



## ПРОТОКОЛ

София, 15.12.2015 г.

от Обществено обсъждане

**на проект на решение относно утвърждаване на цена за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт**

Днес, 15.12.2015 г. от 10:04 ч. в сградата на Комисията за енергийно и водно регулиране (КЕВР, Комисията) се проведе обществено обсъждане на Комисията в състав „Енергетика“, ръководено от председателя доц. д-р Иван Н. Иванов.

На общественото обсъждане присъстваха членовете на Комисията Светла Тодорова, Ремзи Осман, Владко Владимиров, Георги Златев, Евгения Харитоновна и главният секретар Росица Тоткова (без право на глас).

С писмо на КЕВР с изх. № Е-03-07-6/12.12.2015 г. като заинтересовани лица бяха поканени **Министерство на транспорта, Министерство на енергетиката, Изпълнителната агенция "Железопътна администрация", „БДЖ Пътнически превози“ ЕООД, „БДЖ Товарни превози“ ЕООД, „Българска железопътна компания“ АД, „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД, „Рейл Карго АТ АГ София“ КЧТ и „Ди Би Шенкер Рейл България“ ЕООД.**

На общественото обсъждане присъстваха:

- г-н Андрей Катеринкин – ръководител на отдел в „БДЖ Товарни превози“ ЕООД;
- г-н Димитър Маринов – енергетик в „Българска железопътна компания“ АД;
- г-н Игор Хинов – инженер поддръжка в „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД;
- г-н Пенко Минков – управител на „Рейл Карго АТ АГ София“ КЧТ;
- г-н Христо Петканов – финансов директор на „Ди Би Шенкер Рейл България“ ЕООД;
- г-н Веселин Василев – изпълнителен директор на Изпълнителната агенция "Железопътна администрация".

ДП НКЖИ изпраща представител. На общественото обсъждане присъства:

- г-н Стоян Стоянов - директор поделение „Електроразпределение“.

Министерство на транспорта и Министерство на енергетиката не изпращат свои представители.

Общественото обсъждане се отразяваше от представители на средствата за масова информация.

На интернет страницата на Комисията е публикуван проект на решение относно утвърждаване на цена за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт.

Председателят доц. д-р Иван Н. Иванов откри общественото обсъждане.

**С. Стоянов:**

На предишното открито заседание аз отговорих на въпроса. Отново ще се повтори. Действията, които предприехме, бяха с цел да подобрим бизнес средата в железопътния сектор, да дадем по-добри условия на превозвачите за развитие на бизнеса, за да се съживи този бизнес. Мисля, че направихме немалка стъпка в тази посока. Ако нещата се развиват, ако това намаление на цената доведе до необходимия ефект и се увеличат обемите, знаем Методиката каква е, ние ще продължим в тази посока – при едни относително постоянни разходи да подобряваме бизнес средата в железопътния сектор. С колегите, тук присъстващи, ние работим доста в синхрон. Нямаме големи разминавания. То е нормално в процеса на работа да има някакви неточности, но мисля, че сме достатъчно коректни и единни към подобряване на параметрите. Тъй като ние сме едно младо ЕРП, беше доста трудно да го структурираме, да се уточнят параметрите по доставка на електрическата енергия, по формирането на ЕРП-то. Сега ни предстои едно ново предизвикателство - вече и граничните преходи, защото скоро ще електрифицираме линията от Пловдив до Свиленград. Тогава ще започнат локомотивите да преминават на друга територия. До момента нямаме такъв граничен преход. Ще трябва да се разработи една нова система, оперативно съвместима (изискване на Европейските нормативи), по която да можем да отчитаме точно енергията докъдето е в България, след това в другата съседна държава. Трябва да създадем условия, когато тръгне влакът от Берлин и стигне до Истамбул, да не спира никъде, а да можем да отчитаме електроенергията, да създадем една благоприятна среда за бизнеса. Надявам се колегите по достойнство да оценят това, което правим. Нека те да кажат. Ако има нещо, аз съм на разположение да отговоря на всички въпроси.

**Доц. д-р Иван Н.Иванов:**

Действително по време на откритото заседание Вие направихте изказване, че сте едно от малкото дружества, които предлагат намаляване на цената на електрическата енергия, както е и записано в проекта на решение.

**А. Катеринкин – „БДЖ Товарни превози” ЕООД:**

Приветствам намаляването на цената, което са инициирали колегите от ЕРП-то, въпреки че когато определиха тази цена, ние писахме няколкократно възражения за нея, защото крайната цена за плащане в сектора, която ползват железопътни превозвачи, е 300 лв./MW. Имахме още тогава претенции за намаляване на тази цена, но таксите, които се плащаха към ЕРП, бяха към инфраструктурните такси. После промениха Закона за железопътния транспорт и в крайна сметка останахме с цена на ЕРП, която е отделно от инфраструктурните такси. Общо взето на кантар са нещата, които сме плащали тогава и сега, но като крайна цена като кажем на някой, че плащаме 300 лв./MW крайна цена електрическа енергия, никой не ни вярва. Но колегите са си направили техните разчети, ние си правим нашите разчети и вървим в посока, която е благоприятна и за двете страни.

