



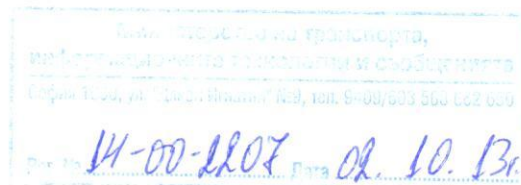
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА,
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА

ул. „Дякон Игнатий“ № 9, София 1000
тел.: (+359 2) 940 9771
факс: (+359 2) 988 5094

mail@mtitc.government.bg
www.mtitc.government.bg

УТВЪРЖДАВАМ:

ДАНАИЛ ПАПАЗОВ
МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА,
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА И
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА ОБЩЕСТВЕНИЯ СЪВЕТ В
СЕКТОР „ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ“



ПРОТОКОЛ

Днес, 3 септември 2013 г., в сградата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, зала № 3 от 9:00 ч. се проведе заседание на Обществения съвет в сектор „Железопътен транспорт“ към министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

На срещата присъстваха:

1. Венелин Василев – Асоциация на българските железопътни превозвачи и интермодални оператори
2. инж. Петър Бунев – Синдикат на железничарите в България – КНСБ
3. инж. Зоринчо Йорданов – Национален железничарски синдикат – „Подкрепа“
4. Георги Манолов – Синдикат на локомотивния персонал
5. Тома Йоцов – Българска асоциация на консултантските фирми по железопътно строителство
6. Веселин Кирев – Гражданска инициатива за обществен и релсов транспорт
7. Руси Статков – Гражданска инициатива за обществен и релсов транспорт
8. Даниела Вуковска – Гражданска инициатива за обществен и релсов транспорт
9. Ева Попова – Гражданска инициатива за обществен и релсов транспорт
10. доц. д-р инж. Валери Стоилов – Технически университет - София, факултет по транспорта
11. Любомир Сяров – Браншови съюз за стопанска инициатива в транспорта

12. Иван Ангелов – Браншова организация за стопанска инициатива в транспорта
13. Аспарух Аспарухов – Отдел СПКРР в ЮЗР - София
14. Стоян Владов – Българска стопанска камара
15. Димитър Шахънов – КТ „Подкрепа”
16. Пламен Митев – Федерация на транспортните работници – „Подкрепа”
17. Даниела Златкова – Съюз на транспортните синдикати в България (СТСБ-КНСБ)
18. Георги Минчев – Българска асоциация за спедиция, транспорт и логистика
19. проф. Евгения Стоименова – Българска академия на науките
20. Михаил Рангелов – БУЛСАР/ Движение за граждански контрол
21. Любомил Иванов – Сдружение „България на гражданите”
22. Красимира Мартинова – Научно-технически съюз по транспорта
23. Кирил Ерменков – Научно-технически съюз по транспорта
24. Максим Петков – Национален съюз на превозвачите (НСП) – Варна
25. инж.Тодор Ангелов – Морско направление при НСП
26. Николай Колев – Гражданско движение на протестиращите „Освобождение”
27. Николай Колев-Босия
28. Християн Кръстев – „Холдинг БДЖ” ЕАД
29. Чавдар Трендафилов – „Холдинг БДЖ” ЕАД
30. Димитър Димитров – „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД
31. Георги Друмев – „БДЖ – Товарни превози” ЕООД
32. Жоро Димитров – ИА „Железопътна администрация”
33. Даниел Неделков – ИА „Железопътна администрация”
34. Антон Гинев – заместник-министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията
35. Димитър Савов – директор на дирекция „Национална транспортна политика”, МТИТС
36. Русиана Тодорова– младши експерт в дирекция „Национална транспортна политика”, МТИТС

Технически секретар:

Марина Агаларева – началник на отдел „Устойчиво развитие на транспортната система”, дирекция „Национална транспортна политика”, МТИТС.

