговарящи на изискванията за телеуправление и на Европейските норми и стандарти.

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

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

- Номинално напрежение – 25 kV;
- Минимално напрежение – 19 kV;
- Максимално напрежение – 27,5 kV;
- Честота 50 Hz;

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

*Заплащане на тяговата електроенергия.*

За момента „ТРЕН“ ЕООД продава електроенергия на превозвачите, които я разпределят помежду си, съгласно реализираните брутотонкилометри.

*Ограничения по фидерни зони.*

Съгласно „Техническа спецификация за оперативна съвместимост за подсистема “Енергия““, приета с решение на Европейската комисия за транспортната железопътна система, Приложение 4 към член 5, ал. 1 на Наредба № 57, Приложение “0“ т.0.2.

Максималният разрешен ток на влака е определен на 500 А за свързващи линии - каквито са повечето от нашите ел. жп линии, а за модернизирани - 600 А, каквато е линията в електрифициран участък Дупница – Кулата/Петрич.

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

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

Железен път

- междугария, разстояния, разстояния всичко, меродавни наклони и теглителни норми на локомотивите във влаково движение (табл.1.1 :- 1.3, фиг.1);
- международни железопътни коридори, преминаващи през Република България (фиг.6);
- постоянни намаления (табл.2)
- скорости за движение на влаковете (табл.3);
- тунели и мостове (табл.4.1 :- 4.10);
- карта на структурата на жп секциите (фиг.1);
- информация за необходимите „прозорци" за ремонтни работи по железния път (табл.3А);

- списък с гарите и информация за тях (табл.5);

- натоварване на ос (табл.7);

Системи за сигнализация и телекомуникации.

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

Енергетика

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

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

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

#### **4.3. ОГРАНИЧЕНИЯ ЗА ТРАФИКА**

##### **4.3.1. Опасни товари**

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

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

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

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

### **4.3.3. Работно време.**

Част от гарите са закрити за част от денонощието за служба движение, което води до ограничения в трафика. Информация за работното време на гарите е дадена в табл.5 на Анекс 2.

## **5. РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА КАПАЦИТЕТА**

### **5.1. Законова рамка**

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

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

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

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

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

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

Управлението на разпределените влакови трасета в реално време се извършва по условията на чл.45 от "Правила за движение на влаковете и маневрената работа в Железопътния транспорт", като влаковете имат предимство по категории, както следва:

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

2. пътнически влакове със специално предназначение;

3. експресни пътнически влакове;

4. бързи пътнически влакове;

5. международни пътнически влакове;

6. крайградски пътнически влакове;

7. обикновени пътнически влакове и трудово-служебни влакове;

8. смесени влакове;

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

10. международни товарни влакове за комбинирани превози;

11. експресни товарни влакове;

12. директни товарни влакове и помощни локомотиви за товарни влакове;

13. локални товарни влакове;

14. работни влакове;

15. маневрени влакове, изолирани локомотиви и всички други возила.

Категорията на военните влакове се определя при назначаването им. При разминаване на два влака, от една категория при равни други условия, влаковете се пропускат по преценка на влаковия диспечер.

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

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

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

## **5.2. Описание на процеса**

При разпределение на железопътния капацитет се спазва следната последователност:

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

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

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

- нова стратегия за превози на ЖП;

- промяна на техническите параметри на железопътната инфраструктура в отделни участъци;

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

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

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

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

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

Целта на технико-икономическото изследване е:

- Да се придобие по-добра представа за очакваното търсене на маршрути;

- Да се изпълнят последователни консултации с Железопътните предприятия;
- Да се предвиди отговора на ДП "НКЖИ", когато искането за маршрут е действително подадено.

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

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

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

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

В нормативния ГДВ, който се изготвя ежегодно се разпределят исканите маршрути от ЖП, като се спазват следните основни правила:

- В едно трасе може да се резервира само един влак;
- По международните трасета може да се резервира и повече от един международен влак, като назначаването на един влак изключва назначаването на другите номера влакове по това трасе в рамките на денонощието;
- ЖП не могат да преотстъпват трасета.

##### **5.4.1. Искане за маршрут на влак**

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

- един път годишно за основния годишен ГДВ, като в срок до 15 ноември подписват списъка на годишно резервираните влакове;
- един път месечно, до 15-то число на предходния месец, за всички трасета за влакове и изолирани локомотиви с неопределен предварителен план за движение, заявени от превозвача и утвърдени в ГДВ и извънредни трасета, поискани от превозвача разработени и утвърдени от Управителя със съответен документ.
- един път дневно за нерезервирани трасета.

Всяко искане за международен маршрут трябва да бъде изпратено до ДП "НКЖИ" като се използва приложения „формуляр за маршрут” (Анекс 6 към Референтния документ).

Маршрутите, предназначени за контейнерен транспорт и на опасни товари, трябва да бъдат посочени по време на искането, като техните специфични условия за включване се посочат в диаграмата на влаковете.

##### **5.4.2.Общи предвиждания**

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

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



- Искане, получено от ДП "НКЖИ" след крайния срок за подаване на заявки за капацитет;

- Искане за маршрут до определено място за удовлетворяване на извънредни нужди на Железопътните предприятия.

В референтния документ за мрежата се използват означенията:

(Г + 1), където Г е годината на Референтния документ на мрежата, а Годината (Г+2) - означава втората година след публикуването на Референтния документ за състоянието на мрежата.

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

Тъй като графика за движение на влаковете (графикът на услугите предоставяни на ЖП) вече се прилага от датата на публикуване на този референтен документ за мрежата, ДП "НКЖИ" може да разпредели само остатъчния капацитет.

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

Времето за отговор е:

- 2 календарни дни, ако трябва да се създаде трасе по поръчка;
- 1 календарен ден, ако трасето го има налично в годишния ГДВ;
- краткосрочно оперативно планиране на влаковата работа - в рамките на текущото денонощие.

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

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

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

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

Фаза А: Маршрутни профили, проучване на стратегическите нужди за период над една година - **период Г-48м до Г-24м**, където Г е годината на влизане на новото разписание на влаковете в сила (00:01 часа на втората събота на декември), 48м и 24м са съответния брой месеци.

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

**Период Г-23м до Г-12м.**

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

**Международни каталожни трасета - публикуват се в Г-11м.**

Целта на тези каталози е да покажат на заинтересованите клиенти възможностите за международни трасета, както за годишното разписание, така и като отговор на ad-hoc заявки. Във връзка с това ДП "НКЖИ" представя технически стандартни национални трасета, които са предварително планирани и които могат да влязат в състава на каталожните трасета. Мениджърът на коридора определя каталожните трасета, които да бъдат публикувани. Каталог трасета може да бъде променян в следствие работи по поддръжка или основен ремонт, които се извършват по

инфраструктурата от един или повече членове. Това се съобщава ясно и се информират навреме железопътните предприятия.

