РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА МРЕЖА 2025-2026 ГОДИНА

Валиден от 14.12.2025 г. до 12.12.2026 г.

КОНТРОЛ НА ВЕРСИИТЕ

Версия	Дата на версията	Описание на промяната
00	15.12.2024 г.	Публикуване на документа
01	31.01.2025 г.	Референтен документ: т. 5.3. Приложения: 3.3.3, 5.2.2, 5.3.2.
02	27.03.2025 г.	Референтен документ: т. 2.3.1, 2.3.2, 4.5.1, 4.5.3.1, 4.8.3. Приложения: 2.3.7.1, 2.3,7.2, 5.2.2, 5.3.2, 5.7.2.
03	07.07.2025 г.	Референтен документ: Приложения: 2.3.3.1, 4.3.1, 5.3.2.
04	31.10.2025 г.	Референтен документ: т. 2.3.3, 2.3.10, 2.3.12, 2.3.1.3, 4.8.3.1, 4.8.3.3, 4.8.3.4, 5.3. Приложения: 2.3.3.1, 2.3.3.3, 2.3.10.1, 2.3.10.2, 2.3.12.1, 2.3.12.2, 2.3.13, 4.3.1, 5.2.1, 5.3.2., 5.3.3, 7.3.2.1, 7.3.4.1, 7.3.5.
05	14.12.2025 г.	Референтен документ: т. 2.3.3, 3.2.4, 3.3.5, 3.4.1, 6.2.1, 6.4. Приложения: 2.3.3.1, 2.3.7.1, 2.3.7.2, 2.3.9.1, 2.3.9.2, 2.3.9.3, 2.3.9.4, 3.3.5.1, 3.3.5.2, 3.3.5.3, 3.3.5.4, 3.3.5.5, 3.3.5.6, 5.7, 7.1.
06	18.03.2026 г.	Референтен документ: т. 2.3.1, 2.3.2. Приложения: 2.3.1.1, 2.3.3.4, 2.3.7.1, 2.3.7.2, 5.3.2, 5.7.1, 5.7.2.
07	07.07.2026 г.	Референтен документ: т. 2.3.3, 6.3.3.1. Приложения: 2.3.3.1, 2.3.3.3, 2.3.3.1.1, 2.3.7.1, 2.3.7.2, 5.3.2, 6.3.3, 7.3.4.1.
08	08.10.2026 г.	Референтен документ: Приложения: 5.2.1, 5.2.2, 5.3.2.

СЪДЪРЖАНИЕ

ГЛАВА 1. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ 15

1.1. УВОД 15

1.2. Цел на Референтния документ на железопътната мрежа 15

1.3. Правни аспекти 15

1.3.1. Законодателна рамка 15

1.3.2. Правен статус и юридическа отговорност 16

1.3.3. Процедура по обжалване 16

1.4. Структура на Референтния документ на железопътната мрежа 17

1.5. Период на валидност, актуализация и публикуване 17

1.5.1. Период на валидност 17

1.5.2. Актуализация 17

1.5.3. Публикуване 18

1.6. Контакти 18

1.7. Сътрудничество между европейските УИ/Органи за разпределяне на капацитета 19

1.7.1. Товарни железопътни коридори 19

1.7.2. Rail Net Europe и друго международно сътрудничество 20

ГЛАВА 2. ИНФРАСТРУКТУРА 23

2.1. Увод 23

2.2. Обхват на мрежата 23

2.2.1.Ограничения Обхват на железопътната мрежа на ДП НКЖИ 23

2.2.2. Свързващи железопътни мрежи 23

2.3. Описание на мрежата 25

2.3.1. Топология на линията 25

2.3.2 Междурелсия 25

2.3.3. Гари и възли 25

2.3.4. Габарит на натоварване 26

2.3.5. Ограничения на теглото 26

2.3.6. Наклон на линията 26

2.3.7. Максимална скорост на линия 26

2.3.8. Максимални дължини на влака 26

2.3.9. Захранване 27
2.3.10. Системи за сигнализация 28
2.3.11. Системи за управление на движението 28
2.3.12. Системи за комуникация 28
2.3.13. Системи за управление на влаковете 30
2.4. Ограничения на движението 31
2.4.1. Специализирана инфраструктура 31
2.4.2. Ограничения на околна среда 31
2.4.3. Опасни товари 32
2.4.4. Ограничения на тунелите 33
2.4.5. Ограничения на мостовете 33
2.5. Наличност на инфраструктура 33
2.6. Развитие на инфраструктурата 33
ГЛАВА 3. УСЛОВИЯ ЗА ДОСТЪП 36
3.1. Увод 36
3.2. Общи изисквания за достъп 36
3.2.1. Условия за заявяване на капацитет 37
3.2.2. Условия за достъп до железопътната инфраструктура 37
3.2.3. Лицензии 38
3.2.4. Единен сертификат за безопасност 38
3.2.5. Застраховка 39
3.3. Договорни отношения 39
3.3.1. Рамково споразумение 39
3.3.2. Договори с железопътни превозвачи 39
3.3.3. Договори с железопътни предприятия 40
3.3.4. Общи условия за отсрочване и разсрочване на задължения на железопътните превозвачи 40
3.3.5. Документи за достъп до електроразпределителната мрежа на ДП НКЖИ 40
3.3.6. Общи срокове и условия 40
3.4. Специфични условия за достъп 41
3.4.1. Приемане на подвижен състав 41
3.4.2 Процес за приемане на персонал 41
3.4.3. Специализирани превози 43

3.4.4. Опасни товари 43

3.4.5. Изпитателни влакове и други специални влакове 43

ГЛАВА 4. РАЗПРЕДЕЛЯНЕ НА КАПАЦИТЕТА 45

4.1. Увод 45

4.2. Общо описание на процеса 45

4.3. Резервиране на капацитет за временни ограничения на капацитета 48

4.3.1. Общи принципи 48

4.3.2. Срокове и информация, които да се предоставят на заявителите 49

4.4. Влияния на рамковите споразумения 53

4.5. Процес за разпределяне на влакови маршрути 53

4.5.1. Заявки за влакови маршрути за годишния график 53

4.5.2. Заявки за влакови маршрути за годишния график, получени след крайния срок 58

4.5.3. Извънредни (Ad-Hoc) заявки за влакови маршрути 59

Срок за приемане или отхвърляне на офертата от ЖП 61

4.5.4. Процес на координация 63

4.5.5. Процес на решаване на спорове 64

4.6. Наситена инфраструктура 65

4.7. Специализирани превози и превози на опасни товари 66

4.7.1. Превоз на специфични товари. 66

4.7.2. Превоз на извънгабаритни и тежки товари по железопътната мрежа на ДП НКЖИ. 66

4.7.3. Превоз на опасни товари. 66

4.8. Правила след разпределяне на влакови маршрути 67

4.8.1. Правила за модификация на влаков маршрут от заявителя 67

4.8.2. Правила за промяна на влаков маршрут от управителя на инфраструктурата 70

4.8.3. Неизползване на разпределения капацитет от заявителя 70

4.8.4. Правила за отмяна на влаков маршрут от заявителя 71

4.9. TTR за интелигентно управление на капацитета 71

4.10. Принципи за разпределяне на капацитет за ТЖК 72

ГЛАВА 5. УСЛУГИ И ТАКСИ 74

5.1. Увод 74

5.1.1. Пакетът за минимален достъп обхваща: 74

5.1.2. Осигуряването на достъп, включва: 74

5.1.3. Допълнителните услуги могат да включват: 74

5.1.4. Спомагателните услуги могат да включват: 75

5.2. Принципи за определяне на таксите 75

5.3. Пакет за минимален достъп ... 76

5.4. Допълнителни услуги и такси ... 77
5.4.1. ДП НКЖИ не предоставя услуга по снабдяване с тягова електрическа енергия ... 77
5.4.2. ДП НКЖИ, съгласно Закона за енергетиката, при спазване на Директива 2009/72/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 юли 2009 година в качеството си на електроразпределително предприятие, предоставя услуга по разпределение на тягова електроенергия през собствените си разпределителните мрежи за електрическия тягов подвижен състав на железопътни предприятия ... 77
5.4.3. ДП НКЖИ не предоставя услуга по предварително затопляне на пътнически влакове. ... 77
5.4.4. ДП НКЖИ упражнява контрол на транспорт на опасни товари и оказва съдействие за движението на влакове със специално предназначение. ... 77

5.5. Спомагателни услуги и такси ... 77
5.5.1. Достъп до телекомуникационни мрежи - ДП НКЖИ предоставя достъп до телекомуникационна мрежа след сключване на договор. ... 77
5.5.2. Предоставяне на допълнителна информация - в случай на поискване ДП НКЖИ може да предостави допълнителна информация, с която разполага в съответствие с действащото законодателство на Република България. ... 77

5.6. Финансови санкции и стимули ... 78
5.6.1. Санкции за модификация на влаков маршрут ... 78
5.6.2. Санкции за промяна на влаков маршрут ... 78
5.6.3. Санкции за неизползване на разпределения капацитет ... 78
5.6.4. Санкции за отмяна на влаков маршрут ... 78
5.6.5. Стимули/намаления ... 78

5.7. Схема отчитаща функционирането ... 78

5.8. Изменения на таксите ... 78

5.9. Схема на определяне на таксите ... 79

ГЛАВА 6. ОПЕРАЦИИ ... 80

6.1. Увод ... 81

6.2. Експлоатационни правила ... 81
6.2.1. Експлоатационните правила по железопътната инфраструктура, управлявана от ДП НКЖИ, са регламентирани в следните документи: ... 81
6.2.2. Експлоатационните правила, уреждащи организацията и начина за осигуряване движението на влаковете в граничните участъци, са регламентирани в следните документи: ... 82

6.3. Мерки, свързани с експлоатацията ... 82
6.3.1. Принципи ... 82
6.3.2. Нормативна уредба, свързана с експлоатацията ... 83
6.3.3. Прекъсване на движението на влаковете ... 83

6.4. Инструменти за информация и мониторинг на влаковете ... 84

ГЛАВА 7. ОБСЛУЖВАЩИ СЪОРЪЖЕНИЯ ... 87

7.1. Увод ... 87

7.2. Обща информация за обслужващо съоръжение ... 87

7.3. Обслужващи съоръжения, управлявани от ДП НКЖИ ... 88
7.3.1. Общи разпоредби ... 88
7.3.2. Пътнически гари ... 88
7.3.3. Товарни терминали ... 89
7.3.4. Товарни гари и съоръжения за композиране на влакове, включително маневрени съоръжения 89
7.3.5. Странични коловози за гариране ... 89
7.3.6. Съоръжения за поддръжка ... 89
7.3.7. Други технически съоръжения ... 90
7.3.8. Морски и наземни пристанищни съоръжения ... 90
7.3.9. Съоръжения за осигуряване на техническа помощ ... 90
7.3.10. Съоръжения за зареждане с гориво ... 91

ГЛАВА 8. ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 2.2.2 Списък на граничните гари и информация за тях
Приложение 2.3.1.1 Карта на железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ
Приложение 2.3.1.2 Списък на тунелите
Приложение 2.3.1.3 Списък на железопътните мостове
Приложение 2.3.3.1 Списък на гарите и информация за тях
Приложение 2.3.3.1.1 Таблица с информация за километричното положение на гарите по жп мрежа
Приложение 2.3.3.3 Списък на спирките и информация за тях
Приложение 2.3.3.4 Списък на маневрените райони и гарите, от които се обслужват
Приложение 2.3.6 Таблица с максимални наклони по жп линии
Приложение 2.3.7.1 Сведение за допустимите максимални скорости в ГДВ 2025/2026 г.
Приложение 2.3.7.2 Сведение за постоянни намаления на скоростите в ГДВ 2025/2026 г.
Приложение 2.3.9.1 Списък на електрифицирани/неелектрифицирани жп линии
Приложение 2.3.9.2 Карта на електрифицираните железопътни линии
Приложение 2.3.9.3 Списък с местоположението на неутралните вставки в жп мрежата
Приложение 2.3.9.4 Карта на ограниченията по фидерни зони
Приложение 2.3.10.1 Карта на системи за осигуряване движението на влаковете в експлоатационните пунктове
Приложение 2.3.10.2 Карта на системи за осигуряване движението на влаковете в междугарията
Приложение 2.3.12.1 Карта на системи за телекомуникации
Приложение 2.3.12.2 Таблица за номерата на честотните групи на ВДРВ
Приложение 2.3.12.3 Местоположение на аварийни телефонни колонки
Приложение 2.3.13 Карта на системи за контрол движението на влаковете (АЛС/ETCS)
Приложение 3.3.2 Образец на договор за достъп и използване на железопътната инфраструктура с лицензираните железопътни превозвачи
Приложение 3.3.3 Образец на договор за достъп и използване на железопътната инфраструктура с железопътни предприятия, които не притежават лицензия за извършване на товарни превози
Приложение 3.3.4 Общи условия за отсрочване и разсрочване на задължения на железопътните превозвачи
Приложение 3.3.5.1 Заявление за предоставяне на достъп до електроразпределителната мрежа на ДП НКЖИ и сключване на договор за достъп и пренос на електрическа енергия
Приложение 3.3.5.2 Договор за достъп и пренос на електрическа енергия през електроразпределителната мрежа на ДП НКЖИ
Приложение 3.3.5.3 Лица за контакт и средства за комуникация на клиента
Приложение 3.3.5.4 Образец на банкова гаранция
Приложение 3.3.5.5 Лица за контакт и средства за комуникация на ДП НКЖИ - поделение „Електроразпределение“
Приложение 3.3.5.6 Заявление за преустановяване на достъп до електроразпределителната мрежа на ДП НКЖИ за обект/и
Приложение 4.3.1 Капацитет на инфраструктурата, предназначен за железопътните превозвачи за ГДВ 2025/2026 г.
Приложение 4.3.2.1 Първоначална информация за ограниченията на капацитета на железопътните линии с продължителност повече от седем последователни дни, за които под 30 % от прогнозния ежедневен обем на трафика по дадена железопътна линия е отменен, пренасочен или заменен с друг вид транспорт за ГДВ 2026/2027 г.

Приложение 4.3.2.2 Информация за ограниченията на капацитета с продължителност от седем или по-малко последователни дни, поради които под 10 % от прогнозния ежедневен обем на трафика по дадена железопътна линия се отменя, пренасочва или замества с друг вид транспорт за ГДВ 2025/2026 г.
Приложение 4.5.3 Образец на заявка за изготвяне/корекция на разписание на влак, за назначаване и отмяна на влак и указания за нейното попълване и подаване
Приложение 4.10.1 Рамка за разпределяне на инфраструктурен капацитет по товарен железопътен коридор 10
Приложение 5.2.1 Метод за изчисляване и детайлно отчитане на преките разходи за дейността на ДП НКЖИ
Приложение 5.2.2 Методики за изчисляване на такси и цени, събирани от управителя на железопътната инфраструктура
Приложение 5.3.1 Правила за начисляване на инфраструктурни такси, цени за използвани услуги, срокове и начин на заплащане
Приложение 5.3.2 Такси и цени на ДП НКЖИ
Приложение 5.3.3 Тарифни разстояния между експлоатационните пунктове от железопътната инфраструктура използвани за изчисляване на инфраструктурни такси и цени за услуги
Приложение 5.7 Схема, отчитаща функционирането
Приложение 5.7.1 Методика за определяне на компенсациите на лицензираните превозвачи от управителя на инфраструктурата вследствие на ограничения в предоставянето на капацитет от ДП НКЖИ, които ограничения не са обявени в Референтния документ или са извън посочените времеви интервали и във връзка с приета между железопътните превозвачи и ДП НКЖИ „Схема отчитаща функционирането“
Приложение 5.7.2 Единични стойности на един човекочас на човек от локомотивна и превозна бригади от „Методика за определяне на компенсациите на лицензираните превозвачи от управителя на инфраструктурата вследствие на ограничения в предоставянето на капацитет от ДП НКЖИ, които ограничения не са обявени в Референтния документ или са извън посочените времеви интервали“
Приложение 6.3.3 Споразумение за единна цена при оказване на помощ на закъсал влак на друг превозвач
Приложение 7.1 Информация за обслужващи съоръжения, до които ДП НКЖИ осигурява достъп
Приложение 7.2 Образец за подаване на информация от оператори на обслужващи съоръжения
Приложение 7.3.2.1 Списък на гарите, обслужващи пътници
Приложение 7.3.4.1 Списък на гарите за обслужване на товари
Приложение 7.3.4.2 Списък на разпределителните гари и съоръжения за композиране на влакове, в това число съоръжения за маневриране
Приложение 7.3.5 Информация за коловозите и други технически съоръжения в гарите

РЕЧНИК НА ТЕРМИНИТЕ:

„Алтернативен маршрут“	Различен маршрут между една и съща начална и крайна гара, когато съществува взаимозаменяемост между двата маршрута за извършването на съответната услуга за превоз на товари или пътници от железопътното предприятие.
„Влаков маршрут“	Необходимият инфраструктурен капацитет за придвижването на един влак между два пункта (две гари) в определен период.
„Гранична гара“	Железопътна гара, в която компетентните органи, железопътните превозвачи и другите служби осъществяват контрол, предаване и приемане на влакове, преминаващи през железопътния граничен преход.
„График за движение на влаковете“ (ГДВ)	Движението на влаковете се извършва по график в определените за влаково движение елементи на железопътната инфраструктура. Графикът за движение на влаковете (ГДВ) обединява технологичните процеси на всички поделения на железопътната инфраструктура и превозвачите в единен технологичен процес.
„Единен сертификат за безопасност“	Документ, доказващ, че железопътното предприятие е изградило система за управление на безопасността и може да изпълни изискванията, формулирани в Техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) и в националните правила за безопасност, за да контролира рисковете и да експлоатира железопътната мрежа по безопасен начин.
„Едно гише“	Съвместен орган, създаден от управителите на железопътната инфраструктура, или един-единствен управител на железопътната инфраструктура, свързан с влаковия маршрут.
„Железопътен граничен преход“	Железопътният участък, обхващащ граничните гари на две съседни държави, както и железопътната линия между тези гари, до които имат достъп железопътните превозвачи.
„Железопътен превозвач“	Железопътно предприятие, лицензирано за извършване на железопътни превози на пътници и/или товари.
„Железопътно предприятие“	Търговец, притежаващ лицензия за извършване на железопътни превози, валидна на територията на държавите – членки на Европейския съюз, както и търговец с предмет на дейност – превоз на пътници и/или товари с железопътен транспорт, като предприятието осигурява локомотивна тяга. Железопътно предприятие е и търговец, който осигурява само локомотивната тяга.

„Заинтересовани лица“	Лицата, които са подали заявка за капацитет на железопътната инфраструктура, както и други лица, на които графикът за движение на влаковете може да влияе относно тяхната възможност да извършват железопътни услуги през периода на действие на графика.
„Заявител“	Железопътно предприятие или международна група железопътни предприятия, или други лица, като например компетентни органи съгласно Регламент (ЕО) № 1370/2007 и товароизпращачи, спедитори и оператори на комбиниран транспорт, които си набавят инфраструктурен капацитет с цел осигуряване на обществена услуга или от търговски интерес.
„Капацитет на инфраструктурата“	Възможността да се планират заявените трасета за даден участък от инфраструктурата в определен период.
„Координация“	Процес, посредством който разпределящият капацитета и заявителите се опитват да намерят решение на конфликтни заявки за капацитет.
„Лицензиращ орган“	Орган, отговорен за издаването на лицензии, който за Република България е министърът на транспорта и съобщенията или оправомощено от него длъжностно лице.
„Лицензия за железопътни превози“	Документ, издаден на железопътно предприятие от лицензиращ орган, чрез което се признава капацитетът му да предоставя железопътни транспортни услуги като железопътен превозвач. Този капацитет може да е ограничен за предоставянето само на специфични видове услуги.
„Наситена инфраструктура“	Участък от инфраструктурата с изчерпана или изчерпваща се пропускателна възможност, за който заявките за получаване на капацитет от инфраструктурата не могат да бъдат изцяло удовлетворени в определени периоди от време, вкл. и след координиране на отделните заявки за капацитет.
„Обслужващо съоръжение“	Инсталацията, включително теренът, сградата и оборудването, която е специално изградена цялостно или частично, така че да позволява предоставянето на една или повече от услугите, посочени в §1, т.48 от Допълнителните разпоредби на Закона за железопътния транспорт.
„Опасни товари“	Вещества и изделията, чийто превоз по железопътен транспорт е забранен или разрешен единствено при изпълнението на определени условия.
„Оператор на обслужващо съоръжение“	Лице или негова структура, което отговаря за управлението на едно или повече обслужващи съоръжения или за предоставянето на железопътните предприятия на една или повече услуги, посочени в §1, т. 48 от Допълнителните разпоредби на Закона за железопътния транспорт.

„Ограничения в капацитета“	Намалена наличност на инфраструктура, наложена от УИ поради собствените му нужди за управление на инфраструктурата. Терминът не включва форсмажорни причини.
„Прозорец”	Периодът от време, през който организирано се преустановява движението на влаковете по обособена част от железопътната инфраструктура за извършване на строителни, ремонтни и монтажни работи по железния път, съоръженията и контактната мрежа или работи на външни организации.
„Работно разписание“	Означава данните, определящи всички планирани движения на влакове и подвижен състав, които ще се извършат по съответната инфраструктура през периода, за който се прилага работното разписание;
„Рамково споразумение“	Правно обвързващо общо споразумение с частноправен или публично правен характер, в което се определят правата и задълженията на заявителя и на управителя на инфраструктура по отношение на инфраструктурния капацитет, подлежащ на разпределяне, както и таксите, които се събират за период, по-дълъг от периода на едно работно разписание;
„Разпределяне на капацитет“	Предоставяне на заявителите на капацитети от железопътната инфраструктура от страна на управителя на железопътната инфраструктура.
„Референтен документ на железопътната мрежа“ (РД)	Документ, в който са определени детайлно общите правила, сроковете, процедурите и критериите относно схемите за налагане на такси и за разпределяне на капацитета, включително всякаква допълнителна информация, необходима за подаването на заявки за инфраструктурен капацитет;
Система за управление на влаковата работа	Система за планиране, управление и отчитане на влаковата работа, предоставяне на информация за реализираното и прогнозното движение на влаковете в реално време, изчисляване на инфраструктурни такси, водене на статистика и подготвяне на данни за анализ в ДП НКЖИ;
„Странични коловози за гариране“	Странични коловози, изрично предназначени за временно гариране на железопътните превозни средства през периода между две пътувания;
Технологично трасе	Предварително изготвено трасе между двама съседни управителя на инфраструктура за разпределяне на капацитет за извънредни (ad-hoc) влакове през железопътен граничен преход
„Товарен железопътен коридор“ (ТЖК)	Коридор, създаден и организиран в съответствие с РЕГЛАМЕНТ 913/2010 на ЕС.

„Удостоверение за безопасност на управител на железопътна инфраструктура“	Документ, потвърждаващ приемането на система за управление на безопасността на управителя на инфраструктурата и на разпоредбите за спазване на специфичните изисквания, необходими за безопасното проектиране, поддържане и експлоатация на железопътната инфраструктура, както и поддържането и управлението и контрола на движението и системата на сигнализацията.
„Управител на железопътна инфраструктура“ (УИ)	Всеки орган или фирма, отговорна за експлоатацията, поддръжката и обновяването на железопътната инфраструктура в мрежа, както и отговорна за участието в нейното развитие, определено от съответната държава в рамките на нейната обща политика за развитие и финансиране на инфраструктурата.
Forum train Europe (FTE)	Европейска асоциация на железопътните предприятия и компании за изготвяне на разписания и управление на капацитета
Path Coordination System (PCS)	Система за координация на разписанията
Pre-arranged path (PAP)	Предварително създаден и съгласуван влаков маршрут от УИ, членуващи в даден ТЖК. PAP може да включва целия или част от коридора и е предоставен на единното гише за обслужване на коридора, което има правото да го разпределя, ръководейки се от съответната Рамка за разпределение на капацитет.
Rail-Net Europe (RNE)	Организация-шапка на управителите на европейската железопътна структура и на органите за разпределяне на капацитет.