Г-н Антон Гинев – заместник-министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията откри заседанието на Обществения съвет в сектор „Железопътен транспорт” и приветства участниците.

Темата на срещата беше обсъждане на актуални предложения за промени в нормативната уредба в областта на железопътния транспорт – проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт.

Г-н Гинев представи измененията на Закона за железопътния транспорт, които са свързани с:

1. Отразяване на препоръките в Официално уведомително писмо – нарушение № 2013/2076 на Европейската комисия относно транспонирането на Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29.04.2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензирането на железопътните предприятия и Директива 2001/14/ЕО относно разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност (Директива относно безопасността на железопътния транспорт) (Директива 2004/49).

- На първо място – с промяната се премахва съществуващото ограничение в Закона за железопътния транспорт само лицензирани железопътни превозвачи да имат достъп до железопътната инфраструктура. Създава се правно основание за съществуване на превозвачи, които не е необходимо да притежават лицензия, а задължителното условие е притежаването на сертификата за безопасност.

- На второ място – във връзка с предложението за възможността за съществуването на железопътни превозвачи, за които не се поставя изискване да бъдат лицензирани, се създава и чл. 37а в проекта. Определят се условията, при които за предоставяне на железопътни транспортни услуги от железопътните превозвачи не се изисква притежаването на лицензия. Случаите, в които не се изисква притежаването на лицензия, са в съответствие с Директива 95/18/ЕО на Съвета от 19.06.1995 г. относно лицензиране на железопътните предприятия. Тези условия се съдържат и са преповторени и в новата Директива 2012/34/ЕС.

- На трето място – измененията и допълнения в частта на отстраняване на препоръките, дадени в Официалното уведомително писмо, са свързани и с прецизиране на текстовете относно независимостта на звеното за разследване на произшествия и инциденти. В своята официална позиция до Европейската комисия българските власти са изложили задълбочени мотиви за независимостта на звеното за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт, подготвени са и изменения и допълнения в актове по прилагането на закона, издадени от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Отпада възможността Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ да извършва разследване на железопътни произшествия и инциденти. Подобно разследване занапред ще извършват само звеното за разследване на произшествия, железопътните превозвачи или управителят на железопътната инфраструктура. По този начин категорично се изключва намесата на Изпълнителната агенция „Железопътна администрация“, която е националният орган по безопасността и регулаторен орган в железопътния транспорт, при разследването на железопътните произшествия.

- На четвърто място – създаването на нова разпоредба в административно-наказателните разпоредби цели да ангажира отговорността на железопътния превозвач и на управителя на железопътната инфраструктура като юридически лица, отговорни за безопасната експлоатация на железопътната система.

- На пето място – с промените се отговаря и на поставения в Официалното уведомително писмо проблем, а именно – че българското законодателство не включва всички страни, които имат право да представят своите становища/мнения и да коментират информацията в проекта на доклад от разследването.

2. Прецизиране на разпоредби по прилагането на Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23.10.2007 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт.

3. Изменения, произтичащи от изпълнението на Решение № 808 на Министерския съвет от 8.10.2012 г. за приемане на План за намаляване на регулаторната тежест за бизнеса и изпълнение на мярка 207 и мярка 213 от Плана.

4. Изменения, произтичащи от промяната в броя на членовете на Управителния съвет на Национална компания „Железопътна инфраструктура“. Предвижда се увеличаване на числеността на Управителния съвет на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ от 3 на 5 членове.

Проектът на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт, както и подробно разписаните мотиви за неговото изменение, са публикувани на официалния интернет сайт на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, в раздел „Обществено обсъждане“.

След представяне на измененията, г-н Гинев даде думата на участниците за представяне на становища.