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

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

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

Каталогът се издава до края на Г-11м.

Международните търговски трасета се публикуват на сайта на RNE и са под отговорността на мениджъра на коридора.

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

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

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

Период Г-8м до Г-6м (априлска платформа на RNE за координация на разписанието).

Датата за получаване на заявки в ИМ е вторият понеделник на април преди старта на годишното разписание.

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

Период Г-6м до Г-5м (юлска техническа платформа на RNE за разписанието)

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

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

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

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

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

Крайното разписание се уточнява и довършва преди да влезе в сила.

#### **Разпределяне на трасета в оставащия капацитет по време на действащото разписание.**

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

ДП "НКЖИ" участва в коридор №9 на Rail Net Europe (фиг.7).

Заявките за международен трафик са дадени в Анекс 6.

Всички международни трасета се договарят и се определят след съгласуване на разписанията на влаковете съвместно с ЖП на Forum Train Europe (FTE), като се отчитат вече разработените и съществуващи каталожни трасета по коридорите на RNE. Тези трасета се установяват не по-късно от 11 месеца преди графика за движение на влаковете да влезе в сила.

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

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

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

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

ДП "НКЖИ" представя на "ЖП" проект за нормативи за ГДВ, влизащ в сила от средата на месец декември същата година.

Нормативите включват данни за:

- Максимално допустими скорости за движение на пътнически и товарни влакове по отношение на железния път по междугария (табл.3 от Анекс 2);
- Постоянни ограничения на скоростите за движение на пътнически и товарни влакове с километричното им положение по междугария (табл.2 от Анекс 2);
- Максимално допустими скорости за движение на влакове при преминаване през стрелки в гари, разделни постове и на междугария (табл.2 от Анекс 2);
- Участъци и междугария, в които при изправни устройства на осигурителната техника е разрешено обезличено движение на влаковете (табл. № 10 от Анекс 2)

ДП "НКЖИ" предоставя на „ЖП“ данни за планирани строителни и ремонтни работи по железопътната инфраструктура (табл.6 от Анекс 2) с посочени:

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

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

Сроковете за международните трасета са съгласно Директива 2001/14/ЕО и приетите от RNE.

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

"ЖП" предоставя скоростите за движение по междугария по отношение на подвижния железопътен състав (ПЖПС) и проект на съкратени разписания на влаковете по ГДВ, влизащ в сила от средата на месец декември същата година. Съкратените разписания включват следните данни за всички категории влакове:

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

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

За периоди на завишени превози с неритмичен характер железопътните превозвачи заявяват и допълнителни влакове. За тези влакове се дават данните описани по-горе.

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

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

Основните етапи при разработване на ГДВ са:

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

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

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

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

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

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

ЖП" си запазват правото:

- при възникнали потребности да заявяват промени в разписанията, режима за ползване,
- периода и/или календарния план за движение;
- промени в организацията за обслужване с подвижен състав;
- да заявява извънредни трасета (непредвидени в ГДВ).

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

Телеграми до заинтересованите служби подготвят и издават::

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

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

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

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

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

За да се постигне оптимална ефективност, маршрутите са организирани в групи с еднаква или почти еднаква скорост.

Категориите влакове, които имат еднакви скорости.

- Товарни влакове: директни товарни влакове; блок-влакове;
- Пътнически влакове: международни пътнически влакове; експресни влакове; бързи влакове; пътнически влакове; крайградски пътнически влакове.
- Изолирани локомотиви и др.возила.

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

За да се улесни координирането на най-натоварените линии от мрежата, НК "ЖИ" разработва за всяка въпросна ос програма за разпределение на капацитета, която съдържа следната информация:

- Описание на настоящата ситуация;
- Предвидима еволюция на търсенето;
- Решения, които могат да бъдат осъществени в кратко време за оптимизиране на предлагания капацитет;
- Таблици за разпределение на капацитета.

#### **5.5.5. Процедура за обработка на жалбите**

Когато някой кандидат не е удовлетворен от направеното предложение, ДП "НКЖИ" изпраща оплакването до другите кандидати за преразглеждане и решаване по пътя на преговори, взаимни консултации и обмен на мнения.

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

#### **5.5.6. Претоварени линии**

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

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

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

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

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

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

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

### **5.6.1. Общи**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

В срок до **15** юли отдел „Разписания на влаковете” при ДП ”НКЖИ” разработва и представя на „ЖП” работен екземпляр на комплект графически разписания и на магнитни носители подробните разписания на заложените в графика влакове.

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

#### **5.6.4. Ненасрочени работи**

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

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

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

#### **5.7. Ползване и правила за анулиране**

Управителят на инфраструктурата може да наложи отказ от предоставено трасе предимно в случаите на наситена инфраструктура, когато превозвачът го използва в течение на минимум един месец под праговете определени в документа за състоянието на мрежата и договора със съответния превозвач, при условие, че недостатъчното и използване не се дължи на причини извън превозвача (чл.24, ал.1 от Наредба 41).

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

Цялата информация, свързана с особените стокови пратки, трябва да бъде предоставена на ДП ”НКЖИ” по време на искането на маршрут.

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

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

### **6. УСЛУГИ**

#### **6.1. Законова рамка**

Услугите се предоставят въз основа на условията на Закона за железопътния транспорт (обн. ДВ, бр.97/2000 г.) и Наредба № 41 от 27.06.2001 год.

#### **6.2. Минимален пакет услуги.**

Услуги, включващи се в достъпа до железопътната инфраструктура са:

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



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

Услугите за обслужване и поддръжка са:

1. Използване на системите за енергозахранване на ел.тракция, при наличие на такава;
2. Ползване на съоръжения за зареждане с гориво;
3. Използване на сгради и други съоръжения в пътническите гари (т.7.3.2.);
4. Използване на товаро-разтоварни площадки или терминали;
5. Използване на разпределителните гари;
6. Използване на гарите за композиране на влаковете;
7. Използване на коловози за гарирание на возила (т.7.3.2.);
8. Използване на съоръжения за поддръжка и други технически съоръжения.

### **6.4. Допълнителни услуги**

Допълнителните услуги са:

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

### **6.5. Съпътстващи услуги**

Съпътстващите услуги са:

- Осигуряване на достъп до телекомуникационната мрежа (т.7.3.4.);
- Предоставяне на допълнителна информация;
- Осигуряване на технически контрол на подвижния състав и други (т.7.3.4.).