**Доц. д-р Иван Н.Иванов:**

Да разбирам ли, че Вие подкрепяте проекта на решение с тази намалена цена?

**А. Катеринкин – „БДЖ Товарни превози” ЕООД:**

Да.

**Д. Маринов – „Българска железопътна компания” АД:**

Аз съм в системата на БДЖ и енергетиката на БДЖ от 1980 г. и съм наясно, един от инициаторите на създаването на ЕРП към НКЖИ съм. Мисля, че решението за цената надолу е полезна и необходима за превозвачите, защото всичко това отива към товародателите и така или иначе ще печелят и те, и ние. Приемам решението.

**И. Хинов – „Булмаркет Рейл Карго” ЕООД:**

Присъединяваме се към мнението на преждеговорившите. Приветстваме намалението. Е, ако беше по-голямо, за нас щеше да е по-добре.

**Доц. д-р Иван Н.Иванов:**

Може би е намерена златната среда, защото ако е доста по-голямо, не знам как щеше да се чувства НКЖИ финансово.

**П. Минков – „Рейл Карго АТ АГ София” КЧТ:**

Приемам това обществено обсъждане на новия проект, което все пак в детайли не сме виждали, но от всички изказвания и от разговори, които са водени, личи, че този проект е насочен към основната идея – бизнес средата да се подобри. Клиентите, които ползват услугите на железопътния транспорт, да почувстват някакво намаление на общите транспортни разходи, които правят, което е в техен интерес. Ние обслужваме влакове по линиите почти на цяла Европа, от Германия до Турция и обратно. Електрическата енергия е един съществен дял в разходите, които се правят за тези транспорти. Всичко това ще бъде добре, наред с другите неща, които сме длъжни да предприемаме, защото не може да разчитаме само на някакво намаление от ел. енергията, трябва комплекс от мерки да провеждаме, за да можем да бъдем привлекателни като транспорт. Ако проектът е насочен в тази посока – подкрепяме го.

**Доц. д-р Иван Н.Иванов:**

Понеже споменахте за по-подробни данни, вероятно в доклада, който беше изготвен от работната група, може да намерите и аргументи, с които работната група предложи тази цена, която получи подкрепата на НКЖИ, а и на досега изказалите се.

**Х. Петканов – „Ди Би Шенкер Рейл България” ЕООД:**

Аз се присъединявам към мнението на колегите, че едно намаляване на таксата за достъп до електропреносната система на НКЖИ е една положителна стъпка за повишаване на конкурентоспособността на железопътните превозвачи, но бих искал да използвам възможността и да направя някои принципни забележки по темата. На първо място, както е известно на присъстващите тук (голяма част от превозвачите), тази година имаше един проект финансиран от Световната банка за изследвания и предложения за промяна в системата на инфраструктурните такси. Ние получихме финалния резултат от този проект, където беше записан бюджетът на проекта, над 4 млн. лв. Това е един сериозен проект, който се работи няколко месеца, и едно от становищата, които бяха включени в проекта, е съмнението дали въобще достъпът до електропреносната система на НКЖИ подлежи на регулация от КЕВР. Това е един принципен въпрос - доколко достъпът до тази система не е част от минималния достъп на всеки един превозвач и този достъп следва да се регулира от Европейската директивата за железопътен транспорт.

Каква е разликата между двата подхода? Доколкото железопътните такси, и това е европейска директива, следва да се базират само на преките разходи, т.е. непълните разходи за извършване на услугата, то тази такса е на база пълните разходи за предоставяне на услугата, която има съответното ЕРП. Това е едно от обясненията защо таксата е толкова висока. Ако я сравним със сходни такси на други ЕРП-та, ще видим, че разликата е в няколко

десетки пъти, което определено не е в полза на железопътния транспорт. Тук трябва да отбележим, че с тази висока такса разликата между използване на електрическа тяга и дизелова тяга като разходи е много малка, което противоречи на политиката на ЕС за стимулиране на по-различни видове транспорт, които са по-екологични.

Съществуващият капацитет на електропреносната мрежа позволява извършването на много повече превози в рамките на НКЖИ. Имаме разходи за поддръжка на една мрежа, която до голяма степен не се използва. На практика се получава, че ние разделяме тези разходи на реалния обем превози, който е много малък и е много намален с годините, и се получава една сравнително висока такса на kWh или MWh, което пък затормозява допълнително малкия обем превози, останал след намалението в годините.

В заключение бих казал, че това е стъпка в правилната посока, което предлагат колегите от НКЖИ, но за нас темата не е приключила и би следвало да се търсят допълнителни стъпки за нормализиране на тази такса.