ГЛАВА 1. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

1.1. УВОД

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

Като основен Управител на железопътната инфраструктура в Република България, ДП НКЖИ отговаря за експлоатацията, техническото обслужване и обновяването на железопътната инфраструктура, за управлението и безопасността на цялото движение на влаковете, както и за участието в развитието на инфраструктурата.

ДП НКЖИ желае да допринесе за устойчивата мобилност в рамките на европейската железопътна мрежа, за да стимулира икономическото и социално развитие в Република България.

1.2. Цел на Референтния документ на железопътната мрежа

Целта на Референтния документ за железопътната мрежа (РД) е да информира заявителите, органите и други заинтересовани страни относно състоянието и параметрите за експлоатация на железопътната инфраструктура, параметрите на съоръженията по нея, включително защитните съоръжения, информация за условията за достъп до нея и обслужващите съоръжения, приложимите инфраструктурни такси и цени за услуги на ДП НКЖИ, принципите и критериите за разпределение на капацитета, ограниченията при ползването на инфраструктурата, сроковете и процедурите за подаване на заявките за получаване на капацитет и други.

РД се изготвя в съответствие с чл. 27 и Приложение IV на Директива 2012/34/ЕС, чл. 23, ал. 1 от ЗЖТ, чл. 8, ал. 1 и 2 и Приложение № 2 от Наредба № 41 за достъп и използване на железопътната инфраструктура.

1.3. Правни аспекти

1.3.1. Законодателна рамка

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

- Закон за железопътния транспорт (ЗЖТ);
- Наредба № 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура (Наредба № 41);
- Наредба № 42 от 6.07.2001 г. за лицензиране на железопътните предприятия за превоз на пътници и/или товари (Наредба № 42);
- Наредба № 57 от 9.06.2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз (Наредба № 57);
- Наредба № 58 от 2.08.2006 г. за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт (Наредба № 58);

- Наредба № 59 от 05.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт (Наредба № 59);
- Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/545 на Комисията от 7 април 2016 година относно процедурите и критериите за рамкови споразумения за разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура;
- Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/10 на Комисията от 6 януари 2015 година относно критериите спрямо заявителите на железопътен инфраструктурен капацитет и за отмяна на Регламент (ЕС) № 870/2014;
- Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 22 септември 2010 година относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз;
- Регламент (ЕС) 2021/1153 на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2021 година за създаване на Механизъм за свързване на Европа и за отмяна на регламенти (ЕС) № 1316/2013 и (ЕС) № 283/2014;
- Регламент (ЕС) 2015/909 на Комисията от 12.06.2015 година относно реда и условията за изчисляване на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга;
- Регламент (ЕС) 2017/2177 на Комисията от 22.11.2017 година относно достъпа до обслужващи съоръжения и свързани с железопътните дейности услуги;
- Регламент (ЕС) 2015/171 на Комисията от 04.02.2015 г. относно някои аспекти на процедурата за лицензиране на железопътни предприятия;
- Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламенти и на Съвета от 14 декември 2016 година за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура.
- Директива 2012/34/ЕС на Европейския Парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство;
- Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно безопасността на железопътния транспорт;
- Делегирано решение (ЕС) 2017/2075 на Комисията от 4 септември 2017 година за замяна на приложение VII към Директива 2012/34/ЕС.

1.3.2. Правен статус и юридическа отговорност

ДП НКЖИ изготвя ежегодно Референтен документ на железопътната мрежа в съответствие с чл. 27 и Приложение IV на Директива 2012/34/ЕС, чл. 23, ал. 1 от ЗЖТ и чл. 8, ал. 1 и 2 и Приложение № 2 от Наредба № 41.

Референтният документ съдържа параметрите за експлоатация на железопътната инфраструктура, параметрите на съоръженията по нея, включително защитните съоръжения, информация за условията за достъп до нея и обслужващите съоръжения, приложимите инфраструктурни такси и цени за услуги, принципите и критериите за разпределение на капацитета, ограниченията при ползването на инфраструктурата, сроковете и процедурите за подаване на заявките за получаване на капацитет и други. Референтният документ на железопътната мрежа съдържа най-малко информацията, посочена в Приложение № 2 към чл. 5, ал. 2, чл. 8, ал. 2 и чл. 14, ал. 1 от Наредба № 41. Посочените в Референтния документ на железопътната мрежа процедури, срокове, условия и цени са обвързващи за ДП НКЖИ и за ползвателите на предоставяните услуги.

1.3.3. Процедура по обжалване

Съгласно чл.116, ал.5 от ЗЖТ, Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИАЖА) упражнява контрол по своя инициатива или по жалба на заявители, които считат, че са третирани

несправедливо, дискриминирани или увредени по какъвто и да е начин, както и по жалби срещу решения на Управител на инфраструктура, на железопътно предприятие или на оператор на обслужващо съоръжение по отношение на:

1. проекта и окончателния вариант на Референтния документ на железопътната мрежа;
2. установените в Референтния документ критерии;
3. процеса на разпределяне на капацитет и неговия резултат;
4. схемата за налагане на такси;
5. равнището или структурата на таксите за ползване на инфраструктурата, чието заплащане дължат или може да им бъде наложено;
6. правилата за достъп до железопътната инфраструктура, включително за извършване на международни услуги за превоз на пътници, до обслужващите съоръжения и допълнителните услуги;
7. достъпа и налагането на такси за услугите в обслужващите съоръжения, за допълнителните и съпътстващите услуги;
8. управлението на движението;
9. планирането на обновяването;
10. планираното или непланираното поддържане;
11. спазването на изискванията по този закон.

1.4. Структура на Референтния документ на железопътната мрежа

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

РД е структуриран съгласно законовите изисквания на Република България и в съответствие с приета уеднаквена структура от RNE.

1. Обща информация;
2. Инфраструктура;
3. Условия за достъп;
4. Разпределяне на капацитета;
5. Услуги и такси;
6. Операции;
7. Обслужващи съоръжения;
8. Приложения.

1.5. Период на валидност, актуализация и публикуване

1.5.1. Период на валидност

Настоящият РД се прилага за заявки за капацитет и изпълнение на планираните транспортни операции по време на разписанието, започващо от неделя, 14 декември 2025 г. в 00:00 ч. и завършва в събота, 12 декември 2026 г. в 24:00 ч.

Валидността на този РД е от 14 декември 2025 г. до 12 декември 2026 г.

1.5.2. Актуализация

Настоящият РД при необходимост подлежи на актуализация (чл. 9, ал. 2 от Наредба № 41).

В случай, че промените не налагат друго, ДП НКЖИ се стреми да спазва датите 01 март, 01 юни и 01 септември за актуализация на документа.

Актуализация по т.3.3.1, т.3.3.2, т.3.3.3, Глава 4 - цялата, т.5.7, Глава 6 - цялата, Глава 7 без т. 7.3.2.4. и свързаните с тях приложения се извършва след консултации със заинтересованите страни.

Консултациите със заинтересованите страни по гореизброените точки се извършват като същите се уведомяват за съответната актуализация на референтния документ и се предоставя възможност за изразяване на мотивирано становище в 14-дневен срок, считано от получаване на уведомяването. Актуализациите на всички останали глави, точки и свързаните с тях приложения, както и актуализации, свързани с изменение на национални и международни нормативни документи се извършват съгласно изискванията, правилата и процедурите на действащата в Р България нормативна уредба. За тези актуализации ДП НКЖИ само уведомява заинтересованите страни.

Управителят на железопътната инфраструктура разглежда постъпилите мотивирани становища от заинтересованите страни. При възникнала необходимост страните могат да провеждат допълнително обсъждане на възникнали въпроси и проблеми, във връзка с актуализацията на документа.

1.5.3. Публикуване

ДП НКЖИ, след консултации със заинтересованите страни, изготвя и публикува ежегоден РД шест месеца преди крайния срок за подаване на заявки за инфраструктурен капацитет. РД се публикува в електронен формат на интернет страницата на Управителя на железопътната инфраструктура на български и английски език. В случай на несъответствие се прилага версията на български език. Референтният документ на железопътната мрежа може да бъде предоставен на електронен или хартиен носител срещу заплащане на стойността на направените разходи за предоставянето му (чл. 9, ал. 3 от Наредба № 41), по заявка подадена на адрес: **ДП НКЖИ, 1233 гр. София, България, бул. „Княгиня Мария Луиза" №110.**

Линкове към английската версия на РД на всички УИ, членове на RNE могат да се намерят на интернет страницата на RNE - http://rne.eu/organisation/network-%20statements/

ДП НКЖИ също така предоставя съдържанието на своя РД в портала за информация за мрежи и коридори (NCI). Достъпът до NCI е безплатен и без потребителска регистрация на следния линк: http://nci.rne.eu.

1.6. Контакти

- Контактни точки в ДП НКЖИ:

Дейност	отдел	Данни за контакт
Предоставяне на основна информация	Връзки с обществеността	тел. +359 932 34 14 тел. +359 932 61 55 имейл: pr@rail-infra.bg
Международна дейност	Международна дейност	тел. +359 2 932 39 90 international.affairs@rail-infra.bg
Разпределяне на капацитет	Отдел „Разписания на влаковете“	тел. +359 2 932 39 90 тел. +359 2 932 39 15 факс: +359 2 932 25 48 имейл: oss@rail-infra.bg
Оперативно управление на движението на влаковете	Отдел „Централно диспечерско ръководство“	тел. +359 887 449 110 имейл: st_disp@rail-infra.bg

- Контактни точки на свързаните с ДП НКЖИ мрежи на съседни УИ (по информация от страницата на RNE):

Държава	инфраструктурен управител	Данни за контакт
Румъния	Compania Naţională de Căi Ferate ‘CFR’ SA - Căile Ferate Române	38 Dinicu Golescu Avenue, Sector 1 RO -010873 Bucuresti 1 Mobile: + 40 722 693 070 radu.urziceanu@cfr.ro Daniela.Oncete@cfr.ro
Гърция	OSE S.A.	1-3 Karolou Str., GR 10437 Athens Tel: +30 210 5297264 m.lefaki@osenet.gr
Сърбия	Infrastructure of Serbian Railways JSC	6 Nemanjina Str., 11000 Belgrade Phone.: +381 11 3616 748 Cell.:.+ 381 64 842 70 49 katarina.nesic@srbrail.rs

1.7. Сътрудничество между европейските УИ/Органи за разпределяне на капацитета

1.7.1. Товарни железопътни коридори

В изпълнение на Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 22 септември 2010 г., относно европейска железопътна мрежа за конкурентен превоз на товари са създадени 11 товарни железопътни коридори /ТЖК/, за да се постигнат следните цели:

- укрепване на сътрудничеството между УИ/органа за разпределяне на капацитета по ключови аспекти, такива като разпределяне на трасета, подготовка за експлоатация на оперативно съвместими системи и развитие на инфраструктурата;
- откриване на правилния баланс между товарните и пътническите превози по ТЖК, предоставяне на адекватен капацитет за товари в съответствие с нуждите на пазара и гарантиране, че са постигнати общи цели по отношение на точността на товарните влакове;
- промотиране на интермодалност между железопътния и други видове транспорт чрез интегриране на терминали в процеса за управление на коридора.

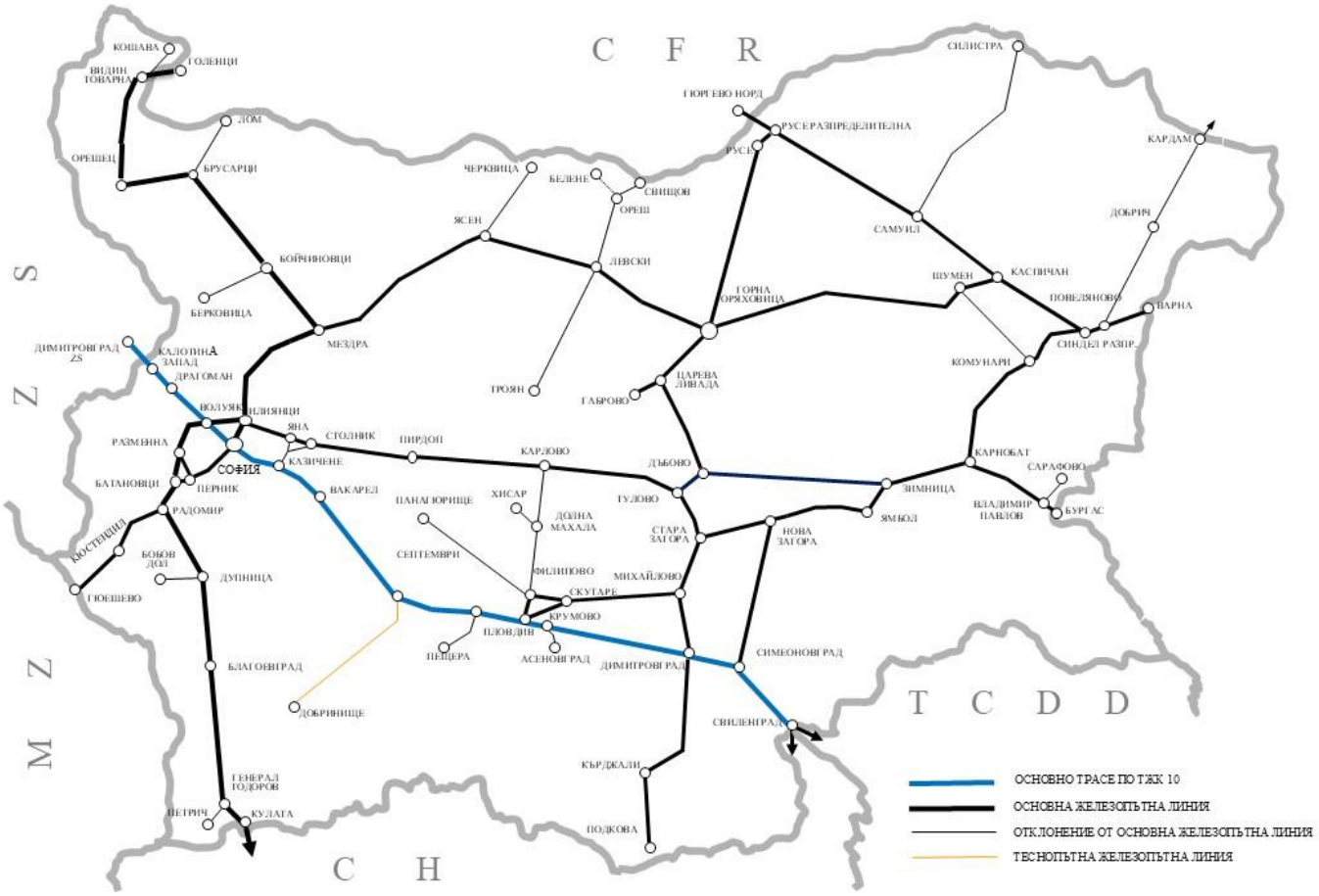
ДП НКЖИ участва в:

- ***ТЖК 10 „Алпи - Западни Балкани”***

Основният маршрут на коридора е: Залцбург - Филах - Любляна - /Велс/Линц- Грац - Марибор - Загреб - Винковци/Вуковар - Товарник - Белград - София - Свиленград.

Подробна информация за ТЖК 10 може да се намери на интернет страницата на коридора на адрес: https://www.rfc-awb.eu/.

Карта на железопътните линии от железопътната мрежа на ДП НКЖИ, включени в ТЖК 10



1.7.2. Rail Net Europe и друго международно сътрудничество

ДП НКЖИ е член на RailNetEurope (RNE), която е организация-шапка на управителите на европейската железопътна структура и на органите за разпределяне на капацитет. RNE улеснява международния железопътен бизнес чрез разработване на хармонизирани международни бизнес процеси във вид на образци, наръчници и ръководства, както и IT инструменти.

Повече информация за RNE можете да намерите на http://www.rne.eu/organisation/rne-approach-structure/.

ДП НКЖИ членува в UIC, CER, RNE и неговата мрежа One-Stop Shop Network, поддържа широкообхватно двустранно сътрудничество с управителите на железопътната инфраструктура на съседните на България страни.

ДП НКЖИ участва в работата по изграждането на TEN-T мрежата в съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) 2024/1679 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юни 2024

година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, за изменение на Регламенти (ЕС) 2021/1153 и (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1315/2013.

ДП НКЖИ работи активно и в организацията ОСЖД, където пълноправен член е българската държава, представяна от МТС. ДП НКЖИ е подписало „Хартата за социална отговорност по гарите“, Меморандум за сътрудничество с управителя на железопътна инфраструктура на Австрия (ÖBB - Infra) и Декларация на железниците за отговорност към климата, която е част от пакета документи на Конференцията на ООН за промените в климата (COP 25) на ООН и Зеления пакт на ЕС.

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

Перон I
Platform I

ГЛАВА 2. ИНФРАСТРУКТУРА

2.1. Увод

Тази глава съдържа описание на функционалните и технически характеристики на железопътната инфраструктура, управлявана от ДП НКЖИ, за периода на валидност на РД. Тя е изготвена, за да отговори на нуждите на железопътните превозвачи във връзка с планиране на железопътното движение.

2.2. Обхват на мрежата

Железопътната мрежа на ДП НКЖИ обхваща територията на Република България. Изключение са линии от вътрешния железопътен транспорт на ведомства, дружества или предприятия по смисъла на чл. 2, т. 3 от ЗЖТ, които са предназначени за осъществяване на връзката с железопътните линии, включени в железопътната инфраструктура.

2.2.1.Ограничения Обхват на железопътната мрежа на ДП НКЖИ

Обхвата на железопътната мрежата, управлявана от ДП НКЖИ е дадена в **Приложение 2.3.1.1.**

2.2.2. Свързващи железопътни мрежи

Железопътната инфраструктура, управлявана от ДП НКЖИ е свързана с железопътните инфраструктури на управителите на:

- Сърбия - Infrastruktura železnice Srbije a.d ***(https://infrazs.rs/);***
- Румъния - Compania Națională de Căi Ferate ”CFR” - SA ***(https://cfr.ro/);***
- Република Турция - Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları /TCDD/ - (***https://www.tcdd.gov.tr/);***
- Република Гърция - OSE SA ***(https://ose.gr).***

Железопътни гранични преходи:

2.2.2.1. Железопътният граничен преход между Република България и Сърбия е между гарите Димитровград /Инфраструктура Железница Сърбия/ - Калотина запад - Драгоман по I-ва жп линия Калотина запад - София - Пловдив - Свиленград. Граничният преход е електрифициран.

Информация за гарите от железопътния граничен преход е дадена в **Приложение 2.2.2.**

Граничната обработка на влаковете се извършва, както следва:

- Митническата обработка и граничният контрол на пътническите влакове се осъществяват от компетентните органи на Република България в гара Калотина запад.
- Митническата обработка на товарните влакове се осъществява от компетентните органи на Република България в гара Драгоман.
- Граничният контрол на товарните влакове се осъществява от компетентните органи на Република България в гара Калотина запад.
- Предаването и приемането на влаковете между българските и сръбските железопътни предприятия се осъществяват в гара Димитровград /Инфраструктура Железница Сърбия/.

2.2.2.2. Железопътният граничен преход между Република България и Република Турция е между гарите Свиленград и Капъкуле по 1-ва жп линия Калотина запад – София – Пловдив – Свиленград. Граничният преход е електрифициран.

Информация за гарите от железопътния граничен преход е дадена в **Приложение 2.2.2**.

Граничната обработка на влаковете се извършва, както следва:

- Митническата обработка и граничният контрол на всички категории влакове се осъществяват от компетентните органи на Република България в гара Свиленград.
- Предаването и приемането на влаковете между българските и турските железопътни предприятия се осъществяват в гара Капъкуле /Република Турция/.

2.2.2.3. Железопътните гранични преходи между Република България и Република Гърция са:

2.2.2.3.1. Между гарите Свиленград и Дикея по I-ва жп линия Калотина запад - София - Пловдив - Свиленград. Граничният преход не е електрифициран. Информация за гарите от граничния преход е дадена в **Приложение 2.2.2**.

- Митническата обработка и граничният контрол на всички категории влакове се осъществяват от компетентните органи на Република България в гара Свиленград.
- Предаването и приемането на влаковете между българските и гръцките железопътни предприятия се осъществяват в гара Свиленград.

2.2.2.3.2. Между гарите Кулата и Стримон по V-та жп линия София - Владая - Перник - Кулата. Граничният преход не е електрифициран. Информация за гарите от граничния преход е дадена в **Приложение 2.2.2**.

- Митническата обработка и граничният контрол на всички категории влакове се осъществяват от компетентните органи на Република България в гара Кулата.
- Предаването и приемането на влаковете между българските и гръцките железопътни предприятия се осъществяват в гара Кулата.

2.2.2.4. Железопътните гранични преходи между Република България и Румъния са:

2.2.2.4.1. Между гарите Русе - Русе разпределителна - Гюргево Норд по IV-та жп линия Русе - Горна Оряховица - Стара Загора - Димитровград - Подкова. Граничният преход не е електрифициран. Информация за гарите от граничния преход е дадена в **Приложение 2.2.2**.

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

2.2.2.4.2. Между гарите Видин пътническа - Видин товарна - Голенци по VII-ма жп линия Мездра - Видин. Граничният преход не е електрифициран. Информация за гарите от граничния преход е дадена в **Приложение 2.2.2**.

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

- Предаването и приемането на товарните влакове между българските и румънските железопътни предприятия се осъществяват в общата гранична гара Видин товарна.

2.2.2.4.3. Между гарите Кардам - Негру Водъ по 28-ма жп линия Разделна - Повеляново - Кардам. Граничният преход не е електрифициран. Информация за гарите от граничния преход е дадена в **Приложение 2.2.2**.

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

2.3. Описание на мрежата

2.3.1. Топология на линията

В **Приложение 2.3.1.1** е показана железопътната инфраструктура, стопанисвана от ДП НКЖИ.

Основни параметри на железопътната мрежа на ДП НК ЖИ към 31.12.2025 г.

- Обща разгъната дължина на железопътната мрежа - 6 438 км, от които с нормално междурелсие 1 435 мм са 6 285 км, в т.ч.:
  - дължина на открит железен път с нормално междурелсие - 3 900 км;
  - двойни жп линии - 995 км;
  - теснопътни жп линии (760 мм) - 125 км;
  - дължина на гарови коловози - 1 418 км
    - с междурелсие 1 435 мм - 1 390 км;
    - с междурелсие 760 мм - 13 км;
    - с междурелсие 1 520 мм - 15 км.
- Железопътни съоръжения:
  - железопътни тунели - 186 бр. с обща дължина 47,9 км (**Приложение 2.3.1.2**);
  - железопътни мостове - 995 бр. с обща дължина 43,1 км (**Приложение 2.3.1.3**);
  - железопътни прелези - 722 бр.