(Приложение към чл.7, ал.1 и чк.17, ал.2 на Наредба 41)

Приетата заявка дава право за използване на инфраструктурата със заплащане на съответните такси, като при допълнителна договореност между превозвача и ДП "НК ЖИ" срещу заплащане могат да бъдат осигурени допълнителните и съпътстващи съгласно приложението въз основа на обявена ценова листа (чл.17 от Наредба 41).

*Заплащането на услугите за обслужване и поддръжка, както и на допълнителни и съпътстващи услуги не се включва в размера на инфраструктурните такси (чл.7, ал.12 от Наредба 41).*

## **7.ТАКСИ**

### **7.1.Законова рамка**

Достъпът и използването на железопътната инфраструктура се третира от:

- Закона за железопътния транспорт;
- Наредба 41 за достъп и ползване на железопътната инфраструктура ;
- Тарифа за инфраструктурните такси, събирани от ДП "НКЖИ", одобрена с ПМС.

## 7.2.Методика на таксуване

Методиката на таксуване е базирана на маргинални разходи за поддържане на железопътната инфраструктура, като се използва иконометричен подход за определянето им.

### 7.2.1.Определяне на маргиналните разходи

*В настоящата методика маргиналните разходи се определят за поддържане на железопътната инфраструктура.*

Маргиналните разходи се определят като производна на разходите спрямо трафика. Трафикът може да се оценява с влак километри или с бруто тон километри.

$$MC = \frac{\partial C}{\partial Tr} = \frac{\partial C}{\partial Qbr} = \frac{1}{L} \cdot \frac{\partial C}{\partial Q} = \varepsilon \cdot AC$$

$MC$  - маргинални разходи;

$C$  - разходи за поддържане на железопътната инфраструктура;

$L$  - дължина на железопътния участък (тя е константа и при диференциране може да бъде извадена пред диференциала);

$Qbr$  - бруто тон километра реализирани в железопътния участък;

$Q$  - бруто тона реализирани в железопътния участък;

$\varepsilon$  - коефициент на еластичност на разходите за поддържане на железопътната инфраструктура спрямо реализираните бруто тона;

$AC$  - средни разходи определени на бруто тон километър или влак километър в зависимост от избрания показател за оценка на маргиналните разходи. В случая това са бруто тон километра.

Железопътната мрежа е разделена на: 19 железопътни участъка; група съдържаща второстепенните линии; основни железопътни възли: железопътен възел София, железопътен възел Горна Оряховица, железопътен възел Русе; централна гара София. Данните за тези железопътни обекти са за 2006 и 2007 год.

За всеки железопътен участък маргиналните разходи се определят по следния начин:

$$MC_i = \frac{\partial C_i}{\partial Tr_i} = \frac{1}{L_i} \cdot \frac{\partial C_i}{\partial Q_i}, \text{ където } i \text{ е индекс на железопътния участък (железопътния}$$

обект).

Ако горната формула се умножи по  $\frac{C_i}{Q_i} \cdot \frac{Q_i}{C_i}$ , то нищо няма да се промени и се получава следното:

$$MC_i = \frac{\partial C_i}{\partial Tr_i} = \frac{1}{L_i} \frac{\partial C_i}{\partial Q_i} \frac{C_i}{Q_i} \cdot \frac{Q_i}{C_i} = \frac{1}{L_i} \frac{\partial C_i}{C_i} \frac{Q_i}{\partial Q_i} \frac{C_i}{Q_i} = \frac{\partial \ln C_i}{\partial \ln Q_i} \frac{1}{L_i} \frac{C_i}{Q_i} = \frac{\partial \ln C_i}{\partial \ln Q_i} \frac{C_i}{Qbr_i}.$$

Трябва да има в предвид, че за да се стигне до крайния резултат са приети следните преобразования:

$$\frac{\partial C_i}{C_i} = \partial \ln C_i; \quad \frac{Q_i}{\partial Q_i} = \frac{1}{\partial \ln Q_i}; \quad \frac{\partial C_i}{C_i} \frac{Q_i}{\partial Q_i} = \frac{\partial \ln C_i}{\partial \ln Q_i}; \quad L_i Q_i = Qbr_i$$

В крайна сметка за маргиналните разходи се получава:

$$MC_i = \frac{\partial C_i}{\partial Tr_i} = \frac{\partial C_i}{\partial Qbr_i} = \frac{\partial \ln C_i}{\partial \ln Q_i} \frac{C_i}{Qbr_i} = \varepsilon_i AC_i, \text{ където:}$$

$\varepsilon_i$  - коефициент на еластичност на разходите за дадения участък спрямо реализираните (превозените) бруто тона;

$AC_i$  - средни разходи за участъка определени за бруто тон километър.

Задачата е да се определят разходите  $C$ , като се използват наличните данни за състоянието на железопътната инфраструктура, трафика и разходите за поддържане за определен брой години. Функцията има следния общ вид -  $C = f(I, Tr, D, T)$ . В нея присъстват пет типа данни: за инфраструктурата ( $I$ ), за трафика ( $Tr$ ), фиктивни променливи ( $D$ ), данни за разходите ( $C$ ) и фиктивни променливи, указващи за коя година са данните ( $T$ ).

Идеята е да се получи иконометричен модел от вида:

$$\ln(C) = \alpha + \beta_1 \ln(Tr) + \beta_2 [\ln(Tr)]^2 + \beta_3 [\ln(Tr)]^3 + \beta_j \ln(I) + \gamma_k D + \delta_l T, \quad \text{където:}$$

индекса  $j$  е свързан с броя на променливите, отнасящи се за железопътната инфраструктура; индекса  $k$  е свързан с броя на фиктивните променливи, чието влияние се отчита и индекса  $l$  е свързан с фиктивните променливи, отчитащи годините.

Използвайки горното уравнение за маргиналните разходи се получава:

$$MC_i = \frac{\partial C_i}{\partial Tr_i} = \frac{\partial C_i}{\partial Qbr_i} = \frac{\partial \ln C_i}{\partial \ln Q_i} \frac{C_i}{Qbr_i} = \varepsilon_i AC_i = [\beta_1 + 2\beta_2 \ln Q_i + 3\beta_3 (\ln Q_i)^2] \frac{C_i}{Qbr_i}.$$

Вижда се, че коефициента на еластичност е:

$$\varepsilon_i = \beta_1 + 2\beta_2 \ln Q_i + 3\beta_3 (\ln Q_i)^2, \text{ а средните разходи са:}$$

$$AC_i = \frac{C_i}{Qbr_i}.$$

## 7.2.2. Иконометричен модел.

1. Данни за инфраструктурата.

