



**ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ
„ЖЕЛЕЗОПЪТНА АДМИНИСТРАЦИЯ”
МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА И СЪОБЩЕНИЯТА**



Ул. „Ген. Й. Гурко” № 5, София 1000
Тел: (+359 2) 9409 428
Факс: (+359 2) 987 67 69

www.iaja.bg
FOffice@iaja.bg

X

Lyuben Nanov

ОДОБРЯВАМ:

**ЛЮБЕН НАНОВ
ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР НА
ИА „ЖЕЛЕЗОПЪТНА АДМИНИСТРАЦИЯ“**

МЕТОДИКА

**ЗА ОЦЕНКА НА ИКОНОМИЧЕСКОТО РАВНОВЕСИЕ НА ДОГОВОРА ЗА
ОБЩЕСТВЕНИ ПРЕВОЗНИ УСЛУГИ**

2023 г.

Методиката за оценка на икономическото равновесие на Договора за обществени превозни услуги е разработена на основание чл. 14, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 2018/1795 на Комисията от 20 ноември 2018 година за установяване на процедура и критерии за извършването на оценка на икономическото равновесие в съответствие с член 11 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от дирекция „Регулиране“, чрез която ИА „Железопътна администрация“ (ИАЖА) изпълнява функциите на регулаторен орган в железопътния транспорт.

1. Нормативна база и основни документи

Нормативните документи, на които се основават указванията към методиката, са както следва:

1.1. Регламент за изпълнение (ЕС) № 2018/1795 на Комисията от 20 ноември 2018 година за установяване на процедура и критерии за извършването на оценка на икономическото равновесие в съответствие с член 11 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (Регламент (ЕС) № 2018/1795);

1.2. Регламент (ЕО) № 1370/2007 на ЕП и на Съвета от 23 октомври 2007 относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета (Регламент (ЕО) № 1370/2007);

1.3. Регламент (ЕС) № 2016/2338 на ЕП и на Съвета от 14 декември 2016 година за изменение на Регламент (ЕО) № 1370/2007 относно отварянето на пазара на вътрешни услуги за пътнически превози с железопътен транспорт (Регламент (ЕС) № 2016/2338);

1.4. Регламент (ЕС) № 2021/782 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2021 година относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт (Регламент (ЕС) № 2021/782);

1.5. Закон за железопътния транспорт (ЗЖТ);

1.6. Наредба № 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура (Наредба № 41);

1.7. Наредба за определяне на границите на коефициентите за рентабилност, ефективност и финансова автономност, на изискванията към представяните доказателства, особените случаи, методите и начините за определяне на коефициентите и нетния паричен поток, приета с ПМС № 85 от 17.04.2006 г., обн., ДВ, бр. 35 от 28.04.2006 г. (Наредба).

1.8. **Договор за извършване на обществени превозни услуги в областта на железопътния транспорт** на територията на Република България между Министерство на транспорта на Р България и железопътния пътнически превозвач.

2. Обхват

В процеса на проверка и оценяване на икономическото равновесие на Договора при заявяване на нова железопътна услуга, предназначението на Методиката и Указанията към нея е да определят показателите за количествената/качествената оценка на критериите, установени в Регламент (ЕС) № 2018/1795.

3. Оценка на икономическото равновесие на Договора за обществени превозни услуги.

Съгласно чл. 10 от Регламент (ЕС) № 2018/1795, **икономическото равновесие на даден договор за обществени превозни услуги се счита за нарушено, когато предложената нова услуга оказва съществено отрицателно въздействие върху един от следните елементи:**

а) рентабилността на услугите, осъществявани по силата на договора за обществени превозни услуги и/или

б) нетните разходи за компетентния орган, който възлага договора за обществени превозни услуги.

Анализът се отнася до договора за обществени услуги като цяло и за целия му срок, а не до отделни услуги, които се извършват по него.

Анализът на разходите и приходите от извършването на железопътните услуги, които са обхванати от договора за обществени услуги, включва следните елементи:

3.1. Изменение на направените разходи и получените приходи от железопътното предприятие при изпълнението на договора за обществени услуги (включително, когато е уместно, икономии от разходи, като например произтичащите от това, че не се подменя подвижен състав с изтичащ срок на експлоатация или не се продължават изтичащи договори на служителите (К₁).