2.3.2 Междурелсия

Съществуващите междурелсия в мрежата на ДП НК ЖИ са:

- междурелсие 1 435 мм - с обща дължина 6 285 км;
- междурелсие 760 мм (теснопътно) - с обща дължина 138 км;
- междурелсие 1 520 мм (за коловози в предфериботния парк на Фериботен комплекс Варна) - с обща дължина 15 км.

2.3.3. Гари и възли

Дейностите по приемане, изпращане, престой и преработка на влаковете, по осигуряването превоза на пътници и товари, както и други технологични операции, свързани с експлоатацията на железопътната инфраструктура и превозната работа, се извършват в експлоатационни пунктове.

В зависимост от съоръжеността и предназначението им, експлоатационните пунктове се делят на железопътни гари, разделните постове, маневрените райони и спирки. В мрежата на ДП НКЖИ има 293 бр. железопътни гари, 16 бр. разделни постове и 396 бр. спирки.

2.3.3.1. Железопътни гари

Железопътната гара е коловозното развитие и технологичните сгради, свързани с управлението на движението на влаковете, безопасността на движението и превоза на товари и пътници.

Списък на гарите и информация за тях е предоставена в **Приложение 2.3.3.1.**

Информация за километричното положение на гарите по жп мрежа е предоставена в **Приложение 2.3.3.1.1**

2.3.3.2. Разделни постове

Разделните постове разделят текущия път на междугария, а ако имат и стрелково развитие служат за отклоняване движението на влаковете. Те са съоръжени с необходимите устройства на ОТ и съобщения. Разделните постове са с дежурен ръководител движение или с автоматично действие.

Списък на разделните постове, имащи стрелково развитие, които могат да бъдат разглеждани като експлоатационни пунктове и информация за тях, са предоставени в **Приложение 2.3.3.1.**

2.3.3.3. Спирки

Спирките са предназначени само за обслужване на пътници и са без експлоатационен персонал.

Списък на спирките и информация за тях са предоставени в **Приложение 2.3.3.3.**

2.3.3.4. Маневрен район

Маневреният район е обособена част от железопътната инфраструктура, в която се извършва маневрена дейност. Списък на маневрените райони гарите и гарите от които се обслужват е предоставен в **Приложение 2.3.3.4.**

2.3.4. Габарит на натоварване

Габаритът на натоварването за жп участъци и линии на железопътната инфраструктура е определен в **Заповед № 448/30.03.2022 год.** на Генералния директор на ДП НК ЖИ.

2.3.5. Ограничения на теглото

Допустимото осно натоварване за жп участъци и линии на железопътната инфраструктура е определено в **Заповед № 448/30.03.2022 год.** на Генералния директор на ДП НК ЖИ.

2.3.6. Наклон на линията

Максималните наклони по железопътните линии на ДП НК ЖИ са посочени в **Приложение 2.3.6.**

2.3.7. Максимална скорост на линия

Сведение за максималните допустими скорости по железен път в Графика за движение на влаковете 2025/2026 год. са дадени в **Приложение 2.3.7.1.**

Сведение за постоянните намаления на скоростите в Графика за движение на влаковете 2025/2026 год. са дадени в **Приложение 2.3.7.2.**

2.3.8. Максимални дължини на влака

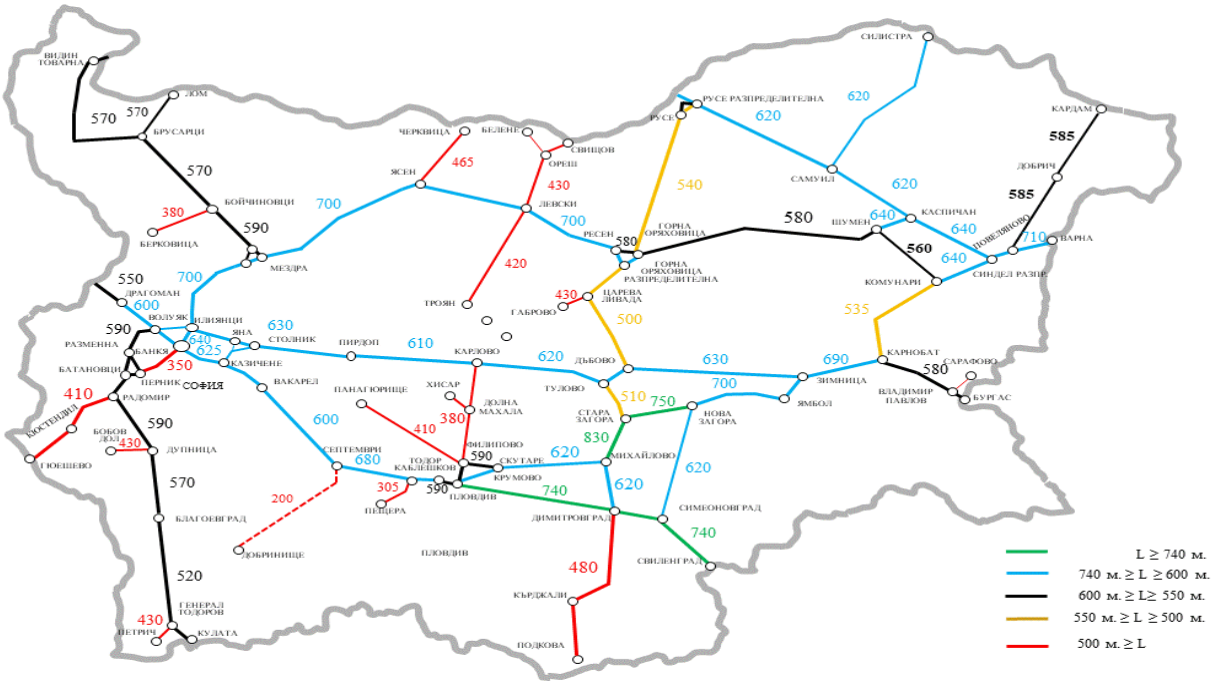
Дължината на влак включва дължината на вагонния му състав и локомотивите в работно състояние. Нормата за дължина на влак за даден участък се определя от гарата по маршрута на влака

с най-малка полезна дължина на най-дългия приемно-отправен коловоз включително и с дължината на локомотивите в работно състояние

Информация за максималната полезна дължина на ПОК (метри) на всеки експлоатационен пункт е показана в **Приложение 2.3.3.1**

Нормите за дължини на влаковете по участъци за движение без допълнителни условия е показана в картата по-долу.

Карта на нормите за дължини на влаковете по участъци
за движение без допълнителни условия



2.3.9. Захранване

В Република България е електрифицирана над 70% от общата дължина на железопътната мрежа. В **Приложение 2.3.9.1** са посочени електрифицираните/неелектрифицирани железопътни линии на ДП НКЖИ.

Системата за захранване с тягова електроенергия в Република България е въздушна контактна мрежа с напрежение и честота - AC 25kV-50Hz, схема на електрифицираните железопътни линии на ДП НКЖИ е показана в **Приложение 2.3.9.2.**

Списък с местоположението на неутралните вставки в железопътната мрежа на ДП НКЖИ е показан в **Приложение 2.3.9.3.**

Разрешени за използване са следните видове профили на плъзгачи на пантографи - (1950 mm) и (1600 mm (EP)), със среден контактен натиск - Fm от 60 до 108,80 N.

Съгласно Регламент (ЕС) № 1301/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 година, относно техническите спецификации за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Енергия“ на железопътната система в ЕС, точка 4.2.4.1. Максимален ток на влака и EN 50388 утвърден на 1 март

2005 година, ограниченията за максимално допустим ток на влак са показани в Карта на ограниченията по фидерни зони **Приложение 2.3.9.4.**

2.3.10. Системи за сигнализация

Осигурителната техника (сигнализацията) осъществява обективен контрол на местоположението на подвижния жп състав върху железния път чрез релсови вериги или броячи на оси.

Контрол и управление на елементите от железопътната инфраструктура (светофори и стрелки) се осъществява чрез Релейни уредби за ключови зависимости (РУКЗ) или гарови централизации и междугарови системи полуавтоматична блокировка (ПАБ) или автоматична блокировка (АБ). В някои участъци е изградено и централизирано диспечерско управление на движението на влаковете (ДЦ).

Безопасното преминаване на влаковете през железопътните прелези се осигурява чрез автоматични прелезни устройства (АПУ).

В някой участъци е изградена система за контрол и управление на скоростта на движение на влаковете, която се осъществява чрез европейската система АЛС/ ETCS.

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

Приложение 2.3.10.1 Карта на системи за осигуряване движението на влаковете в експлоатационните пунктове.

Приложение 2.3.10.2 Карта на системи за осигуряване движението на влаковете в междугарията.

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

2.3.11. Системи за управление на движението

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

- СУВР - система за управление на влаковата работа. Системата служи за планиране, документиране и следене на движението на влаковете в реално време, изготвяне на прогноза за движението на влаковете, изготвяне на оперативни разписания, отпечатване на изпълнения график за движение на влаковете, изготвяне на справки и анализ;
- АРАМИС - система за диспечерско управление на влаковото движение в участъка Крумово – Димитровград - Свиленград. Чрез нея участъка се ръководи от едно място /диспечерския център/ и същевременно обслужва и информационните табла в гарите;
- TRIS CTC – система за централизирано управление на движението на влаковете в участъка от гара Световрачене до гара Сопот (16 гари). Чрез нея движението на влаковете в участъка се ръководи от едно място /диспечерския център в София/.

2.3.12. Системи за комуникация

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

Телекомуникационните системи са дадени в:

Приложение 2.3.12.1 Карта на Системи за телекомуникации в ДП НКЖИ.

Приложение 2.3.12.2 Таблица с номерата на честотните групи на ВДРВ (влакови диспечерски радиовръзки)

Приложение 2.3.12.3 Таблица с местоположението на аварийните телефонни колонки

- **Комуникационна система - телефонни централи**

Телефонните централи покриват напълно цялата железопътна мрежа в страната и предоставящи стандартни общослужебни телефонни връзки за организиране на технологичните железопътни процеси и превози. Въведено е и се ползва напълно автоматично избиране в цялата мрежа, както и към съседни железопътни инфраструктурни администрации. Цифровите телефонни централи предоставят и редица допълнителни услуги, характерни за цифровите системи и по желание на абонатите, включително и връзки към обществените телекомуникационни мрежи за абонатите в някои големи ж.п. възли.

- **Кабелни системи**

ДП НКЖИ има положени в зоната на отчуждение на железния път (сервитутната ивица), по протежение на железния път магистрални медни кабели. В гарите са положени вътрешногарови кабели за нуждите на телекомуникациите ТЗА и ТППБ с различен капацитет, съобразно нуждите.

По някои жп линии и основни участъци има положени оптични кабели с различен капацитет от оптични влакна. В железопътен възел София има изграден оптичен градски ринг, който обхваща всички сгради на ДП НКЖИ и нейните поделенията, намиращи се на територията на град София.

- **Преносни системи**

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

По всяко от оптичните кабелни трасета има изградени високоскоростни системи за цифрови пренос, както и необходимото мултиплексно оборудване за нискочестотно аналогово и ниско скоростно цифрово преобразуване.

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

- **Диспечерски системи**

Специалните оперативно - технологични диспечерски системи са предназначени основно за нуждите на ДП НКЖИ - те осигуряват гласовата комуникация между диспечерите и дежурните ръководители в гарите, осъществяващи ръководството по движение на влаковете. Специалните диспечерски системи са изградени независимо от общослужебната телекомуникационна мрежа, съгласно изискванията на националните нормативни документи.

- **Селекторни връзки**

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

- **Радиовръзки (ВДРВ и маневрени)**

За нуждите на безопасността на движението на влаковете и съобразно нормативните документи, ДП НКЖИ има изградени специализирани влакови диспечерски и маневрени радиовръзки. Влаково–диспечерските радиовръзки 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 повечето главни магистрални жп линии.

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

- **GSM-R**

Инсталирана е GSM-R (MSC) централа - 1 брой в Пловдив и оборудване GSM-R за Voice/Date в участъка София - Пловдив - Свиленград. Изградена е система базови станции BSS с ниво на покритие за ETCS ниво 1.

- **Информационни уредби за пътници**

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

- **Хронометрична система**

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

2.3.13. Системи за управление на влаковете

Участъци с АЛС в експлоатация:

- Участъците Септември - Пловдив и Крумово - Свиленград са съоръжени с оперативно съвместима система ERTMS (ETCS ниво 1 - версия 2.3.0d и GSM-R Voice). Участъкът Дунав мост 2 (Видин) - Видин пътническа - 16,314 км е съоръжен със система ETCS ниво 1 - версия 2.3.0d, като полевото оборудване е изградено и има Разрешение за ползване по ЗУТ.

За влаковете, движещи се по линии със системи за управление на влакове, не е задължително, но е препоръчително да бъдат оборудвани със съответните бордови системи. Влаковете, които не са оборудвани със съответните бордови системи, се допуска да движат по тези линии със скорост, не по-висока от 130 км/ч.

Монтирани са следните устройства за контрол на подвижния железопътен състав (ПЖПС):

- В междугарието Септември - Пазарджик - Система за контрол на ПЖПС на км 110+200 двупътна (контрол на загрети букси, спирачни повърхности, осно натоварване, неравности и отклонения по колелата, дерайлирала колоос);

- В междугарието Тодор Каблешков - Стамболийски - Система за контрол на ПЖПС на км 141+800 двупътна (контрол на габарит, загрети букси, спирачни повърхности, осно натоварване, неравности и отклонения по колелата, дерайлирала колоос);
- В междугарието Пловдив разпределителна изток - Крумово - Система за контрол на горещи букси и колела /ГБК/ на км 161+840 двупътна;
- В междугарието Ябълково - Димитровград - Система за контрол на Горещи букси и колела /ГБК/ Димитровград-Запад на км 227+228;
- В междугарието Димитровград - Нова Надежда - Система за контрол на Горещи букси и колела /ГБК/ Димитровград-Изток на км 238+239;
- В междугарието Димитровград - Хасково - Система за контрол на Горещи букси и колела /ГБК/ Димитровград-Юг на км 3+874;
- В междугарието Любимец - Свиленград - Система за контрол на Горещи букси и колела /ГБК/ Свиленград - Запад на км 291+183;
- В междугарието Свиленград - Капъкуле - Система за контрол на Горещи букси и колела /ГБК/ Свиленград - Изток на км 302+000;
- В междугарието Маноле-Белозем - Система за контрол на Горещи букси и колела на километър 26+532.

Приложение 2.3.13 Карта на системи за контрол движението на влаковете (АЛС/ETCS).

2.4. Ограничения на движението

2.4.1. Специализирана инфраструктура

ДП НКЖИ не предоставя специализирана инфраструктура.

2.4.2. Ограничения на околна среда

На основание Наредба № 6 от 26 юни 2006 г. граничните стойности на нивата на шум в различните територии и устройствени зони в урбанизираните територии и извън тях, еквивалентното ниво на шума в dB(A) в територии, подложени на въздействието на релсов железопътен и трамваен транспорт, са както следва: ден - 65 dB, вечер - 60 dB и нощ - 55 dB.

Нормите и изискванията за ограничаване на вредния шум в околната среда са регламентирани в следните нормативни документи:

В националното законодателство:

- Закон за защита от шума в околната среда, в сила от 01.01.2006 г.;
- Наредба № 6 от 26.06.2006 г. за показателите за шум в околната среда, отчитащи степента на дискомфорт през различните части на денонощието, граничните стойности на показателите за шум в околната среда, в помещенията на жилищни и обществени сгради, в зони и територии, предназначени за жилищно строителство, рекреационни зони и територии и зони със смесено предназначение, методите за оценка на стойностите на показателите за шум и на вредните ефекти от шума върху здравето на населението (нар. накратко „Наредба № 6“);
- Наредба № 57 от 09.06.2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз;
- Наредба за съществените изисквания и оценяване съответствието на машини и съоръжения, които работят на открито, по отношение на шума, излъчван от тях във въздуха, в сила от 11.02.2005 г.;

- Наредба за изискванията към разработването и съдържанието на стратегическите карти за шум и към плановете за действие (Приета с ПМС № 217 от 18.08.2006 г.);
- Наредба № 54 от 13.12.2010 г. за дейността на националната система за мониторинг на шума в околната среда и за изискванията за провеждане на собствен мониторинг и предоставяне на информация от промишлените източници на шум в околната среда

В Европейското законодателство:

- Директива (ЕС) 2015/996 на Комисията от 19.05.2015 г. за установяване на общи методи за оценка на шума в съответствие с Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета;
- Директива 2002/49/ЕО относно оценка и управлението на шума в околната среда;
- Директива 2000/14/ЕО за сближаване на законодателствата на държавите членки относно излъчването на шум в околната среда от оборудване за използване на открито;
- Регламент (ЕС) № 1304/2014 на Комисията от 26.11.2014 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистема „Подвижен състав-шум“, за изменение на Решение 2008/232/ЕО и за отмяна на Решение 2011/229/ЕС (нар. накратко по-нататък ТСОС „ Шум“).

ТСОС „Шум“ определя оптималното ниво на хармонизация, свързано със спецификациите на подсистема „Подвижен състав“ за ограничаване на шумовите емисии от железопътната система на ЕС. С цел намаляване на дискомфорта за хората от шума, излъчван от товарния жп трафик, през 2019 г. в ТСОС „Шум“ се въведе показателя „*По-безшумен маршрут“ (Quieter route)*, който означава част от железопътната инфраструктура с минимална дължина от 20 км, за който средният брой на ежедневните експлоатирани товарни влакове през нощта, както е определено в националното законодателство, транспониращо Директива 2002/49/ЕО, е бил по-висок от 12 броя. Нощният период в България е определен за времето от 23 до 7 ч. (с продължителност 8 часа) съгласно чл. 4, ал. 4 от Наредба № 6.

От 2015 г. досега по железопътната инфраструктура на България през нощния период не е регистриран товарен трафик, надвишаващ 12 влака и по тази причина не са определяни „по-безшумни маршрути“ и не са въвеждани ограничения за движение на товарните влакове в определени отсечки или нощни часове по железопътната инфраструктура с цел намаляване на шумовите емисии. Информация за определените „по-безшумни маршрути“ се предоставя от държавите членки на ЕС в регистъра на инфраструктурата (RINF), а също и публикува/ актуализира на уебсайта на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (ERA), в съответствие с допълнение D.1 от ТСОС „Шум“ на адрес: https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability/noise-tsi_en.

При реконструкция, рехабилитация или изграждане на нови железопътни линии се изграждат шумозаглушителни екрани в съответствие с екологичното законодателство и Наредба № 55 от 29.01.2004 г. за проектиране и строителство на железопътни линии, гари, прелези и други елементи на железопътната инфраструктура.

2.4.3. Опасни товари

Гарите, в които могат да се товарят, разтоварват и складират опасни товари Класове от 2 до 9 по RID, се определят от Генералния директор на ДП НКЖИ, по предложение на железопътните превозвачи.

Списък на тези гари и документацията, която трябва да се приложи, за да се разреши обработка на опасни товари в тях, са определени със Заповед № 442/16.03.2015 г., допълнена със Заповед № 769/27.04.2015 г., Заповед № 1320/04.07.2017 г., Заповед № 2260/09.11.2017 г., Заповед № З-1699/12.10.2021 г., Заповед № З-7/06.01.2022 г. и Заповед № З-933/13.05.2024 г. на Генералния директор на ДП НКЖИ.

2.4.4. Ограничения на тунелите

Няма ограничения за преминаване през железопътните тунели.

2.4.5. Ограничения на мостовете

Няма ограничения за преминаване по железопътните мостове.

2.5. Наличност на инфраструктура

Железопътната инфраструктура, управлявана от ДП НКЖИ, е налична без прекъсване. Въпреки това, съществуват участъци от мрежата, в които поради по-слабата натовареност в определени периоди от денонощието се закриват гарите за службите по движение. Информация за работното време на гарите е предоставена в **Приложение 2.3.3.1**. Съществуват също така и участъци от железопътната мрежа, в които са планирани ограничения в капацитета за определени периоди от време за извършване на строителни и ремонтни дейности по поддържането и развитието на железопътната инфраструктура. ДП НКЖИ своевременно информира заинтересованите железопътните превозвачи за планираните ограничения в капацитета. По-подробна информация за планираните ограничения в капацитета и сроковете за уведомяване е предоставена в т. 4.3. на настоящия Референтен документ .

В случай, че възникне необходимост от извършване на непредвидени или за допълнително осигуряване (извънпланови) строително-ремонтни работи по железопътната инфраструктура, ДП НКЖИ незабавно информира заинтересованите железопътните превозвачи. По-подробна информация за непредвидените ограничения в капацитета и сроковете за уведомяване е предоставена в т. 4.3.2.6. на настоящия Референтен документ.

В случаи на възникване на непредвидени ситуации, водещи до прекъсване на наличността на железопътната инфраструктура, ДП НКЖИ незабавно информира заинтересованите железопътните превозвачи. По-подробна информация за действията в случаи на възникване на непредвидени ситуации е предоставена в т. 6.3.3. на настоящия Референтен документ.

2.6. Развитие на инфраструктурата

Основни проекти за развитие на железопътната инфраструктура са:

- Модернизация на жп линия Видин-София, жп участък Медковец-Срацимир;
- Модернизация на тягови подстанции Враца и Перник;
- Модернизация на тягова подстанция Бойчиновци;
- Реконструкция на гарови комплекси Перник и Радомир;
- Реконструкция на гарови комплекси Захарна фабрика, Горна баня и Перник разпределителна;
- Модернизация на железопътната линия София - Драгоман - граница с Република Сърбия, участък Волуяк - Драгоман - фаза 2;
- Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волуяк;
- Модернизация на железопътната линия София - Пловдив, участък София - Елин Пелин;
- Модернизация на железопътната линия София - Пловдив, участък Елин Пелин - Костенец - фаза

2;

- Модернизация на железопътната линия София - Пловдив, участък Костенец - Септември;
- Развитие на железопътен възел Пловдив;
- Рехабилитация на жп линията Пловдив - Бургас, фаза 2, Етап II;
- Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора, фаза 2;
- Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат - Синдел;
- Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България - Русе;
- Възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции - Варна и Разград и изграждане на тягова подстанция Русе и въвеждане на система за телеуправление и телесигнализация - SCADA, Фаза 2;
- Модернизация на тягови подстанции Червена вода и Хитрино;
- Внедряване на ERTMS ниво 2 железопътен участък Русе - Каспичан;
- Разширяване на функционалния обхват на географска информационна система (ГИС) на ДП НКЖИ.

ГЛАВА 3. УСЛОВИЯ ЗА ДОСТЪП

3.1. Увод

Тази глава описва сроковете и условията, свързани с достъпа до железопътната инфраструктура за пакет за минимален достъп до услугите (влаковите маршрути), управлявани от ДП НКЖИ.

Тези срокове и условия също се прилагат към частта от товарните коридори, които преминават през инфраструктурата, управлявана от ДП НКЖИ.

3.2. Общи изисквания за достъп

Съгласно чл.10 от Директива 2012/34/ЕО, на железопътните предприятия се предоставя право на достъп при справедливи, недискриминационни и прозрачни условия до железопътната инфраструктура във всички държави-членки за извършване на всички видове железопътни услуги за превоз на товари. Това право включва достъп до инфраструктурата, която свързва морските и вътрешните пристанища с другите обслужващи съоръжения, посочени в точка 2 от приложение II на Директивата, и до инфраструктурата, която обслужва или би могла да обслужва повече от един краен потребител. На железопътните предприятия се предоставя право на достъп до железопътната инфраструктура във всички държави-членки с цел извършване на международни услуги за превоз на пътници. При извършване на международна услуга за превоз на пътници железопътните предприятия имат право да вземат пътници от всяка гара, разположена по международния маршрут, и да ги оставят на друга, включително гари, разположени в същата държава-членка. Това право включва достъпа до инфраструктурата, която свързва обслужващите съоръжения, посочени в точка 2 от приложение II от Директивата.

