**М Е Т О Д И К А**

**за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура**

1. **Общи положения.**
2. Нормативна рамка.

Методиката е изготвена в съответствие със Закона за железопътния транспорт, Наредба № 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура (Наредба № 41), както и в изпълнение на изискванията на Регламент за изпълнение 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.

1. Цел.

Целта на тази методика е да се определи начинът, по който ще се изчисляват таксите за:

* пакета за минимален достъп и за достъп до инфраструктура, която свързва обслужващите съоръжения, съгласно Приложение № 1 на Наредба № 41, като отразява използването на елементите от железопътната инфраструктура;
* заявен и неизползван капацитет.

Таксите ще се определят по начин, осигуряващ конкурентоспособност на железопътния транспорт, стимулиращ използването и гарантиращ ефективното управление, поддържане и развитие на железопътната инфраструктура.

1. Определяне на разходите.

Инфраструктурните такси за пакета за минимален достъп и за достъп до инфраструктура, която свързва обслужващите съоръжения, се определят на равнището на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга. Определянето на преките разходи се извършва на база отчетените разходи, съгласно българското счетоводно законодателство по икономически дейности и икономически елементи. За целите на определяне на инфраструктурните такси на равнището на преките разходи се въвежда аналитична счетоводна отчетност по отношение на осчетоводяването на разходите за дейността, отчитаща себестойността на всеки процес, засягащ извършването на влаковата услуга.

1. Методиката използва сегментиране на пазара на железопътни услуги, като се въвеждат три основни пазарни сегмента:
* превоз на пътници;
* превоз на товари;
* изолирани возила.

Чрез сегментацията се избягват взаимните влияния от разглежданите параметри в двата вида превози и изолираните возила, като не се допуска кръстосано субсидиране между тях посредством инфраструктурните такси.

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

 Групиране на влаковете по теглови групи:

|  |  |
| --- | --- |
| Теглова група | Пазарен сегмент |
| Пътнически превози | Товарни превози | Изолирани возила |
| от тона | до тона | от тона | до тона | от тона | до тона |
| 1 | > 0 | ≤ 150 | > 0 | ≤ 150 |    |
| 2 | >150 | ≤ 300 | >150 | ≤ 300 |
| 3 | >300 | ≤ 600 | >300 | ≤ 600 |
| 4 | >600 | ≤ 1 200  | >600 | ≤ 1 200 |
| 5 |  >1200 |   | >1 200 | ≤ 2 400 |
| 6 |   |   | >2 400 | ≤ 3 000 |
| 7 |   |   | >3 000 | ≤ 4 000  |
| 8 |   |   | >4 000 |   |
| 9 |   | независимо от теглото |

При комбиниран транспорт (чл. 56 от Закона за железопътния транспорт) в пазарния сегмент за превоз на товари се използва подсегментиране в две направления:

* комбиниран превоз на 20 и повече футови контейнери, превозвани с блок-влакове;
* комбиниран превоз на товарни автомобили, ремаркета или полуремаркета със или без теглещи единици или сменяеми каросерии с блок-влакове.
1. Инфраструктурните такси, определени по тази методика, не включват надценки.
2. За целите на тази методиката се използват следните определения:
	* „група влакове“ са влакове, преминали по железопътен участък от железопътната инфраструктура с брутно тегло от една теглова група;
	* „теглова група“ е група с определени гранични стойности на брутното тегло на влак, независимо от категорията му с включено тегло на влаков и помощни локомотиви;
	* „видове влакове“ са пътнически влакове, товарни влакове и изолирани возила;
	* „категория влакове“ са определените категории, съгласно Наредба № 45 от 30.11.2001 г. за правилата за номериране на международните и на вътрешните пътнически и товарни влакове;
	* „железопътни участъци“ са железопътни линии или участъци от линии, групирани по начин, отчитащ параметри, свързани с обема на извършената работа и максимално допустимата скорост на движение по железния път;
	* „брутно тегло на влак“ е сборът от брутните тегла на всички вагони и теглата на влаковия и помощни локомотиви;
	* „брутно тегло на вагонен състав“ е сборът от брутните тегла на всички вагони;
	* „изолирано/и возило/а“ е железопътно возило или група от скачени железопътни возила, формиращи състав от железопътни возила, придвижващи се на собствен ход;
	* „средно натоварване на ос от вагонен състав за съответен влак“ е отношението между брутното тегло, вагонния състав и съответния брой оси;
	* „средно натоварване на ос от вагонен състав на група влакове“ е отношението на сумата от средното натоварване на ос от вагонен състав за съответните влакове от една и съща група и техния брой;
	* „техническа скорост на влак от определена категория“ е отношението между разстоянието от началната до крайната гара на влак по определеното с графика за движение на влаковете трасе и неговото времепътуване без заложените престои (чисто времепътуване);
	* „средна техническа скорост на категория влакове“ е отношението на сумата от техническите скорости на влакове от една и съща категория и техния брой.
3. **Определяне на инфраструктурната такса за използването на услугите от пакета за минимален достъп и за достъп до инфраструктура, която свързва обслужващите съоръжения - такса за достъп и използване.**

