

**РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ**Комисия за енергийно  
и водно регулиране

## **ПРОТОКОЛ**

**София, 07.06.2022 г.****от Обществено обсъждане**

**на проект на решение относно утвърждаване на цена за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт, считано от 01.07.2022 г.**

Днес, 07.06.2022 г. от 12:25 ч. в сградата на Комисията за енергийно и водно регулиране (КЕВР, Комисията) се проведе обществено обсъждане на Комисията в състав „Енергетика“, ръководено от председателя Станислав Тодоров.

На заседанието присъстваха членовете на Комисията Александър Йорданов, Благой Голубарев и главният секретар Искра Стайкова (без право на глас).

На заседанието присъстваха П. Младеновски – директор на дирекция „Електроенергетика и топлоенергетика“, М. Трифонов – началник на отдел „Цени и лицензии: електрически мрежи, търговия и пазари“ и експерти на КЕВР.

Общественото обсъждане беше излъчено в реално време чрез интернет страницата на Комисията.

Чрез съобщение на интернет страницата на Комисията, съгласно решение на КЕВР по Протокол № 138/03.06.2021 г., т. 3, за участие в общественото обсъждане на проект на решение относно проект на решение относно утвърждаване на цена за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт, считано от 01.07.2022 г., са поканени заинтересовани лица по смисъла на чл. 14, ал. 2 от Закона за енергетиката.

Проектът на решение относно утвърждаване на цена за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт, считано от 01.07.2022 г. е изготвен от работна група в състав: Пламен Младеновски, Елена Маринова, Милен Трифонов, Юлиан Стоянов, Радостина Методиева, Радослав Райков и Силвия Петрова.

Съгласно решение на КЕВР по Протокол № 138 от 03.06.2022 г., т. 3, е осигурена и възможност за дистанционно участие чрез програмата за съобщения Skype.

С писмо на КЕВР с изх. № Е-03-17-1017/03.06.2022 г. като заинтересовани лица са поканени **Министерство на енергетиката, Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, „БДЖ Пътнически превози“ ЕООД, „БДЖ Товарни превози“ ЕООД, „Българска железопътна компания“ АД, „ПИМК РЕЙЛ“**

ЕАД, „ДИ БИ КАРГО БЪЛГАРИЯ“ ЕООД, „ТБД Товарни превози“ ЕАД; „РЕЙЛ КАРГО КЕРИЪР БЪЛГАРИЯ“ ЕООД, „БУЛМАРКЕТ ДМ“ ЕООД, Държавно предприятие Национална компания „Железопътна инфраструктура“, Асоциация на предприятията в железопътния превоз.

Заявилите присъствено участие в общественото обсъждане са:

- г-н Атанас Цвятков – главен експерт в „БДЖ Пътнически превози“ ЕООД;
- г-н Петко Карабожиков – ръководител на отдел в „БДЖ Товарни превози“ ЕООД.

Заявилите участие в общественото обсъждане чрез програмата за съобщения Skype са:

- г-жа Калина Кискинова – представител на „ПИМК РЕЙЛ“ ЕАД;
- г-н Христо Петканов – управител на „ДИ БИ КАРГО БЪЛГАРИЯ“ ЕООД;
- г-н Александър Вецков – директор на поделение „Електроразпределение“ в ДП Национална компания „Железопътна инфраструктура“;
- г-жа Галина Иванова – ръководител на отдел „Мерене и разпределение на енергията, връзки с потребителите“ в ДП Национална компания „Железопътна инфраструктура“;
- г-н Калоян Георгиев – главен експерт в отдел „Експлоатация“ в ДП Национална компания „Железопътна инфраструктура“;
- г-н Димитър Деков – представител на Асоциация на предприятията в железопътния превоз;
- г-жа Мадлен Кавръкова - представител на Асоциация на предприятията в железопътния превоз;
- г-н Огнян Винаров – представител на Българска търговско-промишлена палата.

