
Проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура

Публикуван на: 07.04.2016



Проектът е публикуван в електронен вид за обществено обсъждане и е на разположение в Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

Мотиви

Предложените промени са във връзка с транспониране на разпоредбите на Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство.

Промените се изразяват главно в следните насоки:

1. Разширяване правомощията на регулаторния орган с цел гарантиране на ефикасно управление и справедливо и недискриминационно използване на железопътната инфраструктура. Регулаторният орган следва да упражнява мониторинг и контрол по прилагането на правилата, разписани в Закона за железопътния транспорт и в подзаконовите нормативни актове, включително да действа като орган за разглеждане на жалби, без да се засяга възможността за съдебен контрол.
2. Прецизиране на разпоредбите за определяне размера на таксите за достъп до обслужващите съоръжения. С предложените текстове се въвежда правилото таксите да се определят на равнището на преките разходи за предоставяне на услугата и да се използват само за финансиране на дейността им.
3. Прецизиране на разпоредби, свързани с осигуряване на лоялна конкуренция между железопътните предприятия и гарантиране на пълна прозрачност, недискриминационен достъп до услуги и предоставяне на услуги. Следва да се прави разграничение между предоставянето на транспортни услуги и експлоатацията на обслужващи съоръжения. Необходимо е тези два вида дейности да се управляват независимо, когато операторът на обслужващо съоръжение е част от организация или дружество, което също упражнява дейност и има господстващо положение на национално равнище в най-малко един от пазарите на железопътни превози на товари или пътници, за които се използва обслужващото съоръжение. Изискването управлението на съоръженията за свързани с железопътната дейност услуги да е независимо от предоставянето на железопътен превоз би намалило конфликта на интереси и дискриминацията при достъпа до такива услуги. Постигането на такава независимост не следва да води до създаването на отделен правен субект за обслужващите съоръжения.
4. Въвеждане на разпоредби, свързани с отварянето на пазара за трансграничните превози, в т.ч. и възможности за подаване на заявки за превоз на „едно гише“, което е съвместен орган на заинтересованите управители на инфраструктура, с цел повишаване

ефективността на железопътния транспорт.

5. Изменения на съществуващи и добавяне на нови дефиниции, с цел осигуряване на пълно съответствие на определенията с дадените в европейските нормативни актове формулировки. Предлага се въвеждането на нови понятия, които да внесат повече яснота при прилагането на наредбата.

6. Допълнение на съществуващите и въвеждане на нови приложения с цел разширяване обхвата на предлаганите услуги, съдържанието на Референтния документ на железопътната мрежа, основните принципи и параметри на договора между държавата и управителя на железопътната инфраструктура, изискванията във връзка с разходите и таксите, свързани с железопътната инфраструктура и счетоводната информация, която се предоставя при поискване от регулаторния орган.

По-подробно предлаганите промени в проекта на наредба обхващат:

По чл. 1, ал. 1

Промяната е свързана с разширяване на обхвата на наредбата, като са включени и редът за достъп и използване и на обслужващите съоръжения, свързани с предоставяните железопътни услуги.

По чл. 3, ал. 6 - 8

Текстовете въвеждат чл. 8, параграф 4 от Директива 2012/34/ЕС. Въведените разпоредби предвиждат в дългосрочен план управителят на железопътната инфраструктура да се стреми да постигне изравняване на счетоводния си баланс между приходите от инфраструктурни такси, печалба от други търговски дейности, държавно финансиране и други приходи и разходите по железопътната инфраструктура. Във връзка с изпълнението на тази разпоредба, управителят на железопътната инфраструктура може да иска съдействие от държавата, представлявана от министъра на финансите и от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Предвижда се възможността при определени условия, съобразно установените граници за определяне размера на инфраструктурните такси и когато железопътният транспорт е в състояние да се конкурира с другите видове транспорт, държавата да преустанови предоставянето на финансиране за дейността на управителя на железопътната инфраструктура. Това не изключва възможната дългосрочна цел потребителите да покриват разходите по инфраструктурата за всички видове транспорт въз основа на недискриминационна и лоялна конкуренция между тях.

