



**Проект на Постановление на Министерския съвет за приемане на Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура**

[линк към консултацията](#)

**Информация**

**Откриване / Приключване:** 21.12.2018 г. - 21.01.2019 г. Неактивна

**Номер на консултация:** #3935-К

**Област на политика:** Архив - Транспорт

**Тип консултация:** Акт на Министерския съвет

**Тип вносител:** Национално

---

В съответствие с чл. 35, ал. 3 от Закона за железопътния транспорт размерът на таксите се определя от управителя на железопътната инфраструктура съгласно методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на инфраструктурата, приета от Министерския съвет по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство (Директива 2012/34/ЕС) отменя Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. относно разпределянето на капацитета на железопътната инфраструктура и събирането на такси за ползване на железопътната инфраструктура, изискванията на която са въведени с Постановление № 92 от 4 май 2012 година на Министерски съвет за приемане на Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура.

Съгласно чл. 13, пар. 1 от Директива 2012/34/ЕС се предвижда управителят на инфраструктурата да предоставя по недискриминационен начин на всички железопътни предприятия пакета за минимален достъп, предвиден в точка 1 от приложение II от директивата. В съответствие с чл. 26 и съобразно принципите, заложи в Директива 2012/34/ЕС, управителят на инфраструктура следва да предлага на пазара и осигурява възможно най-ефективно ползване на наличния инфраструктурен капацитет, както и да гарантира, че прилагането на схемата за

налагане на такси води до равностойни и недискриминационни такси за различните железопътни предприятия (чл. 29 от директивата).

В чл. 31, пар. 3 от Директива 2012/34/ЕС е въведено правилото относно формиране на инфраструктурните такси, а именно – таксите за пакета за минимален достъп и за достъп до инфраструктура, която свързва обслужващи съоръжения, да се определят на равнището на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга. Предвидено е също управителят на железопътната инфраструктура да се адаптира към условията в Директива 2012/34/ЕС в срок, изтичащ най-късно четири години след влизането в сила на Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/909 на Комисията от 12 юни 2015 г. относно реда и условията за изчисляване на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга.

Предвид изложеното произтича и необходимостта от отмяна на действащата методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура и приемането на нова, която да отчете изискванията на Директива 2012/34/ЕС, отнасящи се до осигуряване на възможно най-ефективно ползване на наличния инфраструктурен капацитет и прилагане на схема за налагане на равностойни и недискриминационни такси за използване на инфраструктурата – пакет за минимален достъп за различните железопътни предприятия.

Съществуващата методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура, съдържа в себе си два компонента, измервани в брутотонкилометри и във влаккилометри, съответно отчитащи участието на експлоатационните звена в извършването на влаковата услуга и направените за тази цел преки разходи.

В предлагания проект на методика формирането на таксата и определяне размера на ставките на инфраструктурната такса е в зависимост от два показателя - основното натоварване и скоростта на движение на съответния влак. Предвид тях влаковете са обособени в теглови групи по пазарни сегменти (превоз на пътници, превоз на товари и движение на изолирани возила). Тези показатели, взети заедно, отразяват с голяма точност влиянието върху износването на железопътната инфраструктура и необходимостта от нейното поддържане, както и дават възможност за обективна и точна оценка на влиянието на различните превозни средства върху железопътната инфраструктура.

Това налага извършване на промяна в методиката за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура, както и във въведената аналитична счетоводна отчетност на Национална компания „Железопътна инфраструктура (НК „ЖИ“) по отношение на осчетоводяването на разходите за дейността, отчитаща себестойността на всеки процес, засягащ извършването на влаковата услуга.

С проекта на методика се предвижда инфраструктурната такса за използване на услугите от пакета за минимален достъп и за достъп до инфраструктура, която свързва обслужващите съоръжения (такса за достъп и използване), да включва два

компонента – инфраструктурна такса за преминаване и инфраструктурна такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, съгласно точка 1 от приложение II на Директива 2012/34/ЕС.

По отношение на първия компонент (инфраструктурна такса за преминаване) се предвижда таксата за преминаване да зависи от действително преминалите километри, като измерителят е влаккилометър. Съгласно предложената методика таксата зависи и от пазарния сегмент, групите железопътни участъци, групите влакове и изолирани возила, техния вид и категория. Методиката използва сегментиране на пазара на железопътни услуги, като се въвеждат три основни пазарни сегмента: превоз на пътници; превоз на товари; изолирани возила.

В двата пазарни сегмента – за превоз на пътници и за превоз на товари, се определят съответно пет теглови групи влакове и осем теглови групи влакове според брутното им тегло с включено тегло на влаков и помощни локомотиви, независимо от техния вид и категория. Определя се една група за изолираните возила. Този подход позволява последваща по-точна модулация на отделните групи в зависимост от брутното тегло на подвижния състав, неговото осно натоварване и скоростта на движение на съответния влак.