Съгласно чл. 31 от ЗЖТ лицензираните железопътни превозвачи, притежаващи лицензия за извършване на железопътни превози на пътници и/или товари, издадена в Република България или в друга държава - членка на Европейския съюз, както и единен сертификат за безопасност, имат право на достъп до железопътната инфраструктура и до обслужващите съоръжения за извършване на всички видове железопътни услуги за превоз на пътници и товари при справедливи, недискриминационни и прозрачни условия. Това право включва достъп до инфраструктурата, която свързва морските и речните пристанища с другите обслужващи съоръжения, и до инфраструктурата, която обслужва или би могла да обслужва повече от един краен потребител. Те имат право да извършват превоз на пътници между железопътни гари, разположени в държави – членки на Европейския съюз, включително между железопътни гари, разположени на територията на Република България.

Железопътните предприятия, които не притежават лицензия за извършване на товарни превози, имат право на достъп до първата гара от железопътната инфраструктура, необходима за извършване на дейностите по вътрешния железопътен транспорт на Министерството на вътрешните работи, Министерството на отбраната и други ведомства, дружества или предприятия, с изключение на дейностите, свързани с изискванията по техническата експлоатация и безопасността на движението.

При осъществяването на международен и вътрешен трафик, както и на всички други железопътни операции в мрежата на ДП НКЖИ, железопътните предприятия трябва да спазват всички международни и национални разпоредби, които регулират безопасността на железопътния трафик, като:

- Закон за железопътния транспорт;
- Наредба № 4 от 27 март 1997 г. за железопътните прелези;
- Наредба № 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура;
- Наредба № 43 от 11.09.2001 г. за железопътен превоз на пътници, багажи и колетни пратки;
- Наредба № 44 от 10.10.2001 г. за превоз на товари с железопътен транспорт;

- Наредба № 46 от 30.11.2001 г. за железопътен превоз на опасни товари;
- Наредба № 48 от 28.12.2001 г. за железопътен превоз на специфични товари, на товари без опаковка и на товари, изискващи особена опаковка;
- Наредба № 58 от 02.08.2006 г. за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт.
- Наредба № 59 от 05.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт;

3.2.1. Условия за заявяване на капацитет

Съгласно чл.12 от Наредба №41, Управителят на железопътна инфраструктура предоставя на железопътните предприятия достъп до инфраструктурата по реда, предвиден в глава втора, раздел III от ЗЖТ.

В чл.12б от Наредба №41 е предвидено, че заявки за инфраструктурен капацитет могат да се подават от заявители. За използване на инфраструктурен капацитет заявителите определят железопътно предприятие, което да сключи договор с управителя на железопътната инфраструктура в съответствие с чл. 6. Заявителите имат право и самостоятелно да сключват договор с управителя на железопътната инфраструктура.

Управителят на железопътната инфраструктура е длъжен, доколкото е възможно, да удовлетвори всички заявки за капацитети на инфраструктурата, особено онези, които се отнасят до трасета, пресичащи повече от една мрежа. В случаите, когато заявките за капацитет изискват координиране, управителят на железопътната инфраструктура може да предложи на заявителите инфраструктурен капацитет, който се различава от заявения.

Разпределеният от Управителя на инфраструктурата на един заявител инфраструктурен капацитет не може да се прехвърля от получателя на друго железопътно предприятие или за други услуги. Не се счита за прехвърляне използването на капацитет от дадено железопътно предприятие в случаите, когато извършва дейността на заявител, който не е железопътно предприятие. Всякакво търгуване с инфраструктурен капацитет е забранено и води до изключване от по-нататъшно разпределяне на капацитет.

3.2.2. Условия за достъп до железопътната инфраструктура

Използването на железопътната инфраструктура се извършва от железопътни предприятия, които притежават лицензия за извършване на железопътен превоз на пътници и/или товари и единен сертификат за безопасност, издаден след 16.06.2019 г. по изискванията на Директива (ЕС) 2016/798 относно безопасността на железопътния транспорт, или сертификат за безопасност.

Условие за достъп до железопътната инфраструктура е представяне на лицензия, включително приложението към нея относно финансово покритие на гражданската отговорност съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/171 на Комисията от 4 февруари 2015 г. относно някои аспекти на процедурата за лицензиране на железопътни предприятия, и единен сертификат за безопасност издаден след 16.06.2019 г. по изискванията на Директива (ЕС) 2016/798.

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

3.2.3. Лицензии

Лицензирането на железопътни предприятия за превоз на пътници и/или товари се извършва в съответствие с изискванията на Закона за железопътния транспорт и Наредба № 42 за лицензиране на железопътни предприятия за превоз на пътници и/или товари.

Лицензията е безсрочна и на всеки 5 години се преразглежда за установяване спазването на изискванията по чл. 38 от ЗЖТ. Лицензията се преразглежда и в случаите на преобразуване на железопътния превозвач. До приключване на преразглеждането лицензията запазва своето действие.

Лицензиите, издадени за извършване на железопътни превози на пътници и/или товари на цялата територия на Р България са валидни на територията на Европейския съюз и в Европейското икономическо пространство (ЕИП). Лицензията е поименна и не подлежи на преотстъпване.

Лицензиите, издадени за извършване на железопътен превоз на пътници и/или товари в отделни части от територията на Р България - регионални линии, са валидни на територията на страната за превози по регионалните линии, включени в обхвата на лицензията.

Лицензията за извършване на железопътни превози на пътници и/или товари и/или осигуряване на локомотивна тяга се издава от министъра на транспорта и съобщенията или от упълномощено от него длъжностно лице съгласно чл. 37, ал. 1 от ЗЖТ. Адрес на МТС: гр. София 1000; ул. „Дякон Игнатий“ № 9 и интернет страница: https://www.mtc.government.bg/bg.

Изпълнителна агенция „Железопътна Администрация“ проверява изпълнението на изискванията за издаване и преразглеждане на лицензия за железопътен превоз на пътници и/или товари в Република България, като извършва преглед на заявлението и приложените към него документи, изискващи се от приложимото законодателство. Адрес: гр. София 1000; ул. „Ген. Й. Гурко“ № 5 и интернет страница: https://www.iaja.bg/bg.

3.2.4. Единен сертификат за безопасност

Железопътните предприятия (ЖП), чиято дейност е превоз на товари и/или пътници, независимо дали дейностите им са ограничени до предоставяне на локомотивна тяга или не, трябва да притежават валиден единен сертификат за безопасност (ЕСБ), за да получат достъп до железопътната инфраструктура.

Наличието на валиден единен сертификат за безопасност е условие за достъп до железопътната инфраструктура (чл. 34, ал. 2 от Наредба № 59).

Единните сертификати за безопасност, служат като доказателство, че железопътното предприятие е изградило система за управление на безопасността и може да изпълни изискванията, предвидени в ТСОС и други приложими актове на Европейския съюз, както и националните правила за безопасност, за да контролира рисковете и да осигурява безопасни транспортни услуги по железопътната инфраструктура (чл. 34, ал. 1 от Наредба № 59) за управление на безопасността в железопътния транспорт.

Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз (АЖТЕС) издава единен сертификат за безопасност на железопътни предприятия с област на дейност в една или повече държави членки на ЕС, както и по искане на заявител - единен сертификат за безопасност на железопътно предприятие с област на дейност в България (чл. 26, ал. 2 от Наредба № 59).

Процесът за издаване на единен сертификат за безопасност е посочен в Глава трета „Единен сертификат и удостоверение” (Загл. изм. - ДВ, бр. 28 от 2012 г., доп. - ДВ, бр. 66 от 2019 г.) от Наредба № 59 и детайлно на интернет страницата на ERA: https://www.era.europa.eu/domains/applicants/applications-single-safety-certificates_en.

Изпълнителният директор на ИАЖА издава единен сертификат за безопасност на железопътно предприятие, което има област на дейност в Република България, когато това е поискано от заявителя, съгласно чл. 26, ал. 1 от Наредба № 59. Адрес: гр. София 1000; ул. „Ген. Й. Гурко“ № 5 и интернет страница: https://www.iaja.bg/bg/15.

Всички заявления за издаване на единен сертификат за безопасност се подават и управляват задължително чрез обслужването на едно гише One-Shop Stop (OSS), което е информационна и комуникационна система, разработена и поддържана от АЖТЕС съгласно чл. 12 от Регламент (ЕС) 2016/796. Това включва всяко ново заявление, актуализиране или подновяване на съществуващ ЕСБ. ЕСБ, издадени на ЖП от държави членки на ЕИП и Швейцария, задължително се публикуват от АЖТЕС в базата данни за оперативна съвместимост и безопасност (ERADIS) на следния адрес: https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/scert/default.aspx.

3.2.5. Застраховка

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

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

3.3. Договорни отношения

3.3.1. Рамково споразумение

Чл.18 от Наредба № 41 предвижда възможност Управителят на железопътна инфраструктура да сключва със заявителите рамкови споразумения за уточняване параметрите на капацитетите на инфраструктурата, за която е постъпила заявка. Рамковото споразумение се сключва за период 5 години и може да бъде подновено за срок, равен на първоначалната му продължителност. Общите условия на всяко рамково споразумение се предоставят на разположение на всички заинтересовани лица при спазване на търговската тайна. Рамковото споразумение не изключва използване на инфраструктурата от други заявители или за други услуги.

ДП НКЖИ не предлага рамкови споразумения.

3.3.2. Договори с железопътни превозвачи

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

Условията на договора са недискриминационни и прозрачни, и се съгласуват с ИАЖА.

Образец на договор за достъп и използване на железопътната инфраструктура с лицензирани железопътни превозвачи е предоставен в **Приложение 3.3.2.**

3.3.3. Договори с железопътни предприятия

Съгласно чл. 31, ал. 5 и 6 от ЗЖТ железопътно предприятие, което не притежава лицензия за извършване на товарни превози, има право на достъп до първата гара от железопътната инфраструктура, необходима за извършване на дейностите на дружества и предприятия по чл. 2, т. 3 от ЗЖТ. Договорът за достъп се сключва при наличие на единен сертификат за безопасност и застраховка „Гражданска отговорност“.

Образец на договор за достъп и използване на железопътната инфраструктура с железопътни предприятия, които не притежават лицензия за извършване на товарни превози е предоставен в **Приложение 3.3.3**.

3.3.4. Общи условия за отсрочване и разсрочване на задължения на железопътните превозвачи

Общите условия за отсрочване и разсрочване на задължения на железопътните превозвачи уреждат реда и условията, при които ДП НКЖИ извършва дейностите по разсрочване и отсрочване на изискуеми задължения на железопътните превозвачи. Общите условия влизат в сила от 11.10.2023г. и са представени в **Приложение 3.3.4**.

3.3.5. Документи за достъп до електроразпределителната мрежа на ДП НКЖИ

Съгласно чл. 30а от ЗЖТ, управителят на железопътната инфраструктура извършва разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт. Взаимоотношенията между управителя на железопътната инфраструктура и превозвачите във връзка с разпределението на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт, се уреждат с писмен договор.

Документите във връзка с осигуряване на достъп и пренос на електрическа енергия през електроразпределителната мрежа на ДП НКЖИ са, както следва:

- Заявление за предоставяне на достъп до електроразпределителната мрежа на ДП НКЖИ и сключване на договор за достъп и пренос на електрическа енергия - **Приложение 3.3.5.1**;
- Договор за достъп и пренос на електрическа енергия през електроразпределителната мрежа на ДП НКЖИ - **Приложение 3.3.5.2**;
- Лица за контакт и средства за комуникация на клиента - **Приложение 3.3.5.3**;
- Обезпечение по договора в една от двете форми: банкова гаранция, издадена по образец - **Приложение 3.3.5.4** или паричен депозит;
- Лица за контакт и средствата за комуникация на ДП НКЖИ - поделение „Електроразпределение“ - **Приложение 3.3.5.5**;
- Заявление за преустановяване на достъп до електроразпределителната мрежа на ДП НКЖИ за обект/и - **Приложение 3.3.5.6**.

3.3.6. Общи срокове и условия

ДП НКЖИ прилага общи срокове и условия за разпределяне, модификация, промяна, неизползване и отмяна на инфраструктурен капацитет. Сроковете са описани подробно в т. 4 на настоящия РД.

3.4. Специфични условия за достъп

3.4.1. Приемане на подвижен състав

Заявителят пуска на пазара превозно средство само, след като е получил разрешение за пускане на пазара, издадено от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (АЖТЕС) или от Националния орган за безопасността (НОБ) в железопътния транспорт, който за България е Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (чл. 54а. от Наредба № 57).

АЖТЕС издава разрешение за пускане на пазара по отношение на превозни средства, чиято област на употреба е в Република България и в една или повече държави членки на Европейския съюз.

Когато областта на употреба на превозното средство е ограничена до железопътната инфраструктура в Република България, АЖТЕС или ИАЖА могат да издават разрешение за пускане на пазара на превозно средство, в зависимост от желанието на заявителя (чл. 54а, ал. 2 и ал. 3 от Наредба № 57).

Преди превозно средство да се използва за първи път по железопътната инфраструктура и след получаване на разрешение за пускане на пазара с област на употреба само в Република България и на една или повече от една държава членка на ЕС то се регистрира в Европейския регистър на разрешените типове железопътни превозни средства /ERATV/. Освен случаите, в които се провеждат изпитвания по мрежата, превозни средства, които не са вписани в ERATV или са вписани в друг регистър на превозните средства, но областта им на употреба не включва Република България, не могат да се движат по националната железопътна инфраструктура, с изключение на случаите за еднократно преминаване по определен маршрут след получено разрешение от управителя на железопътната инфраструктура (чл. 61, ал. 11 от Наредба № 57).

3.4.2 Процес за приемане на персонал

В Наредба № 56 се уреждат изискванията, условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност, изисквана от персонала на управителя на железопътна инфраструктура; железопътни предприятия; търговски дружества или предприятия, извършващи дейности по строителство и поддържане на железопътната инфраструктура и ведомства, дружества или предприятия, извършващи вътрешен железопътен транспорт по смисъла на чл. 2, т. 3 от ЗЖТ, отговорен за безопасността на превозите с железопътен транспорт, или признаване на такава правоспособност и реда за провеждане на проверочните изпити на лицата от персонала, отговорен за безопасността на превозите в железопътния транспорт.

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

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

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

Свидетелството за правоспособност, за длъжностите от железопътния транспорт, дейностите по които са свързани с безопасността на превозите, се издават от изпълнителния директор на ИАЖА.

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

С приложение № 8 на Наредба 56 „Изискванията, условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност, изисквана от персонала, отговорен за безопасността на превозите с железопътен транспорт, или признаване на такава правоспособност и реда за провеждане на проверочните изпити на лицата от персонала, отговорен за безопасността на превозите“ се въвеждат изискванията на Директива (ЕС) 2016/882 на Комисията от 1 юни 2016 г. за изменение на Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на езиковите изисквания, както следва:

1. Машинистите, които комуникират със служители на Управителя на железопътната инфраструктура по важни въпроси на безопасността, следва да притежават езикови умения на поне единия от езиците, посочени от управителя на съответната инфраструктура. Езиковите им умения следва да бъдат такива, че да могат да комуникират активно и ефективно в рутинни, влошени и аварийни условия. Те трябва да могат да използват съобщенията и метода за връзка, посочени в ТСОС „Експлоатация и управление на движението“ (Приложение 8 от Наредба № 56).

2. За да удовлетворяват изискванията в т. 1, машинистите трябва да могат да разбират (при слушане и четене) и да общуват (устно и писмено) съгласно ниво В1 на Общата европейска референтна рамка за езиците (ОЕРР), установена от Съвета на Европа (Приложение 8 от Наредба № 56).

3. В случай на участъци между границите и гари, разположени в близост до границите, и определени за трансгранични операции, машинисти на влакове, експлоатирани от дадено железопътно предприятие, могат да бъдат освободени от Управителя на инфраструктурата от изискванията по т. 2, при условие, че се прилага следната процедура (Приложение 8 от Наредба № 56):

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

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

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

Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ издава документи за правоспособност на персонала в железопътния транспорт и провежда проверочни изпити като издава удостоверения след успешното им полагане. Адрес: гр. София 1000; ул. „Ген. Й. Гурко“ № 5 и интернет страница: https://www.iaja.bg/bg/103.

3.4.3. Специализирани превози

ДП НКЖИ управлява специализираните превози (тестови влакове, возила с високо натоварване на ос, превози на опасни товари и др.) в съответствие с вътрешните правила за управление на движението на влакове за специализиран превоз и международните правила за извършване на такива превози. Основните документи, които се отнасят до управление на движението на влаковете, които извършват специализирани превози са: Наредба № 46 от 30.11.2001 г. за железопътен превоз на опасни товари, Наредба 58 от 2.08.2006 г. за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт, фиш № 502-1 на UIC и ПДВ и МР - Глава втора „План за композиране на влаковете“ - раздел VI. Включване във влаковете на вагони, натоварени с дълги предмети и негабаритни или тежки товари.

В ДП НКЖИ условията за преминаване на специализирани превози се дават от Поделение „Железен път и съоръжения“.

3.4.4. Опасни товари

„Опасни товари“ са веществата и изделията, чийто превоз по железопътен транспорт е забранен или разрешен единствено при изпълнението на определени условия.

Транспортирането на опасни товари по железопътната инфраструктурата, управлявана от ДП НКЖИ, е регламентирано от Наредба № 46 от 30.11.2001 г. за железопътен превоз на опасни товари и Правилник за международен жп превоз на опасни товари (RID).

За подробности относно процеса за разпределяне на капацитет за превоз на опасни товари виж точка 4.7., а за съответните услуги виж Глава 5. Услуги и такси и Глава 7. Обслужващи съоръжения.

3.4.5. Изпитателни влакове и други специални влакове

3.4.5.1. Изпитателни влакове

За всеки отделен случай на необходимост за извършване на ходови, динамично-ходови и други изпитания, за които ПЖПС ще се движи в едно междугарие се разработва „прозорец”, несвързан с изграждането и поддържането на железопътната инфраструктура виж т. 4.3.2.9.12.

За всеки отделен случай на необходимост за извършване на ходови, динамично-ходови и други изпитания, за които ПЖПС ще се движи на повече от едно междугарие се разработва разписание за движение и се назначава изпитателен влак.

За извършване на скоростни, товарни, динамично-ходови и други изпитания при които е необходимо превишаване допустимата по книжка разписание скорост или допустимото осно натоварване, изпитанията се разрешават след съгласуване и под непосредствен контрол от съответното поделение ЖПС и/или “Електроразпределение” (в случай, че се изпитва електрически ПЖПС), на чиято територия ще се извършват изпитанията.

Редът и начинът за извършване на изпитания са регламентирани в „Инструкция за реда и начина за извършване на спирачни, товарни, динамично-ходови изпитания и други проби на ПЖПС по железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ“.

3.4.5.2. Специални влакове

Специални влакове са влакове с особено назначение и условия за превоз. Такива влакове не се залагат в годишния ГДВ. Разпределянето на капацитет за такива влакове се извършва по заявка, съгласно т. 4.5.3.2.

ГЛАВА 4. РАЗПРЕДЕЛЯНЕ НА КАПАЦИТЕТА

4.1. Увод

За всяко придвижване на железопътен подвижен състав от една гара до друга гара от железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ, е необходимо предварително да бъде разпределен инфраструктурен капацитет под формата на влаков маршрут.

Разпределянето на инфраструктурен капацитет на територията на Република България се извършва от управителя на инфраструктурата, а за товарните железопътни коридори, включени в мрежата по Регламент 913/2010 на ЕС, от съответното единно гише за обслужване на клиенти.

ДП НКЖИ, като основен управител на железопътната инфраструктура, разпределя инфраструктурен капацитет, като се ръководи от принципа за спазване на неутралност при конкуренцията между железопътните превозвачи, обработвайки по недискриминационен начин всички заявки за инфраструктурен капацитет.

Разпределянето на влаковите маршрути отговаря на качествените и количествени нужди, изразени чрез подаване на заявки от железопътните превозвачи/заявителите. Разписанията на влаковете се изготвят, като се отчита оптималното използване на ресурсите на железопътните превозвачи, параметрите на използвания от тях подвижен железопътен състав и оптималното използване на наличната железопътна инфраструктура.

4.2. Общо описание на процеса

Разпределянето на капацитета се извършва ежегодно с утвърждаването на графика за движение на влаковете (ГДВ), чрез който се регламентира предоставянето на влакови маршрути и услуги на железопътните превозвачи и другите заявители. ГДВ се съставя веднъж за една календарна година. Промяната в работното разписание се извършва всяка година в полунощ на втората събота на декември.

Не по-късно от 11 месеца преди промяната на работното разписание, управителите на инфраструктура в сътрудничество с другите управители на инфраструктура осигуряват установяването на предварителните международни влакови маршрути. Управителите на инфраструктура гарантират, доколкото е възможно, придържането към тях през следващите етапи на процеса.

При разпределяне на капацитета на инфраструктурата УИ запазва резерв за извършване на строителни или ремонтни работи по инфраструктурата, като адекватно отчита влиянието върху заявителите (чл. 14, ал.2 от Наредба № 41). Такъв резерв се запазва дори и в случаите на наситена инфраструктура.

Актуализацията на годишния ГДВ се извършва по заявка, подадена от заявителите на датите, определени от RNE и публикувани на електронен адрес https://rne.eu/ като измененията се залагат в ГДВ. Извън тези, дати всяка заявка за предоставяне на капацитет, свързана с допълнителен обем, се разглежда и при възможност разработва и назначава нов влаков маршрут със съответен номер на влак.

Заявител, който желае да получи капацитет на инфраструктурата, трябва да подаде заявка за инфраструктурен капацитет по реда, предвиден в раздел III от Наредба № 41 от 27.06.2001 г. Заявките за годишен капацитет се подават през СУВР.

Целият процес по разпределяне на капацитета се основава на принципа на неутралност по отношение на конкуренцията между заявителите, като се извършва на справедлива и недискриминационна основа при спазването на действащото законодателство. Разпределението на влаковите маршрути отговаря на качествените и количествени нужди, изразени в заявките от заявителите, като се отчита оптималното използване на техните ресурси, параметрите на използвания

от тях подвижен железопътен състав и оптималното използване на капацитета на железопътната инфраструктура.

Капацитетът на инфраструктурата, предназначена за ползване от железопътните предприятия, ограниченията по отношение на използването му включително и планираните строително ремонтни работи по железопътната инфраструктура за предстоящата година, е публикуван в **Приложение 4.3.1**.