Таксата за достъп и използване включва два компонента – инфраструктурна такса за преминаване и инфраструктурна такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия.

1. Таксата за преминаване зависи от действително преминатите километри, като измерителят е влаккилометър.
	1. Въз основа на определените три основни пазарни сегмента изчислението на таксата за преминаване се разграничава за превоз на пътници, за превоз на товари и за движение на изолирани возила.
	2. В зависимост от използването на железопътната инфраструктура управителят на железопътната инфраструктура групира железопътните линии в групи железопътни участъци.
	3. Определянето на броя групи на железопътните участъци и тяхното групиране се извършва по методика, изготвена от управителя на железопътната инфраструктура, съгласувана с регулаторния орган в железопътния транспорт и публикувана в Референтния документ.
	4. За превоз на пътници се определят пет теглови групи влакове според брутното им тегло с включено тегло на влаков и помощни локомотиви, независимо от техния вид и категория. За групи от 1 до 4, включително, се прилага съответната базова ставка модулирана с определения модулиращ коефициент. За група 5 се прилага определената ставка на група 4, умножена с коефициента, определен в т. V.
	5. За превоз на товари се определят осем теглови групи влакове според брутното им тегло с включено тегло на влаков и помощни локомотиви, независимо от техния вид и категория. За групи от 1 до 7, включително, се прилага съответната базова ставка модулирана с определения модулиращ коефициент. За група 8 се прилага определената ставка на група 7, умножена с коефициента, определен в т. V.
	6. За изолираните возила се определя една група, за която се прилага съответната базова ставка, модулирана с определения модулиращ коефициент.
2. Инфраструктурната такса за минимален достъп 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 (МWh). Таксата не зависи от пазарните сегменти, групите железопътни участъци, групите влакове и изолирани возила, техния вид и категория.
3. **Определяне на дължимата инфраструктурна такса за използването на услугите от пакета за минимален достъп и осигуряването на достъп, включително достъп до релсов път до обслужващи съоръжения – такса за достъп и използване.**

,

където:

 – такса за достъп и използване;

 – инфраструктурна такса за преминаване;

 - такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия.

## А. Определяне на инфраструктурната такса за преминаване.

1. Дължимата инфраструктурна такса за преминаване, се определя по следната формула:

където:

 – дължима инфраструктурна такса за преминаване;

 - ставка на инфраструктурната такса за преминаване за *j*-та теглова група в *i*-тия пазарен сегмент и *k*-та група железопътен участък;

 – изминатото разстояние в километри (реализирани влаккилометри) по *k*-та група железопътен участък;

 *j* - теглова група;

*i* - пазарен сегмент/подсегмент (превоз на пътници, превоз на товари/комбинирани превози, изолирани возила);

*k* - група железопътен участък.