- дължина на железопътната линия -  $L_i$ ;
- коефициент, отчитащ разгъната дължина на железопътната линия към дължината и -  $K_i = \frac{L_{razg,i}}{L_i}$ ;

- брой на гарите в участъка -  $G_i$ ;

- линии със скорости по-големи от 90 км. (фиктивна променлива) -  $D_{L,i}^{>90}$

2. Данни за трафика.

- реализирани бруто тона в железопътния участък -  $Q_i$ ;
- съотношение между бруто тон километрите реализирани от товарните и бруто тон километрите реализирани от пътническите превози -  $\frac{Qbr_{tov,i}}{Qbr_{pat,i}}$ .

3. Фиктивни променливи свързани с:

- разходите реализирани във второстепенните линии -  $D_{vl,i}$ ;
- разходите реализирани в железопътен възел София -  $D_{VS,i}$ ;
- разходите реализирани в централна гара София -  $D_{CG,i}$ ;
- разходите реализирани в железопътен възел Горна Оряховица -  $D_{VGO,i}$ ;
- разходите реализирани в железопътен възел Русе -  $D_{VR,i}$ .

4. Данни за годината.

- фиктивна променлива за 2006 год. -  $D_{2006}$ ;
- фиктивна променлива за 2007 год. -  $D_{2007}$ .

5. Данни за разходите.

- разходи за железопътния участък. -  $C_i$ ;

- логаритъм на разходите за железопътния участък -  $\ln(C_i)$ .

6. Случайна компонента -  $v_i$ .

Уравнението приема вида:

$$\ln(C_i) = \alpha + \beta_1 \ln(Q_i) + \beta_2 [\ln(Q_i)]^2 + \beta_3 [\ln(Q_i)]^3 + \beta_4 \ln(L_i) + \beta_5 \ln\left(\frac{L_{razg,i}}{L_i}\right) + \beta_6 D_{L,i}^{>90} + \beta_7 \ln\left(\frac{Qbr_{tov,i}}{Qbr_{pat,i}}\right) + \beta_8 \ln(G_i) + \gamma_1 D_{vl,i} + \gamma_2 D_{vs,i} + \gamma_3 D_{CG,i} + \gamma_4 D_{VGO,i} + \gamma_5 D_{VR,i} + \delta_1 D_{2006} + \delta_2 D_{2007} + v_i$$

Като се има предвид, че  $MC_i = \frac{\partial \ln C_i}{\partial \ln Q_i} \frac{C_i}{Qbr_i} = \varepsilon_i AC_i$  и се замести  $\ln(C_i)$  от горната формула за маргиналните разходи се получава:

$$MC_i = \varepsilon_i AC_i = [\beta_1 + 2\beta_2 \ln Q_i + 3\beta_3 (\ln Q_i)^2] \frac{C_i}{Qbr_i}.$$

Коефициентите имат следните стойности:

$$\beta_1 = 0,405373;$$

$$\beta_2 = -0,06701;$$

$$\beta_3 = 0,002814.$$

Стойностите на търсените коефициенти  $\beta_1$ ,  $\beta_2$  и  $\beta_3$  са получени въз основа на данни за 2 години - 2006 и 2007 за 19 основни железопътни участъка, второстепенни линии и основни железопътни възли.

След получаване на нужните коефициенти, функцията на маргиналните разходи придобива вида:

$$MC_i = \varepsilon_i AC_i = [0,405373 - 2,0,06701 \cdot \ln Q_i + 3,0,002814 \cdot (\ln Q_i)^2] \frac{C_i}{Qbr_i}.$$

Коефициента на еластичност е:

$$\varepsilon_i = 0,405373 - 2,0,06701 \cdot \ln Q_i + 3,0,002814 \cdot (\ln Q_i)^2$$

За всеки от железопътните участъци са получени коефициенти на еластичност, средни разходи и маргинални разходи. На тяхна база са получени средната стойност на коефициента на еластичност за железопътната мрежа -  $\varepsilon = 0,3328348$  и средните разходи за бруто тон километър - **0,011923938** лв.

Маргиналните разходи са **0,0039687** лв./бруто тон км., като са получени по следния начин:

$$MC = \varepsilon \cdot AC = 0,3328348 \cdot 0,011923938 = 0,0039687 \text{ лв./бруто тон км.}$$

### 7.2.3. Определяне на инфраструктурните такси на база маргинални разходи за поддържане на железопътната инфраструктура.

Определянето на инфраструктурните такси става на база получените маргинални разходи за бруто тон километър и нормативно приета средна стойност на брутното тегло на един влак за железопътната мрежа. Въз основа на това се получават и средните за мрежата разходи за влак километър.

При средно брутно тегло на един влак (има се предвид и теглото на локомотива) от 1045 тона (нормативно приети) се получава средна ставка за тон километър 4,15 лв.

Използва се метода на коефициентите за настройване на инфраструктурните такси по пазарни сегменти.

В долната таблица са показани стойностите на коефициентите, отчитащи пазарния сегмент и съответните инфраструктурни такси.

**Средна ставка - 4,15 лв./влак км.**

Пазарен сегмент (вид железопътен превоз)	Средна ставка (лв./влак.км.)	Коефициент
Товарни влакове	7,3362	1,77
Експресни и международни пътнически	5,8052	1,4
Блок влакове	5,125	1,23
Пътнически, бързи и крайградски влакове и изолирани машини по I кат.линии	2,9526	0,7
Пътнически, бързи и крайградски влакове и изолирани машини по II кат.линии	1,4764	0,35

## 7.3. Система на таксуване

### 7.3.1. Структура на инфраструктурните разходи

Разходите за поддържане и ремонт на инфраструктурата включват разходите по икономически елементи на инфраструктурните поделения и инфраструктурната част на поделение „Управление на движението на влаковете и капацитета” (УДВК).

#### Поделение "Железен път и съоръжения"

Разходи, свързани с основната дейност на поделението:

- За материали, горива, амортизации, външни услуги, заплати и социални осигуровки на работниците свързани с поддържане, ремонт на железния път, поддържане на земното платно, гаровите коловози стрелки, поддържане и ремонт на прелези, подновяване на железен път, ремонт на железопътни съоръжения, мостове, тунели, сгради.

Разходи свързани със спомагателна дейност, общопроизводствени, административно – управленски разходи.