Определените пет теглови групи влакове за превоз на пътници, са както следва:

- до 150 тона – предимно мотрисни влакове;
- от 150 тона до 300 тона – бързи влакове и пътнически влакове на средни разстояния;
- от 300 тона до 600 тона – бързи влакове на дълги разстояния;
  - от 600 тона до 1 200 тона;
  - над 1 200 тона – сравнително редки случаи на движение на пътнически влакове.

Определените осем теглови групи влакове за превоз на товари са както следва:

- до 150 тона – предимно маневрени влакове с празни вагони;
- от 150 тона до 300 тона – предимно маневрени влакове с пълни вагони, локални влакове;
- от 300 тона до 600 тона – предимно локални влакове и директни товарни влакове с празни вагони;
- от 600 тона до 1 200 тона – директни товарни влакове и международни товарни влакове;
- от 1 200 тона до 2 400 тона – предимно директни товарни влакове, превозващи товари от минната, петролната и химическа индустрия;
- от 2 400 тона до 3 000 – предимно директни товарни влакове, превозващи товари от минната и химическа индустрия;
- от 3 000 тона до 4 000 тона;
- над 4 000 т. – сравнително редки случаи на движение на директни товарни влакове, превозващи товари от минната и химическа индустрия.

За изолираните возила е определена една група влакове, независимо от брутното им тегло, техния вид и категория.

Предвижда се в зависимост от използването на железопътната инфраструктура и качеството на предлаганата услуга управителят на железопътната инфраструктура, да групира железопътните линии в групи железопътни участъци в съответствие с методика, одобрена от управителя на железопътната инфраструктура, съгласувана от регулаторния орган в железопътния транспорт и публикувана в Референтния документ. В зависимост от пазарния сегмент и от групата железопътни участъци се предвижда да се прилагат модулирани определените базови ставки. Модулирането се извършва чрез коефициенти, целящи да отразят износването на железния път, което влаковете от съответната теглова група причиняват. Предвиден е и балансиращ коефициент, който дава възможност за управление на получените модулационни коефициенти с цел влияние върху крайната инфраструктурна такса за преминаване за съответните теглови групи в определените пазарни сегменти. Чрез него се дава възможност да се провеждат различни ценови политики в областта на железопътния транспорт, както и да се управлява инфраструктурната такса за преминаване в зависимост състоянието и възможностите на пазара.

По отношение на втория компонент (инфраструктурна такса за минимален достъп за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия) се предвижда таксата да зависи от действително разпределената и потребена електрическа енергия по преносната мрежа на управителя, като измерителят е мегаватчас (MWh). Таксата не зависи от пазарните сегменти, групите железопътни участъци, групите влакове и изолирани возила, техния вид и категория.

С проекта на методика се регламентира и инфраструктурната такса за заявен и неизползван капацитет, която осигурява стимул за ефективно използване на капацитета. Тя представлява такса, която покрива разходите на управителя на железопътната инфраструктура, направени за поддържане на железопътната мрежа в състояние, позволяващо осигуряване на нормално и безпрепятствено извършване на влаковата услуга в зависимост от потребностите на железопътните превозвачи, заявени и утвърдени в годишния график за движение на влаковете.

Чрез предлаганата методика се предлага принципно нов подход към определянето на таксата за заявен и неизползван капацитет и нейното начисляване. Формирането на справедлива цена на услугата ще зависи от следните компоненти:

- разходи на управителя на железопътната инфраструктура, направени за поддържането на железопътната мрежа в състояние, позволяващо осигуряване на нормално и безпрепятствено извършване на влаковата услуга за предходната година;
- разпределен общ капацитет за всички превозвачи в годишния график за движение на влаковете, който капацитет е утвърден със съответните за всеки от превозвачите документи, изразен във влакилометри за графика, съответстващ на периода, за който са направени разходите;
- планирани влакилометри в приетия годишен график;
- реализирани влакилометри;

- реализираните влачкилометри от разпределен капацитет, при условията на чл. 15, ал. 7 на Наредба № 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура, извън сроковете и датите, определени от управителя на железопътната инфраструктура и публикувани в Референтния документ за състоянието на мрежата.

Целта на предлаганите компоненти е по-точно планиране на:

- капацитета, предвиден за строително-ремонтни работи по железопътната инфраструктурата;
- разпределяния капацитет, чрез оптимизиране на подаваните от превозвачите заявки за капацитет;
- резервния капацитет в следствие на оптимизиране на подаваните от превозвачите заявки за капацитет.

С приемането на проекта на постановление се цели постигане на политика на ценообразуване, която изисква разпределяне на таксите между пътническия и товарния превоз на базата на ефективни, прозрачни и недискриминационни принципи, както и ще се осигури ефективно управление, поддържане и развитие на железопътната инфраструктура, което от своя страна създава предпоставки за подобрена конкурентоспособност на железопътния транспорт и стимулира използването му.