1. Ставката на инфраструктурната такса за преминаване за всяка една теглова група в определените пазарни сегменти, в зависимост от групата железопътен участък, се определя по следната формула:

= лв/влкм,

където:

 - ставка на инфраструктурната такса за преминаване за *j*-та теглова група в *i*-тия пазарен сегмент и *k*-та група железопътен участък;

 - базова ставка на инфраструктурната такса за преминаване за k-та група железопътен участък;

 - модулиращ коефициент за *j*-та теглова група и *i*-тия пазарен сегмент.

1. Определянето на базовата ставка на инфраструктурна такса за преминаване се извършва по следната формула:

,

където:

 – базова ставка на инфраструктурна такса за преминаване за k-та група железопътен участък;

 **-** преки разходи, изчислени съгласно Метода за изчисляване на преките разходи – пакет за минимален достъп в k-та група железопътни участъци за предходната година;

 **-** реализираната обща влакова работа от превозвачите изразена във влаккилометри за същия период, за който са определени преките разходи за *k*-та група железопътни участъци.

1. Модулиране на базовата такса за съответната група железопътен участък чрез определяне на коефициенти за различните теглови групи влакове в зависимост от натоварването на ос от вагонния състав и средна скорост на влаковете за съответната теглова група.

Модулирането се извършва чрез коефициенти, целящи да отразят износването на железния път, което влаковете от съответната теглова група причиняват. Износването на железния път от локомотивите в резултат на движението на влаковете в двата пазарни сегмента (превоз на пътници и превоз на товари) и при различен вагонен състав е съпоставимо. В тази връзка с методиката се изследва и отчита различното влияние на вагонните състави определени в тегловите групи на двата сегмента. Износването на железния път от локомотивите се отчита в рамките на брутното тегло на влака в съответната теглова група. За целта е необходимо изчисляването на средното натоварване на ос (от вагонен състав и изолирани возила) и средната техническа скорост. Данните за изчисляването им са на база отчетни данни за извършената работа по железопътната инфраструктура за годината, за която са определени преките разходи и данни за показателите на графика.

* 1. Модулиращ коефициент.

Модулиращият коефициент се използва за крайното определяне на инфраструктурна такса за преминаване за теглови групи 1 до 4 за пазарен сегмент „Пътнически превози“ и за теглови групи 1 до 7 за пазарен сегмент „Товарни превози“, която ще бъде заплащана от ползвателите на железопътната инфраструктура, като се определя по следната формула:

= ,

където:

 - модулиращ коефициент за *j*-та теглова група и *i*-тия пазарен сегмент;

 - коефициент в зависимост от средното натоварване за *j*-та теглова група на *i*-тия пазарен сегмент;

 - коефициент в зависимост от средната техническа скорост за *j*-та теглова група на *i*-тия пазарен сегмент;

 - балансиращ коефициент в *j*-тата теглова група на *i*-тия пазарен сегмент.

**За теглова група 5 в пазарен сегмент „Пътнически превози“ и за теглова група 8 в пазарен сегмент „Товарни превози“ не се определя модулиращ коефициент, а се прилага определеното в т. VI от настоящата методика.**

* 1. Определяне на коефициентите, влияещи върху базовата ставка за преминаване за всяка една теглова категория в пазарните сегменти „Пътнически превози“, „Товарни превози“ и „Изолирани возила“.
		1. Коефициентът за теглови групи 1 до 4 за пазарен сегмент „Пътнически превози“ и за теглови групи 1 до 7 за пазарен сегмент „Товарни превози“ в зависимост от средното натоварване на ос се изчислява по следната формула:

,

където:

 - коефициент в зависимост от средното натоварване за *j*-та теглова група на *i*-тия пазарен сегмент;

 - средно натоварване на ос от вагонен състав за преминали по железопътната инфраструктура влакове за всяка теглова група от пазарен сегмент „Пътнически превози“ или пазарен сегмент „Товарни превози“;

 – средно натоварване на ос от вагонен състав за преминали по железопътната инфраструктура влакове в *i*-тия пазарен сегмент;

* + 1. Коефициентът в зависимост от средното натоварване на ос за пазарен сегмент „Изолирани возила“ се изчислява по следната формула:

,

където:

 - коефициент в зависимост от средното натоварване на ос за изолирани возила;

 – средно натоварване на ос на всички преминали по железопътната инфраструктура изолирани возила;

 – средно натоварване на ос от вагонен състав на всички преминали влаковете.