3.1.1. Ефективността на разходите е количествен показател и изразява колко приходи от основна дейност са получени на единица или 100 лв. разходи за същата дейност.

Коефициентът на ефективност на разходите се определя по формулата:

$$\text{Коеф. ефект. разх.} = \frac{\text{ПОД}}{\text{РОД}}$$

където:

Коеф. ефект. разх. - е коефициент на ефективност на разходите;

ПОД – приходи от основна дейност;

РОД – разходи за основна дейност.

3.1.2. Ефективността на приходите от основна дейност се измерва с показателя рентабилност и се изчислява като отношение между нетната печалба и нетните приходи от основна дейност, т.е.:

$$\text{Коеф. рент. НПОД} = \frac{\text{НПб}}{\text{НП}}$$

където:

Коеф. рент. НПОД - е коефициент на рентабилност на нетните приходи от основна дейност;

НПб – нетната печалба – определя се като разлика между нетните приходи от основна дейност и разходи, пряко свързани с основната дейност, в т.ч. разпределените административни разходи;

НП – нетни приходи от основна дейност.

3.1.3. Коефициентът на ефективност на субсидията се определя по формулата:

$$\text{Коеф. ефект. субс.} = \frac{\text{ПОД}}{\text{СУБС}}$$

където:

Коеф. ефект. субс. - е коефициент на ефективност на субсидията;

ПОД – приходи от основна дейност;

СУБС. – Субсидия (нетни разходи на държавата).

Показател	Лицензиран железопътен превозвач, изпълняващ Договора за обществени превозни услуги		
	Предходна Г.	Отчетна Г.	Текуща Г.
Приходи от основна дейност - нето			

Разходи за основната дейност			
Субсидия (нетни разходи на държавата)			
Рентабилност на нетните приходи			
Ефективност на разходите			
Ефективност на субсидията (нетни разходи на държавата)			
Икономии на разходи, свързани с: <ul style="list-style-type: none"> • Подвижен състав с изтичащ срок на експлоатация; • Други икономии (напр. не се продължават изтичащи договори на служителите). 			
Общо:Реализирани икономии			
Оценка:			
Коефициентите на рентабилност и ефективност се изчисляват на годишна база за пълен отчетен период и следва да бъдат със стойности не по-малки от 0,01 за предходните две финансови години.			
Коефициентите на рентабилност и ефективност за годината, в която се оценява икономическото равновесие, се изчисляват на базата на прогнозна информация за годината при съобразяване с отчетната информация до момента на подаване на искането и следва да бъдат не по-малки от 0,05.			

Ако коефициентите на рентабилност и ефективност са в посочените граници, оценката на критерий $K_1 = 10$ точки. В противен случай, дори и да е изпълнен само единият от коефициентите, налице е отрицателно въздействие - $K_1 = - 10$ точки.

3.2. **Финансови ефекти по договора за обществени услуги, които са възникнали в рамките на мрежата благодарение на предложената нова железопътна услуга за превоз на пътници (като привличането на пътници, които биха могли да се заинтересуват от връзка с регионална услуга, обхваната от договора за обществени услуги), (K_2).**

Показател	Лицензиран железопътен превозвач, изпълняващ Договора за обществени превозни услуги (в лева)
Финансови ефекти: <ul style="list-style-type: none"> • Привличане на пътници, които биха могли да се заинтересуват от връзка с регионална услуга, обхваната от договора за обществени услуги 	
Оценка:	
Реализирани приходи	

Ако са реализирани приходи, оценката на критерий $K_2 = 10$ точки. В противен случай е 0 /10 точки.

3.3. Възможна конкурентна реакция на железопътното предприятие, изпълняващо Договора (Кз).

Показател	Лицензиран железопътен превозвач, изпълняващ Договора за обществени превозни услуги
Ценова гъвкавост	
Гъвкавост по отношение на качествените характеристики на услугата	
План за конкурентна (обратна) реакция	
Други	
Оценка:	
Когато изпълнението на показателите е 100% - 10 точки	
Когато изпълнението на показателите е 75% - 7,5 точки	
Когато изпълнението на показателите е 50% - 5 точки	
Когато изпълнението на показателите е 25% - 2.5 точки	

В зависимост от степента на изпълнение на показателите, критерият Кз се оценява в границите от 10 до 2,5 точки. В противен случай 0/10 точки.