Министерство на енергетиката, Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, „Българска железопътна компания“ АД, „ТБД Товарни превози“ ЕАД; „РЕЙЛ КАРГО КЕРИЪР БЪЛГАРИЯ“ ЕООД и „БУЛМАРКЕТ ДМ“ ЕООД не са заявили присъствено участие или дистанционно участие чрез програмата за съобщения Skype.

**Станислав Тодоров:**

По реда на записването ще дам възможност на всички да вземат участие. Започваме с „БДЖ Пътнически превози“ ЕООД. Г-н Цвятков, заповядайте!

*А. Цвятков говори без микрофон.*

**Станислав Тодоров:**

Представете се, моля! Заповядайте!

**Петко Карабожиков – ръководител на отдел в „БДЖ Товарни превози“ ЕООД:**

Петко Карабожиков – ръководител на отдел „Енергийна ефективност“ в „БДЖ Товарни превози“ ЕООД. Когато коментираме някои от стойностите, понякога може да коментираме и „БДЖ Товарни превози“, и „БДЖ Пътнически превози“, тъй като това, което се предлага: таксите са еднакви за всички превозвачи. Това, което ни прави впечатление е, че предложената цена, която е за разпределение през контактната мрежа, собственост на Национална компания „Железопътна инфраструктура“, се увеличава с над 10%: от около 129 лв. към момента става 143,58 лв./MWh, което доста оскъпява нашите услуги, които предлагаме – било към пътници, които ползват пътнически

превози, било другите товарни превозвачи. Процентът е доста висок. Първо. Второ, Вие сте сложили прогнозни цени, от които сте ги ценообразували в това, което е съм запознат от доклада на Комисията по енергийно и водно регулиране. Пише, че в доклад с вх. № Е-Дк-15-01 от 23.05.2022 г., приет с решение по Протокол № 128 от 27.05.2027 г....Мисля, че тогава тези цени ще се доста актуални. Това го пише във Вашия доклад. От 2027 г. сте го приели. В това няма лошо. Цената за електроразпределителните мрежи сте я определили на 446,78 лв./MWh. Сложили сте разходите за балансиране, които са 1,80 лв./MWh. Балансирането, тъй като ние също сме на свободния пазар, струва реално и практически между 1,20 лв. и 140 лв./MWh, при добро прогнозиране. При нас прогнозирането може да бъде добро, тъй като колегите от пътнически превози имат разписание на което се базират, винаги се спазва или в повечето случаи на 99%, но има добро балансиране. Това е което можем да направим. Второ, сложили сте цена за достъп до електропреносната мрежа, в размер на 0,67 лв./MWh. В момента тя е 0,48 лв./MWh. Не знам откъде е взета тази цена за достъп през електропреносната мрежа, като все още Вие не сте определили тези цени за следващия регулаторен период. След това сте сложили цена за пренос през електропреносната мрежа в размер на 19,89 лв./MWh, при положение, че към момента цената за пренос е единадесет лева и няколко стотинки, т.е. повече от осем лева. Защо са заложили тези прогнозни цени? На базата на Ваше бъдещо решение от 2027 г.? Заложили сте задължение към обществото, такса към обществото 0%. Искан да поздравя Комисията, че сте заложили за технологичен разход много практичен технологичен разход, който е 4,7%. Това е наистина реалистичен технологичен разход. Преди им признавахте 10%, 7% на Национална компания „Железопътна инфраструктура“. Сега е заложен технически много добър технологичен разход от 4,7%. Затова ни се струва тази цена, която ще бъде приета от 143,58 лв./MWh (без ДДС) доста висока и може да бъде компенсирана с някои от тези стойности, които цитирах преди малко. Имайте предвид, че железопътните превозвачи плащат още една такса, т. нар. такса за използване на електрооборудването и задвижването, която е в размер на 58,08 лв./MWh, която се определя от ИА „Железопътна администрация“. За цените през контактната мрежа два държавни органа определят на превозвачите две различни цени. Нашето предложение беше Вие да определяте тази такса, ако въобще се налага. Тя е по някаква европейска директива, казаха колегите от железопътната администрация. Накрая, като съберем двете цени за използвано електрооборудване, такса за задвижване на електрооборудването от 58 лв. към момента и сложим Вашето предложение или на колегите от НКЖИ от 144,58 лв./MWh, излиза над 200 лв./MWh само за пренос и достъп. Дайте да погледнем всички останали разпределителни дружества, дайте да погледнем електросистемния оператор. Такава цени за пренос и достъп на MWh няма никъде, а реално са платени от превозвачите в България. Всичките други цени са 20-30-40 лв./MWh за пренос и достъп, взети заедно. При железопътният транспорт превозвачите ще се получи да плащат над 200 лв. Това е, което имах да Ви кажа. Благодаря!