Процесът на разпределянето на железопътния капацитет преминава през следните основни етапи:

- **Етап на предварителна оценка на капацитета**

През етапа на предварителна оценка на капацитета железопътните превозвачи/заявителите обменят информация с УИ. Целта е да се осигури представа за очакваното търсене на инфраструктурен капацитет за търговски нужди и своевременно да се прогнозира наличието на проблемни участъци при разпределянето на капацитета. Взима се предвид и въздействието на планираните временни ограничения на капацитета на железопътните линии по причини строителни работи, като:

- 36 месеца преди влизане в сила на съответния график за движение на влаковете ДП НКЖИ започва да събира от заявителите на инфраструктурен капацитет информация за очакваните търговски нужди.
- 26 месеца преди влизане в сила на съответния график за движение на влаковете ДП НКЖИ започва изготвянето на прогноза за необходимия обем на трафика по железопътните линии на база събраната информация от заявителите и статистическата информация от изпълнението на предишни графици за движение на влаковете. Започва оценяването на въздействието на временните ограничения на капацитета на железопътните линии по причини строителни работи. Стартират консултациите със заявителите.
- 24 месеца преди влизане в сила на съответния график за движение на влаковете ДП НКЖИ публикува за първи път временните ограничения на капацитета на железопътните линии по причини строителни работи с продължителност повече от седем последователни дни, за които над 30 % от прогнозния ежедневен обем на трафика по дадена железопътна линия е отменен, пренасочен или заменен с друг вид транспорт и предварителните резултати от консултацията със заявителите (доколкото те са известни).
- 12 месеца преди влизане в сила на съответния график за движение на влаковете ДП НКЖИ публикува за втори път актуализиран вид на временните ограничения в капацитета

- Разпределяне на капацитет за заявки за годишен график
  Процесът е описан подробно в т. 4.5.1 и т.4.5.2. на настоящия РД.

- Разпределяне на капацитета за заявки за актуализация на ГДВ
  Процесът е описан подробно в т. 4.5.3.1. на настоящия РД

- Разпределяне на капацитет за заявки, свързани с допълнителен обем на превозите**.**

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.

УИ разпределя капацитета на железопътната инфраструктура като предоставя достъп до инфраструктурата с приоритет за:

- превози, които се предоставят в изпълнение на задължения за извършване на обществени превозни услуги;
- 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.);
- транзитните железопътни превози и превозите в комбинирано съобщение транзит през Република България и превозите в международно съобщение (чл.32 от ЗЖТ).

В случаите, когато инфраструктурата е обявена за наситена, Управителят прилага същите критерии за приоритет. В такива случаи при определяне на приоритета се взема предвид и важността на услугите, главно тези в международно съобщение (чл.20, ал.4 от Наредба № 41).

Съгласно чл.15, ал.6 на Наредба № 41, при удовлетворяване на заявките УИ задължително спазва следната поредност: експресни пътнически влакове, бързи пътнически влакове, пътнически влакове, директни товарни влакове, участъково-групови влакове, товарни влакове, маневрени влакове. Работните товарни влакове имат предимство пред останалите само в случаите по чл.14, ал. 4 от Наредба № 41.

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

- **За заявки за влакови маршрути за годишния график, подадени в срок:**

- за влакови трасета, които реализират повече влаккилометри;
- за влакови трасета с повече дни на движение;
- по реда на постъпването им.

- **За закъснели заявки за влакови маршрути за годишния график, подадени извън крайния срок:**

- по реда на постъпването им

- **За заявки за актуализация на годишния ГДВ:**

- до 15 дни след срока за подаване на заявка за актуализация на годишния ГДВ, при предоставянето на офертата за актуализация на ГДВ, ДП НКЖИ уведомява засегнатите заявители за наличие на несъвместими заявки и предлага инфраструктурен капацитет, който се различава от заявения;

- до 20 дни след срока за подаване на заявка за актуализация на годишния ГДВ в рамките на обсъждането на проекта за телеграма засегнатите страни обсъждат и прецизират проекто-разписанията.

- **За заявки за разпределяне на капацитет, свързани с допълнителен обем на превозите**

- по реда на постъпването им.

В условия на бедствия приоритетът в разпределението на капацитета на железопътната инфраструктура се определя от ИАЖА.

Международните влакови маршрути се договарят и се определят след съгласуване на разписанията на влаковете съвместно с железопътните превозвачи посредством международната система за координиране на разписанията Path Coordination System (PCS), на конференциите на Forum Train Europe (FTE), или чрез двустранни протоколи, като се отчитат вече разработените и съществуващи каталожни трасета.

PCS е международна система за координация на заявените трасета за лицензираните превозвачи и други заявители, УИ, органи за разпределяне на капацитета и ТЖК. Интернет приложения оптимизират международната система за координация на трасета чрез гарантиране, че заявките за

трасета и офертите са хармонизирани от всички участващи страни. PCS е единственият инструмент за публикуване на обвързващото предложение за PaP и резервен капацитет и за управление на заявки за международно трасе за ТЖК.

Достъпът до PCS е безплатен. Акаунтът на потребителя може да се поиска чрез поддръжката на RNE за PCS: **support.pcs@rne.eu**.

Повече информация може да се намери на https://rne.eu/it/rne-applications/pcs/.

Публикуването и разпределянето на PaP по ТЖК 10 се извършва от единното гише за обслужване на електронен адрес: https://www.rfc-awb.eu/organisation/contact/, съгласно условията на „Рамка за разпределяне на капацитет по товарен железопътен коридор „Алпи - Западни Балкани“, предоставена в **Приложение 4.10.1**.

4.3. Резервиране на капацитет за временни ограничения на капацитета

4.3.1. Общи принципи

Извършването на дейности по развитието, ремонта, поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура са необходими за поддържането ѝ в добро техническо състояние, както и за нейното развитието в съответствие с нуждите на транспортния пазар. Тези дейности изискват налагане на необходимите временни ограничения на капацитета. От друга страна за да остане железопътният сектор конкурентен на останалите видове транспорт, особено на автомобилния, е необходимо железопътната инфраструктура да е достъпна по всяко време с подходящо качество и количество, за да бъде пропуснат трафикът в съответствие с нуждите на клиентите.

За да се намери оптималният баланс между временните ограничения на капацитета за извършване на инфраструктурни дейности, гарантиращи качествено поддържане и развитие на инфраструктурата и осигуряването на достатъчен и качествен капацитет за търговски нужди, трябва да се стреми постигането на следните цели:

- Възможност по всяко време да се осигури проходимост между гарите на зараждане и гарите на погасяване на товарите, посредством налагането на възможно най-кратки временни ограничения в капацитета;
- Осигуряване на надеждни графици, посредством договаряне на оптимални референти времена на движение по обиколни маршрути при минимизиране на закъсненията от тези референтни времена.

За постигането на тези цели от съществено значение е своевременната обмяната на информация между всички заинтересовани страни, в това число и с УИ на съседните страни.

Временните ограниченията за капацитет варират до голяма степен по отношение на тяхната продължителност и въздействие им върху железопътния трафик. Ето защо са приети следните критерии и прагове, които се използват при публикуването на ограниченията:

Временно ограничение на капацитета със:	продължителност	Въздействие върху трафика (очакван трафик, който да се отмени, отклони или превозен с друг вид транспорт
основно въздействие	повече от 30 последователни дни	Повече от 50% от очаквания обем на трафика по железопътната линия за ден
високо въздействие	повече от 7 последователни дни	Повече от 30% от очаквания обем на трафика по железопътната линия за ден
средно въздействие	7 последователни дни или по-малко	Повече от 50% от очаквания обем на трафика по железопътната линия за ден
ниско въздействие	не е уточнена	Повече от 10% от очаквания обем на трафика по железопътната линия за ден

Периодът от време на временно ограничение в капацитета, през който организирано се преустановява движението на влаковете по обособена част от железопътната инфраструктура за извършване на строителни, ремонтни и монтажни работи по железния път, съоръженията и контактната мрежа или работи на външни организации в границите на отчуждението на ДП НКЖИ представлява „прозорец” в ГДВ.

Предварително планираните ремонтни и строителни работи, изискващи ежедневни “прозорци” от 4 часа и повече се залагат в ГДВ като „планови прозорци”. Ограниченията в капацитета, причинени от „плановите прозорци“ са предоставени в **Приложение 4.3.1.**

Когато в периода на действие на ГДВ възникне необходимост от извършване на непредвидени или по допълнително осигуряване (извънпланови) строително-ремонтни работи по железния път и съоръженията, контактната мрежа и устройствата на ОТ или довършване на просрочени, започнати планови ремонти, както и работи на външни организации се ползват „извънпланови прозорци”.

ДП НКЖИ уведомява ЖП за предстоящи работни срещи или комисии за определяне на технологията на работа за „прозорци” за ремонт на железопътната инфраструктура. В случай, че представители на някой ЖП не участват в тези срещи, ДП НКЖИ уведомява писмено в срок не по-късно от **15** дни заинтересованите служби на ЖП преди началото на строително-ремонтни работи в междугарията, размера на технологичните „прозорци” и предложенията за промени в ГДВ.

4.3.2. Срокове и информация, които да се предоставят на заявителите

4.3.2.1.Временните ограничения на капацитета на железопътните линии по причини строителни работи, в т.ч. съответните ограничения на скоростта, осово натоварване, дължина на влака, тяга или габарит на коловоза (наричани по-нататък "ограничения на капацитета") с продължителност повече от седем последователни дни, за които над 30 % от прогнозния ежедневен обем на трафика по дадена железопътна линия е отменен, пренасочен или заменен с друг вид транспорт и предварителните резултати от консултацията със заявителите (доколкото те са известни), се публикуват за първи път не по-малко от 24 месеца преди промяната на съответното работно разписание в **Приложение 4.3.2.1** и в актуализиран вид - втори път не по-малко от 12 месеца преди промяната на съответното работно разписание в **Приложение 4.3.1.**

4.3.2.2.В случаи, когато въздействието на ограниченията на капацитета не се ограничава до една мрежа, засегнатите управители на инфраструктура обсъждат съвместно тези ограничения на капацитета на двустранни или многостранни срещи за синхронизиране на графика, когато ограниченията се публикуват за първи път. В срещите могат да участват заинтересованите заявители, сдруженията на управители на инфраструктура, посочени в чл. 5, ал. 1 от Наредба № 41, и засегнатите основни оператори на обслужващи съоръжения. Съвместните обсъждания помагат за изготвянето на разписания, включително осигуряването на обиколни маршрути. Такива обсъждания могат да не се провеждат, ако управителите и заявителите постигнат съгласие, че същите са излишни.

4.3.2.3.При първото публикуване на ограниченията на капацитета съгласно т. 4.3.2.1 започва консултация със засегнатите заявители и основни оператори на обслужващи съоръжения относно ограниченията на капацитета. Ако между първото и второто публикуване на ограниченията на капацитета възникне необходимост от координация съгласно т. 4.3.2.4, управителите на инфраструктура провеждат втора консултация със засегнатите заявители и основни оператори на обслужващи съоръжения в периода между края на въпросната координация и второто публикуване на ограниченията на капацитета.

4.3.2.4.Преди публикуването на ограниченията на капацитета съгласно т. 4.3.2.1, ако въздействието на ограниченията на капацитета не се ограничава до една мрежа, засегнатите управители на инфраструктура, включително такива, които може да бъдат засегнати от пренасочването на влаковете, координират помежду си ограниченията на капацитета, които биха могли да включват отмяна, пренасочване на маршрут или замяна с други видове транспорт. Координацията преди второто публикуване приключва:

а) не по-късно от 18 месеца преди промяната на работното разписание, ако повече от 50 % от прогнозния ежедневен обем на трафика по дадена железопътна линия се отменя, пренасочва или замества с друг вид транспорт в продължение на повече от 30 последователни дни;

б) не по-късно от 13 месеца и 15 дни преди промяната на работното разписание, ако повече от 30 % от прогнозния ежедневен обем на трафика по дадена железопътна линия се отменя, пренасочва или замества с друг вид транспорт в продължение на повече от седем последователни дни;

в) не по-късно от 13 месеца и 15 дни преди промяната на работното разписание, ако повече от 50 % от прогнозния ежедневен обем на трафика по дадена железопътна линия се отменя, пренасочва или замества с друг вид транспорт в продължение на седем или по-малко последователни дни.

Ако е необходимо, управителите на инфраструктура канят заявителите, упражняващи дейност по засегнатите линии, и засегнатите основни оператори на обслужващи съоръжения да присъстват на тази координация.

4.3.2.5. По отношение на ограниченията на капацитета с продължителност от седем или по-малко последователни дни, които не е необходимо да се публикуват съгласно т. 4.3.2.1 и поради които повече от 10 % от прогнозния обем на трафика по дадена железопътна линия се отменя, пренасочва или замества с друг вид транспорт, които възникват по време на следващия период на разписание и за които Управителят на инфраструктура е информиран не по-късно от 6 месеца и 15 дни преди промените на работното разписание, управителят на инфраструктура се консултира със засегнатите заявители относно предвидените ограничения на капацитета и съобщава актуализираните ограничения на капацитета поне четири месеца преди промяната на работното разписание. ДП НКЖИ предоставя информация за предложените влакови маршрути за пътнически влакове не по-късно от четири месеца, а за товарни влакове – не по-късно от един месец преди началото на ограничението на капацитета, освен ако той и засегнатите заявители се споразумеят за по-кратък срок. Информацията е публикувана в **Приложение 4.3.2.2**.

4.3.2.6.Определените в т. 4.3.2.1 – 4.3.2.5 срокове не се прилагат, ако ограниченията на капацитета са необходими за възстановяването на безопасната експлоатация на влаковете, графикът

на ограниченията е извън контрола на Управителя на инфраструктурата или ако прилагането на тези срокове е икономически неефективно, ако то нанася ненужни щети спрямо жизнения цикъл или състоянието на активите, или ако всички засегнати заявители постигнат съгласие за това. В тези и други случаи на ограничения на капацитета, за които не са предвидени консултации съгласно други разпоредби на настоящата точка, управителят на инфраструктура се консултира незабавно със засегнатите заявители и основни оператори на обслужващи съоръжения.

Информацията е публикувана в секция Референтен документ/Съобщения/Съобщения за прекъсвания.

4.3.2.7.Информацията съгласно т. 4.3.2.1, 4.3.2.5 или 4.3.2.6, включва:

а) предвидения ден;

б) част от денонощието, а при първа възможност – и час на началото и края на ограничението на капацитета;

в) засегнатия от ограничението участък от линията, и

г) където е приложимо, капацитета на заобиколните линии.

4.3.2.8. По отношение на ограниченията на капацитета с продължителност от поне 30 последователни дни, които засягат над 50 % от прогнозния обем на трафика по дадена железопътна линия, управителят на инфраструктура предоставя на заявителите по тяхно искане по време на първия кръг от консултации сравнение на условията, които се очаква да възникнат при поне два варианта на ограничения на капацитета. Управителят на инфраструктура разработва тези варианти въз основа на информацията, предоставена от заявителите по време на подаване на заявките, и съвместно със заявителите.

За всеки от вариантите сравнението включва най-малко следното:

а) продължителността на ограничението на капацитета;

б) очакваните дължими такси за използване на инфраструктурата;

в) наличния капацитет на заобиколните линии;

г) наличните алтернативни маршрути, както и

д) прогнозното време за пътуване.

Преди да избере между вариантите за ограничение на капацитета, управителят на инфраструктура се консултира със заинтересованите заявители и взема предвид въздействието на различните варианти върху тези заявители и върху ползвателите на услугите.

4.3.2.9.По отношение на ограниченията на капацитета, които продължават повече от 30 последователни дни и засягат над 50 % от прогнозния обем на трафика по дадена железопътна линия, критериите за това кои влакове за всеки тип услуга следва да бъдат пренасочени са следните:

4.3.2.9.1. Най-малка дължина на обходния маршрут;

4.3.2.9.2. Възможност за използване на алтернативен вид транспорт;

4.3.2.9.3. Необходимост от смяна на тягата и възможността на железопътния превозвач да осигури различна тяга от първоначалната;

4.3.2.9.4. Способност на обходния маршрут да поеме параметрите на отклонените влакове по отношение на тежина и дължина.

4.3.2.9.5. Период на движение/брой дни, в които влакът е редовен/;

4.3.2.9.6. Най-малко удължаване на общото времепътуване по обходния маршрут.

4.3.2.9.7. Когато в периода на действие на ГДВ възникне необходимост от извършване на непредвидени или по допълнително осигуряване (извънпланови) строително-ремонтни работи по железния път и съоръженията, контактната мрежа и устройствата на ОТ или довършване на просрочени, започнати планови ремонти, както и работи на външни организации се ползват „извънпланови прозорци”.

4.3.2.9.8. ДП НКЖИ уведомява ЖП за предстоящи работни срещи или комисии за определяне

на технологията на работа за „прозорци” за ремонт на железопътната инфраструктура. В случай, че представители на някой ЖП не участват в тези срещи, ДП НКЖИ уведомява писмено в срок не по-късно от **15** дни заинтересованите служби на ЖП преди началото на строително-ремонтни работи в междугарията, размера на технологичните „прозорци” и предложенията за промени в ГДВ.

4.3.2.9.9. ЖП анализират направените предложения за промени и във възможно най-кратък срок писмено уведомяват ДП НКЖИ за становищата, като не превишават следните срокове:

- най-късно до 7 календарни дни, в случай че ДП НКЖИ е уведомило ЖП за необходимите „прозорци“ повече от 30 дни преди тяхното начало;
- най-късно в рамките на 48 часа, в случай че ДП НКЖИ е уведомило ЖП за необходимите „прозорци“ по-малко от 30 дни преди тяхното начало.

В случаите, когато се налага отмяна на пътнически влакове, уведомяват и за решението си за отмяна и/или трансбордиране на пътниците.

4.3.2.9.10. За извършване на дейности (ремонтни работи, ревизии и др.), породени от влошени параметри на железопътната инфраструктура, които нямат авариен характер, не налагат промени в графика за движение на влаковете и определеното работно време на гарите, засягащи само едно поделение на ДП НКЖИ, могат да се разрешават при възможност „прозорци” в деня на поискване.

Тези „прозорци” се наричат оперативни.

4.3.2.9.11. Прекъсване на движението на влаковете от природни бедствия, железопътни произшествия и при нарушаване на техническите параметри или състояние на елементи от железопътната инфраструктура (счупена релса, изрукване на железния път, неизправност по стрелка/и, повреда на КМ или при случаи, които са предпоставка за прекъсване на движението или за произшествие), които застрашават сигурността на движението на влаковете, се отстраняват с аварийни „прозорци”.

Аварийните „прозорци” се заявяват от длъжностни лица с необходимата квалификация и правоспособност от ангажираните и заинтересовани служби, веднага след възникване на необходимост.

4.3.2.9.12. Когато се искат „прозорци” от външни на ДП НКЖИ организации за работи, несвързани с изграждането и поддържането на железопътната инфраструктура, заинтересованата организация отправя искане до ДП НКЖИ, като предоставя технология и график, включващи описи, които съдържат точни данни за местонахожденията на зоните на работа, периода на изпълнение на работите, продължителността и броя на необходимите „прозорци”, размера и фронта на намаление на скоростта. Назначава се комисия от Генералния директор на ДП НКЖИ, за разработване на технология, с която да се синхронизират действията на всички заинтересовани служби и подизпълнители през време на „прозорците”. След оценка на работите и съоръженията, които се засягат в съответното междугарие или гара, комисията определя поделението, което ще сключи основния договор, и взаимните задължения по засегнатите части с Ползвателя. В случаи, че ще се налага промяна на разпределени маршрути, се спазват следните срокове.

4.3.2.9.12.1. Когато се налага промяна в разписанието на МБВ или вътрешни влакове със спални места и планкарти с предварителна резервация - най-малко 45 денонощия преди началото на първия „прозорец”;

4.3.2.9.12.2. Когато се налага промяна в разписанието на бързи влакове извън посочените в т. 4.3.2.9.12.1. - най-малко 15 денонощия преди началото на първия „прозорец”;

4.3.2.9.12.3. Когато се налага промяна в разписанието на пътнически влакове извън посочените по-горе - най-малко 10 денонощия преди началото на първия „прозорец”;

4.3.2.9.12.4. Когато не се налага промяна в разписанието на пътнически влакове най-малко 5 работни дни преди началото на първия „прозорец”.

4.4. Влияния на рамковите споразумения

ДП НКЖИ не предлага рамкови споразумения

4.5. Процес за разпределяне на влакови маршрути

4.5.1. Заявки за влакови маршрути за годишния график

Крайният срок за приемане на заявки за капацитет, които да се включат в работното разписание, е шест месеца преди промяната на работното разписание. Заявките, получени след този краен срок, също се разглеждат от управителя на инфраструктура.

Заявките се подават през СУВР. С една заявка може да се заяви капацитет за един или за повече от един влакови маршрути. Заявката съдържа следната информация:

- Описание на искания влаков маршрут
- Искан престой в гари и спирки по маршрута;
- Минимален спирачен процент;
- Серия на обслужващ локомотив/локомотиви или мотрисни влакове по участъци;
- Максимална допустима скорост за движение по подвижен състав;
- Максималната брутна маса;
- Максимална дължина на влака, включително локомотивите;
- Календарен план на движение;
- Искан час на заминаване от начална гара
- План за композиране
- Искани връзки с други влакове във възелни гари;
- График за обвръзка на локомотиви, подвижния състав и на превозните бригади.