По чл. 4, ал. 2

Допълнението е свързано с разширяване обхвата на достъпа до железопътната инфраструктура при осъществяване на международния превоз на пътници, включително и чрез осигуряване на достъп по релсов път до обслужващите съоръжения.

По чл. 5, ал. 2 – 5 и 7

Разпоредбите определят условията за сътрудничество между управителите на железопътната инфраструктура при разпределяне на инфраструктурен капацитет на повече от една железопътна мрежа. Те трябва да гарантират, че заявителите могат да подадат заявка за капацитет на „едно гише“, което е съвместен орган, създаден от управителите на железопътната инфраструктура или един единствен управител на инфраструктура, свързан с влаковия маршрут. Създава се и възможност за удовлетворяване на извънредни (ad hoc) заявки за международни влакови маршрути, като информацията се предоставя на заявителите чрез управителите на инфраструктура.

По чл. 5а, ал. 4, 5, 7 и 8

Въведените разпоредби са свързани с ограничаване на превоза на пътници между железопътни гари, разположени на територията на Република България, когато такъв превоз се извършва въз основа на договор за обществена превозна услуга. Намалява се

срокът за вземане на решение дали икономическото равновесие на договора за обществена превозна услуга е нарушено и се определя срок за обявяване на това решение.

По чл. 56, ал. 5

Разпоредбата е свързана с въвежданите такси за железопътните превозвачи, извършващи международен превоз на пътници, когато международният железопътен превоз обхваща и превоз между две железопътни гари на територията на Република България. Таксата ще се определя при съобразяване с принципите за справедливост, прозрачност, недопускане на дискриминация и пропорционалност.

По чл. 6

Промяната е свързана с въвеждането на новите определения за управител на железопътната инфраструктура и железопътно предприятие.

По раздел Ia „Такси за използване на железопътната инфраструктура, обслужващите съоръжения и услугите“ с чл. 7а-7е

С раздела са въведени нови разпоредби, свързани с прецизиране на принципите за налагане на такси от управителя на инфраструктурата и/или оператора на обслужващото съоръжение. Налаганите такси за допълнителните и спомагателни услуги не трябва да надхвърлят разходите за предоставянето им заедно с разумна печалба. Размерът на всички такси за ползването на инфраструктура и услуги, които са действително фактурирани на железопътното предприятие трябва да съответстват на методика, правила и когато е приложимо – на стойностите, предвидени в референтния документ на железопътната мрежа.

Предвидено е управителят на инфраструктурата да може да определи по-високи такси, за да се постигне пълно възстановяване на направените разходи при превоза за и от трети държави с различно междурелсие и за отделни бъдещи инвестиционни проекти. Създава се и възможност за налагане на такси с определен процент възвръщаемост, с цел в дългосрочен план да се постигне счетоводен баланс без държавно финансиране. Информацията за таксите се предоставя от управителя на инфраструктурата и подлежи на включване в референтния документ на железопътната мрежа или се посочва интернет страница, на която тази информация се осигурява безплатно в електронен формат.

По заглавието на Раздел II

Промяната предвижда заглавието „Доклад за фактическото състояние на железопътната инфраструктура“ да се замени с „Референтен документ на железопътната мрежа“, което следва от последните промени в Закона за железопътния транспорт и е общоевропейско определение.

По чл. 8, ал. 1 и 2

Разпоредбите предвиждат, преди издаването на референтния документ да се проведат консултации с всички заинтересовани страни. Съдържанието на документа е посочено в приложение към наредбата.

По чл. 9, ал. 3

Въвежда се нова разпоредба с изискването референтният документ да се публикува безплатно в електронен формат на интернет страницата на управителя на инфраструктурата на минимум два официални езика в Европейския съюз.

По чл. 10, ал. 2 и чл. 12, ал. 1

Промяната е свързана с обстоятелството, че нормите се отнасят не само до генералния директор на НК „ЖИ“, а и до всеки управител на железопътната инфраструктура.