**Атанас Цвятков – главен експерт в „БДЖ Пътнически превози“ ЕООД:**

Поддържам колегата Карабожиков, което казва. Считаю, че тези такси, които се получават са нереалистично направени. Общата сметка, която „БДЖ Пътнически превози“ ЕООД ще плати допълнително е в размер на близо 2 100 000 лв., което ще доведе до евентуално повишаване на цените и ние като обществен превозвач няма да можем да си изпълним реално нашата мисия в случая. Призовавам Комисията все пак да преразгледа тези проценти, които са предложени тук и да бъдат по-реални в случая, тъй като ние плащаме няколко такси едновременно. Това е моето предложение – да се обсъдят тези неща и считам, че е възможно да бъдат намалени.

**Станислав Тодоров:**

Благодаря на г-н Цвятков. Нека да дадем възможност на г-жа Кискинова от

„ПИМК РЕЙЛ“ ЕАД – през Skype.

*Служител от КЕВР потърси г-жа Калина Кискинова – представител на „ПИМК РЕЙЛ“ ЕАД, за видео разговор чрез програмата за съобщения Skype, но връзката не беше осъществена.*

**Станислав Тодоров:**

Г-жа Кискинова не е налична. Нека да преминем към „ДИ БИ КАРГО БЪЛГАРИЯ“ ЕООД – г-н Петканов.

*Служител от КЕВР потърси г-н Христо Петканов – управител на „ДИ БИ КАРГО БЪЛГАРИЯ“ ЕООД, за видео разговор чрез програмата за съобщения Skype.*

**Станислав Тодоров:**

Здравейте, г-н Петканов! Дали ни чувате?

**Христо Петканов – управител на „ДИ БИ КАРГО БЪЛГАРИЯ“ ЕООД:**

„ДИ БИ КАРГО БЪЛГАРИЯ“ ЕООД е един от частните превозвачи в товарния железопътен транспорт. Бих искал да отправя един коментар по отношение на проекта за определяне на цени, както и един въпрос по отношение на калкулациите на разходите от приходите.

Първо, един общ коментар, понеже съставът на Комисията е нов. Таксата за разпределение, която определя КЕВР за железопътния транспорт няколкократно надвишава таксата за разпределение на други електроразпределителни предприятия. Това е индикация, че в тази област може би има възможности за оптимизация на процесите, оптимизация на разходите, оптимизация на обема, превози и съответно обема разпределена електрическа енергия, но така определена таксата като цяло прави железопътния транспорт по-неконкурентоспособен. Това е обща забележка от моя страна.

На второ място, бих искал да отбележа някои несъответствия по отношение определяне на разхода за електрическа енергия, калкулиран в цената на ДП НКЖИ. В доклада на стр. 2 виждам, че прогнозната стойност на НКЖИ на технологични разходи по разпределение е 5 623 000 лв. После, отивайки на стр. 5 от доклада, имаме две таблички. В едната табличка виждаме разходи след компенсация, доколкото разбирам тя е за минал период, в размер на 2 110 000 лв., т.е. тук виждаме една стойност, която е близо три пъти по-ниска. В табличката по-долу, където са определени окончателните разходи, разходите за закупена енергия за технологични разходи е 7 035 000 лв., т.е. виждаме една голяма разлика между реалните разходи, направени до този момент и прогнозираните разходи. В тази връзка бих искал да попитам на каква база са изчислени тези разходи за закупена енергия за технологични разходи. Взети ли са предвид евентуални компенсации от държавата при изчисление на цената на енергията, понеже се очертава, че това е всъщност основният компонент, който води до повишение на цената за разпределение от близо 10%? Благодаря!