* + 1. Коефициентът за теглови групи 1 до 4 за пазарен сегмент „Пътнически превози“ и за теглови групи 1 до 7 за пазарен сегмент „Товарни превози“ в зависимост от средната техническа скорост за пазарните сегменти „Пътнически превози“ и „Товарни превози“ се изчислява по следната формула:

,

където:

 - коефициент в зависимост от средната техническа скорост за *j*-та теглова група на *i*-тия пазарен сегмент;

 – средна техническа скорост в j-та група на *i*-тия пазарен сегмент;

 – средната техническа скорост на влаковете *i*-тия пазарен сегмент.

* + 1. Коефициентът в зависимост от средната техническа скорост за пазарен сегмент „Изолирани возила“ се изчислява по следната формула:

,

където:

 - коефициент в зависимост от средната техническа скорост за изолирани возила;

 – средната техническа скорост на изолирани возила;

 – средна техническа скорост за всички влакове.

* + 1. Балансиращ коефициент в j-тата теглова група на i-тия пазарен сегмент - :

Балансиращият коефициент дава възможност за управление на получените модулационни коефициенти с цел влияние върху крайната инфраструктурна такса за преминаване за съответните теглови групи в определените пазарни сегменти. Чрез него се дава възможност:

* да се провеждат различни ценови политики в областта на железопътния транспорт;
* да се управлява инфраструктурната такса за преминаване в зависимост състоянието и възможностите на пазара.

Регулаторният орган взема решение за използването и размера на балансиращия коефициент по предложение на управителя на железопътната инфраструктура. Решението се взема след консултации със заинтересованите страни и извършен от регулаторния орган анализ на пазара на железопътни услуги, въз основа на предоставена информация от управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия.

* 1. Средно натоварване на ос.
		1. Средно натоварване на ос от вагонен състав за преминал по железопътната инфраструктура влак се определя по формулата:

 тона/ос

където:

 **-** средно натоварване на ос от вагонен състав за преминал по железопътната инфраструктура влак;

 **-** брутно тегло на вагонен състав за съответния влак;

 **–** брой оси от вагонен състав на съответния влак;

вс – вагонен състав.

* + 1. Средно натоварване на ос от вагонен състав за преминали по железопътната инфраструктура влакове за всяка една теглова група от пазарен сегмент „Пътнически превози“ или пазарен сегмент „Товарни превози“ се определя по следната формула:

 тона/ос,

където:

 - средно натоварване на ос от вагонен състав за преминали по железопътната инфраструктура влакове за всяка теглова група от пазарен сегмент „Пътнически превози“ или пазарен сегмент „Товарни превози“;

 - сума от средните натоварвания на ос от вагонен състав за преминали по железопътната инфраструктура влакове за *i*-тия пазарен сегмент на *j*-тата теглова група;

 - брой влакове в j-та теглова група на *i*-тия пазарен сегмент;

*i* – пазарен сегмент „Пътнически превози“, „Товарни превози“;

*j* – теглова група.

* + 1. Средно натоварване на ос от вагонен състав за преминали по железопътната инфраструктура влакове за пазарен сегмент „Пътнически превози‘ и за пазарен сегмент „Товарни превози“ се определя по следната формула:

 тона/ос,

където:

 – средно натоварване на ос от вагонен състав за преминали по железопътната инфраструктура влакове в *i*-тия пазарен сегмент;

 - сума от средните натоварвания на ос от вагонен състав за преминали по железопътната инфраструктура влакове в *i*-тия пазарен сегмент;

 - брой влакове в *i*-тия пазарен сегмент;

*i* – пазарен сегмент.