- Ремонт на тежка и лека пътна механизация, транспортни средства, влекачи строително – ремонтна дейност на жп. секции, поддържане на разсадници, цветарници .

- За материали, горива, ел.енергия, амортизация, външни услуги.

#### Поделение "Сигнализация и телекомуникации"

Основна част от разходите на поделението са свързани с неговата основна дейност Те включват разходи за:

- За заплати и социални осигуровки на работниците свързани с ремонт и поддържане на - ТТ съобщения и кабелни линии, механични и електрически

осигурителни инсталации, автоматична и полуавтоматична блокировка, диспечерска централизация, издръжка на електротехническа лаборатория, силнотоките инсталации с високо и ниско напрежение, билетопечатащи машини, принтери за билетоиздаване.

- За материали, горива, ел. Енергия, амортизация, външни услуги.

#### **Поделение "Енергетика"**

Разходите на това поделение по основната дейност са свързани с :

- За заплати и социални осигуровки на работниците по поддържане и ремонт на контактната мрежа, тяговите подстанции, издръжка на механизация за поддържане и ремонт на контактната мрежа и тяговите подстанции.

- За материали, горива, ел. енергия, амортизационни отчисления за контактна мрежа и тяговите подстанции, външни услуги.

#### **Поделение "Управление на движението на влаковете и капацитета"**

Разходите, свързани с поддържането и ремонта на гаровите съоръжения, като част от разходите на стопанство „Управление на движението на влаковете и капацитета“, касаещи експлоатацията на инфраструктурата в гарите (обособени пътнически гари, товарни, разпределителни и гари със смесена дейност). Те включват разходи за :

- Заплати на работниците (ръководител смяна, диспечер, ръководител движение, постови стрелочник, работници по поддръжка и ремонт на гаровите съоръжения), заети с тази дейност .

- Текущ и основен ремонт на сградите в гарите .

- Материали, горива, ел. енергия, амортизации и външни услуги .

Структурата на разходите, свързани с поддържането и ремонта на инфраструктурата е по действащо в момента разпределение на разходите в ДП „НКЖИ” .

### **7.3.2. Определяне глобалния размер на таксите**

За услугите, които инфраструктурното предприятие предоставя на превозвачите се налага събиране на такси, обвързани с разходите насочени за различните услуги .

Сумата, която ДП „НКЖИ” следва да получи от таксите за достъп трябва да осигуряват покриване на разходите, свързани с текущото поддържане и ремонт на железопътната инфраструктура. Тава са дейности по текущия ремонт на железопътните линии, гарите, съоръженията, осигурителни средства, електрозахранващите и телекомуникационни системи и експлоатацията на жп. инфраструктура .

Дейностите на ДП „НКЖИ” по изграждането и развитието на железопътната инфраструктура се финансира от Държавния бюджет в рамките на дългосрочен договор, вземайки под внимание приносът на инфраструктурата за икономическия и социален живот на нацията, предимствата и по отношение на околната среда, безопасността и енергията .

На база обобщения отчет за разпределяне разходите за дейността на ДП „НКЖИ” по вид трафик са представени общите разходи за дейността на инфраструктурните стопанства, в това число свързаните с текущото поддържане и ремонт на инфраструктурата / без амортизационни отчисления / .

В разходите за текущо поддържане на поделение "Железен път и съоръжения" са включени и разходите за среден ремонт, изпълняван по стопански начин и чрез възлагане, който представляват около 9 – 10 % от общите разходи на стопанството .

### 7.3.3. Формиране на таксите

Моделът за определяне на таксите за достъп и използване на инфраструктурата предлага инфраструктурните такси да са под формата на :

#### **Постоянна такса**

Определянето на такава такса трябва да се възприеме като цена за резервация и достъп до инфраструктурата .

Тази цена се отнася на влаккилометър от използвания маршрут с различни цени за електрифицирани и неелектрифицирани маршрути .

Не се придвижда постоянна такса за теснопътни линии .

Определя се отделно за пътнически и товарни превози .

#### **Променлива такса**

Включва такси за :

- Използване на железен път - отнасят се на бруто тонкилометър;
- Използване на ел. инсталации - отнасят се на влак километър;
- Използване на контактна мрежа - отнасят се на влак километър;
- Управление на движението - отнасят се на влак километър.

Определят се отделно за пътнически и товарни превози

#### **Определяне на постоянната такса**

Постоянните такси представляват 20 % от разходите за текущо поддържане на инфраструктурата . Те трябва да осигуряват покриване на разходите, свързани с управление и контрол на трафика (система за отчетност, службите, осигуряващи експлоатацията на инфраструктурата). т.е. да се поддържа в експлоатационна готовност мрежата, дори при липса на влаково движение .

Участъците от жп. мрежата са групирани на електрифицирани и неелектрифицирани I-ва и II-ра категория.

#### **Определяне на променлива такса**

При определяне на променливите такси се използва следната постановка: нивото на таксите е пропорционално на направените в мрежата или в конкретен участък разходи за текущо поддържане и ремонт на инфраструктурата .

Разходите за текущо поддържане и ремонт на железопътната инфраструктура се разпределят по участъци от железопътната мрежа, с цел определяне таксите за достъп, които да съответстват на направените разходи в тях .

Това разпределение се извършва с разработен модел „Определяне на разходи и разходни ставки по участъци от железопътната мрежа по вид превоз” .

Моделът разпределя общите разходи за дейността на ДП „НКЖИ” по вид дейности, но за определяне на инфраструктурните такси се използва само часта, касаеща разходите за текущото поддържане и ремонт на железопътната инфраструктура .

Разработения модел за определяне на инфраструктурните такси, позволява дефиниране на променливите такси по участъци от железопътната мрежа или по категории участъци .

Разпределението на променливите такси се извършва по 80 участъка от железопътната мрежа, който напълно определят конфигурацията на железопътната мрежа и характеризират експлоатационната работа . При необходимост тези участъци могат да бъдат обединени.

### 7.3.4. Определяне на общата такса за достъп и използване на железопътната инфраструктура

Таксите се изчисляват за всеки конкретен влак за период на движението му в рамките на проектографик за движението на влака .

Общата такса за конкретен влак представлява сумата от постоянната и променлива такса.

$$T_i = T_{\text{пост}, i} + T_{\text{пром}, i} \text{ (лв.)}$$

където:

$T_{\text{пост}, i}$  - постоянна такса за  $i$  - тия влак

$T_{\text{пром}, i}$  - променлива такса за  $i$  - тия влак

$$T_{\text{пост}, i} = L_{i, \text{ел}} * C_{\text{пос. ел}} + L_{i, \text{неел}} * C_{\text{пром. неел}} \text{ (лв.)}$$

$L_{i, \text{ел}}$  - част от дължината на рамото в електрифициран участък (вл.км.)