По чл. 126, ал. 1 – 3

Във връзка с въвеждането на общото понятие „заявител“, което включва и товароизпращачи, спедитори и оператори на комбиниран транспорт, които могат да си

набавят инфраструктурен капацитет с цел осигуряване на обществена услуга или от търговски интерес, се създава възможност за подаване на заявки за инфраструктурен капацитет от заявители. Въвежда се и разпоредба, свързана с осигуряване на финансова гаранция за управителя на инфраструктурата за очаквани бъдещи приходи от използване на инфраструктурата. Правилата за тези гаранции трябва да са публични и недискриминационни и да са публикувани в референтния документ.

По чл. 14, ал. 6

Разпоредбата предвижда възможността при извънредни ситуации управителят на железопътната инфраструктура да изисква от железопътните предприятия да му предоставят ресурси с цел бързо възстановяване прекъсването на движението.

По чл. 15, ал. 2, ал. 3 - 5 и 8

Създава се възможност, в случаи на координация на заявките, управителят на инфраструктурата да предоставя капацитет, различен от заявления. Информация за наличния резервен капацитет се предоставя на заявителите, които евентуално биха желали да ползват този капацитет, без да се разкрива самоличността на други заявители, ако няма изричното им съгласие за това. В процеса на координация на заявките и с цел бързото разрешаване на спорове при разпределянето на инфраструктурния капацитет, управителят на инфраструктурата осигурява система за разглеждане на спорове и намиране на решение в 10-дневен срок. Извънредни заявки за капацитет, свързани с допълнителен обем на превози, се приемат и удовлетворяват възможно най-бързо, но не по-късно от пет работни дни.

По чл. 17, ал. 2 – 4 и ал. 6 - 16

Промените са свързани с разширяването на обхвата на доставчиците на услуги в обслужващи съоръжения. Съгласно действащите до сега разпоредби, доставчик на такъв вид услуги беше само Национална компания „Железопътна инфраструктура“.

Въведените нови текстове целят гарантиране на равнопоставен достъп до обслужващите съоръжения за всички потребители, водене на отделно счетоводство, включително и отделни счетоводни баланси и отчети за приходи и разходи от тази дейност. Въведено е изискването заявките за услуги в обслужващите съоръжения да се изпълняват в определени от регулаторния орган срокове и при невъзможност за изпълнение, операторът да предлага алтернативни решения.

Въведени са и разпоредби, съгласно които управителят на железопътната инфраструктура може да налага подходящи такси за капацитет, който е предоставен, но не е използван. Критериите за налагането на такива такси трябва да бъдат обявени предварително в референтния документ на железопътната мрежа и таксата е дължима от заявителя или от железопътното предприятие. Въвежда се и изискването, в разумен срок и безплатно да се предоставя писмена или електронна информация, свързана с влаковите маршрути, поискани от други заявители по същите маршрути, алтернативните влакови маршрути, подробности относно критериите за разпределяне на капацитета и др.

По чл. 18, ал. 1, 2 и 6

Промените са свързани с допълване на условията за сключване на рамкови споразумения. Сключването на такива споразумения може да се извършва вече и от „заявител“, което е по-общо понятие и включва и товароизпращачи, спедитори и оператори на комбиниран транспорт, които могат да си набавят инфраструктурен капацитет с цел осигуряване на обществена услуга или имат търговски интерес. Освен това се въвежда и изискването, общите условия на рамковото споразумение да се предоставят на всички заинтересовани лица.

По чл. 19

Предвидено е при изготвянето на графика за движение, управителят на инфраструктурата да вземе предвид коментарите и бележките на заявителите на капацитет.

По чл. 20, ал. 5 и 6

Въвеждат се нови разпоредби, свързани с критериите за приоритет, в случай на наситена инфраструктура. Изисква се те да бъдат публично обявени в референтния документ на мрежата. Създадена е и възможност, държавата да компенсира управителя на железопътната инфраструктура за пропуснати ползи при разпределяне на капацитета, съгласно приетите критерии за приоритет.

По чл. 25а, ал. 1 - 3

Разпоредбите въвеждат възможност при наситена инфраструктура и наличие на алтернативни маршрути управителят на железопътната инфраструктура да определя използването на конкретна инфраструктура за определен вид превози, като същевременно, посочената възможност не изключва ползването ѝ за друг вид превози, когато има наличен капацитет. Съгласно предвидените промени това обстоятелство следва да е описано в референтния документ.