**Станислав Тодоров:**

Благодаря, г-н Петканов! Нека да дадем възможност на Асоциацията на предприятията в железопътния превоз – г-н Деков и г-жа Кавръкова, през Skype.

*Служител от КЕВР потърси г-н Димитър Деков и г-жа Мадлен Кавръкова - представители на Асоциация на предприятията в железопътния превоз, за видео разговор чрез програмата за съобщения Skype.*

**Димитър Деков – представител на Асоциация на предприятията в железопътния превоз:**

Здравейте! Чуваме ли се?

**Станислав Тодоров:**

Чуваме Ви. Имате възможност да вземете участие в общественото обсъждане на цената за разпределение на тягова електрическа енергия. Заповядайте!

**Димитър Деков – представител на Асоциация на предприятията в железопътния превоз:**

Благодаря г-н Председател! Уважаеми г-н Председател, уважаеми членове на Комисията за енергийно и водно регулиране,

Благодаря Ви за възможността да вземем становище в процедурата по утвърждаване на цена за разпределение на тягова електрическа енергия от името на Асоциацията на предприятията в железопътния превоз. В нашето изложение сега ние ще се концентрираме върху юридическите аспекти на нашето становище. От името на Асоциацията ние продължаваме да поддържаме разбирането, че такса и цена за разпределение на тягова енергия извън Директива № 34 и извън Регламент № 909 влизат в противоречие с горните актове на Европейския съюз, които изрично предвиждат, че железопътните оператори заплащат таксите за ползване на железопътната инфраструктура единствено на метода на преките разходи. Методът за определяне на цената за разпределение на тягова енергия, който е горна граница на приходите съществено се различава от метода на преките разходи и позволява включването в определянето на цената за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителната мрежа на НКЖИ на разходи, които изрично са включени като недопустими разходи и в Директива № 34, и в Регламента.

Изрично искаме да подчертаем, че елементите на железопътната инфраструктура са изрично посочени в Приложение № 1 на Директивата и включват електрозахранващото оборудване. Именно това електрозахранващо оборудване представлява и цялата електропреносна или разпределителна мрежа на НКЖИ, за която става въпрос. Поради това ние считаме, че включването на такъв вид разходи, които железопътните оператори трябва да покриват през цената за разпределение на тягова електрическа енергия влиза в основно противоречие с двата европейски акта на Европейския съюз: Директива № 34 и Регламент № 909. Това са нашите принципни съображения, изложени накратко. Ние ще ги изложим подробно в писменото становище, за което Вие ще дадете възможност да участваме в процедурата по обществено обсъждане. Накрая просто искам да направя и нашето искане при вземане на решението КЕВР да приведе решението си в съответствие с регулациите в правото на Европейския съюз.

**Станислав Тодоров:**

Благодаря Ви, г-н Деков! От името на Българска търговско-промишлена палата – г-н Винаров. Няма го. В такъв случай можем да дадем думата на заявителя през Skype.

*Служител от КЕВР потърси представителите на ДП Национална компания „Железопътна инфраструктура“ за видео разговор чрез програмата за съобщения Skype.*

**Александър Вецов – директор на поделение „Електроразпределение“ в ДП Национална компания „Железопътна инфраструктура“:**

Здравейте!

**Станислав Тодоров:**

Здравейте! Бихте ли се представили? Имате възможност да вземете участие в

общественото обсъждане от страна на заявителя.