Беше поставен въпрос във връзка с регионалните превози, на който от ИА „Железопътна администрация“ отговориха, че в заключителните разпоредби на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт е въведено понятието за регионални превози, което е взето от понятието за регионални превози, отразено в директивите. Г-н Неделков обясни, че това е транспортна услуга за превоз на пътници или товари, предназначена за задоволяване на транспортните потребности само на даден регион. Той посочи, че понятието е оставено отворено, защото при уточняването на границите само на точно определен регион или километър може да се допусне дискриминация към превозвачите, които искат да осъществяват превози на по-къси или по-дълги разстояния. Но под регионални превози не се разбира цялата мрежа. Г-н Неделков посочи, че на базата на измененията в на Закона за железопътния транспорт ще последват изменения и в цялата поднормативна законова база – Наредба 41 за достъп и разпределение на капацитета, Наредба 42 за лицензи

Г-н Максим Петков постави въпрос за промяната на функциите на ИА „Железопътна администрация“ и на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Той попита какво налага изземването на функции от агенцията, в която би трябвало да е съсредоточена практическата дейност по ресори. Той посочи, че Националният съюз на превозвачите не смята за целесъобразно съсредоточаването на повече власт на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията по отношение на четирите изпълнителни агенции.

Г-н Гинев обясни, че изземването на функции не е в посока към министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, а по отношение на независимия разследващ орган на произшествията. Той посочи, че изпълнителните агенции са регулатори и регулират взаимоотношенията между държавата и частните превозвачи. Разследващият орган става отделен и независим орган. На въпрос на г-н Петков за значението на независим орган беше отговорено, че този орган е независим от превозвачите и от участниците в евентуалното произшествие. Г-н Гинев допълни, че това не може да бъде едновременно орган, който лицензира, сертифицира и същевременно разследва.

Г-н Жоро Димитров уточни, че в проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт става въпрос не за изземването на функции от ИА „Железопътна администрация“, а за разследването на произшествия и инциденти, които не са тежки. Към настоящия момент тази дейност се извършва от агенцията. Във връзка с Директива 2004/49 за безопасността в железопътния транспорт дейността трябва да се извършва от железопътните предприятия в частност управителя на инфраструктурата и железопътните превозвачи. Тази функция е част от тяхната система за управление на безопасността и България има по този въпрос официално запитване от Европейската комисия за съответствие с директивата. Функцията на ИА „Железопътна администрация“, като национален орган по безопасността, е да издава сертификати за безопасност на железопътните

превозвачи и удостоверения за безопасност на управителя на инфраструктурата като основното изискване е те да имат изградена система за управление на безопасността. Г-н Димитров обясни, че съгласно Регламент 1077 ИА „Железопътна администрация“ упражнява контрол върху дейността по безопасността след издаването на сертификата. Той допълни, че разследването на тежките произшествия остава към Звеното за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт. Независимостта на Звеното е определена в Директивата и се отнася за независимост както от самите предприятия, управителя на инфраструктурата и от агенцията.

Г-н Петков обясни, че предвид неясното определение кое произшествие е тежко и кое не е от Националния съюз на превозвачите си запазват правото да внесат възражения по административен път по този член от Закона.

Г-н Николай Колев-Босия посочи, че е разумно издаването на лицензи и регулации да се осъществява от Браншовата камара, каквато е и европейската практика, а държавният орган да бъде разследваща институция. Също така той постави два въпроса, свързани със системата Ро-Ла и с теснолинейната железопътна линия Септември – Добринище, която би могла да се развива чрез отдаването ѝ на концесия. Г-н Колев уточни, че развитието на железопътната линия е с важно икономическо значение за държавата и за туризма.

Г-н Гинев обясни, че с едно от измененията на Закона ще бъде позволено на управителя на инфраструктурата (ДП НК „Железопътна инфраструктура“, концесионер или друг) да извършва и превозната дейност и да бъде превозвач. Това не се е допускало от досега действащия Закон и е представлявало пречка за отдаването на концесия на определени железопътни линии или трасета. Той допълни, че с измененията в Закона този въпрос ще бъде разрешен. По отношение на жп линията Септември – Добринище, г-н Гинев поясни, че при поява на кандидат за концесионер Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията ще има готовност да разгледа предложението и да открие процедура за концесиониране.