График за заявяване и за обработка на заявките за влакови маршрути за годишния график

№	Краен срок	Действие	Забележка
1	X-6 /шест месеца преди влизане на разписанието/	Краен срок за приемане на заявки за капацитет, които да се включат в работното разписание.	Заявките, получени след този краен срок са закъснели заявки за влакови маршрути за годишния график и също се разглеждат от управителя на инфраструктура.
2	20 юли	ДП НКЖИ изготвя проекто-график за движение на влаковете, съдържащ проекто-разписания на влаковите маршрути на база на приетите в определения краен срок заявки за годишен капацитет и го предоставя на ЖП на магнитни носители.	Останалият незает капацитет в изготвения проекто-график представлява остатъчен капацитет и служи за удовлетворяване на заявки, подадени след крайния срок.
3	20 август	ЖП разглеждат представените проекто–разписания и предоставят на ДП НКЖИ писмените си становища по тях.	Останалият незает капацитет в изготвения проекто-график представлява остатъчен капацитет и

№	Краен срок	Действие	Забележка
			служи за удовлетворяване на заявки, подадени след крайния срок.
4	30 август	ДП НКЖИ отразява, до колкото е възможно предложените от ЖП корекции по проекто-разписанията и предоставя на ЖП актуализирани проекто-разписания.	
5	07 септември	ЖП потвърждават или отхвърлят предложените корекции в проекто-разписанията.	
6	третия петък на месец септември	ЖП за пътнически превози и ДП НКЖИ провеждат срещи с представители на области и общини за съгласуване на разписанията и организацията за обслужването на населението с пътнически влакове.	
7	30 септември	ДП НКЖИ отразява наложилите се след предложенията от срещите с представители на области и общини промени в проекто-разписанията.	
8	7-ми октомври	Краен срок за приемане на заявки, получени след крайния срок за подаване на заявки, които се включват в годишното разписание.	Получените след този срок заявки за разпределяне на капацитет се разглеждат и при възможност разпределят в свободния капацитет
9	15 октомври	ЖП и ДП НКЖИ съгласуват със съседните ЖП и УИ разписанията и плана за композиране на влаковете през граничните преходи.	
10	15 октомври	ДП НКЖИ изготвя окончателен проекто-график, в който са включени и заявките, получени след крайния срок за приемане на заявки за капацитет, които се включват в работното разписание и го предоставя на ЖП на магнитни носители.	Останалият незает капацитет в окончателния проекто-график представлява свободен капацитет. В този капацитет се разглеждат всички заявки за влакови маршрути извън годишния график
11	20 октомври	ЖП писмено съгласуват предложения проекто-график.	
12	05 ноември	ДП НКЖИ подготвя и предава на ЖП за пътнически превози разписанията на	

№	Краен срок	Действие	Забележка
		пътническите влакове, необходими за издаване на пътеводител, съкратено разписание и други информационни материали.	
13	15 ноември	Краен срок за утвърждаване на разпределения капацитет.	Подписва се „Списък на редовните влакове“
14	15 ноември	ДП НКЖИ подготвя и предава за печат служебните книжки–разписания и графическите разписания за движение на влаковете	
15	30 ноември	ДП НКЖИ предава на ЖП отпечатаните материали за ГДВ, съгласно заявените количества срещу авансово предплащане на стойността им.	
16	X-0.5	Краен срок за утвърждаване на графика за движение на влаковете от Генералния директор на ДП НКЖИ	
17	X / полунощ на втората събота на декември/	Дата на промяна в работното разписание	

Процесът за разпределение на международни влакови маршрути е описан в „Ръководство за процесите за разпределение на международни влакови маршрути за мениджърите на инфраструктурата“, предоставено на електронен адрес: https://rne.eu/sales-timetabling/toolslinks-downloads/

График за разпределяне на международни влакови маршрути:

№	Краен срок	действие/ краен срок	действие/ краен срок за късни заявки за влаков маршрут	действие/ краен срок ad-hoc за заявки	Определяне на дата	Забележка
1	X-15	Начало на заявките за проучване за маршрут			Да съвпада с PCS	
2	X-11	Последен ден за публикуване на каталожните влакови маршрути			2-ри понеделник на месец януари	Това е и денят за публикуване на предварително изготвените маршрути на ТЖК
3	X-10	Последен ден за заявки за проучване на възможностите			3-ти понеделник на месец януари	Заявки за проучване на осъществимост могат да бъдат отправяни и след този срок
4	X-10		Начало на заявки за предпроектно проучване за късни заявки за маршрут			
5	X-9	Край за отговор на заявки за проучване на маршрут			8 седмици след действие №3	
6	14.04 2025	Последен ден за подаване на заявки за маршрут в срок			2-ри понеделник на месец април	Наричан също „Краен срок за заявка на маршрут“
7	15.04 2025		Първи ден за подаване на късни заявки за маршрут		1-ви ден след действие №6	

№	Краен срок	действие/ краен срок	действие/ краен срок за късни заявки за влаков маршрут	действие/ краен срок ad-hoc за заявки	Определяне на дата	Забележка
8	16-19. 06 2025	техническата среща на RNE			3 седмици преди действие №9	
9	7.07	Последен ден за публикуване на проект на работен график			12 седмици след действие №6	Наричан също „Краен срок на проектна оферта“
10	X-5	Начало на фазата за забележки			1-ви ден след действие №9	
11	X-4	Последен ден за предоставяне на забележки от ЖП/ заявители; начало на фаза на последваща обработка			1 месец след действие №10	
12	X-3,5	Последен ден, УИ да предоставят окончателни оферти			3-ти понеделник след действие №11	Наричан също „Краен срок за крайна оферта“
13	X-3,5		Първи ден за УИ за отговор на късни заявки за маршрут		1-ви ден след действие №12	
14	13.10. 2025		Последен ден за подаване на късни заявки за маршрут		54 дни преди промяна на работното разписание	
15	06.11. 2025		Последен ден за УИ за отговор на	Първи ден за подаване	4 седмици след	

№	Краен срок	действие/ краен срок	действие/ краен срок за късни заявки за влаков маршрут	действие/ краен срок ad-hoc за заявки	Определяне на дата	Забележка
			късни заявки за маршрут	на ad-hoc заявки	действие №14	
16	14.12. 2025	Дата на промяна в работното разписание				

4.5.2. Заявки за влакови маршрути за годишния график, ***получени след крайния срок***

Заявките, получени след крайния срок за приемане на заявки за капацитет по т. 3 от Приложение 6 на Наредба № 41 се разглеждат в остатъчния капацитет на мрежата.

Такива заявки се подават през СУВР. С една заявка може да се заяви капацитет за един или за повече от един влакови маршрути. Информацията, съдържаща се в заявката е същата, като в заявката, подадена в срок.

При разглеждането на такива заявки ДП НКЖИ може да промени графика на вече разпределен влаков маршрут по заявка за капацитет, подадена в срок, ако това е необходимо, за да се гарантира възможно най-доброто съгласуване на всички заявки за маршрути и ако промяната е одобрена от заявителя, на когото е бил разпределен този маршрут.

График за заявяване и обработка на заявките за капацитет, получени след крайния срок и тяхната обработка

№	Срок	Действие	Забележка
1	X-6	Начало на заявки, получени след крайния срок за подаване на заявки, които се включват в годишното разписание.	
2	7-ми октомври	Край на подаване на заявки, получени след крайния срок, които се включват в годишното разписание.	Получени заявки след този срок се разглеждат като заявки извън годишния капацитет
3	15-ти октомври	ДП НКЖИ изготвя окончателен проекто-график, в който са включени и заявките, получени след крайния срок за приемане на заявки за капацитет, които се	

№	Срок	Действие	Забележка
		включват в работното разписание и го предоставя на ЖП на магнитни носители.	
4	20-ти октомври	ЖП писмено съгласуват предложения проекто-график.	
5	15-ти ноември	Краен срок за утвърждаване на разпределения капацитет, като се подписва „Списък на редовните влакове“ между ДП НКЖИ и всяко ЖП получило капацитет за годишния ГДВ.	
6	X-0.5	Краен срок за утвърждаване на графика за движение на влаковете от Генералния директор на ДП НКЖИ	
7	14.12.2025	Дата на промяна в работното разписание	

4.5.3. Извънредни (Ad-Hoc) заявки за влакови маршрути

4.5.3.1. Заявки за актуализация на годишния ГДВ

Актуализация на годишния ГДВ представлява постоянно изменение на ГДВ, което може да включва разпределяне на нов влаков маршрут, промяна на вече утвърден такъв по отношение на неговия маршрут, разписание и/или отмяна в даден участък или цялостно по подадена заявка от железопътния превозвач/заявителя. Отмяната на влаков маршрут в определен участък не може да води до раздвояване на влаковия маршрут.

Заявките за актуализация на годишния ГДВ се подават през СУВР, като с една заявка може да се изрази необходимост за разпределяне, модификацията и отмяната за един или за повече от един влакови маршрути. Заявката съдържа следната информация:

- Описание на искания влаков маршрут
- Искан престой в гари и спирки по маршрута;
- Минимален спирачен процент;
- Серия на обслужващ локомотив/локомотиви или мотрисни влакове по участъци;
- Максимална допустима скорост за движение по подвижен състав;
- Максималната брутна маса;
- Максимална дължина на влака, включително локомотивите;
- Календарен план на движение;
- Искан час на заминаване от начална гара
- План за композиране
- Искани връзки с други влакове във възелни гари;
- График за обвръзка на локомотиви, подвижния състав и на превозните бригади..

Датите за актуализация на международните влакови маршрути се определят от RNE и са предоставени на интернет страница https://rne.eu/**.** Промените се осъществяват на база координирани досиета в системата PCS, пописани международни формуляри от срещите на FTE, или други двустранни или многостранни документи, удостоверяващи координацията между всички

заинтересовани железопътни превозвачи и УИ. Заявките за актуализиране на ГДВ през валидностния му период се подават най-късно **30 дни** преди съответната дата на изменението.

Датите за актуализация на вътрешните влакови маршрути съвпадат с тези за международните влакове и за ГДВ 2026 са дадени по-долу:

Дати за актуализация на ГДВ през валидностния му период

Краен срок за подаване на заявка	**02.01**	**07.03**	**14.05**	**07.08**	**05.09**
	⬇	⬇	⬇	⬇	⬇
Дата на актуализация	**02.02**	**07.04**	**14.06**	**07.09**	**05.10**

Извън обявените дати за актуализация на ГДВ заявки за разпределяне на капацитет, свързани с допълнителен обем на превозите.

График за заявяване и за обработка на заявките за актуализация на ГДВ през валидностния му период

	Краен срок	Действие	Забележка
1	А-30 (Цифрите са брой дни)	Краен срок за приемане на заявки за актуализация на ГДВ през валидностния му период	Заявките, получени след този краен срок, се разглеждат от управителя като оперативни заявки.
2	А-15	ДП НКЖИ изготвя проекто-разписания на влаковите маршрути на база на приетите заявки за актуализация на ГДВ през валидностния му период и предоставя оферта към заявителя по електронен път.	Удовлетворяване на заявки, подадени след крайния срок.
3	А-13	Краен срок за обсъждане и прецизиране между заявителя и ДП НКЖИ на проекто–разписанията. ДП НКЖИ предоставя крайната оферта във вид на проект на телеграма.	
4	А-8	ЖП приема или отхвърля крайната оферта.	
5	А-5	Утвърждаване на актуализирания капацитет	Утвърждаването става с издаване на телеграма от Генералния директор на ДП НКЖИ и актуализиране на годишните списъци на редовните влакове.

	Краен срок	Действие	Забележка
6	А	Дата за актуализация на ГДВ през валидностния му период	

4.5.3.2. Заявки за разпределяне на капацитет, свързани с допълнителен обем на превозите

4.5.3.2.1. Заявки за предоставяне на капацитет, свързани с допълнителен обем на превози в краткосрочно планиране.

Заявките се подават през СУВР от железопътен превозвач, съгласно изискванията на системата, описани в **Приложение 4.5.3**. С една заявка може да се заяви капацитет за един влаков маршрут.

Влаковите маршрути, предназначени за комбиниран (контейнерен, Ро-Ла и др.) транспорт, за товари по RID, както и специфични условия за включване трябва да бъдат посочени в заявката.

Извънредни (ad-hoc) заявки за назначаване на влакове се подават и обработват чрез „Системата за управление на влаковата работа в ДП НКЖИ“ /СУВР/, като се прилага следния процес на обработка:

График за заявяване и за обработка на заявките за разпределяне на капацитет, свързани с допълнителен обем на превозите в краткосрочно планиране

Време на подаване на заявката	Срок за отправяне на оферта/за отказ на заявката	Срок за подаване на искане за изменение на офертата от ЖП	Срок за приемане или отхвърляне на офертата от ЖП	Срок за утвърждаване на разпределения капацитет
не по-късно от 5 работни дни преди движението на влака	до 2 работни дни	до 1 работен ден след подаване на офертата	до 1 работен ден след подаване на офертата	до 11.00 на последния работен ден, преди движението на влака
по-малко от пет работни дни, но не по-късно от 10 часа на деня, предхождащ деня на движението на влака	до 10.30 ч. на деня, предхождащ движението на влака	до 10.45 ч. на деня, предхождащ движението на влака	до 10.50 ч. на деня, предхождащ движението на влака	до 11 часà на деня предхождащ деня на движение на влака

Заявки за разпределяне на капацитет, свързани с допълнителен обем на превозите при краткосрочно планиране се обработват от:

- Отдел „Разписания на влаковете” – заявки, подавани в работни дни за:
  - влакове със специално предназначение;
  - международни влакове;
  - експресни и бързи влакове;
  - пътнически влакове;
  - всички останали категории влакове, преминаващи през територията на повече от едно поделение УДВГД;

- Отдел ЦДР –заявки, подавани в неработни дни:
  - международни влакове;
  - експресни и бързи влакове;
  - пътнически влакове;
  - всички останали категории влакове, движещи се в района на повече от едно поделение УДВГД;
- Сектор „Разписание“ и регионално звено „Оперативно-диспечерско”/РЗ ОД/ – обикновени, нормални и експресни заявки за:
  - Трудово-служебни влакове, движещи се на територията на съответното поделение УДВГД;
  - всички категории вътрешни товарни влакове, движещи се на територията на съответното поделение УДВГД;
  - изолирани локомотив, движещи се на територията на съответното поделение УДВГД;
  - работни влакове и возила, движещи се на територията на съответното поделение УДВГД.

Измененията на редовните влакове, настъпили в краткосрочното планиране се утвърждават със заповед „Редовно окръжно“.

4.5.3.2.2. Заявки за разпределяне на капацитет, свързани с допълнителен обем превози в оперативен порядък

Заявките**,** свързани с допълнителен обем на превози в оперативен порядък се подават след 9 часа на предишния ден преди деня на тръгване на влака и са експресни. Тези заявки се подават през СУВР от железопътен превозвач, съгласно изискванията на системата, описани в **Приложение 4.5.3**. С една заявка може да се заяви капацитет за един влаков маршрут.

Влаковите маршрути, предназначени за комбиниран (контейнерен, Ро-Ла и др.) транспорт, за товари по RID, както и специфични условия за включване трябва да бъдат посочени в заявката.

Такива заявки могат да бъдат подавани по всяко време, като се прилага следния процес на обработка:

Време на подаване на заявката	Срок за отправяне на оферта/за отказ на заявката	Срок за приемане или отхвърляне на офертата от ЖП	Срок за утвърждаване на разпределения капацитет	Забележка:
след 10 часа на деня, предхождащ движението на влака, но не по-късно от 6 часа преди исканото заминаване на влака от начална гара	Не по-късно от 180 мин. преди исканото заминаване на влака от начална гара	Не по-късно от 120 мин. преди исканото заминаване на влака от начална гара	Не по-малко от 60 мин. преди часа на заминаване на влака от начална гара	
по-малко от 6 часа до 120 мин. преди исканото заминаване на	Не се предоставя	Не се предоставя	Не по-малко от 60 мин. преди часа на заминаване на влака от начална гара	Обработват се само заявки за влакове по технологични трасета на

влака от начална гара				железопътни гранични преходи
по-малко от 120 мин. преди исканото заминаване на влака от начална гара	Не се предоставя	Не се предоставя	възможно най-бързо	Обработват се само заявки за пътнически влакове със специално предназначение и заявки, за управление на случаи на непредвидени смущения.

Заявки за разпределяне на капацитет, свързани с допълнителен обем на превозите в оперативен порядък се обработват от:

- Отдел ЦДР:
  - международни влакове;
  - експресни и бързи влакове;
  - пътнически влакове;
  - всички останали категории влакове, движещи се в района на повече от едно поделение УДВГД;
- Сектор „Разписание“ и регионално звено „Оперативно-диспечерско”/РЗ ОД/:
  - Трудово-служебни влакове, движещи се на територията на съответното поделение УДВГД;
  - всички категории вътрешни товарни влакове, движещи се на територията на съответното поделение УДВГД;
  - изолирани локомотив, движещи се на територията на съответното поделение УДВГД;
  - работни влакове и возила, движещи се на територията на съответното поделение УДВГД.

Измененията на редовните влакове, настъпили в оперативен порядък се утвърждават, както следва:

- за заявки, обработени от отдел ЦДР - ежедневно в 09:00, 15:00, 21:00 и 03:00 часа дежурният старши влаков диспечер в отдел ЦДР при поделение УДВК провежда селекторни съвещания с дежурните старши влакови диспечери в РЗОД на които с диспечерска заповед се утвърждават настъпилите изменения от оперативното планиране на територията на повече от едно РЗ ОД;

- за всички останали заявки, включително за влакове по технологични трасета – с диспечерска заповед.

4.5.4. Процес на координация

ДП НКЖИ е длъжно, доколкото е възможно, да удовлетвори всички заявки за капацитет на инфраструктурата, особено онези, които се отнасят до трасета, пресичащи повече от една мрежа (чл.15, ал.1 от Наредба № 41).

В зависимост от етапа на разпределяне на капацитета, когато заявките са с еднакъв приоритет по чл. 32 ал. 1 от ЗЖТ и поредност по (чл.15, ал.6 на Наредба № 41), се спазва следната приоритетност на удовлетворяване на заявките: експресни пътнически влакове, бързи пътнически влакове, пътнически

влакове, директни товарни влакове, участъково-групови влакове, товарни влакове, маневрени влакове.

В процеса на обработка на заявка, същата се координира и потвърждава от заявителя преди да се разпредели съответния влаков маршрут. По време на подготовката и изграждането на международен влаков маршрут, процесът се координира на международно и местно ниво между УИ, разпределителните органи и заявителите.

Ако в процеса на координация ДП НКЖИ установи наличие на несъвместими заявки за капацитет по целия или за част от заявения влаков маршрут, изискващи координиране между два или повече заявителя, управителят на железопътната инфраструктура може да предложи на заявителите инфраструктурен капацитет, който се различава от заявения.

4.5.5. Процес на решаване на спорове

Разрешаване на случаи на несъвместимост на заявките за разпределяне на капацитет се извършва по пътя на преговори, взаимни консултации и обмен на мнения между ДП НКЖИ и засегнатите заявители. В тези случаи се извършват следните действия:

4.5.5.1. За заявки за влакови маршрути за годишния график

- За заявки за влакови маршрути за годишния график, подадени в срок:

- до 20-ти юли при предоставянето на проекто-графика за ГДВ, ДП НКЖИ уведомява засегнатите заявители за наличие на несъвместими заявки и предлага инфраструктурен капацитет, който се различава от заявения;
- до 20-ти август заявителите предоставят становищата си по проекто-графика, включително за инфраструктурния капацитет, който се различава от заявения;
- до 30-ти август ДП НКЖИ изготвя актуализирани проекто-разписанията, като взема предвид получените становища.

- За заявки за влакови маршрути за годишния график, подадени след крайния срок:

- до 11-ти октомври ДП НКЖИ уведомява засегнатите заявители за наличие на несъвместими заявки и предлага инфраструктурен капацитет, който се различава от заявения;
- в рамките на 2 работни дни след получаване на информацията, заявителите подават писмено становище до ДП НКЖИ по инфраструктурния капацитет, който се различава от заявения.
- до 15-ти октомври ДП НКЖИ изготвя окончателен проекто-график, като взема предвид получените становища.

В случай, че до 15-ти октомври ДП НКЖИ не успее да разреши несъвместимите заявки за годишния график и след получаване на становищата от засегнатите заявителите, предоставя в писмена или електронна форма, информация относно:

- влаковите маршрути, поискани от всички други заявители по същите маршрути;
- влаковите маршрути, разпределени временно на всички други заявители по същите маршрути;
- влаковите маршрути, предложени в замяна на заявения капацитет;
- цялата налична информация за критериите, използвани в процеса на разпределяне на капацитета.

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

Осъществява се словесен диалог между засегнатите страни за постигане на приемливо решение, като ако в рамките на диалога бъде постигнато споразумение се подписва протокол от всички заинтересовани страни. Засегнатите заявители подават подходящи актуализирани заявки за капацитет, на база на които ДП НКЖИ изготвя актуализирани проекто-разписания.

Целият този процес се извършва в рамките на до 5 дни, с оглед до 20-ти октомври предложеният проекто-график да бъде съгласуван от всички заявители.

Разрешаването на спорове за тези заявки се извършва в оперативен порядък.

Ако в гореописаните случаи не бъде постигнато съгласие, може да бъде поискано преразглеждане от ИАЖА.

При всички случаи процесът на разрешаване на спорове не може да забави процеса на разпределяне на капацитет.

4.6. Наситена инфраструктура

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

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).

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 (чл.23 от Наредба 41):

- 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.

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).

При инфраструктура обявена за наситена управителят на инфраструктурата разпределя капацитета на железопътната инфраструктура като предоставя достъп до инфраструктурата с приоритет за:

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

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

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

При определяне на приоритета се взема предвид и важността на услугите, главно тези в международно съобщение.

4.7. Специализирани превози и превози на опасни товари

4.7.1. Превоз на специфични товари.

Превозът на специфични товари, на товари без опаковка и на товари, изискващи особена опаковка по железопътната мрежа, управлявана от ДП НКЖИ се извършват по условията, определени в Наредба № 48 от 28 декември 2001 г. за железопътен превоз на специфични товари, на товари без опаковка и на товари, изискващи особена опаковка.

4.7.2. Превоз на извънгабаритни и тежки товари по железопътната мрежа на ДП НКЖИ.

Превозването на вагони, натоварени с извънгабаритни и тежки товари, става само с разрешение на ДП НКЖИ за всеки отделен случай. Съгласуването на условията за превозване (или отказа за превозване) на такива товари се извършва предварително. За целта, отговорният железопътен превозвач отправя към ДП НКЖИ писмо, към което се прилага мащабна скица на товара в план, напречен и надлъжен разрез. Превозването на такива товари се извършва с влакове, при специални условия, предписани от ДП НКЖИ при съгласуването.

Редът и начинът за превоз на извънгабаритни и тежки товари са определени в „Инструкция за натоварване и превозване на извънгабаритни и тежки товари по железопътната мрежа на Република България”, одобрена от Генералния директор на ДП НКЖИ.

4.7.3. Превоз на опасни товари.

4.7.3.1. Условията и редът за железопътен превоз на опасни товари и/или свързаните с него товаро-разтоварни дейности, в т.ч. класификацията на опасните товари, изискванията към опаковката и транспортните средства, към превозните документи и реда за издаването им, задълженията на изпращача и на превозвача във връзка с превозите на опасни товари, както и условията и редът за назначаването и професионалната квалификация на консултанти по сигурността на превозите на опасни товари, са регламентирани в Наредба № 46 от 30 ноември 2001 г. за железопътен превоз на опасни товари.

Класификацията на веществата и предметите по класове и номер по ООН (UN №), както и определенията на класовете опасни товари са в съответствие с RID при превоз на опасни товари между договорните държави по RID, и Приложение II на СМГС при превоз на опасни товари между страни членки на Съглашението за международно железопътно сточно съобщение от 1951 г. (СМГС).

Опасните товари се класифицират в следните класове:

- клас 1. Взривни вещества и изделия;
- клас 2. Газове;
- клас 3. Запалими течни вещества;
- клас 4.1. Твърди запалими вещества, саморазпадащи се вещества и десенсибилизирани взривни твърди вещества;
- клас 4.2. Самозапалващи се вещества;
- клас 4.3. Вещества, които отделят запалителни газове в съприкосновение с вода;
- клас 5.1. Вещества, поддържащи горенето (оксидиращи);
- клас 5.2. Органични пероксиди;
- клас 6.1. Токсични вещества;
- клас 6.2. Заразни вещества;
- клас 7. Радиоактивни материали;
- клас 8. Разяждащи вещества;
- клас 9. Други опасни вещества и изделия

4.7.3.2. Дейностите и сроковете, уреждащи движението на влакове, които превозват опасни товари, са регламентирани в Глава първа, раздел IV „Назначаване и отменяне на влакове“ и Глава втора, раздел V „Включване във влаковете на вагони, натоварени с опасни товари“ от Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт от 2020 г., и в Заповед № 2591/22.12.2017 г. на Генералния директор на ДП НКЖИ.

4.8. Правила след разпределяне на влакови маршрути

4.8.1. Правила за модификация на влаков маршрут от заявителя

Модификация на влаков маршрут представлява изменяне на разпределен влаков маршрут по заявка на заявителя. Модификациите на разпределен влаков маршрут се делят на незначителни и на основни.

4.8.1.1. Незначителни модификации се извършват оперативно, и могат да включват:

- Модификации, за които ЖП уведомява писмено ДП НКЖИ, без да подава заявка;
- изменение на плана на композиране на влак;
- брутната маса на влаковете;
- организацията за обслужване на влаковете с локомотиви;
- изменение на подвижен състав и персонал.