3.4. Въздействие върху съответните инвестиции, извършвани от железопътните предприятия или от компетентните органи, например в подвижен състав.

Въздействието върху инвестирането в подвижен състав може да се оцени, чрез изчисляване възвръщаемостта на инвестицията, която е отношение на очакваните приходи към стойността на инвестицията. Измерва се в проценти и се изчислява по следната формула:

$$\text{ВЗИ} = \frac{\text{НП} - \text{ВИ}}{\text{ВИ}} * 100$$

където:

ВЗИ - е възвръщаемост на инвестициите;

НП – нетна печалба;

ВИ – вложени инвестиции.

Показател	Лицензиран железопътен превозвач, изпълняващ Договора за обществени превозни услуги
Инвестиция в подвижен състав	
Възвръщаемост на инвестицията	
Оценка:	

Ако се очакват или са налице инвестиции, чиято възвръщаемост е в рамките на разумната печалба (над 5%), въздействието на предлаганата нова железопътна услуга върху Договора е отрицателно т.е. оценката на критерий К4 = - 10 точки. При липса на инвестиции е 10 точки.

3.5. Стойността на всички съществуващи изключителни права (К5)

В Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета е определено, че, като възнаграждение за изпълнението на задължения за обществени услуги при предоставянето на железопътни услуги за превоз на пътници, операторите може да получат финансово компенсиране или изключителни права¹, или и двете.

Предвид, че като възнаграждение за изпълнението на задължения за обществени услуги при предоставянето на железопътни услуги за превоз на пътници железопътния пътнически превозвач получава финансово компенсиране, **K₅ = 0/10 точки.**

При формиране на крайната оценка, ИАЖА оценява още:

3.6. Нетни ползи за клиентите, произтичащи от новата железопътна услуга за превоз на пътници в краткосрочен и средносрочен план (K₆).

При оценката на този критерий следва да се отчете техническата информация, която е предоставена от управителя на инфраструктурата по отношение на съответните инфраструктурни изисквания и очакваните въздействия върху функционирането на мрежата и върху оптималното използване на капацитета от всички заявители.

Показател	Нова услуга	Техническа информация за линиите или участъците, която предоставя управителя на железопътната инфраструктура
Ползи: <ul style="list-style-type: none"> • Краткосрочен план • Сресносрочен план 		
Оценка:		

При наличие на нетни ползи за клиентите **K₆ = 10 точки.** В противен случай е **0 точки.**

3.7. Въздействие на новата услуга върху изпълнението и качеството на железопътните услуги (K₇).

За да се изследва въздействието върху изпълнението и качеството на железопътните услуги следва да се извърши сравнение на изпълнението на изискванията за Минималните стандарти за качество на услугите (МСК), съгласно Приложение III на Регламент (ЕС) № 2021/782, на които отговарят двете железопътни транспортни услуги:

Показател	Нова услуга	Договор за обществени превозни услуги
Информация и билети		
Точност на транспортните услуги и общи принципи за преодоляване на смущенията на услугите		
Отменяне на транспортните услуги		
Чистота на подвижния състав (качество на		

¹ „изключително право“ означава право, упълномощаващо оператор на обществена услуга да извъшва определени обществени услуги за пътнически превоз по конкретен маршрут или мрежа в рамките на определен район, като се изключва всеки друг такъв оператор.

въздуха във вагоните, хигиена на санитарните възли)		
Предоставяне на помощ на лица с увреждания и лица с ограничена мобилност		
Проучване на удовлетвореността на потребителите		
Разглеждане на жалбите, възстановяване на суми и обезщетяване за неизпълнение на стандартите за качество на услугите.		
Оценка на изпълнението на МСК:		
Когато изпълнението на показателите е 100% - 10 точки		
Когато изпълнението на показателите е 75% - 7,5 точки		
Когато изпълнението на показателите е 50% - 5 точки		
Когато изпълнението на показателите е 25% - 2.5 точки		

В зависимост от степента на изпълнение на показателите, критерият К7 се оценява в границите от 10 до 2,5 точки.