Във връзка с развитието на Ро-Ла превозите, г-н Християн Кръстев – изпълнителен директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД обяви, че към настоящия момент преговорите, които са водени, са прекратени. Той уточни, че това е скъп вид транспорт и ще бъде икономически изгодно да бъде осъществяван само ако бъде постигната договореност с турските железници, които да бъдат оператор, и Ро-Ла превозите да преминават през България и да пристигат до Унгария. Г-н Кръстев допълни, че вагоните са скъпи, както и поддръжката им и че няма кандидати за осъществяване на превоз от границата на България с Турция до Сърбия или до Русе.

Г-н Колев посочи, че такива превози биха могли да се осъществяват с Румъния и повдигна въпроса и за Програмата Марко Поло на Европейската комисия и възможностите, които тя предоставя за развитието на Ро-Ла превозите.

Г-жа Красимира Мартинова изказа задоволство от провежданата дискусия по време на Обществения съвет в сектор „Железопътен транспорт“. Тя посочи, че разделянето на разследващия орган и обособяването му извън ИА „Железопътна администрация“ е практика в европейските страни. Г-жа Мартинова обясни, че основните аргументи на Европейската комисия са свързани с факта, че е възможно ИА „Железопътна администрация“, в качеството си на регулаторен орган и орган по безопасността, да допусне известно пристрастие. По тази причина е необходимо и в останалите видове транспорт разследването на произшествия да е обособено в самостоятелно звено.

Г-жа Мартинова посочи, че мотивите на един законопроект са важни, тъй като те очертават основните цели. По отношение на първите мотиви на законопроекта, свързани с премахването на съществуващото ограничение в Закона за железопътния транспорт само лицензирани железопътни превозвачи да имат достъп до железопътната инфраструктура, г-жа Мартинова обясни, че през м. ноември 2012 г. е приета Директива 2012/34 за създаване на

Единно железопътно пространство. Тя допълни, че съгласно Директивата, директивите от Първия железопътен пакет (91/440, 95/18, 2001/13) трябва да бъдат преработени и осъвременени. Директива 2001/13 е отменена, но е въведена към окрупнената и консолидирана Директива 2012/34.

Към м. ноември 2012 г. няма освобождаване и либерализация на режима по лицензирането, а той се актуализира заради това, че Директива 95/18 е инкорпорирана в новата директива за Единното железопътно пространство и не изчезва. Г-н Мартинова посочи, че след като към 2012 г. ЕС поддържа лицензирането какво означава, че България премахва ограничението. Тя допълни, че в Директива 2004/49 за безопасността има разширено определение за железопътен превозвач, което е дало основание за настоящата промяна и което е предизвикано от възможността да не се стигне до инфрийджмънт. Според г-жа Мартинова става въпрос за неправилно интерпретиране, тъй като Директивата за безопасността въвежда по-широк кръг от лица, които се занимават с превози без да са фактически превозвачи, за да отговарят на критериите за безопасност. По смисъла на Директивата за безопасността от 2004 г. превозвачи са не само лицензираните, а тези, които возят например индустриален фонд и които не са същински превозвачи, но са приравнени към този режим. Г-жа Мартинова обясни, че е необходимо да се допълни, че изискванията за безопасност са приложими както за лицензираните превозвачи, така и за всички останали, които осъществяват транспортни услуги без да са лицензирани. Тя уточни, че не трябва определението от Директивата за безопасността да се пренася върху цялостната концепция какво е превозвач. Г-жа Мартинова обясни, че не е логично да се приеме, че може да се допусне едни превозвачи да са лицензирани, а други не и да имат еднакъв достъп, това е нелоялно спрямо тези, които са лицензирани, тъй като към тях има по-високи критерии. Тя призова да се направи внимателен прочит и да се отчете новата Директива от 2012 г., както и да се прецизират текстовете.