Тези изменения не може да налагат изменение на разписанието на влаковия маршрут;

- Модификации, за които ЖП подава заявка:

- модификация на маршрута на вътрешен товарен влак, в рамките на един диспечерски участък и/или до 2 съседни на разпределения влаков маршрут гари от друг диспечерски участък, но само в границите на едно поделение УДВГД. Модификацията може да бъде:

➢ от нова начална гара

При тази модификация се допуска, да се определи нова начална гара, съгласно по-горните условия. В заявката за модификация на влаковия маршрут трябва да бъде определен час на пристигане в първата гара на утвърдения маршрут, който да бъде по-ранен или еднакъв с утвърдения час на заминаване. В случай, че първата гара от която ще се използва утвърдения влаков маршрут е различна от началната гара, исканият час на пристигане на модифицирания влаков маршрут в тази гара не може да е по-ранен от утвърдения час на пристигане. В такъв случай за разстоянието между началната гара по утвърдения маршрут и първата гара от която ще се използва утвърдения влаков маршрут, се прилагат правилата за неизползван влаков маршрут.

Пример:

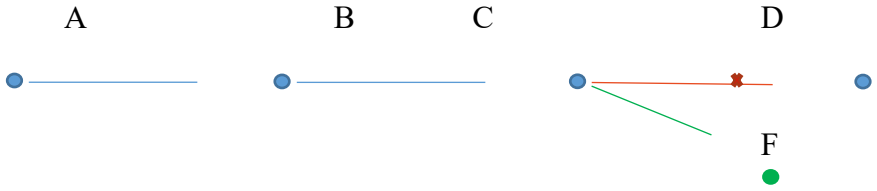
Разпределен влаков маршрут от гара A до гара D се модифицира от нова начална гара F, като първата гара B по утвърдения маршрут е различна от началната гара A по утвърдения маршрут. За участъка AB маршрутът е неизползван.

- до нова крайна гара:

При тази модификация се допуска, да се определи нова крайна гара, съгласно по-горните условия. В случай, че последната гара от утвърдения влаков маршрут е различна от крайната гара, за разстоянието между двете гари, се прилагат правилата за неизползван влаков маршрут.

Пример:

Разпределен влаков маршрут от гара A до гара D се модифицира до нова крайна гара F, като последната гара C по утвърдения маршрут е различна от крайната гара D по утвърдения маршрут. За участъка CD маршрутът е неизползван.



4.8.1.2. Основни модификации са всички промени в разпределен влаков маршрут извън посочените в т. 4.8.1.1. Такива модификации могат да се извършват на датите на актуализация на годишния ГДВ. Извън тези дати при необходимост от такива модификации, разпределеният влаков маршрут се отменя и се разпределя нов влаков маршрут.

4.8.1.3. Модификация на влакови маршрути, която води до необходимост от промяна на влакови маршрути в мрежата на друг управител на инфраструктура

Възможно е заявител да подаде заявка за модификация на влаков маршрут по всяко време, след като той е бил изготвен и разпределен.

4.8.1.3.1. Подаване на заявка за модификация на влаков маршрут

Заявителят, притежаващ правата върху разпределения влаков маршрут и подаващ заявката за неговото изменение става инициращ кандидат. Инициращият заявител има право да оттегли заявката по всяко време, преди тя да бъде обработена от УИ. Инициращият заявител гарантира, че заявката за промяна е хармонизирана с всички останали заявители по пълния маршрут на движение на влака.

4.8.1.3.2. Обработка и координиране на заявка за модификация на влаков маршрут

Управителят на инфраструктура на железопътната мрежата, в която инициращия кандидат подава заявката, трябва да информира всички потенциално заинтересовани участващи страни, особено УИ за последващите и предходни участъци от маршрута, че е стартиран процеса и очакваното въздействие на границите. Първият засегнат УИ пръв предоставя модифицирания маршрут на своя територия, след това вторият засегнат УИ предоставя модификацията на маршрута и така нататък. По

време на обработката на искането за модификация, всеки УИ информира съответния заявител и всички други УИ незабавно в случай, че исканата модификация не е осъществима и не са възможни алтернативи. В този случай няма да е възможно да се предостави хармонизирана оферта и поради тази причина искането за модификация няма да бъде обработено от координиращия УИ и от другите засегнати УИ.

4.8.1.3.3. Подаване на оферта за маршрут

Ако исканата модификация е осъществима, след като последният УИ във веригата на изграждане на офертата предостави своята модификация, той информира координиращия УИ, че хармонизираната оферта е готова за изпращане.

Ако исканата модификация не е осъществима и не са възможни алтернативи, тя ще бъде отхвърлена и първоначално разпределения международен път (в текущите дни, засегнати от искането за промяна). Кандидатите трябва да обмислят дали желаят да запазят първоначално разпределения маршрут или предпочитат да я анулират.

Всеки УИ информира кандидатите и потенциално засегнатите УИ веднага щом разбере, че предложен (все още неразпределен) на кандидата модифициран влаков маршрут вече не е достъпен поради някои непредвидени обстоятелства. Ако е възможно, УИ ще предостави алтернативно предложение, в противен случай заявката ще бъде оттеглена от съответния УИ.

4.8.1.3.4. Приемане/отказване на офертата

Ако всички засегнати кандидати са съгласни с модифицираната оферта за маршрут, иницииращият кандидат изпраща официално известие за приемане; оригиналният маршрут е все още активен по време на целия процес до края на приемането на маршрута. Ако някой от кандидатите не е съгласен с офертата, той има право да я отхвърли; въпреки това, той трябва да посочи дали се интересува от проучване на друга алтернатива или че с отхвърлянето процесът на промяна на пътя завършва. УИ ще се опита да третира всяка съответна забележка, доколкото е възможно. Ако обаче не са налични алтернативи или заявката за алтернативна оферта е отхвърлена, оригиналният маршрут все още остава активен. Кандидатите сами да преценят дали желаят да запазят оригиналния маршрут или предпочитат да отменят разпределения път и да пуснат нова заявка.

4.8.1.3.5. График за заявки за модификация

Силно препоръчително е заявката да бъде подадена преди международно договорения краен срок за съответната дата на годишна актуализация на разписанието, предшестваща първия ден на исканото движение на модифицирания маршрут. Сроковете са както следва:

Краен срок за подаване на заявка	**01.12.2025**	**10.03.2026**	**21.05.2026**	**07.08.2026**	**05.09.2026**
	↓	↓	↓	↓	↓
Дата на актуализация	**02.02.2026**	**07.04.2026**	**14.06.2026**	**07.09.2026**	**05.10.2026**

4.8.2. Правила за промяна на влаков маршрут от управителя на инфраструктурата

Промяна на влаков маршрут представлява изменяне на разпределен влаков маршрут по необходимост на ДП НКЖИ. Приоритет на ДП НКЖИ е да минимизира случаите на промяна на влаков маршрут.

Въз основа на разпределените влакови маршрути се очаква, че маршрутът е достъпен за периода на неговото разпределение. В някои случаи може да се наложи ДП НКЖИ да промени, коригира или отмени вече разпределен маршрут или част от него, съгласувано със заявителя. Този процес представлява „Промяна на влаков маршрут“. Промяната може да се отнася до един работен ден, няколко дни или всички останали дни от годишния график. Възможно е също така да се промени целият участък от маршрута или само част от него. Процесът се отнася за разпределени влакови маршрути както по заявки за годишния график, така и по заявки за актуализиране на ГДВ или за краткосрочно планиране.

Когато ДП НКЖИ получи информация, че ще се наложи да се задейства процесът за промяна на трасето, незабавно информира заявителя, притежаващ правата върху първоначално разпределения маршрут. Назначава се комисия от Генералния директор на ДП НКЖИ, за разработване на технология, в която се канят и заявителите, на които ще се засегнат разпределени влакови маршрути за координиране на промените на влаковите маршрути.

Телеграмите с промените в разписанията на влаковите маршрути се обявяват от ДП НКЖИ, не по-малко от:

4.8.2.1 - 30 дни преди влизането им в сила, когато се налага промяна в разписанието на МБВ или вътрешни влакове със спални места и с предварителна резервация;

4.8.2.2. - 6 дни преди влизането им в сила, когато се налага промяна в разписанието на бързи влакове извън посочените в т. 4.8.2.1.

4.8.2.3. - 3 дни преди влизането им в сила, когато не се налага промяна в разписанието на пътнически влакове.

4.8.3. Неизползване на разпределения капацитет от заявителя

Неизползване на разпределен капацитет представлява утвърден влаков маршрут, който не е използван за целия или за част от него и железопътният превозвач не е подал заявка за неговата отмяна.

Случаи, при които разпределеният капацитет се счита за неизползван:

4.8.3.1. Разпределен капацитет за вътрешен товарен влак може да се използва в интервала от - 60 мин. до + 60 мин. от определения начален час на заминаване по ГДВ. Когато за съответна дата товарен влак не замине от начална гара до 60 мин. след определения начален час на заминаване по ГДВ, разпределеният капацитет се счита за неизползван. Правилото се прилага и когато с разрешение на ДП НКЖИ е допуснато международен товарен влак да вози вътрешен товар.

4.8.3.2. Когато част от влаков маршрут не се използва, същата се счита за неизползван разпределен капацитет.

4.8.3.3. Разпределен капацитет за международен товарен влак може да се използва в интервала от - 1440 мин. до + 1440 мин. от определения начален час на заминаване по ГДВ. Когато международен товарен влак не замине от гранична гара на съседен УИ до 1440 минути след определения начален час за заминаване по ГДВ, разпределеният капацитет се счита за неизползван;

4.8.3.4. Разпределен капацитет за изолиран локомотив може да се използва в интервала от - 1440 мин. до + 1440 мин. от определения начален час на заминаване по ГДВ. Когато изолирания локомотив

не замине от начална гара до 1440 минути след определения начален час за заминаване по ГДВ, разпределеният капацитет се счита за неизползван;

4.8.3.5. За неизползваната част от първоначално утвърден маршрут, когато при модификация на влаков маршрут от нова начална гара или до нова крайна гара /виж т.4.8.1.1/, тази част от маршрута не се използва.

4.8.3.6. Управителят на инфраструктурата може да наложи отказ от предоставено трасе или част от него, когато превозвачът го използва под прага от 30 % от влаккилометрите, които са утвърдени с ГДВ по маршрута или част от него и план за движение в рамките на един календарен месец, съгласно „Списък на редовните влакове” за съответния месец. Тази мярка не се прилага за пътнически трасета, за международните трасета и в случаите, когато неизползваното на трасето е по причина на Управителя.

4.8.3.7. В случай на смущение в експлоатацията на мрежата, водещо до значително нарушаване на графика за движение на влаковете и невъзможност влаковете да заминават в рамките на 60 мин. след определения начален час на заминаване по ГДВ, не се прилага т. 4.8.3.1.

4.8.4. Правила за отмяна на влаков маршрут от заявителя

Отмяна на влаковия маршрут представлява отмяна на разпределен влаков маршрут по заявка на железопътния превозвач или по необходимост на УИ.

Железопътният превозвач може по всяко време да заяви отмяна на влаков маршрут, независимо дали е разпределен по заявка за годишен ГДВ или с краткосрочно планиране, по следния начин:

4.8.4.1. Месечна отмяна на разпределен капацитет

Допуска се веднъж месечно железопътният превозвач да заяви отмяна на разпределен капацитет за следващ календарен месец и/или за определен период, започващ от следващия календарен месец. Заявката се подава през СУВР. В една заявка може да се заяви отмяна на един или за повече от един влакови маршрути за целия месец, част от месеца и/или до посочена от ЖП дата от последващ го календарен месец. Отмяната може да бъде за целия или за част от договорения маршрут. Не се допуска при месечна отмяна един разпределен влаков маршрут да остане редовен в различни участъци за различни дати в периода на заявката. Месечната отмяна се извършва при следната процедура:

- Краен срок за подаване на заявка - 17-то число на месеца, предхождащ месеца на отмяна на капацитет;
- В срок до 20-то число на месеца, предхождащ месеца на отмяна на капацитет, въз основа на подадената заявка от железопътния превозвач, поделение УДВК към ДП НКЖИ изготвя телеграма и „Списък за изменение и допълнение на списъка на редовните влакове“ за съответния период на заявката.
- В срок до 25-то число на месеца, предхождащ месеца на отмяна на капацитет, ЖП подписва и връща в поделение УДВК към ДП НКЖИ изготвения „Списък за изменение и допълнение на списъка на редовните влакове“.

4.8.4.2. Оперативна отмяна на разпределен капацитет се извършва след отправена заявка през СУВР. В една заявка може да се заяви отмяна на цял или на част от един разпределен влаков маршрут.

В случай, че поради възникнала причина по железопътната инфраструктура, разпределен влаков маршрут не е повече наличен, ДП НКЖИ веднага уведомява за това железопътния превозвач.

4.9. TTR за интелигентно управление на капацитета

ДП НКЖИ не прилага процеса TTR.

4.10. Принципи за разпределяне на капацитет за ТЖК

Рамката за разпределяне на капацитет по ТЖК „Алпи - Западни Балкани“ е публикувана в **Приложение 4.10.1** от настоящия документ.

147
27

Глава 5. Услуги и такси

5.1. Увод

ДП НКЖИ предоставя достъп до съоръжения и услуги, съгласно Приложение № 1 към Наредба № 41, както следва:

5.1.1. Пакетът за минимален достъп обхваща:

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

5.1.2. Осигуряването на достъп, включва:

Осигуряване на достъп, включително достъп до релсов път в рамките на обслужващите съоръжения, до следните обслужващи съоръжения, когато съществуват такива и до услуги, предоставяни в тези съоръжения:
– пътнически гари, техните сгради и други съоръжения, включително информационни табла с данни за пътуването и подходящо място за билетно обслужване;
– товарни терминали;
– разпределителни гари и съоръжения за композиране на влакове, в това число съоръжения за маневриране;
– странични коловози за гариране;
– съоръжения за поддръжка, с изключение на съоръжения за тежка поддръжка, предназначени за високоскоростни влакове или други видове подвижен състав, изискващ специални съоръжения;
– други технически съоръжения, включително вагонни везни, съоръжения за дезинфекция, почистване и измиване;
– съоръжения, свързани с железопътните дейности в морски и вътрешни пристанища;
– съоръжения за осигуряване на техническа помощ;
– съоръжения за зареждане на гориво и доставката на гориво в тези съоръжения, таксите за която са представени във фактурата отделно.

5.1.3. Допълнителните услуги могат да включват:

– тягова електроенергия, таксите за която са представени във фактурата отделно от таксите за използване на електрозахранващо оборудване, без да се засяга прилагането на Закона за енергетиката;
– предварително затопляне на пътнически влакове - не се предоставя от ДП НКЖИ;
– специални договори за:
– контрол на транспорт на опасни товари - не се сключва специален договор;
– съдействие за движението на влакове със специално предназначение - не се сключва специален договор.

5.1.4. Спомагателните услуги могат да включват:

– достъп до телекомуникационни мрежи;
– предоставяне на допълнителна информация;
– технически преглед на подвижния състав - не се предоставя от ДП НКЖИ;
– билетно обслужване на пътническите гари;
– услуги за тежка поддръжка, предоставяни в съоръжения за поддръжка, предназначени за високоскоростни влакове или други видове подвижен състав, изискващ специални съоръжения - не се предоставя от ДП НКЖИ.

5.2. Принципи за определяне на таксите

Определянето на таксите събирани от ДП НКЖИ се основава на принципите залегнали в Закона за железопътния транспорт, Наредба №41 за достъп и използване на железопътната инфраструктура, 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 и Постановление № 283 от 14.11.2019 г. (ДВ бр. 91 от 19.11.2019 г) за изменение и допълнение на **Методика за изчисляване на инфраструктурните такси**, събирани от управителя на жп инфраструктура, приета с ПМС № 92 от 2012 г. (ДВ бр. 36 от 2012 г.). Въз основа на тях е въведена аналитична счетоводна отчетност по отношение на осчетоводяването на разходите за дейността, отразяваща процесите в ДП НКЖИ. Детайлното отчитане на разходите за всеки процес, включва в себе си пълни и преки разходи по отношение на извършването на влаковата услуга и дава възможност за определяне на себестойността на всеки един от тях.

Определянето на настоящите такси е на база горепосочената нормативна рамка.

За услугите от пакета за минимален достъп при определяне на таксата за достъп и използване на железопътната инфраструктура се взема предвид само размерът на разходите, произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга.

Определените ставки не включват:

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

При определянето на таксите за услугите от пакета за минимален достъп не са прилагани изключенията от принципите на таксуване дадени в чл. 32 на Директива 2012/34/ЕС.

Метод за изчисляване и детайлно отчитане на преките разходи за дейността на ДП НКЖИ е публикуван в **Приложение 5.2.1.**

В определените такси за услугите от пакета за минимален достъп са предвидени отстъпки за блок-влакове за комбинирани превози в съответствие с чл. 56, т. 1 от ЗЖТ.

При определянето на всички останали такси се взема предвид пълната себестойност, общия размер на разходите по икономически елементи.

Прилага се такса за капацитет, който е разпределен, но не е използван.

Прилагат се и договорените с железопътните предприятия и заявителите санкции, засягащи схемата, отчитаща функционирането. Съгласно постигнатите договорености няма таван на плащанията.

Подробно описание на начина на прилагане е публикуван в т. 5.7. Схема, отчитаща функционирането.

Методиките за изчисляване на такси и цени, събирани от управителя на железопътната инфраструктура са публикувани в **Приложение 5.2.2.**

5.3. Пакет за минимален достъп

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

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

В рамките на пакета за минимален достъп се прилага такса за достъп и използване, която представлява основна такса. Таксата за достъп и използване съдържа два компонента – такса за преминаване и такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия. Таксата за преминаване зависи от действително преминатите километри, като измерителите са брутотонкилометри и влаккилометри. Таксата за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия зависи от действително разпределената и потребена електрическа енергия по преносната мрежа на управителя, като измерителят е мегаватчас (MWh). Двата компонента отчитат участието на експлоатационните звена в извършването на влаковата услуга и направените за тази цел преки разходи.

Формирането на таксата за достъп и използване и определяне размера на ставките се извършва въз основа на отчетените преки разходи и извършена работа по железопътната инфраструктура за предходна година.

Таксата за достъп и за използване на железопътната инфраструктура представлява променлива такса, отразяваща действителното използване на железопътната инфраструктура и направените във връзка с това преки разходи за:

а) използване на железния път и съоръженията;
б) използване на сигнализация и телекомуникации;
в) управление на движението;
г) използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия.

Размерът на ставките за влаккилометър, брутотонкилометър и за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия се определя, както следва:

- размерът на ставките за влаккилометър и брутотонкилометър се определя като отношение между преките разходи, произтекли директно от извършването на влаковата услуга за сигнализация и телекомуникации, за управление на движението и за железен път и съоръжения за предходна година, отнесени към реализираната обща влакова работа от превозвачите по железопътната инфраструктура, изразена съответно във влаккилометри и брутотонкилометри за същия период;
- размерът на ставката, формираща такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, се определя като отношение между преките разходи за използването на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия за предходна година и общата разпределена и потребена електрическа енергия от превозвачите по отчети от електромерите в локомотивите, изразена във мегаватчас (MWh), за същия период.

Таксата за преминаване по железопътната инфраструктура и за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия не зависи от вида на влаковете и е

еднаква за всички железопътни линии от железопътната инфраструктура.

Основната такса не включва такси за управление на маневрената работа.

Начисляването на дължимите от железопътните превозвачи инфраструктурни такси, цени за използвани услуги свързани с управление движението на влаковете и капацитета, както и сроковете и начин на заплащането им са съгласно **Приложение 5.3.1** „Правила за начисляване на инфраструктурни такси, цени за използвани услуги, срокове и начин на заплащане“.

Таксите за предоставяни от ДП НКЖИ услуги са съгласно **Приложение 5.3.2.** „Такси и цени на ДП НКЖИ“. Таксите и цените в **Приложение 5.3.2.** са без ДДС.

Тарифните разстояния, които се използват за таксуване са в **Приложение 5.3.3.**

5.4. Допълнителни услуги и такси

5.4.1. ДП НКЖИ не предоставя услуга по снабдяване с тягова електрическа енергия.

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

5.4.2. ДП НКЖИ, съгласно Закона за енергетиката, при спазване на Директива 2009/72/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 юли 2009 година в качеството си на електроразпределително предприятие, предоставя услуга по разпределение на тягова електроенергия през собствените си разпределителните мрежи за електрическия тягов подвижен състав на железопътни предприятия.

Железопътните предприятия заплащат на управителя на железопътната инфраструктура цена за разпределение на тягова електрическа енергия, съгласно **Приложение 5.3.2** „Такси и цени на ДП НКЖИ“.

Дължимите суми за разпределяне на тягова електроенергия се представят на ЖП в отделни фактури.

5.4.3. ДП НКЖИ не предоставя услуга по предварително затопляне на пътнически влакове.

5.4.4. ДП НКЖИ упражнява контрол на транспорт на опасни товари и оказва съдействие за движението на влакове със специално предназначение.

Таксите за предлаганите от ДП НКЖИ допълнителни услуги са съгласно **Приложение 5.3.2** „Такси и цени на ДП НКЖИ“.

5.5. Спомагателни услуги и такси

5.5.1. Достъп до телекомуникационни мрежи - ДП НКЖИ предоставя достъп до телекомуникационна мрежа след сключване на договор.

5.5.2. Предоставяне на допълнителна информация - в случай на поискване ДП НКЖИ може да предостави допълнителна информация, с която разполага в съответствие с действащото законодателство на Република България.

Таксите за предлаганите от ДП НКЖИ спомагателни услуги са съгласно определените в сключените договори условия.

5.6. Финансови санкции и стимули

5.6.1. Санкции за модификация на влаков маршрут

В случай на модификация на влаков маршрут по т. 4.8.1.1. не се прилагат санкции.

5.6.2. Санкции за промяна на влаков маршрут

В случай на промяна на влаков маршрут по т. 4.8.2. ЖП не се прилагат санкции.

5.6.3. Санкции за неизползване на разпределения капацитет

5.6.3.1. В случай, на неизползване на разпределения капацитет по т. 4.8.3. ЖП дължи такса за заявен и неизползван капацитет, съгласно **Приложение 5.3.2.**

5.6.3.2. В случай на модификация на влаков маршрут по т. 4.8.1.1., водеща до неизползване на част от разпределения маршрут, за неизползваната част се дължи такса за заявен и неизползван капацитет, съгласно **Приложение 5.3.2**.

5.6.4. Санкции за отмяна на влаков маршрут

5.6.4.1. В случай на отмяна на влак по т.4.8.4.1. ЖП не дължи такса за заявен и неизползван капацитет.

5.6.4.2. В случай на отмяна на влак по т.4.8.4.2. ЖП дължи такса за заявен и неизползван капацитет.

5.6.5. Стимули/намаления

ДП НКЖИ прилага намаление на таксата за преминаване за комбинирани превози, както следва:

- за комбинирани превози с блок-влакове с 10 %;
- за превоз на товарни автомобили с блок-влакове с 30 %.

5.7. Схема отчитаща функционирането

Схемата, отчитаща функционирането е описана в **Приложение 5.7.**

Методиката за определяне на компенсациите на лицензираните превозвачи от управителя на инфраструктурата вследствие на ограничения в предоставянето на капацитет от ДП НКЖИ, които ограничения не са обявени в Референтния документ или са извън посочените времеви интервали и във връзка с приета между железопътните превозвачи и ДП НКЖИ „Схема отчитаща функционирането“ е описана в **Приложение 5.7.1.**

Единичните стойности на един човекочас на човек от локомотивна и превозна бригади от „Методика за определяне на компенсациите на лицензираните превозвачи от управителя на инфраструктурата вследствие на ограничения в предоставянето на капацитет от ДП НКЖИ, които ограничения не са обявени в Референтния документ или са извън посочените времеви интервали“ са описани в **Приложение 5.7.2.**

5.8. Изменения на таксите

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

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

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

5.9. Схема на определяне на таксите

Таксата за услугите от пакета за минимален достъп и таксата за заявен и неизползван капацитет се определят съгласно Методика приета с решение на Министерски съвет на Република България. За предоставяните от ДП НКЖИ услуги по т. 2, 3 и 4 от Приложение 1 на Наредба № 41 за достъп и използване на железопътната инфраструктура таксите се определят съгласно Методики съгласувани с Регулаторния орган. Всички останали такси и цени се определят от ДП НКЖИ, съгласно Устройствения правилник за дейността.