* + 1. Средно натоварване на ос от вагонния състав за преминали по железопътната инфраструктура влакове се определя по следната формула:

 тона/ос,

където:

 – средно натоварване на ос от вагонен състав на всички преминали влаковете;

 – сума от средните натоварване на ос от вагонен състав за преминалите по железопътната инфраструктура влакове;

 - брой влакове във всички теглови групи на пазарен сегмент „Пътнически превози‘ и пазарен сегмент „Товарни превози“.

* + 1. Средното натоварване на ос на изолирано возило, преминало по железопътната инфраструктура, се определя по следната формула:

 тона/ос,

където:

 – средно натоварване на ос на изолирано возило;

 - брутно тегло на изолирано возило;

- брой оси на изолирано возило.

* + 1. Средно натоварване на ос на изолираните возила, преминали по железопътната инфраструктура, за пазарен сегмент „Изолирани возила“, се определя по следната формула:

 тона/ос,

където:

 – средно натоварване на ос на всички преминали по железопътната инфраструктура изолирани возила;

 – сума от средните натоварвания на ос на изолираните возила;

 - брой изолирани возила;

ив– изолирани возила.

* 1. Средна техническа скорост.
		1. Техническата скорост на влак се определя по следната формула:

 км/час,

където:

 - техническа скорост на влак;

 - разстояние от начална до крайна гара за съответен влак;

 – чисто времепътуване от начална до крайна гара за съответния влак.

* + 1. Средната техническа скорост на влаковете от определена категория влакове се определя по следната формула:

 км/час,

където:

 - средна техническа скорост на влаковете от *к*-тата категория;

 – сума от техническите скорости на влаковете от *к*-тата категория влакове;

 – брой влакове в *к*-тата категория;

*к*- категория влак.

* + 1. Средната техническа скорост на влаковете за всяка една теглова група от пазарен сегмент „Пътнически превози“ или пазарен сегмент „Товарни превози“ се определя по следната формула:

 км/час,

където:

 – средна техническа скорост в j-та група на *i*-тия пазарен сегмент;

 - сума от средна техническа скорост в j-та група на *i*-тия пазарен сегмент;

 - брой влакове в j-та група на *i*-тия пазарен сегмент;

*i* – пазарен сегмент;

*j* – теглова група.

* + 1. Средната техническа скорост на влаковете от пазарен сегмент „Пътнически превози‘ и пазарен сегмент „Товарни превози“ се определя по следната формула:

 км/час,

където:

 – средната техническа скорост на влаковете *i*-тия пазарен сегмент;

 – сума от средната техническа скорост на влаковете по категории в *i*-тия пазарен сегмент;

 - брой влакове в *i*-тия пазарен сегмент;

*i* – пазарен сегмент.

* + 1. Средната техническа скорост на влаковете се определя по следната формула:

 км/час,

където:

 – средна техническа скорост за всички влакове;

 – сума от средните технически скорости по категории за всички влакове;

 - брой влакове;

вв– всички влакове;

*k* – категория влакове.

* + 1. Средната техническа скорост за изолирани возила се определя по следната формула:

 км/час,

където:

 – средната техническа скорост на изолирани возила;

 – сума от средната техническа скорост на всички изолирани возила;

 - брой изолирани возила;

ив– изолирани возила.

## Б. Определяне на инфраструктурната такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия.

1. Ставка на таксата за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия се определя по следната формула:

, лв./MWh,

където:

 - ставка на таксата за минимален достъп за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия;

 **-** преки разходи, изчислени съгласно метода за изчисляване на преките разходи – пакет за минимален достъп, по отношение използването на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия;

 **–** обща разпределена и потребена електрическа енергия от превозвачите по отчети от електромерите в локомотивите, изразена във мегаватчас (MWh) за същия период, за който са определени преките разходи.

1. Дължимата инфраструктурна такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия се определя по следната формула:

=,

където:

 – дължима инфраструктурна такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия;

 **-** ставка на таксата за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия;

 - тягова електрическа енергия, отчетена от електромера в локомотива;

*z* – брой локомотиви.