Г-н Неделков посочи, че в чл. 2 на новата Директива е записано „изключение от прилагането ѝ”.

Г-жа Мартинова допълни, че законопроекта не отговоря точно на мотивите и че текста на законопроекта страда от по-малко недостатъци отколкото мотивите. Според нея законопроектът има нужда от прецизиране, както и точно цитиране кога се допуска по-либерален режим. Г-жа Мартинова уточни, че идеята на Директивата е когато има отделна инфраструктура извън републиканската тя да може да бъде освободена от този режим, когато има един превозвач, който осъществява само регионални превози също да бъде освободен, както и когато има частен субект. Тя обясни, че законопроектът има по-малко несъвършенства от мотивите, но се нуждае от прецизиране.

Г-н Неделков допълни, че в чл. 2 от предложението за промяна на Закона отделната инфраструктура е изключена от 2002 г. Той уточни, че изключенията в Директивата са 6, като 2 от тях се отнасят за пътнически и товарни превози по отделна инфраструктура. Затова в новото предложение те не са споменати. Г-н Неделков допълни, че в законопроекта е записано това, което иска бизнеса. Той обясни, че на един малък превозвач, който ще извършва определена превозна услуга за даден район и няма да преминава държавните граници, не му е необходим лиценз, който е валиден за Европейския съюз. В този случай административната тежест върху превозвача е голяма, необходимо е да кандидатства, да събира комплекти от документи и да заплати голяма такса. Г-н Неделков посочи, че от 2002 г. всички, за да стъпят на националната железопътна инфраструктура е трябвало да бъдат лицензирани. Той уточни, че нито веднъж държавата не се е възползвала от правото си да допусне изключения от Закона. Г-н Неделков каза, че всяка една Директива от Първия железопътен пакет повтаря тези изключения и според него предложението е много точно направено – малки предприятия, желаещи да извършват превози могат да стъпят на инфраструктурата със сертификат за безопасност.

Г-н Георги Минчев посочи, че Националното сдружение на българските спедитори се присъединява към мнението на г-жа Красимира Мартинова. Той уточни, че като клиенти на

транспортната система те не са заинтересовани да има различен тип достъп до инфраструктурата, като изисквания, които трябва да бъдат покрити от лице, предоставящо обществена услуга в рамките на националната инфраструктура. Г-н Минчев допълни, че подобни изключения, които съществуват в автомобилния транспорт, пораждаат остри конфликти от години и не са полезни за бизнеса. Той посочи, че не е необходимо от автомобилния транспорт да се пренасят практики, които са се доказали като неефективни от гледна точка на пазарните отношения в транспорта. Г-н Минчев поясни, че те са изгодни за определен, не голям брой икономически субекти, но развалят общия ред в системата. Той посочи, че становището на Националното сдружение на българските спедитори е, че ако се смята, че сегашния ред на лицензиране не отговаря на интересите на бизнеса е необходимо да бъде променен и адаптиран към бизнеса. По отношение на законопроекта г-н Минчев обясни, че направените промени са добри и че сдружението подкрепя духа на тези промени с една забележка – преди законопроекта да бъде представен в съответните комисии в Народното събрание е необходимо свободните интерпретации, които да останали за уточняване, да бъдат изчистени, защото сега е момента това да бъде направено и текстовете да се прецизират.