Глава 6. Операции

6.1. Увод

Оперативните взаимоотношения между работниците и служителите на ДП НКЖИ, железопътните превозвачи, собствениците/контрагентите на индустриални клонове със собствен персонал и лицата, извършващи строителна, ремонтна или друга дейност по железопътната инфраструктура, влияещи пряко или косвено върху управлението на движението на влаковете и управлението на маневрената дейност, трябва да гарантират максимална точност, надеждност и безопасност на железопътните превози.

Тези взаимоотношения, както и отговорностите на отделните страни са регламентирани в ЗЖТ, наредби, правила и инструкции, които трябва да се познават и са задължителни за изпълнение от лицата и служителите, чиято работа е свързана с движението на влаковете и маневрената дейност.

Оперативните правила, уреждащи организацията и начина за осигуряване движението на влаковете и другите железопътни транспортни средства между граничните гари в граничните зони са регламентирани в двустранни спогодби, споразумения и правила.

6.2. Експлоатационни правила

6.2.1. Експлоатационните правила по железопътната инфраструктура, управлявана от ДП НКЖИ, са регламентирани в следните документи:

- Закон за железопътния транспорт - компетентен орган Министерство на транспорта и съобщенията;
- Наредба № 58 от 2.08.2006 г. за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт - компетентен орган Министерство на транспорта и съобщенията;
- Правила за техническа експлоатация на железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ - отговорно за създаването и публикуването на тези правила е ДП НКЖИ;
- Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт - отговорно за създаването и публикуването на тези правила е ДП НКЖИ;
- Правила за оперативно действие при необходимост от движение на влакове с подвижен състав с по-ниски параметри от заложените в книжка-разписание и плана за композиране на влаковете, необходимост от превозване на пътниците от влак за част от маршрута с автобуси или отмяна на влак в аварийни ситуации” - отговорно за създаването и публикуването на тези правила е ДП НКЖИ;
- „Правила за осъществяване на телефонна връзка на машинист на тягов подвижен състав чрез мобилен GSM апарат с влаков диспечер“ - отговорно за създаването и публикуването на тези правила е ДП НКЖИ;
- „Правила за осъществяване за аварийна междугарова телефонна връзка, свързваща дежурните ръководители движение на две съседни гари с машинист на тягов подвижен състав или жп служител, намиращи се в съответното междугарие, чрез служебен мобилен GSM телефон“ - отговорно за създаването и публикуването на тези правила е ДП НКЖИ;
- „Работни правила за експлоатация на системата GSM-R” - отговорно за създаването и публикуването на тези правила е ДП НКЖИ;
- „Процедура за изолиране и възстановяване на действието на система автоматична локомотивна сигнализация - АЛС“ - отговорно за създаването и публикуването на тези правила е ДП НКЖИ;

Българският език е официалния работен език, задължителен за всички комуникации в мрежата на ДП НКЖИ между служителите на УИ и ЖП, с изключение на граничните гари, където езикът за комуникация се определя от отделно споразумение между съседните управители на железопътна инфраструктура.

6.2.2. Експлоатационните правила, уреждащи организацията и начина за осигуряване движението на влаковете в граничните участъци, са регламентирани в следните документи:

- СПОГОДБА между правителството на Република България и правителството на Румъния за работата на железопътните гранични преходи;
- Споразумение между правителството на Република България и правителството на Република Гърция за регламентиране на железопътния трансграничен трафик;
- СПОГОДБА между правителството на Република България и правителството на Република Турция за работата на железопътния граничен преход Свиленград - Капъкуле и обслужването на граничната гара Капъкуле;
- СПОРАЗУМЕНИЕ между Съвета на министрите на Сърбия и Черна гора и Правителството на Република България за граничен контрол и процедури в железопътния трафик;
- Правила за движението на влаковете между граничните гари Видин товарна и Голенци - отговорни за създаването и публикуването на тези правила са ДП НКЖИ и CFR S.A.;
- Правила за движението на влаковете между граничните гари Гюргево север и Русе - отговорни за създаването и публикуването на тези правила са ДП НКЖИ и CFR S.A.;
- Правила за движението на влаковете между граничните гари Негру Водъ и Кардам - отговорни за създаването и публикуването на тези правила са ДП НКЖИ и CFR S.A.;
- Инструкция за регулиране движението на влаковете между гарите Димитровград (ИЖС) – Калотина запад (ДП НКЖИ);
- Правила за организация на движението на влаковете и другите железопътни транспортни средства между граничните гари Свиленград и Капъкуле и организация на съобщителните връзки в граничния железопътен преход - отговорни за създаването и публикуването на тези правила са ДП НКЖИ и TCDD;
- Правила за предаване и приемане на влакове, товарни/пътнически вагони и товари в разменната гранична гара Капъкуле - отговорни за създаването и публикуването на тези правила са ДП НКЖИ и TCDD.

6.3. Мерки, свързани с експлоатацията

6.3.1. Принципи

Движението на влаковете се извършва по източноевропейско време в 24-часово изчисление по график в определените за влаково движение елементи на железопътната инфраструктура.

Движението на влаковете по всеки участък се ръководи от дежурен влаков диспечер. Разпорежданията на дежурния влаков диспечер са задължителни за всички работници от ДП НКЖИ и превозвачите, свързани непосредствено с движението на влаковете в участъка. Влаковият диспечер отговаря за точното изпълнение на графика за движението на влаковете в своя участък, съблюдава да не възникват предпоставки за отклонения от нормалното движение на влаковете и в рамките на възможното предприема действия за въвеждане в график на закъснели влакове.

При регулиране на движението 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, жп съоръженията, съобщенията и контактната мрежа, както и за гасене на пожари и при тежки трудови злополуки;

2. международните пътнически влакове;
3. експресните пътнически влакове;
4. бързите пътнически влакове;
5. крайградски пътнически влакове;
6. обикновени пътнически и трудово-служебни влакове;
7. смесени влакове;
8. възстановителни и противопожарни влакове и РССМ при завръщане в гарите на домуването им, когато са били назначени по условията на т. 1, помощни локомотиви за бързи и пътнически влакове, пътеизмерителна вагон-лаборатория, вагон-лаборатория за контактната мрежа; те се назначават с номера на директни товарни влакове;
9. международни товарни влакове за комбинирани превози;
10. експресни товарни влакове;
11. директни товарни влакове и помощни локомотиви за товарни влакове;
12. локални товарни влакове;
13. работни влакове;
14. маневрени влакове, изолирани локомотиви и всички други возила.

6.3.2. Нормативна уредба, свързана с експлоатацията

Нормативната уредба, свързана с експлоатацията се съдържа в:

- Глава шеста „Основни правила за движение на влаковете“ от ЗЖТ;
- Част трета „Правила за движение на влаковете и маневрената работа“ от Наредба № 58 от 2.08.2006 г. за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт;
- „Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт“ на ДП НКЖИ.

6.3.3. Прекъсване на движението на влаковете

6.3.3.1. Управление на прекъсванията на движенията на национално ниво

ДП НКЖИ и ЖП са длъжни незабавно да се информират взаимно за всеки забелязан експлоатационен проблем или нередност, която нарушава или може в близко бъдеще да доведе до смущение в нормалната експлоатационна обстановка. ДП НКЖИ и ЖП предприемат всички необходими действия за преодоляване на проблема във възможно най-кратък срок, за да се осигурят необходимите условия за възстановяване на нормалния железопътен трафик. За да се справят бързо с проблемите и да осигурят нормални условия на движение, ДП НКЖИ и ЖП взаимно си помагат с персонал и технически ресурси.

За извършените разходи в случай на предоставяне на локомотив за оказване на помощ от един превозвач на закъсал влак на друг превозвач, е подписано споразумение за прилагане на единна цена. Споразумението е публикувано в **Приложение 6.3.3**.

В случай на непредвидена аварийна ситуация, довела до временно прекъсване на движението в участък от железопътната инфраструктура, разпределените влакови маршрути, които са използвани частично или изобщо няма да могат да бъдат използвани поради възникналата ситуация, се отменят от заявителя по нареждане на ДП НКЖИ. В този случай ДП НКЖИ определя обиколни маршрути, ако

такива са налични, по които да се пренасочи трафикът и може да изиска от ЖП наличните ресурси, необходими за ограничаване и ликвидиране на последствията от настъпилото събитие във възможно най-кратки срокове. Оперативното взаимодействие между дежурните служители на ДП НКЖИ и ЖП, касаещи организирането на възстановителни действия, планирането и управлението на трафика, са уредени в „Правила за взаимодействие между оперативните служби на ДП НКЖИ и железопътните предприятия при планиране и управление на влаковете по железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ в случаи на непредвидени смущения “.

В случай на прекъсване на движението в участък от железопътната инфраструктура, се допускат отклонения в определените сроковете в т. 4.5.3.2.2. на РД, както и в „Правила за взаимодействие между оперативните служби на ДП НКЖИ и железопътните превозвачи при ежедневното планиране и управление на влаковете по железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ“, за времето на смущението.

6.3.3.2. Управление на международните прекъсвания на движението

В случай на възникване на непредвидена аварийна ситуация, водеща до прекъсване на движението в участък от железопътната инфраструктура с въздействие върху международния трафик, веднага след настъпването на ситуацията започват се прилагат правилата на национално ниво, описани в т. 6.3.3.1.

Ако прекъсването е с прогнозирано въздействие върху засегнатата част от трафика за период по-дълг от три дни и с голямо въздействие върху международния трафик /повече от 50% от влаковете се нуждаят от отмяна, пренасочване или заместващ транспорт/, се уведомяват всички замесени управители на инфраструктура и органи за разпределение на капацитет.

Този процес следва де се управлява и организира от управителя на инфраструктурата, в чиято мрежа се е случил инцидентът (водещият управител на инфраструктура, но само в случаи на международно прекъсване).

Товарните железопътни коридори действат като улесняващо звено по отношение на управлението на прекъсванията на движението и процеса на комуникации. Те заедно със своите членове - УИ разработват и публикуват обща информация за промяната на маршрутите и сценарии за експлоатация. Препратка към общата информация за промяна на маршрутите и сценариите може също така да се намери в Книга 4, глава 5 на коридорните информационни документи (виж глава 1.7.1 от този Референтен документ на железопътната мрежа).

Железопътните превозвачи участват съгласно националните процедури за управление на инциденти и отговарят за предаването на специфична информация за влаковете на техните клиенти.

Повече подробности са дадени в ръководство за управление на прекъсвания на движението, публикувано на:

https://rne.eu/wp-content/uploads/2022/10/ICM_Handbook.pdf

или на интернет страницата на RNE. Това ръководство описва стандарти, които имат за цел да позволят непрекъснати потоци на движение на най-високо възможно ниво, независимо от международните прекъсвания на движението и да осигурят прозрачност на състоянието на прекъсването и неговото влияние върху потоците на движението за всички съответни заинтересовани страни в Европа. Това определя процесите на комуникация и управление на прекъсвания на движението, които допълват националните процедури за управление на инциденти, за да се осъществи по-добро международно сътрудничество на УИ и органите за разпределение на капацитета.

6.4. Инструменти за информация и мониторинг на влаковете

ДП НКЖИ използва Train Information System (TIS) на RNE за информация и мониторинг на влаковете.

TIS е уеб базирано приложение, което подпомага управлението на международни влакове чрез предоставяне в реално време на данни за международните влакове. Съответните данни се получават директно от системите на ДП НКЖИ и цялата информация от различните УИ се комбинира в движението на един влак от заминаването или от начална до крайна дестинация. По този начин един влак може да се наблюдава от началото до края през границите.

Железопътните превозвачи и операторите на обслужващи съоръжения могат също така да предоставят достъп до TIS и могат да се присъединят към Консултативния съвет по TIS на RNE. Всички членове на този съвет дават на своите членове пълен достъп до данни на TIS, ако са включени в същия влаков маршрут. Без него трябва да се подпишат взаимни споразумения между железопътните превозвачи и между железопътните превозвачи и операторите на терминали.

Достъпът до TIS е безплатен. Акаунт на потребителя може да се поиска чрез звеното за поддръжка на RNE за TIS: **support.tis@rne.eu**.
Повече информация може да се намери на https://tis.rne.eu/.

В ДП НКЖИ е внедрена собствена Система за управление на влаковата работа (СУВР). Системата е уеб базирана и предоставя информация за реализираното и прогнозното движение на влаковете в реално време, както и други справки за мониторинг на влаковете на регистрирани потребители, в зависимост от техните права за достъп. СУВР дава възможност за обмен на информация с други информационни системи по правилата на TAF-TSI и TAP-TSI.

Продължават процесите по надграждането на СУВР с нови функционалности.

Глава 7. Обслужващи съоръжения

7.1. Увод

„Обслужващо съоръжение“ е инсталацията, включително теренът, сградата и оборудването, която е специално изградена цялостно или частично, така че да позволява предоставянето на една или повече услуги, посочени в § 1, т. 48 от Допълнителните разпоредби на ЗЖТ.

Информация за обслужващите съоръжения, на които оператор е ДП НКЖИ, условията за използване и цените е предоставена в т. 7.3. на РД.

Този РД предоставя и информация за обслужващи съоръжения, оператор на които не е ДП НКЖИ. Обща информацията за тези обслужващи съоръжения е предоставена в **Приложение 7.1.** За по-подробна информация се обърнете към операторите на тези съоръжения.

7.2. Обща информация за обслужващо съоръжение

Операторите на обслужващи съоръжения са длъжни да осигуряват безплатен публичен достъп до описанието на обслужващото съоръжение по един от следните начини:

а) като го публикуват в своя или в общ уеб портал и предоставят на управителите на инфраструктура съответен линк, който да бъде включен в референтния документ на железопътната мрежа;

б) като предоставят на управителите на инфраструктура релевантна информация в готов за публикуване вид, която да бъде включена в референтния документ на железопътната мрежа.

В случаите, при които управителят на инфраструктурата, към която е свързано съоръжението, е освободен от задължението да публикува референтен документ за железопътната мрежа в съответствие с член 2, параграф 3 или параграф 4 от Директива 2012/34/ЕС, операторът на обслужващо съоръжение трябва да предостави съответен линк или готова за публикуване информация на основния управител на инфраструктура.

Операторите на обслужващи съоръжения трябва да поддържат описанието на обслужващите съоръжения в актуално състояние. Те трябва своевременно да информират заявителите, които вече са поискали достъп или са се абонирали за една или повече услуги в обслужващото съоръжение, за всякакви съответни промени в описанието на съоръжението.

В случаите на обслужващи съоръжения, експлоатирани от повече от един оператори на обслужващо съоръжение или в случаите, при които услугите в съответното съоръжение се предоставят от повече от един доставчици на услуги, тези оператори или доставчици на услуги трябва да се координират помежду си, така че:

а) да осигурят събирането на едно място на техните описания на обслужващото съоръжение; или

б) да посочат в своите описания на обслужващото съоръжение всички оператори на обслужващото съоръжение, които отговарят за вземането на решения относно заявките за достъп до съоръжението или до свързаните с железопътните дейности услуги, предоставяни в това обслужващо съоръжение.

На основание чл. 5, т. 2 от Регламент за изпълнение 2017/2177, ДП НКЖИ предоставя общ образец, одобрен от ИАЖА, който може да бъде използван от операторите на обслужващите съоръжения за подаване на необходимата информация. Образецът е предоставен в **Приложение 7.2.**

С оглед своевременното публикуване на РД, е необходимо ежегодно в срок до 10 октомври всеки оператор на обслужващо съоръжение да предостави на ДП НКЖИ линк към своя уеб портал или релевантна информация в готов за публикуване формат, които да бъдат включени в РД.

В случай, че последната подадена информация към ДП НКЖИ остава актуална, операторът на обслужващото съоръжение информира за това ДП НКЖИ в срок до 10 ноември. Ако в ДП НКЖИ не постъпи такава информация, в РД се публикува последната налична информация със забележка, че същата не е актуализирана.

При необходимост от изменение в предоставената информация налагаща изменение на РД, операторът на обслужващото съоръжение информира за това ДП НКЖИ.

7.3. Обслужващи съоръжения, управлявани от ДП НКЖИ

7.3.1. Общи разпоредби

ДП НКЖИ осигурява достъп, включително достъп до релсов път в рамките на обслужващите съоръжения, до следните обслужващи съоръжения и до услуги, предоставяни в тези съоръжения:

- пътнически гари, техните сгради и други съоръжения, включително информационни табла с данни за пътуването и подходящо място за билетно обслужване;
- товарни терминали;
- разпределителни гари и съоръжения за композиране на влакове, в това число съоръжения за маневриране;
- странични коловози за гариране;
- други технически съоръжения, включително вагонни везни, съоръжения за дезинфекция, почистване и измиване;

7.3.2. Пътнически гари

Гарите, обслужващи пътници са съоръжени с необходимите съоръжения за обслужване на пътниците, а някои от тях и за извършване на операции с пътнически влакове.

Съоръженията, обслужващи пътниците са свързани с обезпечаване на: изчакването на влаковете от пътниците, качването и слизане в и от пътническите влакове, придвижването на пътниците в района на гарата, снабдяването с билети, получаване на необходимата информация и други услуги.

Обслужващите съоръженията за извършване на операции с пътнически влакове са свързани с техническото обезпечаване на технологичните нужди на железопътните превозвачи в съответната гара.

Спирките са пунктове, съоръжени с необходимите съоръжения за обслужване на пътниците, без наличие на експлоатационен персонал и в които не могат да се извършват операции с пътнически влакове.

7.3.2.1. Обща информация

Списъкът на пътническите гари и информация за тях са предоставени в **Приложение 7.3.2.1.**

Списъкът на спирките и информация за тях са предоставени в **Приложение 2.3.3.3.**

7.3.2.2. Услуги

ДП НКЖИ предоставя следните услуги:

- Използване на сгради и други съоръжения в пътническите гари

7.3.2.3. Описание на обслужващото съоръжение

Информация за обслужващите съоръжения, с които са съоръжени гарите, е предоставена в **Приложение 7.3.2.1**.

Информация за обслужващите съоръжения, с които са съоръжени спирките, е предоставена в **Приложение 2.3.3.3**.

7.3.2.4. Такси

Таксите за предоставяни от ДП НКЖИ услуги са съгласно **Приложение 5.3.2** „Такси и цени на ДП НКЖИ“. Таксите и цените в **Приложение 5.3.2** са без ДДС.

7.3.2.5. Условия за достъп

Достъп до обслужващите съоръжения пътнически гари имат лицензирани железопътни превозвачи за превоз на пътници.

7.3.2.6. Разпределяне на капацитета

Разпределянето на капацитета се извършва с разпределянето на капацитета по заявките за разпределяне на влакови маршрути. Подробно описание на процесите по заявяване, отговаряне на заявките, приоритет и координация е предоставено в т.4.5. от настоящия РД.

7.3.3. Товарни терминали

Товарни интермодални терминали са изградени в близост до гарите Драгоман и Тодор Каблешков.

Терминалът край гара Драгоман е RO-LA и разполага с два коловоза с дължина по 300 м, като достъпът до него се осъществява през гара Драгоман. Двата коловоза на терминала и отделни зони от площта на терминала са предоставени на изпълнителя „Терна“ АД за домуване на жп механизация и съхранение на материали необходими за изпълнението на обекта.

Терминалът край гара Тодор Каблешков също не се управлява от ДП НКЖИ, тъй като е отдаден на концесия на частен оператор. Достъпът до този терминал се осъществява през гара Тодор Каблешков.

7.3.4. Товарни гари и съоръжения за композиране на влакове, включително маневрени съоръжения

Списък на всички гари, в които са налични коловози, на които могат да се извършват товаро-разтоварни операции е предоставен в **Приложение 7.3.4.1**. В тези гари са налични и странични коловози за гариране, както и необходимата съоръженост за извършване на съответната маневрена дейност.

Списък на всички гари, в който е предоставена възможност да се извършват дейности по композиране, разкомпозиране и преработка на влакове, включващ разпределителни и участъкови гари, съоръжени със съоръжения за композиране на влакове, в това число съоръжения за маневриране, е предоставен в **Приложение 7.3.4.2**.

7.3.5. Странични коловози за гариране

В железопътните гари ДП НКЖИ предоставя достъп до коловози за гариране. Списък на тези коловози е предоставен в **Приложение 7.3.5.** Услугата се предоставя по искане на заявителя.

7.3.6. Съоръжения за поддръжка

ДП НКЖИ не разполага със съоръжения за поддръжка.

7.3.7. Други технически съоръжения

7.3.7.1. ДП НКЖИ предоставя услуги в обслужващи съоръжения за външна и вътрешна дезинфекция. Услугите се предоставят конкретно по заявка на заявител или масово при въвеждане на противоепидемични мерки със Заповед на Министерство на земеделието.

Обслужващите устройства са:

- Дезинфекционна рамка служат за извършване на външна дезинфекция.

Дезинфекционни рамки има в гарите Калотина запад, Кардам, Кулата, Русе разпределителна, Свиленград.

- Дезинфекционна станция - служи за извършване на вътрешно почистване, измиване, дезинфекция и дезинсекция на вагони преди натоварване и след разтоварване на товарите, определени в Наредба № 48 „За железопътен превоз на специфични товари, на товари без опаковка и на товари, изискващи особена опаковка”.

Дезинфекционни станции има в гарите Пловдив, Горна Оряховица и Свиленград.

7.3.7.2. ДП НКЖИ предоставя вагонните везни за измерване на теглото на вагоните. С вагонните везни оперират правоспособни служители на железопътните предприятия.

7.3.8. Морски и наземни пристанищни съоръжения

ДП НКЖИ предоставя достъп до морски и наземни съоръжения чрез следните гари:

Гара	пристанищен комплекс	Оператор на пристанищен комплекс
Бургас	Пристанище Бургас	„Пристанище Бургас“ ЕАД
Варна	Пристанище Варна изток	"Пристанище Варна" ЕАД
Варна фериботна	Варна фериботен комплекс	„БДЖ - Товарни превози“ ЕООД
Видин товарна	Пристанище „Видин-север“	„Параходство Българско речно плаване“ АД
Лом	Пристанище Лом	„Порт Инвест“ ЕООД
Разделна	Пристанище Варна запад	„Пристанище Варна“ ЕАД
Русе север	Пристанищен терминал Русе-изток 1 Пристанищен терминал Русе-изток 2	„Пристанищен комплекс - Русе ЕАД”
Свищов	Пристанищен терминал Свищов	„Драгажен флот - Истър“ АД
Сомовит	Пристанищен терминал Сомовит	„Октопод-С“ ООД

Информацията за обслужващите съоръжения, предоставена от операторите на съоръженията, е публикувана в **Приложение 7.1**.

7.3.9. Съоръжения за осигуряване на техническа помощ

ДП НКЖИ не разполага със съоръжения за осигуряване на техническа помощ.

7.3.10. Съоръжения за зареждане с гориво

ДП НКЖИ не разполага със съоръжения за зареждане с гориво.