**Александър Вецков – директор на поделение „Електроразпределение“ в ДП Национална компания „Железопътна инфраструктура“:**

Здравейте! Казвам се Александър Вецков - директор на поделение „Електроразпределение“ в ДП Национална компания „Железопътна инфраструктура“. Относно направеното заявление за определяне на цена. Пуснали сме в срок становище, което е положително. Отразили сме положителна оценка за корекцията с инфлационен индекс от 3,3% и сме на разположение, ако има конкретни въпроси.

**Станислав Тодоров:**

Благодаря! Ако искате, може да останете на линия. Сега ще дам думата на членовете на работната група, за да изявят своето становище и отношение по така направените изявления. Колеги от работната група, кой ще вземе отношение? Заповядайте, г-н Младеновски!

**П. Младеновски:**

Уважаеми г-н Председател, уважаеми членове на Комисията, уважаеми гости,

Това, което ще отговоря на г-н Карабожиков, първо. Разбирам иронията, с която се отнасяте към техническата грешка, допусната от колегите, но, както знаете, тези цени ще важат от първи юли и съответно трябва да се вземат предвид актуалните цени от първи юли, а не сегашните, които, ако бяхте прочели доклада, щяхте да ги видите точно как са обосновани – както на „Електроенергийния системен оператор“ ЕАД, така и задължение към обществото, така и определените при единния подход за балансиране разходи за балансиране на всички ЕРП-та. Аз не мисля, че е кой знае колко драматично, че е 13,80 лв. на фона на общото покачване на разходите за електроенергия на всички мрежови оператори. Казахте, че плащате такса. Да, плаща се и такса, но активите на дружеството са разделени съобразно Регламент № 709. Както активите, така и преките разходи са разделени между двете. Едното е цената за пренос, а другото е таксата. Нормално е при Национална компания „Железопътна инфраструктура“ да е по-висока цената, отколкото на останалите електроразпределителни дружества, включително и преносния оператор, тъй като всички много добре виждаме какви са количествата, които пренасят едните електроразпределителни дружества и които пренася Национална компания „Железопътна инфраструктура“. При засилване на потреблението и използваемостта на железопътната инфраструктура, тогава съответно и цените ще паднат.

По отношение на казаното от „ДИ БИ КАРГО БЪЛГАРИЯ“ ЕООД. Да, има разминаване в трите места на технологичните разходи. На едното е какво са заявили дружествата, другото е по отношение на корекцията със Z фактора, последното е предложените от работната група реално, на база на прогнозната цена към която са добавили съответно цени на пренос и достъп на ЕСО ЕАД, разходи за балансиране и цена за задължение към обществото. Оттам идват трите цифри. При едно малко по-задълбочено прочитане това ще се види.

Това е, което исках да кажа. Аз не чух реално нищо по същество, което да промени доклада на работната група.

**Станислав Тодоров:**

Благодаря, г-н Младеновски! Предвид факта, че изчерпихме всички заявили желаещи за участие, давам думата на членовете на Комисията, ако имат някакви коментари или забележки. Няма. В такъв случай давам срок за предоставяне на писмени становища от 14 дни. Моля, направете го, особено когато се касае за точни калкулации и цифри. Насрочвам закритото заседание за окончателно приемане на това решение на 01.07.2022 г. и поради изчерпване на дневния ред закривам днешното заседание. Благодаря Ви!

**Приложение:**

1. Писмо на КЕВР с изх. № Е-03-17-1015/03.06.2022 г. - покана до заинтересованите лица относно проект на решение относно утвърждаване на цена за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт, считано от 01.07.2022 г.

**ЧЛЕНОВЕ НА КЕВР:**

.....

**А. Йорданов**

.....

**Б. Голубарев**

**ПРЕДСЕДАТЕЛ:**

**СТАНИСЛАВ ТОДОРОВ**

**ГЛАВЕН СЕКРЕТАР:**

**ИСКРА СТАЙКОВА**

Протоколирал:

Н. Косев - главен експерт