1. **Такса за заявен и неизползван капацитет.**
2. Общи положения.

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

* 1. Таксата представлява променлива такса, която зависи от размера на неизползвания заявен и утвърден капацитет под формата на трасе в годишния график за движение на влаковете, представляващ планирания капацитет (планирани влаккилометри).
	2. Таксата се заплаща от превозвачите на управителя на железопътната инфраструктура, когато планираните влаккилометри или част от тях не са използвани, като причината за неизползването, произтича от съответния превозвач.
	3. Планираните влаккилометри за съответна дата представляват сума от влаккилометрите, утвърдени със съответен документ между управителя на железопътната инфраструктура и превозвача във връзка с приемането на годишния график за движение на влаковете, коригирани с:
		1. удовлетворените подадени месечни заявки за необходимостта от използване на утвърдените трасета в годишния график за движение на влакове, в съответствие със сроковете и датите, определени от управителя на железопътната инфраструктура и публикувани в Референтния документ за състоянието на мрежата;
		2. удовлетворените подадени допълнително заявки за назначаване на влакове за актуализиране на годишния график за движение на влаковете, при условията на чл. 15, ал. 7 на Наредба № 41, в съответствие със сроковете и датите, определени от управителя на железопътната инфраструктура и публикувани в Референтния документ за състоянието на мрежата;
		3. сумата на влаккилометрите от удовлетворените допълнителни заявки за назначаване на влакове и отмяна на влакове по причина, произтичаща от управителя на железопътната инфраструктура и/или трета страна.

Планираните влаккилометри (планиран капацитет) се определят за съответен превозвач и дата, като се изчисляват по формулата:

, влкм.

където:

**–** планирани влаккилометри (планиран капацитет) за дата;

**-** планирани влаккилометри в приетия годишен график за дата;

**–** влаккилометри от удовлетворени допълнителни заявки за капацитет за съответната дата във връзка с актуализиране на годишния график за движение на влаковете на определените дати;

– влаккилометри от освободен капацитет за дата във връзка с подадените месечни заявки за необходимостта от използване на утвърдените трасета в годишния график;

– влаккилометри от допълнителни заявки за назначаване на влакове и отмяна на влакове по причина на управителя на железопътната инфраструктура и/или трета страна.

* 1. Неизползваният капацитет, за който се заплаща от превозвачите такса за заявен и неизползван капацитет, е разликата между утвърдения разпределен капацитет, представляващ планирания капацитет, изразен във влаккилометри за съответен отчетен период и реализираните за същия отчетен период влаккилометри с приспаднати влаккилометри от разпределен капацитет при условията на чл. 15, ал. 7 на Наредба № 41 по заявки от превозвачите извън сроковете и датите, определени от управителя на железопътната инфраструктура и публикувани в Референтния документ за състоянието на мрежата.

Неизползваният капацитет се определя за съответен превозвач и отчетен период, като се изчислява по формулата:

 влкм.

където:

**–** влаккилометри неизползван капацитет за периода „п“;

**-** планирани влаккилометри за съответна дата;

**–** реализирани влаккилометри за съответната дата;

– реализираните влаккилометри от разпределен капацитет при условията на чл. 15, ал. 7 на Наредба № 41 извън сроковете и датите, определени от управителя на железопътната инфраструктура и публикувани в Референтния документ за състоянието на мрежата;

*n* – дата от отчетен период (1 ≤ n ≤ 31).