Г-н Жоро Димитров обясни, че обхвата на Закона за железопътния транспорт е определен в чл. 3 от него, като от обхвата на Закона са изключени всички линии, които се наричат индустриални клонове. Той поясни, че България не е отговорила на изискванията на Директивата за безопасността 2004/49, за което е получено и официално уведомително писмо от Европейската комисия. Г-н Димитров допълни, че България не е изпълнила задължението си по Директивата, а именно да се издава сертификат за безопасност на железопътни предприятия, които са лицензирани по Директива 2001/14, както и на (цитат): „всяко друго публично или частно предприятие, чиято дейност се състои в осигуряване на превоз на товари или пътници с влак като предприятието осигурява теглителна сила”. Г-н Димитров каза, че в проекта на Закона за първи път се въвежда тази възможност. Той допълни, че са взети под внимание ограниченията от новата Директива 2012/34 за кои предприятия държавата може да не прилага системата за лицензиране. Той посочи, че те са б. това е в съответствие с европейската Директива за безопасност.

Г-н Веселин Кирев постави следните въпроси по време на заседанието на Обществения съвет в сектор „Железопътен транспорт”:

- Ще има ли промяна в Закона, свързана с 10-годишната Програма за развитие на железниците и дали такъв документ ще бъде изготвен.
- След като се разрешава на инфраструктурните оператори да осъществяват превози това не е ли в нарушение на Директива 91/440. Това признание ли е на неуспеха на разделянето на ДП НК „ЖИ” и Холдинг „БДЖ” ЕАД през 2002 г., а не само на разделяне на отделно счетоводство. Подготвя ли се фалит на БДЖ чрез предоставянето на пътнически услуги на ДП НКЖИ.
- В Закона гарантира ли се независимост при управлението на железопътните предприятия, съгласно Директива 91/440. Как ще бъде укрепена автономността на ръководството, за да провежда самостоятелна политика.
- Отчита ли се Регламентът за нормализация на сметките, за покриване на неравнопоставеното положение между държавните оператори и частните компании. Как държавата ще се погрижи да компенсира железниците – по отношение на пенсионирането, картите за пътуване.
- Създаване на работна група към БДЖ – Пътнически превози за изготвянето на предстоящия график за движение на влаковете и участие на представители на Гражданската инициатива за обществен и релсов транспорт в дейността на групата.
- От Гражданската инициатива за обществен и релсов транспорт имат конкретни предложения по проекта на Споразумение за партньорство 2014-2020 г. и биха искали среща по този въпрос или да бъдат обсъдени.

Г-н Петков обясни, че съществува Национална комисия по транспортни схеми, в която участват представители на браншовите организации и „Холдинг БДЖ“ ЕАД. Той посочи, че създаването на друга работна група за разписание на железниците, която не кореспондира с действащия Закон, е в нарушение на Закона.

Г-н Петър Бунев уточни, че в случая не става въпрос общата транспортна схема, която обвързва железопътния с автомобилния транспорт, за връзките между отделните влакове.

В края на заседанието г-н Гинев посочи, че се работи по План за развитие на железопътния транспорт и че се водят активни преговори с кредиторите. Той обясни, че е изготвен План за реструктуриране на БДЖ, който е с няколко варианта, които се разглеждат. Г-н Гинев допълни, че като елемент от Националната програма за развитие на железопътния транспорт е и тази програма. Той обяви, че на някое от следващите заседания на Обществения съвет ще бъде представена Програмата 2014-2020 г. и приоритетите, по които ще се работи, след като има резултат от преговорите с кредиторите. Във връзка с въпроса на г-н Кирев за графика за движение на влаковете, той посочи, че след 15.09.2013 г. представители на БДЖ – Пътнически превози ЕООД ще запознаят Гражданската инициатива за обществен и релсов транспорт с графика за движение за периода 2013-2014 г.

На поставен въпрос от журналисти г-н Гинев обясни, че прехвърлянето на БДЖ – Пътнически превози ЕООД към ДП НКЖИ и фалиране на БДЖ – Товарни превози ЕООД не е бил мотив при разработването на промените в Закона за железопътния транспорт. Той уточни, че предвид факта, че БДЖ е националният превозвач, този въпрос не стои на дневен ред.

Изготвил:


..... **Марина Агаларева**
Технически секретар на Обществения съвет в сектор „Железопътен транспорт“