По чл. 26, ал. 1 и 2

Предложените разпоредби уреждат взаимоотношенията между управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия с договор и изискването за съгласуване на договора с Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“.

По чл. 28

Промяната е свързана с изискването управителят на железопътната инфраструктура и железопътните превозвачи да работят съвместно с цел осигуряване на високо ниво на ефективност на превозите и безопасност на движението.

По чл. 28а, ал. 2 и 5

Разпоредбите предвиждат разширяване обхвата на показателите за качество, които се въведоха и в Договора на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ с Държавата сключен на 29.12.2015 г. В съответствие с изискванията на директивата се актуализира и минималния срок на действие на посочения договор от 3 на 5 години.

По чл. 29

Новите разпоредби предлагат разширяване на функциите на регулаторния орган. Въвежда се изискването периодично, минимум на две години, да се провеждат консултации с ползвателите на железопътен транспорт с цел да се вземат предвид техните предложения относно железопътния транспортен пазар. Разширява се обхвата на информацията, която регулаторният орган обменя с другите регулаторни органи на държавите-членки на Европейския съюз относно своята работа и принципите и практиката при вземането на решения.

Промените регламентират връзките и принципите на работа с другите регулаторни органи, членове на Европейската мрежа на регулаторните органи в областта на железопътния транспорт във връзка със задачите, свързани с мониторинг на пазара, разглеждането на жалби и провеждане на разследвания. При разследване или разглеждане на жалби във връзка с международен влаков маршрут се предвижда провеждането на консултации с всички регулаторни органи на държавите, през които преминава маршрута.

Въвежда се и изискване, регулаторните органи на държавите-членки на Европейския съюз да могат да преразглеждат решения и практики на сдруженията на управители на инфраструктура, свързани с международния железопътен транспорт.

По чл. 30, ал. 3 и 4

Разпоредбите са свързани с намаляване на срока за разглеждане на жалбите на заявителите и допълване на контролните функции на регулаторния орган. Възлагат му се и правомощия за провеждане на одити на управителя на инфраструктурата, операторите на обслужващите съоръжения и железопътни предприятия за спазване разпоредбите за разделно счетоводство. В тази връзка, регулаторният орган има право да изисква от управителя на железопътната инфраструктура, от операторите на обслужващи съоръжения

и от всички предприятия или други образувания, извършващи или интегриращи различни категории железопътен транспорт или управление на инфраструктура, да предоставят цялата или част от счетоводната си информация, посочена в приложение № 5.

Въвежда се и изискването, всички решения на регулаторния орган да се публикуват на електронната страница на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“.

По § 1 от Допълнителните разпоредби

Промените въвеждат определения на понятия, които към настоящия момент не са били дефинирани, съответно се прецизират съществуващи такива.

По приложенията

Приложението към чл. 7, ал. 1 на действащата наредба се отменя. Създават се нови приложения съгласно изискванията на 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство, както следва:

Приложение № 1, към чл. 4 и чл. 7а – „Услуги, предоставяни на железопътните предприятия“.

Приложение № 2, към чл. 8, ал. 2 – „Съдържание на референтния документ на железопътната мрежа“.

Приложение № 3, към чл. 28а, ал. 5 – „Основни принципи и параметри на договора между държавата и управителя на инфраструктурата“.

Приложение № 4, към чл. 7б, ал. 2 и чл. 7д, ал. 2 – „Изисквания във връзка с разходите и таксите, свързани с железопътната инфраструктура“.

Приложение № 5, към чл. 30, ал. 4 – „Счетоводна информация, която се предоставя при поискване от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“.

Пълният текст на проекта на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура (*обн., ДВ, бр. 64 от 2001 г., доп., бр. 50 от 2003 г., изм. и доп., 2006 г., бр. 70 от 2008 г., бр. 44 от 2009 г., изм., бр. 36 от 2011 г., бр. 88 от 2011 г., доп., бр. 110 от 2013 г.*) може да се види в

Приложението.

Лице за контакти:

Маргаритка Французова - директор на дирекция "Регулиране" в Изпълнителна агенция "Железопътна администрация",
тел.: 02/9409515

Приложение

» [Проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура](#) (66.32 KB)