### **В. Василев – Изпълнителната агенция "Железопътна администрация":**

Ние изпълняваме регулаторни функции в железопътния транспорт. Една от тези функции е определяне на инфраструктурните такси, които пък се определят по редица европейски директиви и регламенти, и в тях влизат само преките разходи, свързани с извършване на услугата превоз на пътници или товари. Тази година излезе един нов Регламент 909 на ЕС, от който директно цената за електроразпределение (така е известна при нас) ще бъде включена в основния пакет, който формира инфраструктурните такси. Но има един гратисен период от 4 г., в който всички държави-членки трябва да преминават един преходен период до определяне на тази такса.

Съвсем нормално е колегите от сектора да приветстват намаляване на цената, но за нас сагата е по-голяма, тъй като беше определена една цена по Ваша Методика, естествено, по данни на НКЖИ. Но Агенцията изобщо не е участвала и не сте искали нашето мнение относно анализ на данните, които са Ви подадени, или какво включва тази Методика, по която Вие сте определили цената за електроразпределение. Ние желаем, ако това не противоречи на Вашия метод на работа, да се запознаем с тази Методика и с данните, които са Ви подадени, за да формирате тази цена. Искам да отбележа, че ЕРП-то е държавно предприятие и то се казва ДП НКЖИ. То получава субсидия, получава капиталови трансфери и е задължено да поддържа тази инфраструктура, чрез която се извършва електроразпределението. То не работи на пазарен принцип. Така че е много важно каква е тази Методика, какви компоненти влизат в нея и какви данни са Ви подадени, за да направите това изчисление. Още с влизане в сила на максималната цена от предходния период имаше бурни дебати и работни срещи в сектора с превозвачите и НКЖИ, тъй като за тях тя беше висока. За да се реализира тази цена, така както Вие я бяхте определили, ние служебно се намесихме и намалихме инфраструктурните такси, за да може бизнесът да понесе цената. Не мога да кажа тя дали е добра или лоша, дали правилно сте я определили или не, докато не се запознаем с Методиката и данните, които сте ползвали, за да я определите.

### **Доц. д-р Иван Н.Иванов:**

Част от отговорите на въпросите, които повдигнахте, може да намерите в доклада на работната група. Независимо от това на всички Ваши въпроси, включително и какви данни са представили НКЖИ и самата Методика, работната група може да Ви отговори. Нещо повече, искам да отбележа, че след провеждане на общественото обсъждане има две седмици срок, в който може да се направят предложения, които да бъдат разгледани от работната група и отразени в проекта на решение. Давам думата на работна група да вземе отношение по някои от изказаните становища.

**П. Младеновски:**

Ще взема отношение само по част от засегнатите проблеми от г-н Василев, а именно Методиката и предоставените данни от НКЖИ. Те са подробно описани в доклада, който е публикуван на интернет страницата на Комисията и всеки може да се запознае с него. Самата Методика е използвана за определяне на цените на всички електроразпределителни дружества, не само за НКЖИ. Както се изразихте, че НКЖИ не работят на пазарен принцип, няма електроразпределително дружество, което да работи на пазарен принцип. Всички те са естествени монополи. Относно по-високата цена спрямо останалите електроразпределителни дружества, видно е от доклада, тя се дължи основно на малкия обем пренесена електрическа енергия, което пък е вследствие на малкия обем превози.

**Доц. д-р Иван Н.Иванов:**

Обявявам дата за закритото заседание, на което Комисията ще се произнесе окончателно с решение по заявлението на ДП НКЖИ, 30.12.2015 г. Това е последният работен ден на тази година. По този повод искам да уточня още нещо. Макар че срокът за подаване на становища в КЕВР е 14-дневен, настойчивата ми молба към Вас е тези, които ще внесат предложения за промяна в проекта на решение, да го направят поне ден-два по-рано, за да може работната група да е в състояние да се запознае с предложенията и да излезе с мотивирано решение за приемане или отклоняване на направените предложения.

След като установи, че няма други изказвания, председателят благодари още веднъж на присъстващите и закри в 10:28 ч. общественото обсъждане, като напомни за 14-дневния срок, в който могат да се представят в Комисията предложения по проекта на решение относно утвърждаване на цена за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт.

Закритото заседание за приемане на решение ще се проведе на 30.12.2015 г.

**Приложения:**

1. Писмо на КЕВР с изх. № Е-03-07-6/12.12.2015 г.

**ЧЛЕНОВЕ НА КЕВР:**

1.....  
(С. Годорова)

2. ....  
(Р. Осман)

3. ....  
(В. Владимиров)

4. ....  
(Г. Златев)

5. ....  
(Е. Харитонова)

**ПРЕДСЕДАТЕЛ:**

**ДОЦ. Д-Р ИВАН Н.ИВАНОВ**

**ГЛАВЕН СЕКРЕТАР:**

**Р. ТОТКОВА**