Съгласно чл. 26, ал. 1 от Закона за железопътния транспорт финансирането на дейностите по поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура се извършва от: държавния бюджет; инфраструктурните такси по чл. 35; приходите от търговската дейност на управителя на инфраструктурата; кредити; средства по програми на Европейския съюз; приходи от услуги по ценова листа.

Финансирането от страна на държавата се осъществява чрез капиталови трансфери (суми, предоставени целево и безвъзмездно от републиканския бюджет с инвестиционно предназначение) и/или субсидии (суми, предоставени безвъзмездно от републиканския бюджет за текуща дейност с общо и/или целево предназначение). Размерът на финансирането се определя в рамките на 5-годишен договор между държавата, представлявана от министъра на финансите и от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, от една страна, и НК „ЖИ“, от друга страна.

Приходите от инфраструктурни такси – за достъп и използване на железопътната инфраструктура и обслужващите съоръжения, събирани от лицензирани железопътни превозвачи, са основен източник за финансиране на разходите, произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга. За 2017 г. те представляват 46% от нетните приходи от продажби и 15% от общите приходи от дейността на НК „ЖИ“.

Приходите от услугата за разпределение на тягова електроенергия покриват разходите за дейността по електроразпределение и гарантират безотказността и ефективността на енергийната система, обслужваща железопътните превозвачи. За 2017 г. заемат 33% от общия обем на нетните приходи от продажби и 11% от общите

приходи от дейността на НК „ЖИ“. Понастоящем определената от НК „ЖИ“ цена за услугата се одобряваше от Комисията за енергийно и водно регулиране и се изчисляваше чрез метода за регулиране на цената „горна граница на приходи“ (Наредба №1/18.03.2013 г. за регулиране на цените на електрическата енергия) при технологични разходи от 10%. След влизане в сила на предложената методика цената за услугата за разпределение на тягова електроенергия ще се формира от следните два компонента:

- инфраструктурна такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, която ще се изчислява, съгласно проекта на методика за изчисляване на инфраструктурните такси;
- цена за услугата за разпределение на тягова електроенергия, която ще се одобрява от Комисията за енергийно и водно регулиране и ще се изчислява, съгласно Наредба №1/18.03.2013 г.

Направеното сравнение между действащите и новите ставки, при запазване на досегашните обеми работа на всички превозвачи за 2017 г. показва общо намаление на разходите на железопътните превозвачи за инфраструктурни такси с около 3%.

С предложените промени разходите за инфраструктурни такси за товарните превозвачи ще се намалят с около 45%, което би подобрило конкурентноспособността на товарния железопътен транспорт в условията на свободен пазар. В същото време разходите за инфраструктурни такси за пътническите превозвачи ще се увеличат с около 39%.

Предложеният проект на акт няма да доведе до пряко и/или косвено въздействие върху държавния бюджет, поради което е приложена финансова обосновка, одобрена от министъра на финансите съгласно чл. 35, ал. 1, т. 4, буква „б“ от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация.

С предложението проект на постановление не се въвеждат норми на правото на Европейския съюз, поради което не е нужно изготвянето на справка за съответствие с европейското право.

Лице за контакт: Тихомир Трифонов Ръководител отдел „Маркетинг и договори“  
Национална компания „Железопътна инфраструктура“ Тел.: 02932 3536 E-mail:  
t.trifonov@rail-infra.bg

### **Начини на предоставяне на предложения и становища**

- Портала за обществени консултации (изисква се регистрация чрез имейл);
- Електронна поща на посочените адреси;
- Системата за сигурно електронно връчване <https://edelivery.egov.bg/> (изисква се квалифициран електронен подпис или ПИК на НОИ);
- Официалния адрес за кореспонденция.

## Документи

### Пакет основни документи:

[Проект на Постановление на Министерския съвет за приемане на Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура - вер. 1.0 | 21.12.2018](#)

[Мотиви към проект на Постановление на Министерския съвет за приемане на Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура - вер. 1.0 | 21.12.2018](#)

[Методика към проект на Постановление на Министерския съвет за приемане на Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура - вер. 1.0 | 21.12.2018](#)

[Оценка на въздействието към проект на Постановление на Министерския съвет за приемане на Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура - вер. 1.0 | 21.12.2018](#)

[Становище МС към проект на Постановление на Министерския съвет за приемане на Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура - вер. 1.0 | 21.12.2018](#)

---

### Консултационен документ:

---

### Справка становища:

---

## Коментари

## История

**Начало на обществената консултация - 21.12.2018**

**Приключване на консултацията - 21.01.2019**

**Справка за получените предложения**

Справка или съобщение.

**Окончателен акт на Министерския съвет**

---