3.8. Въздействие на новата железопътна услуга за превоз на пътници върху изготвянето на разписанието за железопътните услуги (К8).

За оценка на този критерий следва да се изиска информация и становище от ДП НК „Железопътна инфраструктура“ относно отражението, което ще окаже разписанието за движение на новата международна пътническа услуга върху ГДВ.

Ако становището на ДП НКЖИ е положително, оценката на критерий К8 = 10 точки. В противен случай е 0 точки.

Оценка на икономическото равновесие (ОИР) се определя като сумата от оценките на отделните критерии:

$$\text{ОИР} = \text{К}_1 + \text{К}_2 + \text{К}_3 + \text{К}_4 + \text{К}_5 + \text{К}_6 + \text{К}_7 + \text{К}_8$$

На базата на ОИР, която е с максимална стойност 80 точки, ИАЖА оценява дали икономическото равновесие на Договора за обществени превозни е:

- а) нарушено, ако ОИР е по-малка или равна на 70 точки;
- б) запазено, ако ОИР е равна или по-голяма от 71 точки.

5. За оценка на посочените по-горе критерии, ИАЖА може да изисква следната информация съгласно член 7, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 2018/1795:

- а) от компетентния орган – Министерство на транспорта и съобщенията (МТС):
 - съответни прогнози за пътуванията, търсенето и приходите, включително методиката за изготвяне на прогнозите;
 - когато е приложимо, използваната методика и данните за изчисляване на нетния финансов ефект съгласно член 6, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 и приложението към него;
- б) от железопътното предприятие, изпълняващо Договора:
 - копие от договора за обществени превозни услуги, ако не е представено от компетентния орган.;
 - бизнес план за маршрута, който е обхванат от договора или алтернативен маршрут;
 - съответни прогнози за пътуванията, търсенето и приходите, включително методиката за изготвяне на прогнозите;

- информация за приходи и маржа на печалбата, реализирани по маршрута, който е обхванат от договора или алтернативен маршрут;
- информация за разписанията за услугите, включително информация за време на заминаване, междинни спирки, време на пристигане и връзки;
- очаквана гъвкавост на услугите (например ценова гъвкавост, гъвкавост по отношение на качествените характеристики на услугите) и планове за конкурентни реакции на новата услуга, както и евентуални икономии от разходи, влияещи се от новата услуга;
- инвестиционни разходи и разходи за дейността във връзка с услугите, които се предоставят по договора за обществени услуги, както и промени в разходите и търсенето, причинени от новата железопътна услуга за превоз на пътници .

в) от заявителя:

- бизнес план;
- прогноза за пътуванията и приходите, включително методиката за изготвяне на прогнозите;
- ценови стратегии;
- правила за издаване на билети;
- спецификации на подвижния състав (коефициент на натоварване, брой на местата, конфигурация на вагоните);
- маркетингова стратегия;

г) от управителя на инфраструктурата²:

- информация относно линиите и участъците от съществуващата услуга, за да се гарантира, че новата услуга за превоз на пътници може да бъде осъществявана чрез използване на тази инфраструктура;
- информация за потенциалните въздействия на предложената нова железопътна услуга за превоз на пътници върху ефективността и устойчивостта;
- оценка на въздействията върху използването на капацитета;
- планове за развитие на инфраструктурата по отношение на маршрутите, обхванати от предложената нова железопътна услуга за превоз на пътници, в това число указване на времето, когато ще бъдат осъществени тези планове;
- информация за съответните рамкови споразумения, които са сключени или са в процес на обсъждане, и по-специално с предприятието, изпълняващо договора за обществени услуги.

ИАЖА може да изисква допълнителна информация или пояснения към информацията от лицата по букви а), б), в) и г) съгласно чл. 9 от Регламент (ЕС) № 2018/1795.

Настоящата Методика и Указания към нея подлежат на развитие и усъвършенстване вследствие на практическото им прилагане.

Приложение: Указания към Методика за оценка на икономическото равновесие на договора за обществени превозни услуги.

Изготвил:

Работна група

от експерт в дирекция „Регулиране“

² Описаните задължения не засягат задълженията на инфраструктурния управител в рамките на процедурата за разпределяне, посочена в Глава втора, Раздел III от ЗЖТ.