1. Определяне на ставка на таксата за заявен и неизползван капацитет - ставка на такса неизползван капацитет:

Размерът на ставката се определя като съотношение между разходите на управителя на железопътната инфраструктура, направени за поддържането на железопътната мрежа в състояние, позволяващо осигуряване на нормално и безпрепятствено извършване на влаковата услуга за предходната година, и разпределения общ капацитет, представляващ сбор от разпределения капацитет на превозвачите, подали заявка за разпределяне на капацитет за графика, съответстващ на периода, за който са направени разходите, изразен във влаккилометри. Размерът на ставката се изчислява по следната формула:

където:

 **-** ставка на таксата за заявен и неизползван капацитет;

 **-** разходите на управителя на железопътната инфраструктура, направени за поддържането на железопътната мрежа в състояние, позволяващо осигуряване на нормално и безпрепятствено извършване на влаковата услуга за предходната година;

 **–** разпределен общ капацитет за всички превозвачи в годишния график за движение на влаковете, който капацитет е утвърден със съответните за всеки от превозвачите документи, изразен във влаккилометри за графика, съответстващ на периода, за който са направени разходите.

1. Определяне на дължимата инфраструктурна такса за заявен и неизползван капацитет - такса неизползван капацитет:
	1. Таксата за заявен и неизползван капацитет се изчислява за влаккилометър от неизползвания заявен и утвърден капацитет под формата на трасе на влак.
	2. Таксата не зависи от пазарния сегмент, вида на влаковете, тяхната категория и е еднаква за всички железопътни линии от железопътната инфраструктура.
	3. Таксата за заявен и неизползван капацитет се изчислява и заплаща от превозвачите на управителя на железопътната инфраструктура за съответния отчетен период, за който се заплаща таксата за достъп и използване.
	4. Таксата за заявен и неизползван капацитет се изчислява по формулата:

,

където:

 **-** такса неизползван капацитет за периода „п“;

 **-** ставка на такса неизползван капацитет;

 **–** влаккилометри неизползван капацитет за периода „п“, представляващ общите километри на неизползвания капацитет за съответния отчетен период, за който се заплаща таксата за достъп и използване.

1. Условия за начисляване на такса за заявен и неизползван капацитет.
	1. Когато неизползваният капацитет , изчислен в съответствие с подт. 1.4. от т. III, е до 10%, включително, по-малко от планирания капацитет , изчислен в съответствие с подт. 1.3. от т. III, съответният превозвач заплаща влаккилометрите неизползван капацитет до 10%, включително, по определената ставка за неизползвания капаците , намалена с 50%.
	2. Когато неизползваният капацитет , изчислен в съответствие с подт. 1.4. от т. III, е от 10% до 20%, включително, по-малко от планирания капацитет , изчислен в съответствие с подт. 1.3. от т. III, съответният превозвач заплаща влаккилометрите неизползван капацитет от 10% до 20%, включително, по определената ставка за неизползвания капаците , намалена с 25%.
	3. Когато неизползваният капацитет , изчислен в съответствие с подт. 1.4. от т. III е над 20% по-малко от планирания капацитет , изчислен в съответствие с подт. 1.3. от т. III, съответният превозвач заплаща влаккилометрите неизползван капацитет над 20% по определената ставка за неизползвания капацитет .
2. **Намаление на инфраструктурните такси за преминаване с цел стимулиране на комбинирания транспорт.**

Определената базова ставка на инфраструктурната такса за преминаване и ставката на таксата за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия се намаляват, както следва:

* за комбиниран превоз на 20 и повече футови контейнери, превозвани с блок‑влакове – с 10 % ;
* за комбиниран превоз на товарни автомобили, ремаркета или полуремаркета със или без теглещи единици или сменяеми каросерии, превозвани с блок-влакове – с 30 %.
1. **За пътнически влакове от теглова група 5 и за товарни влакове от теглова група 8 се определя и прилага коефициент за влакове извън определените теглови групи, с който се умножава получената ставка на таксата за преминаване за 4-та теглова група за пътнически превози и получената ставка на таксата за преминаване за 7‑ма теглова група за товарни превози:**

 – коефициент извън теглова група

1. **Фактуриране на начислените инфраструктурни такси.**

За начислените инфраструктурни такси управителя на железопътната инфраструктура издава отделни фактури за:

* начислената инфраструктурна такса за преминаване;
* начислената такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия;
* начислената такса за заявен и неизползван капацитет.