$L_{i, \text{неел}}$  - част от дължината на рамото в неелектрифициран участък (вл.км.)

$C_{\text{пос. ел}}$  - цена за резервация и достъп до железопътната инфраструктура в електрифициран участък (лв./влаккилометър)

$C_{\text{пром. неел}}$  - цена за резервация и достъп до железопътната инфраструктура в неелектрифициран участък (лв./ влаккилометър)

Променливата такса за използване на железопътната инфраструктура за конкретен влак представлява сумата от таксите по видове дейности

$$T_{\text{пром. } i} = T_{\text{пром. } i \text{ Жп.}} + T_{\text{пром. } i \text{ Еи.}} + T_{\text{пром. } i \text{ Км.}} + T_{\text{пром. } i \text{ дв.}}$$

**Такса за използване на железния път**

Цената за използване на железния път се отнася на тонкилометровата работа, реализирана по съответния участък.

$$T_{\text{пром. жп. } i} = \sum L_{i, j} * Q_i * C_{j \text{ жп.}} \text{ (лв.)}$$

където :

$Q_i$  - маса на  $i$  – тия влак в тонове. В тази маса влиза и масата на локомотива.

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

$C_{j \text{ жп.}}$  - цена за съответната категория участък, към която принадлежи  $j$  - тия участък в лв./ткм.

**Такса за използване на ел. инсталация**

Цената за използване на ел. Инсталациите се отнася на влаккилометровата работа, реализирана по съответния участък .

$$T_{\text{пром. Еи } i} = \sum L_{i, j} * C_{\text{еи } j} \text{ (лв.)}$$

където:

$L_{i, j}$  - дължината на  $j$  - тия участък по маршрута на движение на  $i$  - тия влак в километри

$C_{\text{еи } j}$  - цена за съответната категория участък, към която принадлежи  $j$  - тия участък или за конкретния  $j$  - ти участък (лв./ влкм.)

**Такса за използване на контактната мрежа**

Цената се отнася на влаккилометрова работа, реализирана по съответния участък . Определя се за електрифицирани участъци .

$$T_{\text{пром. Км. } i} = \sum L_{i, j} * C_{\text{км. } j} \text{ (лв.)}$$

където :

$L_{i, j}$  - Дължината на  $j$  - тия участък по маршрута на движение на  $i$  - тия влак в влаккилометри



$C_j$  - цена за съответната категория участък, към който принадлежи  $j$  - тия участък в лв./вълкм.

Забележка: Не се начислява за движение на влакове с дизелова тяга в електрифициран участък.

#### **Такса за управление на движението**

Цената се отнася на влаккилометрова работа, реализирана по съответния елементарен участък .

$$T_{\text{дв } i} = \sum L_{I,j} * C_{\text{дв } I, J} \quad (\text{лв.})$$

където :

$L_{I,j}$  - дължината на - тия участък по маршрута на - тия влак (км.)

$C_{I, J}$  - цена за съответната категория участък лв./вълкм.

### **7.3.5. Прилагане на инфраструктурното таксуване**

Таксата за използване на железопътната инфраструктура е в зависимост от въздействието на транспортните средства върху нея и вида на влаковете, които се движат по нея.

Инфраструктурните такси се диференцират и определят в зависимост от вида на влаковете, които се делят на следните групи:

1. пътнически влакове;
2. товарни влакове.

Инфраструктурни такси за пътнически влакове се събират за движение на пътнически вагони, вагони за превоз на леки автомобили, вагон-ресторанти, спални вагони, вагон-лаборатории, мотриси-лаборатории и контролни машини, вагони-поща или вагони - цистерна за мляко, включени в състава на пътнически влак, тягови средства в изолирано движение.

Инфраструктурни такси за товарни влакове се събират за движение на товарни вагони, пътна механизация, различни видове влекачи и специализирани релсови самоходни машини.

Таксата за използване на железопътната инфраструктура от тяговите средства се заплаща в зависимост от участието им в пътнически или товарен влак.

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

## **7.4. Тарифи**

### **7.4.1. Тарифа за инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура (в сила от 01.08.2011 г.)**

Чл. 1. (1) Инфраструктурните такси включват таксата за резервация на капацитет на железопътната инфраструктура и таксата за преминаване по железопътната инфраструктура.

(2) Таксата за преминаване по железопътната инфраструктура включва таксите за използване на железния път, на електрическите инсталации, на контактната мрежа и енергоснабдителните съоръжения и на системите за управление и сигурност на движението.

Чл. 2. (1) За резервация на капацитет от железопътната инфраструктура се събира такса, както следва:

1. За пътнически превози с бързи, пътнически и крайградски влакове.
  - а) по железопътна линия I категория – 0,2654 лв. за влаккилометър;
  - б) по железопътна линия II категория – 0,1327 лв. за влаккилометър;
2. За пътнически превози с експресни и международни влакове – 0,5310 лв. за влаккилометър.
3. За товарни превози – 0,9997 лв. за влаккилометър.
4. За превози на контейнери с блок-влакове независимо от категорията на железопътната линия – 0,6998 лв. за влаккилометър.
5. За превози на товарни автомобили с блок-влакове независимо от категорията на железопътната линия – 0,3392 лв. за влаккилометър.

(2) Таксата се изчислява за влаккилометър от резервирания маршрут.

(3) Таксата се заплаща до 5-то число на всеки календарен месец.

Чл. 3. За преминаване на пътнически влак по железопътната инфраструктура в зависимост от категорията на жп линията се заплащат следните такси:

1. По железопътни линии I категория:
  - а) за железен път – 0,0016 лв. за брутотонкилометър;
  - б) за електрически инсталации – 0,2283 лв. за влаккилометър;
  - в) за контактна мрежа – 0,1305 лв. за влаккилометър;
  - г) за управление на движението – 0,7284 лв. за влаккилометър;
2. По железопътни линии II категория:
  - а) за железен път – 0,0008 лв. за брутотонкилометър;
  - б) за електрически инсталации – 0,1196 лв. за влаккилометър;
  - в) за контактна мрежа – 0,0490 лв. за влаккилометър;
  - г) за управление на движението – 0,3751 лв. за влаккилометър;
3. За пътнически превози с експресни и международни влакове независимо от категорията на железопътната линия:
  - а) за железен път – 0,0031 лв. за брутотонкилометър;
  - б) за електрически инсталации – 0,4566 лв. за влаккилометър;
  - в) за контактна мрежа – 0,2609 лв. за влаккилометър;
  - г) за управление на движението – 1,4567 лв. за влаккилометър;

Чл. 4. (1) За преминаване на товарен влак по железопътната инфраструктура независимо от категорията на жп линията се заплащат следните такси:

- а) за железен път – 0,0033 лв. за брутотонкилометър;
  - б) за електрически инсталации – 0,4678 лв. за влаккилометър;
  - в) за контактна мрежа – 0,3668 лв. за влаккилометър;
  - г) за управление на движението – 2,0534 лв. за влаккилометър;
- (2) За превози на контейнери с блок-влакове независимо от категорията на жп линията се заплащат следните такси:
  - а) за железен път – 0,0023 лв. за брутотонкилометър;
  - б) за електрически инсталации – 0,3275 лв. за влаккилометър;
  - в) за контактна мрежа – 0,2567 лв. за влаккилометър;
  - г) за управление на движението – 1,4375 лв. за влаккилометър;
- (3) За превози на товарни автомобили с блок-влакове независимо от категорията на жп линията се заплащат следните такси:
  - а) за железен път – 0,0011 лв. за брутотонкилометър;
  - б) за електрически инсталации – 0,1587 лв. за влаккилометър;
  - в) за контактна мрежа – 0,1244 лв. за влаккилометър;
  - г) за управление на движението – 0,6968 лв. за влаккилометър;

Чл. 5. Таксите по чл. 3 и 4 се заплащат на управителя на инфраструктурата до 15-о число на месеца, следващ отчетния, за който се дължат.

Чл. 6. Управителят на железопътната инфраструктура определя размера на таксите в посочените граници в съответствие с чл. 35 от Закона за железопътния транспорт, които важат за всички железопътни превозвачи.

## **7.2. Методика на таксуване – в сила от 01.01.2013 година.**

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

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

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

### **7.2.2. Видове разходи по дейности и реализирана работа за 2011 година.**

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

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

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

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

Относителен дял спрямо общите разходи	26,46%	11,46%	0,05%	62,04%
---------------------------------------	--------	--------	-------	--------

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

Видове разходи	Преки разходи (в хил.лв.)
1	2
Материали, влагани при текущо поддържане на железния път и съоръженията към него	18 672
Гориво за жп механизация и транспортни средства за поддръжка на железопътната инфраструктура	3 898
Електроенергия захранваща жп съоръжения, производствени сгради, гарово осветление, невключваща трафична ел.енергия	5 277

<b>Видове разходи</b>	<b>Преки разходи (в хил.лв.)</b>
Топлоенергия за отопление на производствени сгради	209
Външни услуги за поддръжка на съоръжения, производствени сгради, почистване на гарови помещения, вода за производствени нужди	19 923
Разходи за ремонт на механизация	20 184
Възнаграждения на диспечерския персонал, свързан пряко с превозната дейност и на работниците заети в подд. на жел. път	14 530
Социални осигуровки върху възнагражденията на диспечерския персонал	4 025
Други разходи-имуществени застраховки, данъци такси, свързани с производствени помещения, работно, предпазно и униформено облекло, охрана на труда, командировки	3 701
<b>Общо разходи</b>	<b>90 419</b>

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

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

#### 7.2.2.5. Реализирана работа по железопътната инфраструктура за 2011 г.

2011 година	Влаккилометри	Брутотонкилометри
Общо	31 242 807	13 896 301 512

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

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

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

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

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

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

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

7.2.3.3.1. „Железен път и съоръжения”.

7.2.3.3.2. „Сигнализация и телекомуникации”.

7.2.3.3.2. „Управление на движението”.

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

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

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

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

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

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

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

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

##### **7.2.3.5.1. Определение.**

Такса за заявен и не използван капацитет осигурява стимул за ефективно използване на капацитета. Тя представлява такса, която покрива разходите на Управителя на железопътната инфраструктура, направени за поддръжане 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 възстановява допустимите разходи за фонд работна заплата определени в преките разходи по т. 3.3.3. „Управление на движението”.

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

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

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

#### 7.2.3.5.3. Прилагане.

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

### **7.3. Начин на изчисляване на дължимите такси – в сила от 01.01.2013 година.**

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

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

**Тпрем. = Тбрткм + Твлкм, лв.**

където:

**Т прем** – такса за действителното използване на железопътната инфраструктура;

**Т брткм** – такса за реализираните брутотонкилометри по преминатия маршрут;

**Т влкм** – такса за реализираните влаккилометри по преминатия маршрут;

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

**Тбрткм =  $\sum L_{ij} * Q_{ij} * C_{брткм}$ , лв.**

където:

**L<sub>ij</sub>** – дължина в километри на j-тия участък по маршрута на i-тия влак

**Q<sub>ij</sub>** – брутно тегло в тона на i-тия влак за j-тия участък

**C<sub>брткм</sub>** - инфраструктурна такса за брутотонкилометър

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

**Т влкм = L \* C<sub>влкм</sub>, лв.**

където:

**L** – дължина в километри на действително преминатия маршрут

**Свълкм** - инфраструктурна такса за влаккилометър.

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

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

където:

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

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

### **7.3.3. Прилагане на инфраструктурните такси**

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

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

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

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

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

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

### **7.3.4. Надбавки към таксите.**

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

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

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

7.4.1.1. Такса за реализираните брутотонкилометри – 0,0047 лв. за брутотонкилометър, независимо от вида на влаковете, техните категории, както и от категорията и вида на железопътната линия.



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

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

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

Услугите за обслужване и поддръжка заедно с ценовите листи са дадени в Раздел I на Анекс 7.

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

Съпътстващите услуги заедно с ценовите листи са дадени в Раздел II на Анекс 7.

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

Списък с други услуги и съответните ценови листи са дадени в Раздел III на Анекс 7.

#### **7.4.5. Цена за разпределение на тягова електрическа енергия през разпределителните мрежи на железопътния транспорт (в сила от 01.01.2013 г.).**

Железопътните превозвачи, с монтирани средства за търговско измерване на електрическата енергия в електрическия подвижен състав, заплащат на управителя на железопътната инфраструктура, цена за разпределение в размер на 90 (деветдесет) лева/MWh/. Железопътните превозвачи, без монтирани средства за търговско измерване на електрическата енергия в електрическия подвижен състав, заплащат на управителя на железопътната инфраструктура използваната електрическа енергия на база брутотон/километър и съгласно подписаното, между железопътните превозвачи и ДП "НКЖИ", споразумение за разпределение на разходите за тягова електроенергия.

### **7.5. Изменение на таксите**

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

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

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

Период на валидност на настоящата тарифа. е една година (чл.7, ал.10 на Наредба 41). Срокът може да бъде и по-малък ако се приложи чл.7, ал. 14 от Наредба 41, а именно: "Въз основа на информацията по чл.7, ал.10 от Наредба 41

изпълнителният директор на ИА "ЖА" при необходимост изготвя предложение за промяна на размера на инфраструктурните такси.

Промяната в размера на инфраструктурните такси се обявява публично 3 месеца преди влизането и в сила (чл.7, ал16 на Наредба 41).

## **7. 6. Процедура за фактуриране и плащане**

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

Подробно те са описани в АНЕКС 5: ПРОЦЕС НА ТАКСУВАНЕ И ПЛАЩАНЕ.

## **7.7. Схеми отчитащи функционирането**

### **I. Санкции, компенсации и стимули**

#### **1. При закъснения.**

1.1. При закъснение на товарен влак по причина на Управителя на железопътната инфраструктура, същият заплаща на Превозвача неустойка в размер на 1,40 лева на минута на влак, за всяка една минута закъснение след изтичане на 60 минути от времето на заминаване или пристигане по утвърденото разписание към момента на движение на влака. Неустойката се заплаща на минута по отделно при заминаване от началната гара и при пристигане в крайната гара.

1.2. При закъснение на пътнически влак по причина на Управителя на железопътната инфраструктура, след третата минута, същият дължи на Превозвача неустойка в размер на 2,50 на минута за всяка гара, в която влакът спира по разписание и е установено закъснение.

1.3. При закъснение на товарен влак по причина на Превозвача на железопътната инфраструктура, същият заплаща на Управителя на железопътната инфраструктура неустойка в размер на 1,40 лева на минута на влак, за всяка една минута закъснение след изтичане на 60 минути от времето на заминаване или пристигане по утвърденото разписание към момента на движение на влака. Неустойката се заплаща на минута по отделно при заминаване от началната гара и при пристигане в крайната гара.

1.4. При закъснение на пътнически влак по причина на Превозвача, след третата минута, същият дължи на Управителя на железопътната инфраструктура неустойка в размер на 2,50 лв. на минута за всяка гара, в която влакът спира по разписание и е установено закъснение.

1.5. В случай, че за закъснението на влак причина е трета страна Управителя на железопътната инфраструктура заплаща на превозвачите съответните неустойки и ги предявява пред причинителя на закъсненията (третата страна).

1.6. В случай, че за закъснението на влак причина е друг превозвач, Управителя на железопътната инфраструктура заплаща на превозвача на закъснелия влак съответната неустойка. Заплатената неустойка и направените разходи за услуги по ценова листа от Управителя на железопътната инфраструктура се възстановяват на Управителя от превозвача, причинил закъснението.

1.7. За установяване размера на закъсненията на пътническите влакове и товарните влакове, както и за причините за тях, страните подписват протокол по образец. Протокола се съставя и подписва от Управителя на железопътната инфраструктура и всички превозвачи имащи връзка с причиненото закъснение.

1.8. За влакове, движещи се в границите на едно поделение УДВГД, протоколът се изготвя по поделение УДВГД, отдел „Движение и гарова дейност” за всяка една от страните на база изготвени справки от работните графици на влаковете диспечери.

1.9. За влакове движещи се през две и повече поделения УДВГД, протоколът се изготвя от поделение УДВК, отдел „ЦДР” за всяка една от страните на база изготвени справки от работните графици на влаковете диспечери.

1.10. При несъгласие от коя да е от страните да подпише протокола се прилага действащото законодателство на Република България.

## **2. При изменение на маршрута на влаковете.**

2.1. При промяна и удължаване на маршрута на резервирани влакове по искане или по причина на Превозвача, последният заплаща на Управителя на железопътната инфраструктура извършените в повече влак километри и бруто тонкилометри.

2.2. При промяна и удължаване на маршрута на резервирани влакове по искане или по причина на Управителя на железопътната инфраструктура, произведените в повече влак километра и бруто тонкилометра не се заплащат от Превозвача.

2.3. Управителят на железопътната инфраструктура и Превозвачът при изменение на маршрута на влаковете си компенсират и възможни допълнителни загуби, като: закъснения и отмяна на "прозорци", удължено работно време на превозен и друг персонал, неспазен срок на доставка на товара и други загуби, когато са доказани със съответни документи.

## **3. Отмяна на влакове**

3.1. При отмяна на резервирани трасета по искане или по причина на Превозвача, Управителят на железопътната инфраструктура не възстановява таксата за резервирания капацитет.

3.2. При отменяне на резервирани трасета по искане или по причина на Управителя на железопътната инфраструктура, същият възстановява таксата за резервация на капацитет на Превозвача.

3.3. При трансбордиране на пътнически влакове по причина на Управителя на железопътната инфраструктура или трети лица, с които Управителят има договорни взаимоотношения, същият дължи на Превозвача разходите по трансбордиране.

3.4. При отмяна на резервирани влакове по искане или по причина на Управителя на железопътната инфраструктура, Управителят заплаща реално претърпените от отмяната на влака вреди, доказани със съответни документи.

## **II. Мерки за подобряване работата на мрежата.**

1. В годишния ГДВ могат да бъдат заложи и утвърдени трасета, за които не се заплаща предварително, с влизане в сила на ГДВ, годишна такса за резервация на капацитет, като тези трасета са до 10% от общо резервираните трасета, изразено в среднодневни влак километри по отделно за всяка категория влакове и изолирани возила.

2. Когато по причина или по искане на превозвач, товарен влак заминава от начална гара с повече от 60 минути **преди** или 60 минути **след** (със закъснение) утвърдения час на тръгване на влака с графика за движение на влаковете (ГДВ), за съответния влак да се прави писмена заявка от превозвача за изготвяне на корекция на разписанието за съответната дата.

3. За корекцията по т.2, както и последващи корекции на други влакове в ГДВ, независимо на кой превозвач са коригираните влакове, превозвачът поискал корекцията

заплаща на ДП „НКЖИ” утвърдените цени за използваните услуги, съгласно действащата ценовата листа в раздел III, точка 4.

4.В случай на необходимост и постъпило писмено искане на съответен превозвач за преминаване на закъснял, извънреден или новоназначен влак, по преценка на ДП “НКЖИ” се разрешава по-ранно откриване или удължаване на работното време на гара закрыта за част от денонощието за служба по движението.